



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 03 aprile 2020**



Prime Pagine

03/04/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 03/04/2020	8
03/04/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 03/04/2020	9
03/04/2020	Il Foglio Prima pagina del 03/04/2020	10
03/04/2020	Il Giornale Prima pagina del 03/04/2020	11
03/04/2020	Il Giorno Prima pagina del 03/04/2020	12
03/04/2020	Il Manifesto Prima pagina del 03/04/2020	13
03/04/2020	Il Mattino Prima pagina del 03/04/2020	14
03/04/2020	Il Messaggero Prima pagina del 03/04/2020	15
03/04/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 03/04/2020	16
03/04/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 03/04/2020	17
03/04/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 03/04/2020	18
03/04/2020	Il Tempo Prima pagina del 03/04/2020	19
03/04/2020	La Nazione Prima pagina del 03/04/2020	20
03/04/2020	La Repubblica Prima pagina del 03/04/2020	21
03/04/2020	La Stampa Prima pagina del 03/04/2020	22

Trieste

02/04/2020	Ansa Porti: Trieste fra primi dieci in Ue per movimentazione merci	23
03/04/2020	Il Piccolo Pagina 28 Prenotati 37 mila euro di pezzi di ricambio per le 148 biciclette	24

Venezia

03/04/2020	Corriere del Veneto Pagina 10 Mose, sindacati e Pd: chiudere il commissariamento	25
------------	--	----

03/04/2020	Il Gazzettino Pagina 31	RAFFAELLA VITTADELLO	26
<hr/>			
03/04/2020	Il Gazzettino Pagina 31		28
<hr/>			
03/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 33		29
<hr/>			
03/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 14		30
<hr/>			

Savona, Vado

03/04/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 41		31
<hr/>			
02/04/2020	Il Vostro Giornale		32
<hr/>			
02/04/2020	Savona News		33
<hr/>			

Genova, Voltri

03/04/2020	Il Secolo XIX Pagina 6		34
<hr/>			
03/04/2020	Il Secolo XIX Pagina 14		36
<hr/>			
03/04/2020	Il Secolo XIX Pagina 14		38
<hr/>			
03/04/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 9	<i>Pagina a cura di Raoul de Forcade</i>	39
<hr/>			
03/04/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 13		41
<hr/>			
02/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	43
<hr/>			

La Spezia

03/04/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 37		44
<hr/>			
02/04/2020	Citta della Spezia		45
<hr/>			

Ravenna

03/04/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 13		47
<hr/>			

Marina di Carrara

03/04/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 41		48
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

03/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13	49
Un mini pronto soccorso sul porto per eventuali emergenze sulla Diadema		
03/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13	50
Iniziato il ritiro dei rifiuti a bordo curato dalla società Permare		
03/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 47	51
«Rifiuti contaminati, nessun rischio»		
03/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 47	52
«Tensostruttura per l' isolamento, ma i rimpatri hanno tempi lunghi»		
02/04/2020	Ansa	53
Costa Diadema, posto medico nel porto		
02/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 54
Un presidio medico per l'equipaggio di Costa Diadema		
02/04/2020	Portnews	<i>Marco Casale</i> 55
Una Diadema nel porto di Piombino		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	56
«Stop al pagamento dei canoni alle imprese»		
02/04/2020	Ancona Today	57
Sospesi canoni demaniali per gli operatori portuali, Giampieri: «Diamo una mano alle imprese in crisi»		
02/04/2020	FerPress	58
ADSP Adriatico centrale: sospesi canoni demaniali per aziende movimentazione merci e traffico passeggeri		
02/04/2020	Il Nautilus	59
Coronavirus: Porto di Ancona, ordinanza ministero Salute e Infrastrutture per accesso persone su territorio italiano		
02/04/2020	Il Nautilus	60
Porti Adriatico centrale: sostegno alle imprese, sospesi canoni demaniali per aziende movimentazione merci e traffico passeggeri		
03/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ascoli-Fermo) Pagina 38	61
Aiuti alle famiglie: pronti i moduli per il bonus		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

31/03/2020	trcgiornale.it	62
Due milioni di euro in arrivo a Molo Vespucci		

Salerno

03/04/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 22	<i>Diletta Turco</i> 63
Porto, ok il traffico merci ma la stagione crocieristica ora rischia l' azzeramento		
03/04/2020	La Città di Salerno Pagina 23	65
Nuovo pontile per piazza della Libertà		

Bari

02/04/2020	Ansa	66
Porti: Ylport Holding conferma progetti per terminal Taranto		

Brindisi

03/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 3		67
<hr/>			
03/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 27		68
<hr/>			
03/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 32		69
<hr/>			
03/04/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	<i>ROBERTA GRASSI</i>	71
<hr/>			
03/04/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11		73
<hr/>			
02/04/2020	Brindisi Report	<i>GIA. GRE</i>	74
<hr/>			
03/04/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 17	<i>FRANCESCO RIBEZZO PICCININ</i>	75
<hr/>			
02/04/2020	Brindisi Report	<i>GIA. GRE</i>	77
<hr/>			

Taranto

03/04/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 17	<i>NICOLA SAMMALI</i>	78
<hr/>			
03/04/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10		80
<hr/>			
03/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 40		81
<hr/>			
03/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 41		82
<hr/>			
02/04/2020	corriereditaranto.it		83
<hr/>			
02/04/2020	FerPress		84
<hr/>			
02/04/2020	Informazioni Marittime		85
<hr/>			
02/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	86
<hr/>			
02/04/2020	shippingitaly.it		87
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

02/04/2020	LaC News 24	<i>AGOSTINO PANTANO</i>	88
<hr/>			

Olbia Golfo Aranci

03/04/2020	La Nuova Sardegna Pagina 31	<i>GIANDOMENICO MELE</i>	89
<hr/>			

03/04/2020	La Nuova Sardegna Pagina 31		90
	Deiana: «Presto la gara per il 2020-2021»		
03/04/2020	L'Unione Sarda Pagina 37		91
	Porto, Sinergest perde l' info point		
02/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	92
	SPS Srl gestirà Info Point nel porto di Olbia		

Cagliari

03/04/2020	Corriere della Sera Pagina 6		93
	Scali chiusi in Sardegna, 8 mila respinti		
03/04/2020	L'Unione Sarda Pagina 23		94
	Piazza Matteotti, lavori a metà		

Catania

03/04/2020	La Sicilia Pagina 16		95
	La vendita al fianco delle barche «Nessun atto ufficiale sui pescatori»		

Focus

03/04/2020	MF Pagina 22	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	96
	Navi e porti ko per il virus		
03/04/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 14	<i>Raoul de Forcade</i>	98
	Nautica ferma al 90%, a rischio 5mila posti		
02/04/2020	Ansa		100
	Petizione per far rientrare le navi di Costa Crociere		
02/04/2020	Corriere Marittimo		101
	Tirrenia, Accordo Cin-commissari -Riprendono i collegamenti su Sardegna e Sicilia		
02/04/2020	Informare		102
	Le navi della Tirrenia tornano ad operare sulle rotte da e per le isole		
02/04/2020	Informazioni Marittime		103
	Riparte Tirrenia, il sequestro dai conti agli asset		
02/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	104
	Ripartono i traghetti della Tirrenia		
02/04/2020	Portnews		105
	Tirrenia-Cin: ripartono i traghetti		
02/04/2020	shipmag.it		106
	La Cgil: Tirrenia, adesso garanzie per lavoratori e imprese creditrici		
02/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	107
	Accordo con i commissari, Cin rinuncia a impugnare la decisione Ue sugli aiuti di Stato		
02/04/2020	Il Nautilus		108
	Circolare Unione Europea da DG Taxud per pratiche doganali durante l'emergenza COVID-19		
02/04/2020	Fondazione CS Mare Pagina 4		109
	MEASURES TAKEN AT EU LEVEL IN RESPONSE TO COVID-19 CRISIS AND ITS IMPACT ON ECONOMY AND SOCIETY		
02/04/2020	Fondazione CS Mare Pagina 11		110
	EU TRANSPORT MINISTERS SIGNED THE OPATIJA DECLARATION AND SET THE MARITIME POLICY UP TO 2030		
02/04/2020	Fondazione CS Mare Pagina 12		111
	TRANSPORTISESSENTIAL4ALL: TOGETHER AGAINST COVID-19		

02/04/2020	Fondazione CS Mare	Pagina 12	112
EU GREEN LANE GUIDELINES: TRANSPORT DURING COVID-19			
02/04/2020	seatrade-maritime.com	Bob Jaques	113
IMO urges travel ban exemption for seafarers			
02/04/2020	shippingitaly.it		114
Detention & demurrage: sale la tensione fra spedizionieri e compagnie di navigazione			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it



La moglie Fabiana è incinta
Ecclestone a 89 anni
papà per la quarta volta
di **Arianna Ravelli**
a pagina 29

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



Fontana: da Roma soltanto briciole. Il ministro Boccia: lo Stato fa di tutto. Scuola, tutti promossi e la Maturità forse solo orale e online

La Lombardia: lasciati soli

Un milione i contagiati nel mondo, l'Italia rallenta. Test sierologici, i dubbi del governo

ILLUSIONI E REALTÀ

di **Paolo Mieli**

Nel mondo siamo ormai al milione di contagi. Un milione e già sappiamo che non ci fermeremo qui. Metà della popolazione dell'orbe terraqueo è chiusa dentro casa. L'Italia ha il record di morti (13.915). Insidiata dalla Spagna che ha superato quota diecimila. A Bologna è spirato il primo detenuto, ricoverato in ospedale. In Cina si sono registrati scontri sul ponte del fiume Azzurro con agenti dello Jiangxi decisi ad impedire il transito a viaggiatori provenienti dallo Hubei in cui è stata appena dichiarata la fine del blocco. Contemporaneamente è stata messa in isolamento una contea dello Henan confinante con lo stesso Hubei. A Hong Kong scatta la seconda quarantena dopo che il virus è riapparso anche a causa (sostengono fonti ufficiali) del mancato rispetto delle distanze di sicurezza nei ristoranti.

In mezzo a queste notizie, scelte tra le migliaia che da oltre un mese ci raggiungono giorno dopo giorno, colpiscono in modo particolare quella del decesso dell'uomo ricoverato in stato di detenzione e quella della seconda quarantena di Hong Kong. La prima perché è la spia di un problema irrisolto per eccesso di rigidità ideologica.

continua a pagina 30

La Lombardia è la regione che sta pagando il prezzo più alto al coronavirus. E ora attacca Roma: ci avete dato solo le briciole. Ma il ministro per gli Affari regionali, Francesco Boccia, risponde che «lo Stato sta facendo di tutto». E il governo frena sui test sierologici. Intanto in Italia i contagiati sono arrivati a 115 mila, un milione nel mondo. Dalla Ue aiuti per 2.770 miliardi.

da pagina 2 a pagina 25

Il caso

Le mascherine e gli ostacoli della burocrazia

di **Milena Gabanelli**

I pasticci mascherine. Dall'estero è arrivato di tutto, e non in regola. In Italia molte aziende, riconvertite, ora le producono. Ma distribuirle è un rebus.

a pagina 8



Le mascherine protettive appese alla parete di legno con i nomi di medici e infermieri dell'ospedale da campo di Cremona

CRISI SOTTO SCORTA L'EPIDEMIOLOGO FAUCI DOPO GLI ATTACCHI ESTREMISTI

Usa, già 10 milioni di disoccupati Trump: avremo giorni orribili

di **Massimo Gaggi**
e **Giuseppe Sarcina**

Negli Usa è record di disoccupati. Il bilancio delle ultime due settimane parla di dieci milioni di richieste di sussidio. Un crollo mai visto in tutta la storia economica americana, nemmeno durante la Grande Depressione degli anni Trenta. Il presidente Trump: «Verranno giorni orribili». Intanto finisce sotto scorta l'epidemiologo attaccato dagli estremisti.

alle pagine 18 e 19

CINQUE STORIE. UN FUTURO INCERTO

Imprese e fondi (mai avuti)

di **Alessandra Arachi** ed **Enrico Marro**

Cinque storie. Cinque volte. Per raccontare le criticità sul lavoro. E la difficoltà ad accedere agli aiuti di Stato.

a pagina 17

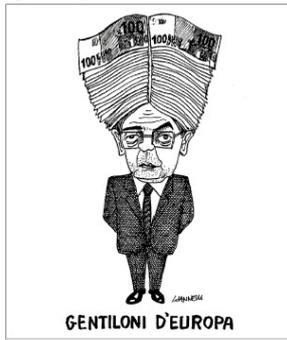
WEB ULTRAVELOCE E RIPARTENZA

La scommessa digitale

di **Daniele Manca**

a pagina 32

GIANNELLI



GENTILONI D'EUROPA

L'EMERGENZA

LE DOMANDE PER 1 600 EURO

Il caos all'Inps non è colpa degli hacker

di **Giovanni Bianconi**

Più che a un attacco di hacker la paralisi del sistema informatico dell'Inps, che mercoledì doveva raccogliere le domande per i «bonus Covid» da 600 euro, pare dovuta a un collasso. Il software non avrebbe retto al flusso di accessi.

a pagina 9

LE VALLI BERGAMASCHE

«Se ne vanno i ragazzini della guerra»

di **Armando Di Landro**

«A quel tempo in trincea restavano a terra i ventenni, oggi se ne vanno i ragazzini di allora, è giusto parlare di guerra: a marzo ci sono stati più morti rispetto al '42-'44». Nelle valli di Bergamo il virus ha cancellato una intera generazione.

alle pagine 12 e 13

DAGLI ANTENATI A NOI

Quella favola dei farmaci «prodigiosi»

di **Gian Antonio Stella**

Carne di vipera. Cioccolata afrodisiaca. I farmaci «prodigiosi» dei nostri antenati. Dalle presunte virtù miracolose. Sono millenni che l'uomo cerca qualcosa in grado di combattere i mali che si abbattono sulle persone.

a pagina 36

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini Grattando la sabbia del bastoncino

Voglio dirle come ci si sente a essere me, mi ha scritto un piccolo imprenditore della Bassa Padana, al quale il pensiero di sette famiglie a carico, compresa la sua, ha tolto il sonno ma non la presenza di spirito. Mi sento, continua la lettera, come quando in spiaggia, da ragazzi, conficcavamo lo stecco del gelato nella sabbia e ciascuno doveva grattarne via un po', ma senza toccare il bastoncino, perché chi lo faceva cadere perdeva. Dal momento in cui il mondo si è chiuso in casa e lo ho smesso di guadagnare, non passa giorno senza che non spazzoli qualcosa dal fondo dell'azienda e dal mio personale, pregando che lo stecco non cada. Ormai basta un soffio per farlo andare giù. Così tolgo con delicatezza il minimo indispensabile di sabbia dal



mucchietto residuo e, mentre trattengo il respiro, mi chiedo: riuscirò a pagare il prossimo stipendio ai miei ragazzi, prima che il bastoncino cada?
Al lungo elenco di eroi e caduti invisibili di questa guerra che non sarà una guerra, ma di certo è una rivoluzione, il Caffè si prende la libertà di aggiungere chi sta perdendo il lavoro che faceva e che dava, senza avere alle spalle un patrimonio familiare o una protezione sociale. Costoro, e sono tantissimi, non possono neanche uscire di casa per scaricare la tensione. Neanche lamentarsi della quarantena che li sta riducendo in miseria: passerebbero ancora per scriteriati. Ma il dilemma «la borsa o la vita» nel loro caso non si pone. Perché nel loro caso la borsa è la vita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quanti giorni mancano per dimenticare il coraggio di chi ci sta salvando?

#quantigiornimancano

casiraghi greco&
agenzia di pubblicità italiana al 100%





Anthony Fauci, infettivologo Usa che non ha sottovalutato il Covid-19, è sotto scorta. Vittima delle minacce dei complottisti trumpiani aizzati da Fox News



Venerdì 3 aprile 2020 - Anno 12 - n° 93
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 sordità di Autostadi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

EUROPA Il progetto dietro al nuovo fondo "Sure"

Ue: così Ursula potrà darci gli Eurobond

Il programma contro la disoccupazione basato sul modello dell'Esfm già usato per Portogallo e Irlanda

FELTRI A PAG. 10 - 11

Chi ci guadagna: da Netflix a Gdo

NICOLA BORZI A PAG. 11



L'INCHIESTA I rinvii sul kit per scovare i positivi

Giungla test-sangue: tutti in ordine sparso

Gli strumenti rapidi per esaminare gli asintomatici e i rimpalli tra Regioni e ministero della Salute

IURILLO E LILLO A PAG. 4 - 5

Prof Usa: "Vaccinocerotto in 6 mesi"

CALAPÀ A PAG. 6 - 7



Bomb University

MARCO TRAVAGLIO

L'ora è buia, anche senza citare Churchill, ma si vede una luce in fondo al tunnel, anche senza citare Galera (con due elle): "Da oggi - annuncia il dg Fabrizio Salini - la Rai ha una task force contro le fake news: a guidarla Antonio Di Bella, direttore di RaiNews". Ora, noi non abbiamo nulla contro Salini e Di Bella, brave persone e bravi professionisti, né nulla a favore delle fake news. Ma siamo curiosissimi di conoscere i componenti della "task force", per via di alcuni precedenti tutt'altro che rassicuranti. Ai tempi dell'Innomabile, i suoi trombettieri - tutti bufalari plurilaureati alla Bomb University - bollavano di "fake news" qualunque verità gli desse noia e ne cercavano freneticamente i mandanti e gli esecutori materiali in terre lontane, soprattutto in Russia, tra Mosca e San Pietroburgo, negli uffici sotterranei dei servizi segreti notoriamente popolati di troll putiniani che passano il tempo a inondare l'Italia di hashtag pro Lega e M5S. Fualora che il vertice dell'Unione europea, convinto da questi squilibrati che la sua impopolarità fosse dovuta alle notizie false dalla Russia e non alle notizie vere da Bruxelles, decise di dotarsi - ci credereste? - di una "task force contro le fake news". E di chiamare a farne parte, per l'Italia, due fra i più noti bufalari su piazza: Johnny Riotta e Federico Fubini. Riotta fu insignito di ben due Tapiri d'oro da Striscia la notizia per le fake news del suo Tg1 e definito dal premio Pulitzer americano Glenn Greenwald "l'opposto del giornalismo". Il secondo, vicedirettore del Corriere della Sera, il 1° novembre 2018 sparò a tutta prima pagina: "Deficit, pronta la procedura Ue", con tanto di data del lieto annuncio ("il 21 novembre"), mentre il suo corrispondente da Bruxelles, Ivo Caizzi, scriveva l'opposto, cioè la verità: infatti, a un anno e mezzo di distanza, la procedura la stiamo ancora aspettando e temiamo che non se ne farà più niente. Poi, anziché andare a nascondersi, il Fubini si vantò di aver taciuto la notizia dell'aumento vertiginoso della mortalità infantile in Grecia grazie alle politiche europee di austerità, per salvare la reputazione delle politiche europee di austerità. La settimana scorsa, a Prima pagina su Radio Rai, vari lettori indignati ci segnalano che è riuscito a citare tutti i quotidiani tranne il Fatto, scambiando il servizio pubblico per il cortile di casa sua. Quindi, all'espressione "task force anti-fake news", mettiamo mano alla fondina. E non solo noi. Sul web circolano commenti del tipo: "La Rai contro le fake news: temporaneamente sospese le trasmissioni di Rai1, Rai2 e Rai3". A meno che la task force Rai non segua il motto "Esclusi i presenti!".

LE BUGIE DI FONTANA RITARDI, FORNITURE E ZONA ROSSA

IL GOVERNATORE SMASCHERATO

OLIVA E PALOMBI A PAG. 2 - 3

Mannelli

...e comunque viviamo nel migliore dei mondi sanitari possibile...



DISSE FONTANACANDIDO PRIMA DI RIUSCIRE A STROZZARSI CON LA MASCHERINA

1. VIAGGIO NEL CUORE DELLE TERAPIE INTENSIVE "Bergamo, manca l'ossigeno al n.6"
 BORRI A PAG. 8
2. VIVE A MILANO: È GUARITA E SI È RIAMMALATA La prima recidiva in Italia è cinese
 RONCHETTI A PAG. 7
3. LA DIFFIDA DEL FIGLIO ALLA REGIONE LOMBARDIA "I miei genitori malati senza tamponi"
 A PAG. 2 - 3
4. PARLA IL PM GRATTERI, SEMPRE PIÙ MINACCIATO "No indulto, carceri sotto controllo"
 BARBACETTO A PAG. 15

L'ERRORE DI OSPEDALIZZARE NOI ANZIANI PATIAMO MENO IL GIUDICE VELOCE È BRAVO?

ANTONIO PADELLARO A PAG. 3

MASSIMO FINI A PAG. 13

HENRY JOHN WOODCOCK A PAG. 13

SCANDALO IN FRANCIA

"Le protezioni mediche dirottate verso Airbus"

PHILIPPIN, ROUGET E TURCHI A PAG. 17



LA PORNOSTAR MALENA

"Il mio smart working è sesso tutto virtuale"

FERRUCCI A PAG. 18



LIBRI RITROVATI Il classicista Bettini e il virus

"In quarantena con Seneca"

DANIELA RANIERI

C'è una espressione che ricorre nella letteratura greca antica per descrivere il principio delle catastrofi: archè kakòn, l'inizio delle cose brutte. Ma gli antichi sapevano che tutto ha un inizio e una fine. Ricorriamo al loro conforto per superare questo momento, e ci facciamo guidare da Maurizio Bettini, classicista, docente di Filologia Classica all'Università di Siena che consiglia "due autori classici, e due dottrine: l'epicurismo, cioè Lucrezio, e lo stoicismo, cioè Seneca".



A PAGINA 19

La cattiveria

Berlusconi: "La chiusura obbligatoria può rivelarsi una storica opportunità. Quella di vederti almeno ai domiciliari"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

CHE C'È DI BELLO

Horror in streaming, l'altro sorpasso di Risi e il noir dall'Islanda

DA PAG. 20 A PAG. 23



SEGUE A PAGINA 24





ANNO XXV NUMERO 80

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 06/988098.1

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1 c. 1, DL 106/2001

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

VENERDI 3 APRILE 2020 - € 1,80

Con il virus torna il conflitto tra nord e sud del mondo, incarnato dall'opposizione fra giovani e vecchi. E l'Europa è la più esposta

Grandissimo è il disordine sotto il cielo: e la situazione? La promozione dell'epidemia a pandemia, poco più che un globo di parole per il pubblico, pone il problema di uno sconquasso globale e acuto. Solo in questo...

una colossale occasione: come le guerre, appunto. Le guerre sono state le matrici necessarie delle rivoluzioni moderne, come non in nome della pace, se non ipotizziamo, ma in nome della trasformazione delle guerre fra gli stati in guerre civili, che sostituiscono la frontiera di classe o nazionale: l'esito non fu mai questo. La pandemia attuale rimette al centro della scena il conflitto fra nord e sud del mondo, che si era molto appannato...

per esempio (mettiamo ora da parte l'infinito riprodursi dei nord e dei sud: ciascuno è il sud o il nord di qualcun altro) il contagio ha preso la forma prevalente, benché niente affatto esclusiva, della differenza fra vecchi, vulnerabili fino alla morte, e giovani, immuni o più capaci di guarigione. Sono successi cose brutte. Distrazioni iniziali sugli "anziani con patologie pregresse", quasi dannosi collaterali di una malattia dopotutto non micidiale. Il destino atroce di molte case di riposo. L'affare, in paesi nordici, di sbrigative rassegnazioni quasi eugenetiche, temperate comunque dall'openness di gruppi generativi. Da noi ci sono avvenimenti drammatici, anziani e vecchi privati di colpo della propria morte personale, morti soli e inesperti o sepolti anonimamente, familiari distanti e senza conforto. Ma la pietà per i morti è superflua non è venuta meno, e l'operato di chi ha in cura le persone ha investito anche la solidarietà e la compassione. Chissà se un cinismo ingenuo,

per così dire, di giovanissimi e giovani, quelli che "ci avete rubato il futuro", sia esistito e quanto sia diffuso, ma la storia dei nonni l'avrà arginato almeno quanto già facevano l'orrore e le persioni. Sulla scala mondiale, il divario fra paesi "continenti vecchi" e paesi giovani è enorme, nella doppia forma dell'età media e della durata della vita. E il divario fra vecchi e giovani è capace di assumere anche altri termini decisivi della disegualianza: ricchi e poveri, potenti e destituiti di potere e diritti. La differenza non vi si riduce e ancora quella di genere. Ricchi sono i paesi vecchi rispetto ai giovani, com'è implicito nella longevità. E ricchi sono gli individui vecchi rispetto ai giovani, negli stessi paesi poveri. La pandemia offre una rappresentazione spettacolare di un ordine, chiedendo a chi si sta in piedi di stare a casa, e una parte colossale degli abitanti del pianeta non ha una casa.

(segue a pagina due)

L'ITALIA DEVE TORNARE AL LAVORO

I nuovi te anti industriali. La tentazione di trasformare le imprese in nemiche della salute. Il modello Morandi per ripartire. La lentezza del governo nel ragionare sul dopo. Parla Bonomi, capo di Assolombarda

Esiste un virus che ciascuno di noi cerca nel suo piccolo di combattere ogni giorno e quel virus è lo stesso che ogni giorno sembra esserci in un altro virus, lo stesso che da giorni tiene a casa milioni di esseri umani, è lo stesso che da mesi ha traghettato le nostre vite verso l'orrendo lido della paura. Esiste poi un altro virus meno letale ma non meno pericoloso che coincide con una patologia prodotta dalle misure rese necessarie per combattere l'altro virus e la caratteristica di questo secondo virus è quello di essere un veicolo di infezione devastante per il nostro benessere prima ancora che per le nostre vite. Una strategia per governare il secondo virus, quello economico, che diventerà invece necessaria quando il governo deciderà di riaprire a poco a poco il paese, al momento sembra essere la stessa. Il virus non è chiaro, in assenza della quale l'Italia rischia di ritrovarsi in un abisso chiamato decrescita. È dunque il tema dei prossimi giorni, e forse delle prossime ore, resta questo: come ripartire, quando ripartire, e come questa ripartire, in che modo ripartire e soprattutto cosa fare per ripartire evitando di rendere vani i sacrifici fatti in questi mesi?



CARLO BONOMI

ne da dire prima di tutto una cosa: è ora di rendersi conto che la fase dei tutti a casa non può durare ancora a lungo ed è ora di rendersi conto che in modo graduale l'Italia deve riaprire. Già, ma come? C'è bisogno di un modello che metta insieme una sicurezza sanitaria mirata e che ancora a lungo sembra essere la stessa. Il virus non è chiaro, in assenza della quale l'Italia rischia di ritrovarsi in un abisso chiamato decrescita. È dunque il tema dei prossimi giorni, e forse delle prossime ore, resta questo: come ripartire, quando ripartire, e come questa ripartire, in che modo ripartire e soprattutto cosa fare per ripartire evitando di rendere vani i sacrifici fatti in questi mesi? Carlo Bonomi è un imprenditore del settore biomedicale, è da anni il presidente di Assolombarda, il prossimo 20 maggio potrebbe diventare il nuovo presidente di Confindustria e in una lunga conversazione con il Foglio accetta di ragionare attorno a quello che è il tema dei temi: come evitare che l'Italia torni a essere un paese a Italia viva una fase drammatica, e non credo sia opportuno fare polemiche su ciò che è stato fatto finora. Ciò che penso sia utile è ragionare sul futuro e rispetto a ciò mi vien...

LA REVERSIBILITA' DEL MALE

Mentre lamentiamo petulanzi la fine della megafuona e del polmone oceanico, c'è in atto una rivoluzione: un tremendo e benedetto risanamento marino. Il modello paramatemático della fine della terra è solo una deformazione di cultura e scienza

D i questi tempi sono felice di poter insistere su un concetto non troppo pessimistico: la reversibilità del male. Ci penso leggendo il bel libretto di Paolo Giordano...

DI GIULIANO FERRARA

sul e nel contagio. Giordano è qui scrittore di una pensosità amica, perché non pretensiosa, paziente, tollerante, e in poche pagine, oltre alla sua modellistica matematica e fisica da Erre con zero e varianti molto interessanti, si mostra nel labirinto di Paolo Giordano la relazione tra questa esplosione barbara e prevedibile della natura contro l'uomo e la tanta chiacchiera sull'uomo "organica" e delle estirpi sacrali contro la natura. E' lei che attacca, allora. In poche pagine, senza retoriche abusive e altre enfatiche, è descritto, come pendente ecologico da restituirlo e lasciandolo, certo tempo climatico sempre più secco e caldo, sconquassato e tumultuoso, fatto di un corso con dati alla fauna, che implicano poi forse scismi misteriosi e psicologici, e altri danni. Ora l'idea di Giordano, espressa con certezza pararellistica, è quella nota, mi sembra sono mentalmente, una controversia che non si chiude con un testo diffuso. Ma sono anche uno che cerca di leggere...

tratte da serissimi studi della rivista famosa Nature. Le balene sono in feconda moltiplicazione sul piano globale, nonostante la persistente contenzione delle loro carni e del loro olio da parte di giapponesi e norvegesi. Le megattere che circolano a partire dall'Antartide erano diventate quasi estinte nel 1988, ecco che se ne è almeno 40.000, cresce il loro numero del 10 per cento l'anno, si incarano sulle acque e si rifiutano maestose e evituevoli con le loro barbatte. Lo stesso per le balene grigie, anche loro pullulano negli oceani tra l'Antartide e l'Australia. Per non parlare degli elefanti di mare, a me somiglianti e molto cari, favoriti da processi che iniziano, per l'approssimazione e l'ambientazione felice, tra quelle basse coste leghese dei trofei, le mangrove tropicali e subtropicali, e nelle foreste sottomarine o kelp che di nuovo fioreggiano negli oceani di altre latitudini. Ci sono stati bandi, furono dettate regole e osservate, si estendono le zone di protezione, si limitano le attività dei cacciatori. I tempi ristretti per i mammiferi in moltiplicazione di natura si nota che "solo" il 13 per cento delle specie è in regressione, sicché ci si fissa traguardi di pulizia e ripristino, nell'ambito di un decennio, che invertono processi di degenerazione vecchie di mille e di cento o più anni. Il male è reversibile, questo è il punto. I cicli dello scambio uomo-natura seguono una via sinuosa e non hanno niente di unidirezionale o unidirezionale. Il modello paramatemático della fine della terra, diventato nel frattempo un abecedario per l'istruzione dottrinale dei fanciulli, è una deformazione di cultura e scienza. La fretta del tempo nello spazio ha molte dimensioni. Siamo nel mondo delle indagini accurate e dubbiose di Giordano ma restiamo anche nel mondo classificatorio e bibliografico di Monty Dick, a proposito di balene e di uomini che stanno nel loro mezzo...



Eterni Simpson

Che strano guardare i "gialli" di Matt Groening su Disney. Il vecchio Walt non li avrebbe tollerati

Fa strano guardare "i Simpson" su Disney, i disegni animati del vecchio Walt Disney, il fondatore della Disney, è stato una sua vita di follia, che gli regit...

CONSIGLI PER LA QUARANTENA - 18 DI MARIAROSA MANCUSO

suggerì l'insuccesso commerciale di "Fantasia", ovvero la fiera del kitsch: brani classici illustrati, con Leopold Stokowski sul podio e Topolino che gli tirava la giacca del frac. Ma i disegni erano accurati, e le storie finivano sempre bene (Bambi sopravviveva il trauma della mamma ammazzata dai cacciatori, chissà cosa succederà nella minacciata versione "live action", nell'era della suscettibilità genitoriale). "i Simpson" di Matt Groening sono disegnati così così (le prime stagioni anche peggio) e tutti gli altri personaggi sono sbizzati dalla psicologia elementare, per di più gialli, non proprio un colore che ben dispone. Erano in portafoglio alla Fox, accolti dalla Disney nel maggio del 2019. Nello splendore delle loro trenta stagioni, ora si fanno ammirare sulla piattaforma della casa madre. Nella loro lingua, evoluta dalla Homer nel maggio del 2019. Il mondo ci invidia - costretti, poveretti loro, a regalare un pesante accento sardo a un giardiniere scozzese con barba e capelli rossi, a voler più il kil. Personaggi secondari a parte - ha passato i suoi guai anche Apu, cognome Nassa-peemepapillon, l'indiano proprietario della bottega, sicuro e felice provvisto di pronome oxfordiano - la formazione rimane invariata. Non invecchia mai perché sia in una sitcom (sta per situazione comedy: sono sempre loro) e sempre negli stessi luoghi. Padre Homer divora tutti di ciambelle, figlio Bart che comincia ogni episodio scrivendo cento volte sulla lavagna "non devo ridurre in classe" (o spulare, o spulciare) e il figlio Bart, che è un genio (il figlio di un genio), casalinga disperata Marge, figlia superdotata Lisa, figlia Maggie con il ciuccio in bocca. Nella cittadina di Springfield, un'ora di distanza da una centrale nucleare. C'è il Veneto, che ha annunciato prima l'acquisto di 700.000 kit diagnostici rapidi, per poi chiarire che in realtà partirà prima un progetto dedicato alla ricerca di anticorpi nel personale medico, con la molto più affidabile tecnologia dei test a chemiluminescenza. Il Veneto è un paese che ha la certificazione CE e centralizzato su larga scala presso l'Università di Padova. Poi c'è la Toscana, anch'essa impegnata nell'acquisto e nell'esecuzione di propri test serologici, la cui natura per il momento non sono ancora riuscite ad appurare. E vi sono ancora altre regioni, per le quali si dice che sia iniziata la caccia al test. In molte di queste regioni, si è parlato già della certificazione dei cittadini che risulteranno immuni - il famoso "patentino di immunità", idea tedesca che evidentemente è piaciuta a tutti. A questo punto, un dubbio sorge spontaneo: che cosa succederà quando un cittadino toscano, munito di patentino regionale, deciderà di affacciarsi in Veneto? O quando un Veneto deciderà di recarsi in un'altra regione, pure essa dotata di propri serologici e certificazione di immunità, diversi da quelli veneti? (segue nell'inserito TV)

Valori stabili

Il contagio rallenta, ma è presto per abbassare la guardia. Preoccupa sempre di più la Spagna

Roma. Sono 115.242 i casi accertati di contagio da nuovo coronavirus in Italia dall'inizio dell'emergenza, ieri se ne sono registrati 4.688 in più; la crescita del giorno precedente era stata di 4.782 nuovi casi. I decessi sono nel complesso 13.919, 760 in più rispetto al giorno precedente. Il numero di guariti salita a 18.278, in crescita di 1.431 unità. Le infezioni attualmente in corso sono 83.068, più 2.477 rispetto a mercoledì, ma in rallentamento: 24 ore prima ne erano state segnalate 2.937 in più. I pazienti in terapia intensiva sono 4.633. In Lombardia è calato, di 185 unità, il numero di pazienti ospedalizzati. «Siamo assistenti a una stabilizzazione dei valori, ma guai ad abbassare la guardia», ha detto il capo della Protezione civile, Angelo Borrelli. Il comune di Milano ha calcolato che a marzo in città si è verificato il 73 per cento delle morti in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Se non si tornerà a scuola entro il 7 maggio l'anno scolastico sarà stravolto: l'orale sostituirà le prove scritte, 950 docenti in un giorno in Spagna. Oltre un milione di contagi e circa 3,4 miliardi di persone in quarantena in tutto il mondo.

Fratelli di senso

Sanità regionale e test di immunità: l'unità dell'epidemia impone anche l'unità di livelli minimi di certificazione

Uno dei problemi che ci troveremo ad affrontare nella definizione del profilo serologico degli italiani - cioè nell'identificazione di quali fra essi sono immuni al virus - è quello della corsa al test che le diverse autorità sanitarie regionali stanno in questo momento scatenando. Il punto è che ciascuno, in tutta fretta, sta preparando il suo test, in un'idea che ha alla ricerca dei famosi antiseri. C'è il Veneto, che ha annunciato prima l'acquisto di 700.000 kit diagnostici rapidi, per poi chiarire che in realtà partirà prima un progetto dedicato alla ricerca di anticorpi nel personale medico, con la molto più affidabile tecnologia dei test a chemiluminescenza. Il Veneto è un paese che ha la certificazione CE e centralizzato su larga scala presso l'Università di Padova. Poi c'è la Toscana, anch'essa impegnata nell'acquisto e nell'esecuzione di propri test serologici, la cui natura per il momento non sono ancora riuscite ad appurare. E vi sono ancora altre regioni, per le quali si dice che sia iniziata la caccia al test. In molte di queste regioni, si è parlato già della certificazione dei cittadini che risulteranno immuni - il famoso "patentino di immunità", idea tedesca che evidentemente è piaciuta a tutti. A questo punto, un dubbio sorge spontaneo: che cosa succederà quando un cittadino toscano, munito di patentino regionale, deciderà di affacciarsi in Veneto? O quando un Veneto deciderà di recarsi in un'altra regione, pure essa dotata di propri serologici e certificazione di immunità, diversi da quelli veneti? (segue nell'inserito TV)

Il piano del governo

Pronto il calendario delle riaperture. Dal 13 aprile riparte l'industria. E poi un gran progetto sulle infrastrutture

Roma. Il piano è tanto semplice quanto ambizioso. E ai M5s hanno già stilato una lista di esperti per comporre un gruppo di lavoro. Tuttavia il piano non è ancora precipitato nell'agenda di Giuseppe Conte. Roberto Guallieri e Stefano Patanè, che sono rispettivamente il capo del governo, il ministro dell'Economia e il ministro dello Sviluppo che al momento si stanno occupando di altro: garantire liquidità alle imprese, sostenere la domanda interna, preparare ammortizzatori sociali per quella che si profitterà come una catastrofe economica senza precedenti in tempo di pace. Ma basta alzare il telefono, chiamare i dirigenti ministeriali, gli uomini della cosiddetta "carriera", i capi dei dipartimenti, i tecnici e gli operativi, ed ecco che invece il piano sulla fase due, il piano di rilancio del paese, prende corpo. Loro ci pensano. E sanno quello che andrebbe fatto utilizzando la grande capacità di spesa pubblica che deriva dalla fine del Patto di stabilità, dallo scudo della Bce e in prospettiva da altre fonti di credito che potrebbero anche essere i complicati Eurobond: l'ammodernamento totale della cosiddetta infrastruttura paese. In parole semplici un enorme investimento pubblico, nell'ordine di grandezza di 100 miliardi, per rifare da capo le autostrade, i porti, gli aeroporti, le strade provinciali, completare l'alta velocità, cablare con fibra ottica una gran parte di un paese e così infrastrutture sono mediatamente ferme agli anni Sessanta, rammentare il territorio devastato da frane e terremoti, riprogettare la Sanità pubblica e la ricerca. Tutto si compendia dagli strumenti europei. Dagli ordini di grandezza, da quanti soldi saranno disponibili. Intanto però c'è già un calendario ufficioso e provvisorio delle riaperture delle attività produttive, per i grandi e fusi. (Molto segue a pagina tre)

Consigli merkeliani

Qualcosa in Germania si muove, ma il no agli Eurobond resta. Per il rilancio l'Italia usi il Mes. Senza condizioni

Roma. Peter Altmaier, ministro dell'Economia tedesca, i suoi amici della Cdu li ha catechizzati: «Dell'Italia ci siamo già fidati nel 2010. Garantiamo sostegno finanziario in cambio della garanzia sulla riforma delle pensioni». Poi si sa le cose come andranno: Cav. non era più al suo apice, la Lega si mise di traverso. «Ci fu un vertice drammatico a Palazzo Grazioli, si concluse in un nulla di fatto», sospira Paolo Romani, che di quel governo era ministro dello Sviluppo. E insomma la riforma delle pensioni dovette farla Monti, poi. La storia chiama, certo, nessun popolo dovrebbe scontare le pene per le mancanze delle generazioni precedenti. E però qualcosa, del pregiudizio sulla scarsa affidabilità degli italiani, deve essere rimasto nell'animo dei tedeschi come un'incrostazione, se è anche in virtù del ricordo di quei mesi che Altmaier ha fatto capire ai suoi europarlamentari che no, di eurobond non se ne parla. Andreas Schwab, che della delegazione europea della Cdu è uno degli esponenti più in vista, pur non condividendo sempre l'ortodossia del rigore della Merkel, allarga le braccia: «Siamo prigionieri del rimpianto che si è fatta la strada senza uscita. Bisogni Smaghi ha spiegato che prima di arrivare agli eurobond, bisognerebbe che gli stati membri facessero cessioni di sovranità importanti, in termini di politica fiscale e di bilancio, a Bruxelles. E però gli stati membri non vogliono». (Valentini segue a pagina tre)

La scarsità di Trump

Non c'è più lavoro in America e non c'è nemmeno più materiale sanitario indispensabile (e introvabile)

Milano. Sei milioni e seicentomila americani hanno chiesto il sussidio di disoccupazione questa settimana. La settimana scorsa erano tre milioni. Siamo a dieci milioni, e "aprire sarà il mese peggiore", ripetono politici e commentatori. La mitica flessibilità del mercato del lavoro diventa, da oggi non ha più il posto, vediamo quanto finora. Intanto c'è una guerra interna ed esterna per recuperare materiale sanitario indispensabile, e introvabile. (Produzioni segue nell'inserito TV)

Il centro della Nato

L'Alleanza atlantica che coordina gli aiuti per il coronavirus fra tutti gli alleati ha ritrovato la sua forza

Roma. «Non credo che la risposta giusta alla propaganda sia la propaganda», ha detto il segretario generale della Nato Jens Stoltenberg nell'annunciare il vertice dei ministri degli Esteri organizzato ieri in videoconferenza per trovare una strategia atlantica in risposta al coronavirus. Stoltenberg ha detto che è di bisogno di fatti per alimentare l'unità e al 50 per cento le responsabilità del compito di coordinare gli aiuti tra gli alleati. (Fiamminghi segue nell'inserito TV)

Del Vecchio e Ferrari. Big industria, brava gente

Non ci sono solo i vip come lo chef Gordon Ramsay, star del reality show "Hell's Kitchen" e il licenziato seccato 500 dipendenti del Contro Mastro CREA, di MALIZIO CRIPPA suoi locali prima ancora di vedere se le idee di Bolo avranno effetto. O Flavio Briatore, già televisionista del trionfante "The Apprentice" («Sei fuori») che è passato dalla show a fatti: "Ho licenziato in questi giorni 1.200 persone", ha detto. Per fortuna ci sono anche giovani come Giovanni Rana, che ha aumentato gli stipendi, o Leonardo del Vecchio, cresciuto ai Marsini, che ha deciso di integrare la Carta...

integrazione dei suoi dipendenti (2 mila) per garantire a tutti lo stipendio pieno, e di tagliare fino al 50 per cento le retribuzioni dei manager. E per fortuna c'è la Ferrari, che davanti al probabile lockdown della Formula 1, ha potuto significare il default del gran circo, invece di apparsi reclusi a licenziare tecnici e personale sta pensando a una strategia di gara meno sanguinaria: tagliare parte del budget 2020, e anche innovazioni di fatto. Ma dei soldi delle auto, risparmiando dai 20 ai 30 milioni. E mentre tutti intorno gira una cattiva aria, il centro pensiero di colpevolizzare sempre il big business, è bello poter dire: grande industria, brava gente.

Fauci sotto scorta

In America l'esperto anti Covid numero uno è minacciato perché corrige il presidente (che ora è d'accordo con lui)

Non si pretende l'Europa, certo è che la Svezia è un mondo a parte. Al virus ci credono e no, scuole chiuse, ristoranti pure, ma lavoro, traffico e struscio, tutto come prima. Se vai in Svezia un lavoro lo trovi, il permesso di soggiorno sembra il che aspetta te, ti trovano casa, ti allungano i permessi di soggiorno, ti danno un facilità. Il bambino che va a scuola, immigrato o no, bianco o nero che sia, fino ai 15 anni si costa 125 euro al mese di pocket money, con un grant, che sono soldi pagate e finiamola qui. Ma si blindano in casa per un paio di mesi contenti come pasque, gli svedesi? Macché, poi. Sgarbi di gregge. Per colpire due volte i poveri di mezzo mondo, colto sotto atteggiamento di nordica superiorità. Se fanno pure ammalarle le loro bionde, secondo, e Rimini è morta.

Del Vecchio e Ferrari. Big industria, brava gente

Non ci sono solo i vip come lo chef Gordon Ramsay, star del reality show "Hell's Kitchen" e il licenziato seccato 500 dipendenti del Contro Mastro CREA, di MALIZIO CRIPPA suoi locali prima ancora di vedere se le idee di Bolo avranno effetto. O Flavio Briatore, già televisionista del trionfante "The Apprentice" («Sei fuori») che è passato dalla show a fatti: "Ho licenziato in questi giorni 1.200 persone", ha detto. Per fortuna ci sono anche giovani come Giovanni Rana, che ha aumentato gli stipendi, o Leonardo del Vecchio, cresciuto ai Marsini, che ha deciso di integrare la Carta...

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



VENERDÌ 3 APRILE 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 80 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2324-0711 Giornale (ed. nazionale)

LA NOSTRA SOTTOSCRIZIONE SUPERA I 2 MILIONI E MEZZO DI EURO

I nomi a pagina 11

CHI REMA CONTRO SCIACALLI SULLA LOMBARDIA

Assalto di Pd e Cinque Stelle dopo il successo dell'ospedale in Fiera: «La Sanità va statalizzata». Fontana: «Da Roma soltanto briciole»
E la burocrazia blocca le mascherine destinate a Milano

di Alessandro Sallusti

Sette sindaci del Pd che governano i capoluoghi lombardi (Milano, Bergamo, Brescia, Lecco, Cremona, Varese e Mantova) hanno rotto la tregua politica e in una lettera accusano la Regione - a guida centrodestra - di una serie di presunte mancanze nella gestione dell'emergenza Coronavirus. Lasciamo stare che molti di questi primi cittadini erano stati, a gennaio (e ancora a febbraio), in prima linea a minimizzare i rischi del virus e ad accusare la Regione - che già allora chiedeva misure restrittive - di allarmismo e razzismo nei confronti della comunità cinese. Non è questo il problema, anche se ciò è stato indubbiamente un problema. E non chiediamoci neppure come mai tanti dubbi non siano altrettanto platealmente rivolti all'operato sgantherato e imbarazzante del governo centrale (cuore e motore dell'emergenza), che se non sbaglia è nelle mani del loro partito.

No, il problema di questa rivolta dei sindaci Pd - nobilitata e amplificata dai grandi giornali della sinistra (dal *Corriere* a *Repubblica*) è evidentemente tesa solo a screditare il lavoro della Regione per coprire gli errori e l'incapacità loro e dei loro amici di partito.

Oggi il problema non è essere di destra o di sinistra, ma essere o no all'altezza della situazione. Nel caso di cui parliamo, è essere lombardi (inteso all'altezza delle tradizioni amministrative e imprenditoriali di questo territorio) oppure piangina che affidano il loro destino allo Stato salvatore, cosa che andrebbe anche bene se questo Stato fosse in grado di salvarci.

A scanso di equivoci: non penso che la Regione Lombardia (lo stesso vale per Veneto e Piemonte) non abbia commesso errori, né che Attilio Fontana e Giulio Gallera siano angeli discesi dal cielo. Ma credo che in confronto al confuso spettacolo che offre il governo centrale siano comunque due giganti che andrebbero aiutati e rispettati da tutti.

Cari sindaci, io che non sono mai stato secessionista o iper-autonomista, ve lo dico: se gli sciacalli di Roma mettono le mani sulla Lombardia, sulla sua eccellente sanità pubblica e privata, voi salverete forse le vostre, oggi traballanti, poltrone, non i lombardi. La vostra rielezione oggi non passa dal Pd, ma dall'essere oggi lombardi, cioè gente che fa e non protesta, che detta la linea e non la segue, che non aspetta elemosina ma si rimbocca le maniche. E che all'occorrenza urla forte un «vaffa», se è il caso anche ai propri compagni di partito che si augurano di salvare la ghirba e fare fortuna sulle nostre macerie.

servizi da pagina 2 a pagina 19

APRE L'OSPEDALE DA CAMPO DI BERGAMO

L'impresa degli alpini sul fronte della tragedia

di Vittorio Macioce

a pagina 15



ONORE Inaugurato ieri l'ospedale costruito dagli alpini a Bergamo

Penne nere, sudore e cuore d'oro Gli uomini che (ri) fanno la storia

di Matteo Sacchi

Cambiano le situazioni, anche i mezzi tecnici, cambia il pericolo mortale che minaccia la Nazione o un pezzo di Nazione. Ma loro, gli alpini, poco importa se ancora in servizio o in congedo, ci sono sempre. Mostrano con leggendaria ostinazione, dal 1872 anno della loro fondazione, quelle caratteristiche che una penna (rigorosamente nera) migliore della mia (...)

segue a pagina 15

DA «APERITIVO» A «ZONA ROSSA»

Alfabeto semiserio del contagio

di Luigi Mascheroni

Da «aperitivo», prima pericolosamente reale, vedi il caso Nicola Zingaretti, poi rigorosamente virtuale e a distanza di sicurezza, fino a «zona rossa», quella in cui a fine emergenza andrebbero confinati molti politici e intellettuali. La quarantena ai tempi del coronavirus ha cambiato sì le abitudini degli italiani, ma anche il lessico quotidiano. Ecco a voi il dizionario di queste strane giornate, senza rinunciare agli anticorpi dell'ironia.

a pagina 18

ROBY FACCHINETTI

«La mia canzone per Bergamo, l'Atalanta e il calcio cieco»

di Paolo Giordano

a pagina 29

I RETROSCENA

Salvini costretto a cambiare piano

di Adalberto Signore

Sottotraccia, perché è del tutto evidente che le priorità sono altre, l'emergenza coronavirus sta lentamente mutando lo scenario politico nazionale. Se nella maggioranza iniziano (...)

segue a pagina 7

Le mosse di Conte per schivare i pm

di Augusto Minzolini

L'immagine è stata strausata in politica. Ma la gag «cult» del colloquio tra avvocato e cliente di Gigi Proietti cade a fagiolo con lo stile messo in scena in questa crisi dall'avvocato (...)

segue a pagina 9

IL PASTICCIO SUGLI AIUTI

Tassi d'interesse e voucher Altri schiaffi alle imprese

Giuseppe Marino

Il decreto Cura Italia di marzo non prevede alcun tasso agevolato. La garanzia pubblica all'80% costringe le banche a verificare l'affidabilità dell'azienda. La Cgil respinge i voucher nell'agricoltura, in crisi e a caccia di personale.

a pagina 7

SPERIMENTAZIONE OK IN USA

La speranza del vaccino dallo scienziato italiano

Angeli a pagina 13

LE MOSSE DELL'UE

Ora Ursula ci chiede scusa ma dipende da Frau Angela

di Marcello Zacchè

A chi si rivolge Ursula von der Leyen? Il presidente della Commissione Ue ha ieri scelto il quotidiano *Repubblica* per mandare un messaggio agli italiani. Il compito di chi fa informazione è anche quello di leggere le dichiarazioni dei potenti in controtela, per capire fino in fondo cosa vogliono dire ed esattamente a chi. E Von der Leyen si rivolge, tramite noi italiani, agli Stati nazionali dell'Unione.

La scelta del mezzo, *Repubblica* appunto, non deve ingannare (né irritare): è meno istituzionale del *Corriere*, ma non meno europeista e senz'altro più vicina all'attuale governo, che della pupilla di Angela Merkel è stato uno dei grandi elettori nel 2019 ed è ora suo interlocutore a Bruxelles.

Von der Leyen (...)

segue a pagina 10

Parietti a pagina 10

IL GIORNO

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

VENERDÌ 3 aprile 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Parla fra Aquilino, a 84 anni missionario in corsia

Il cappellano di Bergamo: ovunque bare senza fiori Il dolore non ha abbracci

G. Moroni a pagina 15



L'allarme in Lombardia

Case di riposo Ottanta vittime solo a Milano

Vazzana a pagina 7



Scuole chiuse, ipotesi stop esami

La bozza di decreto: niente prova di terza media e maturità leggera se non si torna in aula dopo il 18 maggio. Corsi di recupero in settembre. Le regole per uscire di casa con bimbi e anziani. I contagi sono stabili

Servizi e commento di **Canè**
da pagina 2 a pagina 16

Il dovere della politica

Solo la scienza può vincere Ma va aiutata

Pier Luigi Lopalco*

Diceva Gaber "Libertà è partecipazione". Quando parliamo di ricerca scientifica, però, il termine partecipazione si riferisce ad una ampia comunità di professionisti che per partecipare hanno bisogno non solo di creatività ed ipotesi scientifiche da testare, ma anche di risorse tecnologiche e finanziarie. Il tema della libertà di ricerca è quindi strettamente connesso al suo finanziamento. L'emergenza Covid-19 ha mostrato al mondo intero come solo lo sforzo scientifico internazionale possa fermare una minaccia di queste proporzioni. Il Sars-Cov-2 ha mostrato al mondo intero la debolezza dei sistemi sanitari.

Segue a pagina 3

TROPPO VINCOLATI I TEST SUGLI ANIMALI, RICERCA BLOCCATA IL BIOLOGO GRIGNASCHI: «COSÌ NON BATTIAMO I VIRUS»

Malpelo a pagina 3



UOMINI E TOPI

DALLE CITTÀ

Milano

La Statale: In Lombardia un milione di contagiati

Lazzari nelle Cronache

Milano

Città piegata In un mese mille morti in più

Mingoia nelle Cronache

Lacchiarella

Operaio trovato morto È mistero

Saggese a pagina 17



Wilma De Angelis compie 90 anni

Io, Mina e Canzonissima «Nessuno come noi»

Cutò a pagina 24



La nuova fiction sulla Rai

«Cosche, vi seppellisco» L'antimafia di Albanese

Bertuccioli a pagina 25

Prova **Sustenium Bioritmo 3** Con Vitamina C e Zinco

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

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

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

A. MENARINI



Domani su Alias

VOLA SOPRA LA CURVA Victor Cavallo a venti anni dalla scomparsa, una lettera di Alessandra Vanzi per rispondere a un dialogo ininterrotto



«Appello per l'Italia»

ALL'EUROPA Lettera degli intellettuali tedeschi: Habermas, Schneider, Schloendorff, von Trotta...

pagina 14



Visioni

ÉRIC LAGESSE Parla il distributore di Pyramid: Cannes, il cinema in quarantena, prospettive future

Giovanna Branca pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

VENERDI 3 APRILE 2020 - ANNO L - N° 81

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Ursula von der Leyen foto di Jean-Francois Badias/Ap



Avanti Marshall

«Il budget dell'Unione europea dovrebbe essere il nostro piano Marshall». Ursula von der Leyen propone un piano anti-disoccupazione da 100 miliardi. Contro la crisi della pandemia mobilitati tra Stati e istituzioni Ue oltre 2.700 miliardi. Ma le soluzioni all'eurogruppo di martedì restano un rebus

pagina 2,3

Governo-Ue Solidarietà per gli emigranti e gli immigrati

ENRICO PUGLIESE,
RODOLFO RICCI

Le scene viste alla televisione su chi è rimasto vittima delle chiusure delle frontiere interne sono state tra le più drammatiche prodotte dall'epidemia. Abbiamo visto gente accalata nelle stazioni delle grandi città del Nord o bloccata agli imbarchi per la Sicilia in condizioni terribili. Eravamo abituati al «tornatevene a casa vostra» rivolto agli immigrati da razzisti e benpensanti. Ora tornare a casa è impossibile per chiunque.

— segue a pagina 15 —

Covid19 Salvare il turismo con un'alleanza dell'Europa del Sud

TONINO PERNA

L'impatto economico della pandemia dipenderà dalla sua durata, ma alcuni effetti sono già prevedibili, in quanto alcune attività sono chiaramente più esposte e non si riprenderanno facilmente. Fra i settori più colpiti dalla pandemia Covid-19 c'è il turismo. Ipotizziamo, nel migliore dei casi, che da maggio riprendano le principali attività in Italia.

— segue a pagina 15 —

Coronabond/Ue Non confondere il realismo con il lealismo

ALFONSO GIANNI

Dopo la fumata grigia del vertice dell'Unione europea di pochi giorni fa e in attesa dei nuovi imminenti appuntamenti, finita la pausa di «riflessione», rimbalza con insistenza il termine «realismo». Bisognerebbe però non confondere il realismo con il lealismo. Il cambio di consonante indica la sudditanza psicologica e politica ai poteri costituiti e dominanti. E di questo purtroppo si tratta.

— segue a pagina 15 —

IERI ALTRI 760 MORTI. DATO POSITIVO DAGLI OSPEDALI: MENO RICOVERI

Virus, la curva non cresce e non frena

■ 760 nuovi decessi per Covid-19 nelle ultime 24 ore. Dall'inizio dell'epidemia hanno perso la vita 13.915 persone. Il numero totale delle persone contagiate, stando ai dati della Protezione civile, è salito a 11.5242, cioè 4.668 più del giorno precedente. In questo momento il

contagio non cresce esponenzialmente ma nemmeno frena. Moderatamente positive le notizie dagli ospedali. I nuovi ricoveri sono stati 211 nei reparti ordinari soprattutto in Piemonte, Emilia-Romagna e Lazio, mentre in Lombardia sono diminuiti di 165. Le regioni alla ricerca di test sugli anticorpi. Intanto, i ventilatori polmonari che sta fornendo la Protezione Civile arrivano un po' da tutto il mondo, Cina compresa. Ma c'è chi sta lavorando per costruirli in Italia, a basso costo e secondo un design che può essere replicato ovunque. **CAPOCCI PAGINE 4,5**

MIGRANTI IN ACCOGLIENZA Il Viminale ferma le espulsioni

■ Il Viminale ordina ai prefetti di sospendere le espulsioni dei migranti dai centri di accoglienza. Una misura che mira a contenere la diffusione del coronavirus e che riguarda quasi 85 mila stranieri. «Anche chi ha perso il diritto di rimanere nelle strutture».

LANIA A PAGINA 7

CARCERE Prima vittima in cella I sindacati: «Fate presto»



■ È morto all'ospedale Sant'Orsola di Bologna, ed è il primo, un detenuto positivo al Coronavirus. Secondo le stime della Uilpa, «è solo l'inizio». Il sindacato di polizia chiede a Conte di commissariare le carceri esautorando il ministro Bonafede e il capo del Dap. **MARTINI A PAGINA 6**

SPAGNA Superati i 10mila morti Lavoro in crisi nera



■ Nel giorno peggiore per il Paese, con quasi 1.000 decessi in sole 24 ore, esplose anche il dramma nazionale della disoccupazione: persi un milione e mezzo di posti di lavoro in quindici giorni. Il ministro del Welfare: in due settimane come nei 100 giorni del picco della crisi economica fra 2008 e 2009. **BARONE A PAGINA 8**

all'interno

Cura Italia Colf e badanti, in 2 milioni senza tutele

MASSIMO FRANCHI PAGINA 2

Dakar Test rapido al costo di 1 dollaro per l'Africa

STEFANO MAURO PAGINA 5

Ecuador Pandemia e follia, cadaveri bruciati in strada

CLAUDIA FANTI PAGINA 9

AMERICHE Trump invia una flotta anti-droga in Venezuela



■ Prima l'incriminazione di Maduro per narcotraffico, poi la taglia da 15 milioni di dollari e l'offerta di Pompeo (stop alle sanzioni in cambio dell'addio del presidente). Ora l'ultima mossa trumpiana, in chiara chiave elettorale: navi anti-droga lungo le coste venezuelane. L'Onu: «Fantasia malata». **LIVIA PAGINA 9**

00403
Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, §1 art. C/IRM/232103
9 7770025 215000



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 92
ITALIA
SPECIFICAZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 3 Aprile 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO L20

De Kerckhove
«L'epidemia sancirà il trionfo del controllo telematico»
Ida Palisi a pag. 14



Il secondo scudetto
Alemo 30 anni dopo
«Quelle cento lire e gli insulti a Napoli»
Pino Taormina a pag. 17



Le «prime» in tv
«La casa di carta» torna e il trailer fa un milione di visualizzazioni»
Valerio Caprara a pag. 35



L'Oms: «Il vaccino tra un anno»

► **L'intervista** Il direttore Guerra: «Chi ha contratto il virus è immunizzato, può tornare a lavorare Bene i divieti, il Sud sta reggendo». Ma De Luca: «Ci sono nuovi focolai, più controlli e più militari»

Le riforme da fare
PER RIPARTIRE
NON BASTA
STANZIARE
(TANTI) SOLDI

Sergio Beraldo

Sul Polcevera, a Genova, c'era un ponte. Misericordiosamente sbriciolatosi nel 2018 con i sogni di chi passava di là, senza neppure sapere che era un ponte sul Polcevera. Brutto era brutto, quel ponte, ormai, questo si vedeva. Incuneato tra i palazzi come un asse di legno tra i chiodi; di morir d'incuria certo, per non morir di noia, attendeva forse il momento. *Continua a pag. 35*

Basta localismi
ORA RIDIAMO
LA SANITÀ
AI CITTADINI
E ALLO STATO

Gianfranco Viesti

Ieri, in Lombardia, ci sono state non poche polemiche: fra alcuni sindaci e il presidente della Regione, fra lo stesso presidente e il governo nazionale, in particolare con il ministro Boccia. Hanno riguardato l'emergenza sanitaria: le scelte che sono state fatte e vengono fatte; soprattutto, le responsabilità, strategiche, operative e finanziarie dei diversi livelli di governo e il loro concreto esercizio in questi giorni. *Continua a pag. 35*

Asl Napoli 2 L'esame in un piazzale protetto senza scendere dall'auto



L'esperimento dell'Asl Na 2 Nord a Giugliano per eseguire i tamponi senza far scendere dall'auto

Il tampone "drive-in" in 5 minuti

Antonio Parrella in Cronaca

Leandro Del Gaudio e Nando Santonastaso alle pagg. 3 e 4

Il bollettino

Epidemia, mai così pochi ricoverati scende la percentuale dei positivi

De Cicco, Mangani e Melina a pag. 2

Lo scontro tra poteri

Stop alle ordinanze regionali «Ammesse solo se restrittive»

Evangelisti e Mangani a pag. 7

Intervista **Giancarlo Blangiardo**

«Le imprese perdono 100 miliardi al mese Ora test a campione»

Il presidente dell'Istat: «Esami mirati per fasce d'età lavoratori e aree ci indicheranno come riaprire»

Marco Esposito a pag. 5

Gli aiuti

La paura sveglia la Ue: sul piatto tremila miliardi

Pollio Salimbeni a pag. 8

L'intesa

Fondi europei dirottati sulla crisi al Sud 4 miliardi

Santonastaso a pag. 9

La scuola Promozione sicura, debiti a settembre
Tutti ammessi alla maturità ma le insufficienze restano

Se le scuole saranno ancora chiuse il 18 maggio, l'esame di maturità sarà svolto online con un unico colloquio, stabilendone contenuti, modalità, punteggio e specifiche previsioni per i candidati esteri. Lo prevede un decreto che sarà all'esame del Cdm che sta per essere varato nelle prossime ore. Resteranno però le insufficienze e i debiti da «riparare» a settembre. A rischio gli esami di terza media, che potrebbero anche essere sostituiti dalla valutazione finale del consiglio di classe. *Loiacono a pag. 6*

Ritardi digitali

SE CHI GUIDA
L'INPS NON SA
L'INFORMATICA

Giorgio Ventre

La notizia è che mercoledì il sito web dell'Inps, nel momento in cui è stata aperta la procedura per la concessione del bonus di 600 euro per i lavoratori autonomi, è crollato. *Continua a pag. 35*

19% Sconto sui caffè 100% Arabica

per Pasqua
Abbraccia i tuoi cari con un buon caffè

SHOP NOW

consegnamo noi direttamente a casa loro

Passalacqua



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 83
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 3 Aprile 2020 • S. Riccardo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Geopolitica
Lo studioso indiano Parag Khanna
«Dopo la pandemia Asia più centrale»
Santoro a pag. 22



Torna "I topi"
Albanese boss latitante da ridere
«Vita nei cunicoli di un uomo orribile»
Satta a pag. 23



La trattativa Calcio, ripartenza già a maggio per scongiurare la bancarotta
Buffoni nello Sport



Il Messaggero Casa
BILOCALE
messengerocasa.it

Aiuti, la paura sveglia l'Europa

► Sul tavolo di Bruxelles manovra da 3 mila miliardi ► Scontro governo-Lombardia. Fontana: «Lasciati soli» Lavoro, ok al fondo da 100 miliardi. L'asse con Parigi La maggioranza: sulla Salute competenza allo Stato

Cambia il potere
La sovranità è il controllo di tutti i dati

Giuliano da Empoli

Si fa presto a invocare il «ritorno dello Stato» di fronte al coronavirus, ma quale Stato? È chiaro che la crisi in corso riporta alla luce la funzione di protezione che sta all'origine di qualsiasi organizzazione statale. È chiaro che medici e infermieri sono in prima linea.

Continua a pag. 25

Freno ai localismi
Sulla Sanità la rivincita dello Stato

Gianfranco Viesti

In Lombardia, ci sono state non poche polemiche: fra alcuni sindaci e il presidente della Regione; fra lo stesso presidente e il governo nazionale. In particolare con il ministro Bocca. Esse hanno riguardato l'emergenza sanitaria: le scelte che sono state fatte e vengono fatte.

Continua a pag. 25

Il caso dell'infermiera
Dalla foto simbolo alla malattia
«Tornerò in corsia»

Claudia Guasco

Quando, sfinita, ha appoggiato la testa sulla testiera del computer, Elena Pagliarini non sapeva che il virus l'aveva già attaccata. «Era l'8 marzo, le 6 di mattina. Festa della donna - ricorda - Durante la notte era successo di tutto». Dopo la quarantena ora il tampone è negativo: «Non vedo l'ora di tornare».

A pag. 10

Quattro miliardi in isolamento, 1 milione i positivi. Filippine, si spara a chi viola la quarantena



Nelle strade di Manila, capitale delle Filippine, i militari esortano i cittadini a restare a casa (foto AFP) Servizi da pag. 2 a pag. 15

L'Oms: «Il vaccino arriverà ad inizio 2021»

La curva continua a rallentare

Più tamponi ma meno contagi e ricoveri ora si punta sul test sierologico di massa

Lorenzo De Cicco e Cristiana Mangani

Più tamponi, meno contagi e ricoveri. Si conferma il rallentamento dell'epidemia. Cal-

no i ricoveri, il 61% dei pazienti adesso ha sintomi lievi. E ora si punta sul test sierologico di massa. Anche il crescente numero di guariti fa ben sperare. A pag. 8

Tracciamento, si studia il metodo coreano

Riaperture, frenata di Palazzo Chigi: «Fase 2, evitare gli errori di Hong Kong»

Simone Canettieri

Il timore di Giuseppe Conte prende forma in due parole: Hong Kong. Dopo il varo dell'ultimo Dpcm che blocca

l'Italia fino al 13 aprile, il premier è consapevole che i sacrifici continueranno anche dopo Pasquetta. Almeno per altri dieci giorni. A pag. 10
Pirone a pag. 11

La sottoscrizione

«Serve la vostra spinta per Gemelli e Spallanzani»

Il Messaggero
A favore del Policlinico Gemelli e dell'Istituto Spallanzani

Conto corrente "Il Messaggero per emergenza coronavirus"
IBAN: IT 31 03097 02000
CC01006037
SWIFT: FNATIT33XXX
C/O Banca Finnat

A pag. 13

Scuola senza bocciati

Maturità, ipotesi solo esame orale: si decide a maggio

ROMA Se non si riuscirà a tornare in classe con le lezioni a regime entro il 18 maggio, l'esame di maturità quest'anno sarà solo orale. Per tutti gli altri promozioni ma senza 6 politico: le insufficienze resteranno in pagella. Potrebbe arrivare oggi in Consiglio dei ministri il decreto scuola che prevede diversi scenari. Lotauro a pag. 7

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

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

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

A. MENARINI

GEMELLI UN AIUTO PER IL CAMBIAMENTO

IL GIORNO DI BRANCO

Buongiorno, Gemelli! È vero che la storia si ripete? Ricordiamo come fosse ieri quel 3 aprile 1996, per una curiosa coincidenza. Quel giorno Venere iniziava il transito in Gemelli, fino al 7 agosto, esattamente come succede oggi! Coincidenza, forse, ma le stelle vogliono ricordarci le opportunità di cambiamento non sfruttate. Possiamo ripartire oggi, con gli auspici della Luna in Leone, che fa trionfare il vostro amore. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem 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 Tuttmercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Studio € 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 Studio € 1,50



il Resto del Carlino

VENERDÌ 3 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna: l'annuncio di Venturi

«Test sierologici a campione sulla popolazione»

Tempera a pagina 4



Scuole chiuse, ipotesi stop esami

La bozza di decreto: niente prova di terza media e maturità leggera se non si torna in aula dopo il 18 maggio
Corsi di recupero in settembre. Le regole per uscire di casa con bimbi e anziani. I contagi sono stabili

Servizi e commento di **Canè**
da pagina 2 a pagina 16

Il dovere della politica

**Solo la scienza può vincere
Ma va aiutata**

Pier Luigi Lopalco*

Diceva Gaber "Libertà è partecipazione". Quando parliamo di ricerca scientifica, però, il termine partecipazione si riferisce ad una ampia comunità di professionisti che per partecipare hanno bisogno non solo di creatività ed ipotesi scientifiche da testare, ma anche di risorse tecnologiche e finanziarie. Il tema della libertà di ricerca è quindi strettamente connesso al suo finanziamento. L'emergenza Covid-19 ha mostrato al mondo intero come solo lo sforzo scientifico internazionale possa fermare una minaccia di queste proporzioni. Il Sars-Cov-2 ha mostrato al mondo intero la debolezza dei sistemi sanitari.

Segue a pagina 3

**TROPPO VINCOLATI I TEST SUGLI ANIMALI, RICERCA BLOCCATA
IL BIOLOGO GRIGNASCHI: «COSÌ NON BATTIAMO I VIRUS»**

MALPELO a pagina 3



UOMINI E TOPI

DALLE CITTÀ

La nostra guida

Viaggi, affitti, concerti, mense: caos rimborsi per i cittadini

Catapano a pagina 11

BOLOGNA

Il regalo di Ascom: uova e colombe per il Sant'Orsola

Orsi in Cronaca

La decisione della Regione

Medicina, stop alla 'zona rossa' Le nuove norme

Bianchi in Cronaca



Wilma De Angelis compie 90 anni

**Io, Mina e Canzonissima
«Nessuno come noi»**

Cutò a pagina 24



La nuova fiction sulla Rai

**«Cosche, vi seppellisco»
L'antimafia di Albanese**

Bertuccioli a pagina 25

Prova **Sustenium Bioritmo 3** Con Vitamina C e Zinco

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

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

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

A. MENARINI



IL SECOLO XIX



VENERDÌ 3 APRILE 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 80, 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

DA OGGI SU RAIPLAY LA SECONDA SERIE
Albanese e il ritorno dei "Topi"
«Così mando il male sotto terra»

LEONE / PAGINA 33



IL TRIONFO DELLE GARE CON I VIDEOGIOCHI
Calcio, azzurri nella fase finale
ai Campionati Europei da salotto

ARRICHELLO / PAGINA 34



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Economia-Marittimo	Pagina 14
Genova	Pagina 17
Album-Genova	Pagina 26
Programmi-IV	Pagina 30
Xte	Pagina 31
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 35

TIMORI PER LA SOSTENIBILITÀ DEL DEBITO, IL PROVVEDIMENTO ATTESO PER OGGI POTREBBE SLITTARE

Accordo in salita sui 20 miliardi di aiuti alle aziende

Calano contagi e ricoveri, sono 50 mila gli italiani che si curano a casa. Metà dell'umanità costretta a non uscire. Hong Kong torna in quarantena

Il decreto sulle garanzie economiche alle imprese, atteso per oggi, potrebbe slittare perché manca l'accordo sulla sostenibilità delle misure per il debito italiano, già sotto pressione. Il provvedimento prevede di spendere entro Pasqua 50 miliardi, 20 dei quali per il mondo delle imprese e del lavoro autonomo. Sono ipotizzate soluzioni diversificate per tre gruppi di imprese. Quelle più numerose, sotto i cinquemila dipendenti e il miliardo e mezzo di valore della produzione, riceverebbero dallo Stato una garanzia fino al novanta per cento del finanziamento bancario. Il decreto si scontra però con le forti perplessità dei tecnici del ministero del Tesoro.

Mentre in Italia calano contagi e ricoveri, il coronavirus continua a estendersi nel mondo: sono 3,9 le persone a casa per limitare il contagio; oltre la metà della popolazione del pianeta.

SERVIZI / PAGINE 2-13

LA SCUOLA E L'EMERGENZA

Francesco Margiocco e Paolo Russo / PAGINA 9

Il ministro Manfredi: «Così riparte l'Università»
Il piano per le superiori: nessuna bocciatura

Il ritorno degli studenti all'università sarà «graduale, con un'integrazione tra attività in presenza e telematica». Il ministro Gaetano Man-

fredi lo sta definendo in queste ore, con i vertici degli atenei. Lo ha chiamato «piano di restart». Obiettivo: «tutelare la salute degli studenti».

LA RILEVAZIONE

Salvatore Vassallo

Donne più in ansia
anche se il virus
le colpisce meno

Secondo l'Istituto Cattaneo, un italiano su due teme per il lavoro. Le donne sono preoccupate per il virus più degli uomini. L'ARTICOLO / PAGINA 10

LE IDEE

Una crisi dura,
ma non sarà
il replay del 2008

BILLEMOTT

Una lezione della crisi finanziaria globale del 2008 è che è un errore trarre conclusioni definitive troppo presto. L'ARTICOLO / PAGINA 11

Come trovare
un equilibrio
tra libertà e salute

VINCENZO ROPPO

L'emergenza Covid-19 ingabbia dentro limiti fortissimi alcune libertà essenziali, a partire da quella di movimento. L'ARTICOLO / PAG. 13

ROLLI



IL COMMENTO

CARLO COTTARELLI

FONDAMENTALI
LE GARANZIE
DELLO STATO

Le banche, nell'attuale situazione, erogheranno sufficiente credito solo se protette dalle garanzie statali.

L'ARTICOLO / PAGINA 13



Toti: «Tamponi in auto ai liguri
La Sanità resti alle Regioni»

Il governatore ligure Toti annuncia in un'intervista: «Via ai tamponi in auto ai pazienti che devono certificare la guarigione». Respinta da Toti la proposta dell'ex ministro Orlando di tornare a una Sanità statale: «Il governo si è dimostrato pasticcione, le Regioni si sono rimboccate le maniche». Via alla distribuzione di 6,2 milioni di mascherine acquistate in autonomia.

ROSSI / PAGINA 7

IL CASO

Mario De Fazio

Via Sestri affollata,
sfogo del governatore
«Così è da idioti»

«Comportamento da idioti». Toti ha reagito così su Facebook ieri a una foto di via Sestri nuovamente affollata. L'ARTICOLO / PAGINA 17

FARMACIA DELL'AQUILA

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

Via Giacometti 30/32/R - 16143 Genova (GE)
farmaciadellaquila.net

BUONGIORNO

Se fossi un sovranista, la lettera agli italiani del presidente della commissione europea, Ursula von der Leyen, non mi avrebbe riavvicinato all'Europa di un solo millimetro. Le scuse per la sottovalutazione iniziale, per le campali tinte di tinte, gli elogi alla nostra tempera, l'elenco di quanto s'è poi escogitato per rimediare, soldo su soldo, e su quanto si escogiterà, non avrebbero fatto vibrare una sola corda della mia anima. L'Europa sta intervenendo in aiuto degli italiani, ha scritto, ed eccolo il punto: l'Europa dovrebbe intervenire in aiuto dell'Europa, la politica in aiuto della politica, la democrazia in aiuto della democrazia. Essere micragnosi di spirito oggi è sacrilego quanto esultare alla satrapia di Viktor Orbán, ed equivale a lastricare la strada ai suoi numerosi emuli.

Oltre la sopravvivenza

MATTIA FELTRI

Von der Leyen e ogni commissario europeo e ogni capo di Stato e di governo dell'Unione dovrebbero per esempio leggere il discorso pronunciato da Winston Churchill a Zurigo nel 1946, nel quale si esortava l'Europa - fonte della fede e dell'etica cristiana, culla delle culture, delle arti, della filosofia e della scienza, dei tempi antichi e moderni - a evolvere negli Stati Uniti d'Europa. Esortava i popoli europei a elevarsi alle vette dell'animo umano, a farsi spiritualmente magnifici, a edificare un luogo in cui il piccolo sarebbe stato alla pari del grande, a consegnare alla storia un senso più ampio di patriottismo e cittadinanza comune, nel quale infine le donne e gli uomini avrebbero preferito la morte alla tirannia.

SEGUE / PAGINA 13

Benucci
Gruppo immobiliare
Compravendite
Locazioni Perizie
Via Pisacane, 98R
16129 Genova
Tel. 010/581967

Benucci
Gruppo Agenzie
dal 1969

Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami

FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi



€ 2,50* in Italia — Venerdì 3 Aprile 2020 — Anno 156°, Numero 93 — ilsole24ore.com

* in vendita abbina obbligatoriamente con Il. Macchine (Il Sole 24 ORE € 3,00 + I.L. € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e I.L. in vendita separata

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi in edicola
Il mensile «I.L.»:
investire
nel futuro
per crescere



— a 0,50 euro
oltre il prezzo
del quotidiano

Plus24
In cerca di contanti
e liquidità: tempi e
costi per chi attinge
ai propri risparmi

—domani con il quotidiano



FTSE MIB 16834,03 +1,75% | SPREAD BUND 10Y 193,40 +0,10 | €/€ 1,0906 -0,27% | BRENT DTD 14,68 +30,14% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Trading online alle stelle con il Covid-19

BORSE E MERCATI

L'alta volatilità moltiplica volumi e operatori Crescono i risparmiatori

L'indice Vix al record di 84, è stata la grande onda per i surfisti del mercato

Raddoppiati i nuovi conti Directa, traffico +2-400% su eToro e Iwbank

Edizione chiusa in redazione alle 22

Balzo dei volumi per l'attività di trading online in un momento in cui i mercati sono caratterizzati da forti ribassi e da elevata volatilità causati dall'evolversi della pandemia da Covid-19. Traders e risparmiatori in quarantena tentano di limitare le perdite e cogliere qualche opportunità. La crescita del trading online secondo big quali Finco, Iwbank, Bancobpm - era già stato registrato nei primi mesi dell'anno. In marzo poi è accelerato moltissimo. Directa ha visto raddoppiare volumi e nuovi conti, eToro ha triplicato le operazioni. Intanto la Consob intensifica la battaglia contro la finanza abusiva: in 9 mesi chiuso 80 siti web irregolari.

Elis e Lops — a pag. 17

30 dollari

Impennata di circa il 20% del prezzo del Brent, che ieri si è riavvicinato ai 30 dollari al barile; rialzi simili per il nordamericano Wti, vicino ora ai 25 dollari

Energia

Petrolio su del 20%
Tagli produttivi in vista da Usa e Opec Plus

Sissi Bellomo — a pag. 10

Fisco, stop a tasse e pignoramenti su conti e stipendi

LE MISURE IN ARRIVO

Più imprese interessate alla sospensione, si lavora a pagamenti Pa veloci

Proroga di un anno per il Codice della crisi: al via da agosto 2021

Il governo è al lavoro per il nuovo rinvio di almeno due mesi per i versamenti di Iva, ritenute e contributi. Lo stop dei pagamenti si applicherebbe non più per filiere ma a imprese e partite

Iva con volume d'affari fino a 10 milioni di euro e un calo di fatturato del 25 o 33 per cento.

A questa misura si dovrebbe aggiungere lo stop ai pignoramenti su conti correnti e stipendi. Le misure fiscali sono destinate a confluire in un decreto legge che dovrebbe essere approvato fra il week end e lunedì.

Nuovi rinvii anche su un altro fronte. La Giustizia valuta, infatti, la proroga di un anno, ad agosto 2021, dell'entrata in vigore del Codice della crisi. In questo caso la misura potrebbe entrare nel percorso di conversione del decreto legge Cura Italia.

Servizi alle pagine 5 e 24

MERCATO DEL LAVORO IN CRISI



Senza precedenti. Dall'inizio della pandemia la Spagna ha perso 900mila posti di lavoro. I disoccupati totali sono balzati a oltre 3,5 milioni (nella foto i ministri Diaz e Escrivá)

Spagna, 900mila disoccupati in più Negli Usa sussidi al raddoppio

Balzo senza precedenti della disoccupazione in Spagna, dove dall'inizio della crisi da covid-19 sono stati persi 900mila posti di lavoro (ai quali vanno aggiunti 620mila licenziamenti temporanei). Negli Usa le richieste di sussidi alla disoccupazione sono volate al record di 6,648 milioni di unità rispetto ai 3,31 milioni della scorsa settimana. — Servizi a pagina 21

Prestiti alle imprese fino al 25% del fatturato

ANTICIPI

Cdp concede liquidità per 2 miliardi e libera 1,4 miliardi per gli enti locali

Il consiglio di amministrazione della Cassa depositi e prestiti ha approvato un plafond per finanziamenti-ponte alle imprese per un totale di 2 miliardi di euro in attesa che il governo approvi i provvedimenti per l'attuazione delle norme del decreto Cura Italia a sostegno della liquidità delle imprese. Nel frattempo l'esecutivo è ancora alla ri-

cerca di soluzioni per ampliare la portata delle garanzie pubbliche fino a 200 miliardi di copertura su prestiti, sia a sostegno della liquidità sia per nuovi investimenti. La copertura dovrebbe essere crescente, fino al 90% del prestito. Il ministro per l'Economia, Gualtieri, ha annunciato «garanzie fino al 25% del fatturato» delle imprese e un rafforzamento e una semplificazione del fondo di garanzia per le Pmi. Per il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, «è un passo importante perché non sappiamo la durata di questa criticità, resta cruciale affrontare il nodo liquidità delle imprese». — Servizi a pagina 3

L'USCITA DALL'EMERGENZA

IL RETTORE RESTA

«Niente alibi, subito al lavoro per la fase 2»

Lello Naso — a pagina 2

CARLO ROBIGLIO

«Un patto tra imprese, Governo e banche»

Nicoletta Picchio — a pagina 2

IL DIRETTORE DEL MES

USARE GLI STRUMENTI EUROPEI GIÀ PRONTI

di Klaus Regling

La pandemia di coronavirus è uno shock globale che sta colpendo tutte le economie europee. L'Europa si sta trovando a fronteggiare la peggiore crisi sanitaria dai tempi

dell'influenza spagnola, un secolo fa. Per effetto di questa crisi, le economie del Vecchio continente subiranno danni molto più pesanti di quello che si prevedeva inizialmente. — continua a pag. 6

L'APPELLO

AIUTTIAMO L'AGRICOLTURA

di Ettore Prandini — a pagina 22

PANORAMA

PROCEDURE ONLINE

All'Inps 1,7 milioni di domande per avere il bonus da 600 euro

Lento ritorno alla normalità per il sito Inps dopo lo storico stop del primo aprile. Ieri, al termine della prima sessione riservata a patronati e intermediari, erano arrivate poco meno di due milioni di domande, in stragrande maggioranza per il bonus da 600 euro, per 1.664.000 richieste, seguiti dai congedi parentali, con 181.683 domande, il bonus baby sitting (4.047 domande). Poi il pacchetto di richieste telematiche relative alla cassa integrazione. — a pagina 9

SCUOLA

Maturità solo orale se in aula dopo il 18 maggio

Qualora non si riesca a tornare a scuola entro il 18 maggio, la maturità verrà svolta con un colloquio unico a distanza, stabilendone contenuti, modalità, punteggi e specifiche previsioni per i candidati esteri. Lo prevede la bozza che andrà all'esame del Cdm nel fine settimana. — a pagina 12



IMPRESSE IN DIFFICOLTÀ

LA BUROCRAZIA NON TIENE CONTO DEL COVID-19

di Luigi Abete — a pagina 22

INTERVISTA A BATTISTI

«Canteri Fs più veloci, nuove emissioni per 1,7 miliardi»

«Commissari e gare veloci per accelerare gli investimenti. Dobbiamo salvare il lavoro». L'amministratore delegato di Fs, Gianfranco Battisti, svela le prime opere da accelerare per 1,7 miliardi. E annuncia: torneremo sui mercati finanziari con emissioni per 1,7 miliardi. — Santilli — a pag. 8

WELFARE

Luxottica integra la Cig Giù i compensi dei manager

I dipendenti Luxottica in Cassa integrazione riceveranno lo stipendio pieno, grazie a un'integrazione dell'azienda. È una delle misure contenute nel pacchetto «Welfare» contro la pandemia Covid-19 per i 12mila lavoratori del gruppo. Previsti tagli ai compensi dei manager. — a pagina 13

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA

L'e-commerce cresce e tiene in vita la moda, ma non può sostituire i negozi

Marta Casadei — a pag. 39

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

Integratore alimentare a base di Sereno Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie.

30 CAPSULE SOLE

A. MENARINI

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 3 aprile 2020
Anno LXXVI - Numero 93 - € 1,20
S. Riccardo di Chichester vescovo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881
Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA
Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latino Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - ISSN 0391-6930

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

IL BONUS COME UN REALITY

INPS FACTOR

Altro che attacco degli hacker Il sito web della previdenza in tilt perché non c'erano soldi
Il governo aveva messo un tetto per pagare 339mila partite Iva Ma le domande sono 1,7 milioni
Previsti massimo 203 milioni ma la richiesta è di 1 miliardo
Tirino fuori gli 800 che mancano

Il Tempo di Oshø

Fai la fame? Tranquillo, la Raggi ti paga il sushi

Novelli a pagina 16



DI FRANCO BECHIS

L'istante prima di andare in tilt la mattina di mercoledì primo aprile il sito dell'Inps aveva appena superato 339 mila domande presentate da partite Iva e commercianti per avere il bonus di 600 euro. A quel momento (...)

segue a pagina 3

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

Form for 'AUTODICHIARAZIONE AI SENSI DEGLI ART. 40 E 47 D.P.R. N. 445/2000' with various fields and checkboxes.

a pagina 10

Gli ospedali romani sono senza farmaci

Mancano soprattutto quelli per le intubazioni. E i kit per i test non bastano

Il presidente dell'Ordine

«Noi farmacisti siamo pronti a dare gratis le mascherine»

a pagina 17

Una grave carenza dei farmaci micriliassanti, utili per intubare i pazienti in terapia intensiva. È l'ultimo disperato Sos lanciato dagli ospedali in prima linea. Al San Camillo chiesta una fornitura urgente di kit per effettuare i test per il Covid-19. Ne servono almeno diecimila.

La lettera di Gramazio

«La Regione deve rispondere su Forlanini e test sierologici»

a pagina 14

Se a maggio non si torna a scuola
Gli esami non iniziano mai
A rischio maturità e 3ª media

Mineo a pagina 2

Cura Italia fermo al palo

Il bazooka del governo resta ancora scarico

Caleri a pagina 3

GEOARCHI logo and list of services: STUDIO PROGETTAZIONE, ARCHITETTURA E INGEGNERIA, BUILDINGS ENERGY SERVICES, AEROFOTOGRAMMETRIA, TOPOGRAFIA, LASER SCANNER DRONE, COSTRUZIONI GENERALI, RISTRUTTURAZIONI E RESTAURO, BIODIEDILIZIA, 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: In questi brutti giorni del coronavirus, c'è qualcosa che più di ogni altra mi ha turbato. Parlo delle case di riposo, dove il contagio si è diffuso in un attimo. Penso ai figli che non hanno potuto né abbracciare, né vedere il padre e a quei padri che sono morti senza poter stringere la mano del figlio o della figlia. Insomma, quando a un evento come la morte si uniscono la solitudine e la difficoltà di sepoltura per troppi decessi, lo smarrimento è grande. Perché, alla fine, queste saranno le immagini e i pensieri che rimarranno nei nostri ricordi. Il Presidente Mattarella ha detto in queste ore: «È un periodo complicato, ma ce la faremo, insieme». Sì, caro Presidente, non vedo alternative.

Prova Sustenium Bioritmo 3: oltre 70 benefici per il tuo benessere fisico e mentale. Includes icons for MUSCOLI, SISTEMA IMMUNITARIO, DISSA, FUNZIONE CARDIACA, and BELLEZZA DI BELLE. Includes image of Sustenium Bioritmo 3 product boxes.

LA NAZIONE

VENERDÌ 3 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Il dibattito

«Riaprire subito» In Toscana lo strappo degli industriali

Vetusti e commento di Pini a pagina 9



Il progetto al via a Firenze

Nasce l'ospedale per la fase 2: il Covid center

Ulivelli a pagina 3



Scuole chiuse, ipotesi stop esami

La bozza di decreto: niente prova di terza media e maturità leggera se non si torna in aula dopo il 18 maggio
Corsi di recupero in settembre. Le regole per uscire di casa con bimbi e anziani. I contagi sono stabili

Servizi e commento di Canè
da pagina 2 a pagina 16

Il dovere della politica

Solo la scienza può vincere Ma va aiutata

Pier Luigi Lopalco*

Diceva Gaber "Libertà è partecipazione". Quando parliamo di ricerca scientifica, però, il termine partecipazione si riferisce ad una ampia comunità di professionisti che per partecipare hanno bisogno non solo di creatività ed ipotesi scientifiche da testare, ma anche di risorse tecnologiche e finanziarie. Il tema della libertà di ricerca è quindi strettamente connesso al suo finanziamento. L'emergenza Covid-19 ha mostrato al mondo intero come solo lo sforzo scientifico internazionale possa fermare una minaccia di queste proporzioni. Il Sars-Cov-2 ha mostrato al mondo intero la debolezza dei sistemi sanitari.

Segue a pagina 5

TROPPO VINCOLATI I TEST SUGLI ANIMALI, RICERCA BLOCCATA IL BIOLOGO GRIGNASCHI: «COSÌ NON BATTIAMO I VIRUS»

MALPELO a pagina 5



UOMINI E TOPI

DALLE CITTÀ

In Toscana

Arrivano più soldi per medici e infermieri esposti al rischio

Ciardi in Cronaca

Firenze

Palazzo Vecchio, la cassa «piange» «Subito liquidità»

Mugnaini in Cronaca

Firenze

Pitti guarda avanti L'edizione estiva slitta a settembre

Desiderio in Cronaca



Wilma De Angelis compie 90 anni

Io, Mina e Canzonissima «Nessuno come noi»

Cutò a pagina 24



La nuova fiction sulla Rai

«Cosche, vi seppellisco» L'antimafia di Albanese

Bertuccioli a pagina 25

Prova **Sustenium Bioritmo 3** Con Vitamina C e Zinco

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- BELLEZZA DI BELLE, UNGHERIE E CAPELLI
- OSSEA
- MENTE
- FUNZIONE CARDIACA

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

A. MENARINI

SCARPA®
No PLACE
Too FAR.

la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Weekend
ilvenerdì

Direttore *Carlo Verdelli*

Anno 45 - N°80

Venerdì 3 aprile 2020

Oggi con *Weekend e il Venerdì*

In Italia € 2,00

Un milione di contagi nel mondo. In Italia continua il calo
Intervista a **Dombrovskis**: "Non dico no ai **coronabond**"



L'analisi

I NUOVI EROI

Risposta alla presidente Ue

Il camice bianco
la nostra bandiera

di **Francesco Merlo**

La nostra bandiera non è più il tricolore, ma il camice bianco. Fare il medico era infatti "un mestieraccio" che la pandemia ha reso epico, con la retorica della parola "eroe" come povero risarcimento ai caduti, che oggi sono 68 scandali evangelici.

• a pagina 31

La riflessione

La sorpresa
viene dai ragazzi

di **Concita De Gregorio**

Dovremmo ringraziarli, i ragazzi. Loro non leggono i giornali, non sono interessati al paternalismo dei sermoni e dei plausi, giustamente se ne fregano - come tutti abbiamo fatto a diciott'anni - delle raccomandazioni adulte, in specie quando la sola cosa che conti, l'esempio, è quello che è.

• a pagina 19

Il sondaggio

Le donne più preoccupate
anche se rischiano meno

di **Gabriella Colarusso**

• a pagina 17

Se vinciamo è grazie a loro

Dall'inizio dell'epidemia sono morti 68 medici, 23 infermieri e decine di operatori del 118. Diecimila sono stati colpiti dal virus. Lasciati senza protezioni, si sono sacrificati per salvare migliaia di persone

i servizi • da pagina 2 a pagina 23

Domani Robinson



**Guida pratica
(e filosofica)
alla vita in casa**

UTILIZZA I NOSTRI SERVIZI ONLINE

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

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

MyAcea - AcquaLuce e Gas Mercato libero - gruppo.aceait
Area Clienti - Mercato tutelato - servizioelettricomai.it

RESTIAMO VICINI A VOI ANCHE DA LONTANO

gruppo **aceait**

Cara Ursula, ho apprezzato il sentimento di vicinanza e condivisione che ha ispirato le parole con cui ieri, dalle pagine di questo giornale, ti sei rivolta alla nostra comunità nazionale e al personale sanitario impegnato nel fronteggiare questa emergenza.

• a pagina 8

Il dramma carceri

Quei 55 bambini
da liberare

di **Luigi Manconi**

Racconta la *Genesis* che "il Signore mise un segno su Caino affinché non lo uccidesse chi lo avesse incontrato". Che il sangue non fosse versato, questo voleva il Signore. In nessun caso. Neanche il sangue colpevole, del primo assassino. Iddio, nel suo ottimismo, non pensò di dover proteggere anche il sangue innocente.

• continua a pagina 30

Massimo D'Alema

"Merkel una leader
ma non fa abbastanza"

di **Stefano Cappellini**

• a pagina 11

Seede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb.
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervese, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.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 Filosofia Viva
€11,90

NZ



Gigi Proietti "Non c'è da scherzare contro questo Zorro alla rovescia"

INTERVISTA DI MARIA BERLINGUER - PP. 22-23

lapichino "I miei Giochi adesso sono più vicini"

INTERVISTA DI GIULIA ZONCA - P. 28



Ciclismo Tour fino a Ferragosto mentre il Giro d'Italia slitta a ottobre

GIORGIO VIBERTI - P. 29



LA STAMPA

VENERDÌ 3 APRILE 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 51 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

CALANO ANCORA MALATI E RICOVERI. DISOCCUPAZIONE RECORD IN EUROPA E USA. PATTO FRANCIA-GERMANIA SENZA CORONABOND. MEZZO MONDO IN ISOLAMENTO

Braccio di ferro sul decreto per le imprese

Slitta il Cdm sugli aiuti alle aziende, i dubbi dei tecnici del Tesoro sulla sostenibilità del debito frenano Conte e Gualtieri Istruzione, si va verso la riapertura a settembre. Nessuno sarà bocciato né rimandato, la maturità orale in videoconferenza

ESSENZIALI LE GARANZIE STATALI

CARLO COTTARELLI

Siamo purtroppo ancora nel mezzo dell'emergenza sanitaria. I progressi ci sono, ma sono lenti e ci vorrà ancora del tempo perché le restrizioni alla attività produttiva siano rimosse. Ma dovremo fare in modo di essere pronti a tornare al lavoro non appena sarà possibile. Perché questo avvenga occorre evitare che le imprese non possano riaprire per mancanza di liquidità, cioè di soldi in cassa.

CONTINUA A PAGINA 21

NON SARÀ UNA NUOVA CRISI 2008

BIL EMMOTT

I ragazzi hanno spesso intuizioni migliori di noi adulti supposti esperti. All'inizio di marzo, mentre stavo parlando con un gruppo di studenti adolescenti in una scuola nella campagna inglese, un ragazzo mi ha chiesto: «Ho sentito che l'impatto economico del coronavirus potrebbe essere peggiore della crisi del 2008. È d'accordo?».

Ho risposto alla sua domanda riuscendo a evitare, almeno in parte, la condiscendenza. Sono felice di dire che non ho del tutto negato le sue paure, ma ho risposto che non c'era evidenza che questa crisi peggiorasse e che speravo non sarebbe successo.

CONTINUA A PAGINA 21

Slitta il via libera del Consiglio dei ministri al decreto per le imprese: i dubbi dei tecnici del Tesoro sulla sostenibilità del debito frenano Conte e Gualtieri. Disoccupazione record in Europa e Usa. Mezzo mondo in isolamento, si va verso un milione di malati. - PP. 2-15

Lira dei governatori Fontana attacca Roma "A noi solo le briciole"

BERTINI, FEMIA E POLETTI - P. 9

L'esercito della bontà Cento milioni alla Protezione civile

FLAVIA PERINA - P. 13

UN PIANO PER SALVARE LA SCUOLA

ANDREA GAVOSTO

La ministra dell'Istruzione Azzolina sta per presentare una proposta sulla chiusura dell'anno scolastico e la valutazione finale degli studenti, inclusi esami di maturità e di terza media. Si sta ragionando su due scenari base, che dipendono dalla data che il governo, sentiti gli esperti sanitari, indicherà per un rientro in aula in piena sicurezza.

CONTINUA A PAGINA 21

Il Covid-19 è meno aggressivo: in 50 mila si curano a casa



Le mascherine con i nomi di medici e infermieri che lavorano nell'ospedale da campo di Cremona

PAOLO RUSSO ROMA

L'epidemia continua a passeggiare sul plateau, come amano chiamare gli

scienziati questa fase di stallo, dove il numero di contagi sale ma meno di prima, quello dei morti scende ma mette sempre i brividi, i ricoveri si ridu-

cono al lumicino ma aumentano sempre più i Covid positivi che si curano a casa. Sarà perché i letti negli ospedali vanno verso il «tutto esaurito». - P. 6

GLI ITALIANI E LA PAURA DEL CONTAGIO

SALVATORE VASSALLO

Per gestire la crisi attraversandola con meno danni e ansie possibili è fondamentale che le istituzioni pubbliche e i cittadini abbiano una misura corretta delle sue dimensioni. A cominciare dal numero delle vittime e dal peso che i numeri assoluti hanno in prospettiva storica, nei territori a cui si riferiscono. Va detto che i calcoli sulla mortalità da coronavirus sono complicati da molti fattori, non solo dalla mancanza di dati completi. Una analisi dell'Istituto Cattaneo condotta da Asher Colombo e Roberto Impicciatore su dati Istat riferiti a 1084 comuni ha mostrato che nei primi tre mesi dell'anno il livello della mortalità è stato significativamente superiore a quello della media nello stesso periodo dei cinque anni precedenti, con un picco nel mese di marzo. - P. 8



BUONGIORNO

Se fossi un sovranista, la lettera agli italiani del presidente della commissione europea, Ursula von der Leyen, non mi avrebbe riavvicinato all'Europa di un solo millimetro. Le scuse per la sottovalutazione iniziale, per le campanilistiche titubanze, gli elogi alla nostra tempra, l'elenco di quanto s'è poi escogitato per rimediare, soldo su soldo, e su quanto si escogiterà, non avrebbero fatto vibrare una sola corda della mia anima. L'Europa sta intervenendo in aiuto degli italiani, ha scritto, ed eccolo il punto: l'Europa dovrebbe intervenire in aiuto dell'Europa, la politica in aiuto della politica, la democrazia in aiuto della democrazia. Essere micragnosi di spirito oggi è sacrilego quanto esultare alla satrapia di Orbán, ed equivale a lastricare la strada ai suoi numerosi emuli. Von

Oltre la sopravvivenza

der Leyen e ogni commissario europeo e ogni capo di Stato e di governo dell'Unione dovrebbero per esempio leggermi il discorso pronunciato da Churchill a Zurigo nel 1946, nel quale si esortava l'Europa - fonte della fede e dell'etica cristiana, culla delle culture, delle arti, della filosofia e della scienza, dei tempi antichi e moderni - a evolvere negli Stati Uniti d'Europa. Esortava i popoli europei a elevarsi alle vette dell'animo umano, a farsi spiritualmente magnifici, a edificare un luogo in cui il piccolo sarebbe stato alla pari del grande, a consegnare alla storia un senso più ampio di patriottismo e cittadinanza comune, nel quale infine le donne e gli uomini avrebbero preferito la morte alla tirannia.



www.nobis.it

Porti: Trieste fra primi dieci in Ue per movimentazione merci

Primo porto in Ue è Rotterdam, seguito da Anversa e Amburgo

(ANSA) - BELGRADO, 02 APR - Il porto di Trieste, con 57 milioni di tonnellate nel 2018, è tra i dieci porti nella Ue con la maggiore movimentazione di merci. Lo segnalano dati di Eurostat, pubblicati oggi. Con 441 milioni di tonnellate movimentate, Rotterdam si è collocato al primo posto in classifica a livello Ue nel 2018. Rotterdam ha movimentato più del doppio delle merci rispetto ad Anversa, al secondo posto in classifica con 212 milioni di tonnellate e quasi quattro volte in un confronto con Amburgo, al terzo posto con 118 milioni di tonnellate movimentate nel 2018, ha informato Eurostat. Nella top ten europea, Rotterdam, Anversa e Amburgo sono seguiti da Amsterdam (100 milioni di tonnellate movimentate), Algeciras (89), Marsiglia (76), Le Havre (65), Valencia (62), Trieste (57) e Barcellona (55). Nel secondo trimestre del 2019, i porti della Ue hanno movimentato 919 milioni di tonnellate di merci, con un aumento di quasi il 4% rispetto allo stesso trimestre del 2018, ha aggiunto l'ufficio statistico della Ue. "Un rallentamento dell'attività economica a causa degli effetti del coronavirus potrebbe avere un impatto sul commercio internazionale, in particolare sul trasporto marittimo", ha anticipato Eurostat. (ANSA).



Il Piccolo

Trieste

Il costo della manutenzione

Prenotati 37 mila euro di pezzi di ricambio per le 148 biciclette

Prenotati 37 mila euro di pezzi di ricambio per 148 biciclette. Bits, il sistema di bike sharing pubblico di Trieste gestito dalla società Bicincittà di Torino, non è indolore per le casse comunali. Il servizio è costato 390 mila euro (fondi messi a disposizione da Regione Friuli Venezia Giulia e Comune di Trieste) per 10 ciclostazioni funzionanti con 148 biciclette di cui 36 a pedalata assistita (18 offerte dall' **Autorità portuale**). A questa cifra vanno aggiunti i 72 mila euro per l'imminente realizzazione delle due ciclostazioni di Porto vecchio. E ora, a servizio sospeso a causa dell'emergenza coronavirus, si scopre che servono 37 mila euro di pezzi di ricambio per biciclette come recitano due distinte determinine comunali. È il risultato del successo del servizio (4 mila abbonati il primo mese) e dell'usura dei mezzi. «Considerato che il servizio avviato nel mese di febbraio ha da subito riscosso un grande successo e in conseguenza all'elevato utilizzo del sistema (biciclette e ciclostazioni), è necessario provvedere all'acquisizione urgente di materiale di ricambio per garantire la regolare continuazione dell'attività di bike sharing», si legge nelle motivazioni. In un caso, per la cifra di 11.102 euro, ci si rivolge direttamente a Bicincittà. «Alcuni pezzi - si fa sapere - presentano caratteristiche tecniche tali da rendere impossibile il ricorso ad altro fornitore per incompatibilità e non omogeneità con i pezzi originariamente acquistati». Per altri 25.986 ci si rivolge invece al libero mercato trattandosi di forniture standard. Va anche detto che l'offerta iniziale di Bicincittà, che prevedeva un anno di servizio gratuito di gestione del sistema di bike sharing, era stata ridotta da 70 mila a 40 mila euro. --Fa.Do.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

TRIESTE CRONACA

Due basi per il bike sharing nell'area del Porto vecchio

Ciclostazioni all'altezza della riponita di viale Piave e vicino al polo museale cordier: sulla sinistra il verde di parco Scorzò e in città sulla sinistra (sotto)

MURRISOFT
#ANDRÀ TUTTO BENE
VENDITA PC & NOTEBOOK
CARTUCCE & TONER
STAMPANTI E ACCESSORI
ASSISTENZA E TELEASSISTENZA
Siamo aperti dal lunedì al venerdì
dalle 9 alle 17
OFFERTAMARCO GIOIELLERIA & OROLOGERIA
041 488.011/119 - Tel. 040-710444

zenzero cannella
Offerta 3 Zeppole
+ 1 gratis a 9,90€
SERVIZIO A DOMICILIO
CHIAMACI 331 80 81 969

VistasOrtiza
Pellicschiar
APERTO
CON OMNIBUS 96.00 - 12.00
SOLO IN CAMPO SAN GIACOMO 12
TEL: 346/4064352
Trieste
Via Garibaldi, 15
Tel. 040-622115
Cortina S. Giovanni, 12
Tel. 040-723173

Mose, sindacati e Pd: chiudere il commissariamento

Critiche al report sui consulenti: «Valorizzare i dipendenti». Vanin (M5s): serve un ingegnere idraulico

VENEZIA A loro quelle parole sono suonate come un' accusa, o quanto meno una sfiducia, agli oltre 250 dipendenti del «sistema» Consorzio Venezia Nuova (comprese dunque le partecipate Thetis e Comar). E non l' hanno fatta passare ai commissari del Cvn Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, che hanno scritto - in un report sulle consulenze inviato alla commissione Ambiente della Camera dei deputati - di essersi rivolti all' esterno per trovare professionisti «di elevata e comprovata esperienza, di solido curriculum, ma soprattutto di fiducia e di provata integrità e moralità». Le segreterie provinciali di Cgil, Cisl e Uil hanno diffuso ieri una nota compatta che attacca duramente i due commissari. «Dichiarazioni estremamente gravi che sembrano mettere in dubbio la rispettabilità e la professionalità di centinaia di lavoratori, che sono state vittime e non artefici del sistema criminoso del **Mose**», affermano Ugo Agiollo, Paolo Bizzotto e Gerardo Colamarco. I quali auspicano poi, a fronte dei ritardi e delle polemiche, «un cambio di passo radicale», per «voltare pagina». A dirlo più esplicitamente sono i consiglieri regionali del Pd Bruno Pigozzo e Francesca Zottis, a commento del report secondo cui gli incarichi del 2019 ammontavano a complessivi 2 milioni, 3,7 in meno di quelli del 2014, prima del commissariamento. «Appare ancora più evidente la necessità di uscire dalla fase emergenziale - osservano i due dem - Bisogna aprire una nuova fase che dia certezze sull' intero sistema e difendere la professionalità di 250 lavoratori, che non si improvvisa in qualche settimana». Secondo Pigozzo e Zottis, poi, quei due milioni sono ancora tanti se si pensa che «la produzione è quasi ferma». La senatrice M5s Orietta Vanin, invece, ha presentato un' interrogazione sul ruolo di Vincenzo Nunziata, il terzo commissario nominato a novembre e dimessosi la scorsa settimana. In particolare Vanin si chiede se non sia stato un errore nominare un avvocato dello Stato, «doppione» di Fiengo. «Serve piuttosto un ingegnere idraulico - sostiene - Bisogna poi pensare alla gestione e a una nuova legge speciale». (a. zo.)



Consulenze, Zincone "gela" i commissari

Il provveditore delle opere pubbliche duro con il documento consegnato dai vertici del Consorzio. Si accentua lo scontro « Relazione scorretta. Prima almeno il Mose andava avanti Ora buttiamo i soldi con i compensi degli amministratori»

LO SCANTO VENEZIA «Una relazione scorretta nella forma e nella sostanza, che porta il lettore su un sentiero sbagliato, in cui manca una tabella riassuntiva con tutte le consulenze e il loro valore, che punta a distogliere l'attenzione dal crollo della produttività a cui abbiamo assistito. Non voglio fare un confronto con il prima, ma evidentemente prima si spendeva e si faceva, ora stiamo soltanto buttando via i soldi degli stipendi dei commissari». È scontro aperto, ormai, tra il provveditorato alle Opere pubbliche e gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, che hanno finalmente consegnato la relazione sulle consulenze richiesta in febbraio durante un'audizione in Commissione Ambiente alla Camera. DURA REPLICA Il provveditore Cinzia Zincone punta il dito, entrando nel merito del documento «sono stati presi ad esame i dati degli anni che facevano comodo», evidenziando come ci siano delle poste fuorvianti. E sottolinea quanto siano sgradevoli le velate accuse a proposito del personale, con l'accostamento dell'organico sottodimensionato «che non è in grado di assicurare il controllo capillare previsto dalla convenzione quadro» al fatto che il Provveditorato «si avvale della struttura consortile tramite dipendenti del Consorzio in quota parte distaccati presso l'amministrazione» e l'aggiunta che «non era possibile né accettabile perpetuare nel tempo un sistema di commistione controllatore-controllato i cui danni sono alla portata di tutti e sono stati alla base dell'adozione della misura del commissariamento». Zincone va giù duro, sottolineando come le perizie affidate dal Provveditorato ai dipendenti del Consorzio siano regolate da una convenzione su cui ha indagato anche la Guardia di Finanza senza aver nulla da eccepire, accennando, invece, al fatto che nel documento dei commissari si siano mescolate consulenze e stipendi dei dipendenti, come il caso degli ingegneri Cecconi, Rosselli (che sono andati in pensione) e Redi che si è dimesso, per cui per forza di cose tra il 2014 e il 2019 c'è l'eliminazione dei loro emolumenti (per un totale di un milione e 200 mila euro su un totale di 2 milioni). Una commistione di dati «tanto più grave perché insinuata da persone che si ergono come i difensori degli interessi dello Stato». PRECEDENTE GESTIONE Ma anche Mauro Fabris, presidente del Consorzio tra il 2013 e il 2014, rileva che molte delle spese riferite al 2014 sono inserite in modo anomalo. Ad esempio il caso dell'incarico allo studio legale Biagini, per un totale di un milione e 100 mila euro, cessato a fine novembre ma prima che si insediassero i commissari. «A cui si aggiungono le spese una tantum per l'avviamento della struttura consortile aggiunge Fabris di alcuni avvocati che ebbero l'incarico di costituire la nuova realtà, per cui si arriva a un totale di un milione e mezzo su due totali. Quale è stato dunque il risparmio? » Fabris sottolinea che probabilmente è stato sbagliato lo strumento, quello del commissariamento del Consorzio: «Bisognava commissariare l'opera, invece si è arrivati al commissariamento del commissariamento». Lo staff del commissario Elisabetta Spitz, invece, sceglie di non commentare. LA POLITICA Insiste invece Nicola Pellicani, che vuole chiedere un'audizione al Prefetto di Roma in Commissione alla Camera e soprattutto l'intervento urgente del Ministero delle Infrastrutture «per

RAFFAELLA VITTADELLO





Il Gazzettino

Venezia

far piena luce, una volta per tutte, sull'intera partita **Mose**». Più distaccato infine l'onorevole Renato Brunetta, che pure si era associato alla richiesta della relazione: «Non entro nel merito del documento dichiara - L'obiettivo finale deve rimanere ben chiaro: la priorità è quella di finire il **Mose**. Che il Consorzio vada avanti e concluda l'opera, tutto quello che ci distoglie da questo ci fa perdere tempo. L'importante però è iniziare a pensare da subito al dopo, per capire come avverrà la gestione. Venezia non può aspettare» © RIPRODUZIONE RISERVATA.

I sindacati: «Un' offesa ai lavoratori»

LE REAZIONI VENEZIA (r.vitt) Non incassano senza reagire i lavoratori del Consorzio Venezia Nuova, di Comar e di Thetis alle dichiarazioni espresse dai commissari straordinari del Cvn sulla relazione relativa ai costi delle consulenze per i lavori del **Mose**, che «potrebbe lasciare lo spazio ad interpretazioni strumentali sulle competenze e addirittura sulla loro onorabilità». I sindacati intervengono a gamba tesa in difesa del personale e rilanciano la palla sperando che qualcuno la raccolga: «Crediamo sia venuto il momento di effettuare un cambio di passo radicale e di voltare pagina anche rivedendo le competenze e le attribuzioni dei vari soggetti che si occupano della salvaguardia di Venezia e della sua Laguna». I Cgil, Cisl e Uil, insomma, chiedono un cambio di passo e condannano duramente le dichiarazioni dei commissari «quando affermano di aver preferito affidare i lavori a consulenti per organizzare una filiera di controllo indipendente ed esterna a CVN e Thetis, costituita da esperti di elevata e comprovata esperienza, di solido curriculum, ma soprattutto di fiducia e di provata integrità e moralità». Secondo i rappresentanti dei lavoratori si tratta di «dichiarazioni estremamente gravi che sembrano mettere in dubbio la rispettabilità e la professionalità di centinaia di lavoratori che da anni lavorano con passione e dedizione ad un progetto che è stato messo in discussione da un sistema criminioso» Di cui i lavoratori sarebbero vittime e non artefici. «Non sono sicuramente colpevoli i lavoratori degli sprechi, del blocco dei lavori e dei problemi finanziari del progetto».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Via a un'interrogazione sull'addio di Nunziata da commissario Mose

Tra consulenze e dimissioni fulminee di commissari straordinari appena nominati non si placano le acque intorno al Consorzio Venezia Nuova e alla gestione del **Mose**, con i lavori di collaudo dell' opera che pure procedono anche in tempi di Coronavirus. A muoversi ora con un' interrogazione parlamentare e la senatrice veneziana del Movimento Cinque Stelle Orietta Vanin, mettendo al centro di essa soprattutto la discussa vicenda delle dimissioni dell' ultimo dei tre amministratori straordinari nominati dal Governo, l' avvocato Vincenzo Nunziata ,designato a dicembre e che a già fine marzo ha clamorosamente rassegnato le dimissioni dal suo incarico. «Per fare piena luce su quanto avvenuto (procedimento di nomina, attività del commissario e dimissioni) - dichiara la senatrice Vanin in una nota - in data odierna ho presentato un' interrogazione parlamentare al Senato della Repubblica. L' interrogazione vuole chiarire se i fatti accaduti non abbiano ulteriormente aggravato la situazione della gestione **Mose**. Ho chiesto di verificare se la nomina dell' avvocato Nunziata abbia realmente contribuito ad agevolare i processi decisionali del collegio che amministra il Consorzio Venezia Nuova e se sia avvenuta con un iter diverso rispetto a quelle degli altri commissari. Visti i ritardi nella realizzazione del **Mose**, chiedo che sia chiarito se la sua nomina sia stata eccessiva e non sarebbe invece stato più efficace, nominare un ingegnere idraulico, figura attualmente mancante. Inoltre, chiedo venga fatta chiarezza anche su alcuni comportamenti dell' avvocato Nunziata attuati nei suoi viaggi a Venezia».I Critico infino sulla relazione resa nota sugli ultimi cinque anni di consulenze del Consorzio è anche il parlamentare del Pd Nicola Pellicani. «A ben vedere - dichiara - il fallimento della gestione commissariale è tutto compreso in questa relazione costruita sul confronto tra consulenze, prima e dopo lo scandalo, per dimostrare che ora si spendono "solo" 2 milioni all' anno, al netto dei costi di funzionamento del Consorzio e dei compensi dei commissari. Ovvero meno della metà di prima. Tutto qui?Ma il metodo di lavoro non è sostanzialmente cambiato dal passato, come è scritto a chiare lettere nella prima pagina della relazione. Vale a dire che è stata creata una struttura esterna, meno costosa, dentro le regole, con l' obiettivo di affiancare e di fatto svuotare di funzioni il Consorzio e le controllate (Thetis e Comar) e sfiduciando i dipendenti -- E.T.:



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Entro un mese Fincantieri tornerà alla normalità»

L' amministratore delegato Giuseppe Bono rassicura analisti e investitori Ma sulla crocieristica per ora ferma è calata l' incertezza del futuro delle flotte

Gianni Favarato / marghera Altre due settimane di chiusura per i cantieri navali delle navi da crociera, in sintonia con quanto stabilito dall' ultimo Decreto della Presidenza di Consiglio che ha prorogato fino a metà aprile tutte drastiche misure per contenere la pandemia da coronavirus. Dal 17 marzo scorso - in giorno dopo lo sciopero spontaneo dei lavoratori di **Porto Marghera** che si rifiutavano di lavorare senza sufficienti protezioni personali e la possibilità di rispettare la distanza di sicurezza con i colleghi - Fincantieri spa ha disposto la chiusura di tutti i suoi siti in Italia con ricorso a ferie arretrate (anticipando parte di quelle previste per la chiusura di agosto) e con il ricorso alla cassa integrazione ordinaria. Si tratta di circa 8.900 unità direttamente dipendenti cui si somma un indotto di quasi 50 mila persone negli otto siti italiani di Fincantieri. A Marghera sono occupati circa 5 mila, un migliaio dei quali dipendenti diretti di Fincantieri e gli altri delle imprese d' appalto che in gran numero stanno ricorrendo alla cassa integrazione ordinaria prevista anche per loro dal Decreto del Governo. « Il ritorno alla normalità e alla riapertura dei nostri cantieri dipenderà dall' evoluzione della pandemia. Dobbiamo seguire le indicazioni delle autorità» ha detto ieri l' amministratore delegato di Fincantieri spa, Giuseppe Bono durante una "conference call" con gli analisti del settore, aggiungendo che «considerando che molti componenti per la costruzione e l' allestimento delle navi arrivano dall' estero» confida «che entro un mese potremo tornare alla normalità». «Stiamo mettendo in campo tutte le azioni necessarie per preservare il carico di lavoro» ha specificato l' amministratore delegato «Questo è fondamentale non solo per noi e per i nostri fornitori, ma anche per la ripresa dell' economia nazionale». «Allo stesso tempo» ha aggiunto «stiamo potenziando i nostri sforzi per garantire efficacemente nuove opportunità nel settore militare, dove la pressione sul nostro portafoglio ordini inferiore». Resta incerta, però, la prospettiva a breve termine per il settore delle navi da crociera, che a Marghera ha uno dei maggiori stabilimenti. «Il settore è uno dei più colpiti dall' emergenza sanitaria» ha precisato Bono «stiamo mettendo in campo tutte le azioni per preservare il carico di lavoro». La peripezie delle navi di Costa Crociere e altre società armatoriali in navigazione nei mari di tutto il mondo, a volte con contagiati a bordo, non stanno facendo certo bene all' immagine delle crociere. Del resto gran parte delle altre compagnie, compresa Costa Crociere, hanno fermato le loro flotte per tutto il mese di aprile e non si sa quanto riprenderanno. Rispondendo alle domande degli analisti, Giuseppe Bono ha quindi precisato che in caso di cancellazioni di ordini «abbiamo tutte le garanzie, ma la priorità è l' impegno del gruppo sulla cura dei clienti e dei partner strategici». «In questo momento» ha concluso «le società armatrici hanno le loro navi ferme e non hanno ricavi. Quindi lavoreremo con loro per mettere in campo le azioni necessarie per mitigare l' impatto della crisi». Fincantieri ha chiuso il 2019 con ricavi record per 5,8 miliardi di euro, in crescita dell' 8% rispetto al 2018 e un utile di 151 milioni, in ribasso però rispetto al 2018 che aveva totalizzato 218 milioni e un risultato netto negativo nel 2019 per 148 milioni, contro i 69 milioni di rosso dell' anno precedente. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Indagine della Corte dei conti sull' incendio della Port Authority

La procura della Corte dei Conti della Liguria ha aperto un' indagine sulla costruzione della sede dell' **autorità portuale** a Savona, andata a fuoco nell' ottobre del 2018. E' quanto è emerso nella relazione annuale del procuratore Claudio Mori. L' incendio aveva distrutto gran parte dell' edificio. La guardia di finanza sta acquisendo tutti gli elementi utili per cercare di fare luce su quanto accaduto, e attualmente è stata acquisita la documentazione sull' affidamento e la realizzazione della struttura. L' opera, dopo varianti al progetto originario, è costata circa 12 milioni. Altro fascicolo è quello sulla mancata realizzazione del carcere di Savona. La procura stima un danno erariale di 8 milioni di euro, tra progetti, espropri e risarcimento del danno. Nella relazione della Corte dei conti anche il caso del San Martino di Genova con 600 dipendenti indagati per aver fatto fare gli esami a parenti e amici saltando le code e in alcuni casi senza pagare il ticket.

SAVONA
L'INDAGINE DELLA CORTE DEI CONTI, LA FARMACIA DI SAN MARTINO ANGILO, CON GLI ESAMI SOTTO
“Insieme si può”, sul web è nato il team in difesa dei diritti umani
Nel Sarcosare varata una rete solidale per portare aiuto a chi ha bisogno del sussidio creatore. Albenigo e Lancia hanno già aderito mille persone

Corte: bilancio in lutto a Cadore per la morte di Navesco

Indagine della Corte dei conti sull' incendio della Port Authority

Addio a "Gildo" Barocco memoria storica di Bormida

Finite le manutenzione Finpre-galleria Fugona

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Costa Luminosa, Noi per Savona: "Venga allontanata dalla città"

"Anche se a regime ridotto, la nave emette in continuazione fumi"

Savona. Il direttivo di Noi per Savona interviene in merito alla permanenza in porto della nave da crociera Costa Luminosa. "Riteniamo necessario - dichiarano - che il sindaco, nella sua azione di difesa dei cittadini, chieda garanzie oggettive e documentate alla società Costa e ad **autorità portuale** che in passato hanno già dato 'garanzie' poi rivelatesi non attendibili ('la nave starà in porto 48 ore', 'le navi da crociera non inquinano', eccetera)". "Oggi la città ha bisogno di assoluta certezza sullo smaltimento dei rifiuti e dei liquami della nave, ed è indispensabile l' immediato trasferimento della Luminosa agli alti fondali, perché, anche se a regime ridotto, la nave emette in continuazione fumi, certamente non balsamici. **Autorità portuale** ha imposto che la nave rimanga in porto a Savona. Chiediamo almeno - concludono i portavoce di Noi per Savona - che venga allontanata il più possibile dalla città". Altre notizie di Savona RIDUZIONE FORZATA Tpl Linea, ridotto l' orario di lavoro per i dipendenti dell' azienda: attivato il fondo settoriale di solidarietà La cultura non si ferma "Raindogs Poetry Pills": terza puntata della rubrica delle Officine Solimano I dati Istat, in provincia di Savona morti in aumento del 50% nei primi 21 giorni di marzo generosità Coronavirus, Kick Boxing Savate Savona: oltre mille euro raccolti per l' emergenza Dalla Home Trasparenza Coronavirus ad Albenga, 24 positivi e 90 quarantene. Tomatis: "Finalmente abbiamo i dati e possiamo comunicarli" Disservizio Tagliata linea telefonica ad una pubblica assistenza: "Abbiamo pure pagato bollette stratosferiche e ingiustificate" Oggi Coronavirus, altre 4 vittime nel savonese nelle ultime 24 ore #salvateilturismo Coronavirus, il turismo savonese lancia un nuovo appello: "Misure forti e immediate o recessione senza possibilità di ritorno"



Caso Costa Luminosa, Noi per Savona: "Chiediamo venga allontanata il più possibile dalla città"

"Il sindaco chieda garanzie oggettive e documentate alla società Costa e all' Autorità portuale che in passato hanno già dato 'garanzie' poi rivelatesi non attendibili"

Il direttivo di "Noi per Savona" interviene sul caso della Cosa Luminosa ferma nel porto del capoluogo di provincia. "Riteniamo necessario che il sindaco, nella sua azione di difesa dei cittadini, chieda garanzie oggettive e documentate alla società Costa e ad **Autorità portuale** che in passato hanno già dato "garanzie" poi rivelatesi non attendibili ("la nave starà in porto 48 ore", "le navi da crociera non inquinano", ecc.)" spiegano da "Noi per Savona". "Oggi la città ha bisogno di assoluta certezza sullo smaltimento dei rifiuti e dei liquami della nave, ed è indispensabile l' immediato trasferimento della Luminosa agli alti fondali, perché, anche se a regime ridotto, la nave emette in continuazione fumi, certamente non balsamici - conclude - **Autorità portuale** ha imposto che la nave rimanga in porto a Savona. Chiediamo almeno che venga allontanata il più possibile dalla città".



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La burocrazia inceppa la distribuzione e scoraggia gli importatori

L' avvertimento degli spedizionieri «I guanti requisiti restano nei porti»

Alberto Ghiara / **GENOVA** Strutture sanitarie e di assistenza e imprese hanno un forte bisogno dei cosiddetti Dpi, i dispositivi di protezione che consentono di lavorare in sicurezza. L' emergenza ha creato carenza di forniture per mascherine, camici, guanti. Uno di questi prodotti, i guanti in nitrile, sono particolarmente difficili da trovare, perché sono prodotti in pochi paesi come Malesia o Cina. «Per evitare l' accaparramento spiega il direttore delle dogane di Liguria, Piemonte e Valle d' Aosta, Andrea Zucchini - tutto ciò che non è destinato a soggetti che esercitano servizi pubblici essenziali possono essere fatti oggetto di requisizione in accordo con la Protezione civile». Ma le misure messe del Commissario straordinario in alcuni casi stanno avendo un effetto contrario, intasando i porti e ritardando le consegne. L' allarme arriva da uno spedizioniere che opera in questo settore, Paolo Vignolo. «La Protezione civile - spiega - giustamente si riserva di prendere per sé i quantitativi necessari, acquistandoli dagli importatori. Ma le procedure sono così farraginose che i container rimangono per giorni fermi nei porti, così gli importatori ven gono scoraggiati a proseguire la loro attività. Il rischio è quello di soffocare l' importazione di un prodotto di cui fino a poche settimane fa pochi si interessavano, ma che oggi è fondamentale». Lo spedizioniere ha avuto alcuni container carichi di guanti, fra 60 e 80 tonnellate, bloccati sui piazzali per oltre tre giorni prima che la Protezione civile decidesse di non requisirli e rimetterli in circolazione. «Alla fine i guanti sono arrivati a destinazione con sei giorni di ritardo. Se si pensa che alcune imprese non possono lavorare senza dispositivi di protezione individuale come questi, il danno è grande». Il ritardo nello svincolo dei contenitori testimoniato da Vignolo non è l' unico. Nel **porto di Genova** è fermo da una settimana un altro container carico di tonnellate di guanti, che non arrivano all' importatore, ma neanche alla Protezione civile. Il corto circuito avviene, a quanto sembra, nella comunicazione fra dogane e Protezione civile e è dovuto alle procedure fissate dalle ordinanze del governo. «Non sempre - replica Zucchini - la documentazione che ci arriva è chiara e esaustiva». Ma conferma che si stanno emanando istruzioni per superare le difficoltà operative. Il tempo che si perde è però anche quello fra la segnalazione delle dogane e la risposta della Protezione civile. Il responsabile dogane di Fedespediti, Domenico De Crescenzo, conferma che importare è diventato più difficile con le ordinanze del Commissario straordinario: «Le amministrazioni del comparto della sicurezza, della difesa e del soccorso pubblico, nonché il ministero della Salute, le Regioni e le Province possono acquistare (requisire proprietà), con priorità assoluta rispetto a ogni altro ordine anche già emesso», mascherine, visiere, tute e guanti. Il diritto di requisizione in proprietà viene effettuato a fronte di pagamento del materiale al valore di mercato al 31 dicembre 2019. «Anche per questo - aggiunge De Crescenzo - molte fabbriche italiane si stanno convertendo a questa produzione». Una scelta che per i guanti non può avvenire, per lo meno in tempi brevi. Se il blocco della merce e prezzi di vendita inferiori a quelli di acquisto spingeranno gli importatori a interrompere l' attività, la Protezione civile dovrà rivolgersi direttamente ai produttori e esportatori esteri, e rischiando di pagare prezzi fuori controllo. «La soluzione - conclude Vignolo



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

- si può trovare con la collaborazione più stretta fra governo, Protezione civile e importatori italiani, che possono dare il contributo della loro esperienza». -

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

FRANCESCO DI CESARE Il presidente di Risposte Turismo: «Sistema solido, l' 83% è in mano a cinque gruppi»

«Crociere, piena ripartenza nel 2022 Centrale il ruolo degli affezionati»

Alberto Quarati / GENOVA Con le compagnie che stanno progressivamente posticipando l' entrata in servizio delle flotte, e con l' avanzata del coronavirus nel mondo, non è facile capire quale sarà il destino dell' industria crocieristica. È chiaro su questo punto Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, gruppo specializzato nella consulenza e ricerca in questo settore. Eppure le crociere fino a prima della crisi stavano letteralmente esplodendo.

«Una crescita ininterrotta da anni, e la previsione per il 2020 non era da meno; questo doveva essere l' anno in cui a livello globale l' industria avrebbe trasportato 32 milioni di passeggeri, contro i 30 dello scorso anno». **Quanti i passeggeri in Italia?** «Per l' Italia erano previste 13 milioni di persone. Ora è chiaro che queste previsioni dovranno essere drasticamente ridotte. Difficile capire cosa stanno organizzando le compagnie internamente in questo momento, ma io tutto sommato sono cautamente ottimista».

Ottimista? Con l' industria ferma? «Ho detto cautamente ottimista: il 2020 sarà un anno che chiuderà in rosso, non credo in una piena ripresa nel 2021, più probabilmente vedremo un ritorno alla crescita nel 2022».

Sulla base di quali fattori? «Ne indicherei due, che sono gli elementi di solidità del comparto. Il primo, è un elemento che in passato, non lo nascondo, mi ha visto fortemente critico, quello delle concentrazioni. L' 83% di questa industria è nelle mani di cinque grandi gruppi: Carnival, Royal Caribbean, Ncl, Msc e Genting. Oggi vediamo tanti marchi, ma sono tutti controllati da questi gruppi, che hanno spalle larghe, e alcuni di loro non poggiano la loro forza unicamente nel settore crocieristico, penso ad esempio a Msc. Dunque, la base è solida. Fuori da questo perimetro, penso ci saranno, come è inevitabile, delle situazioni molto difficili. Il secondo fattore riguarda invece la qualità del turismo crocieristico».

In che senso? «Ad oggi, chi va in crociera è, nel 55-60% dei casi, una persona che già in precedenza aveva fatto un' esperienza di questo tipo. In gergo, si dice un "repeater". Un soggetto che quindi già conosce il viaggio, ha già confidenza con il prodotto, e quindi ecco un' altra base di fiducia per rilanciare il settore».

Molte città non vorranno più avere navi da crociera nei loro porti. «Ascolti, qui andiamo incontro a un discorso più generale. Se una città, un porto chiudono alle navi da crociera, allora per coerenza dovrebbe chiudere al turismo internazionale. Per carità, è una strada: un Comune può puntare tutto sul turismo nazionale. Però attenzione, la crociera è un fenomeno appariscente: la nave si vede, si sposta, e questo è un fattore che a volte gioca a favore degli armatori, a volte contro.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

In questo periodo, ha giocato contro: tutti abbiamo ancora negli occhi le immagini della "Diamond Princess", che per un certo momento è stato uno dei maggiori focolai al mondo del coronavirus. Però, in linea con questo ragionamento, dovremmo chiudere villaggi turistici, centri congressi, alberghi. Bisognerebbe rimettere in discussione l'intero settore del turismo. Una strada difficilmente praticabile». **Le crociere ripartiranno dalla Cina?** «Seguendo l'ondata del virus? Non credo. Sarà una ripartenza a scacchiera, a seconda delle restrizioni dei vari Paesi. Una riorganizzazione degli itinerari che, nonostante la fluidità della situazione, sta partendo adesso, perché le compagnie ragionano con anni di anticipo. L'Asia è un settore in crescita, ma sin qui ha generato numeri largamente inferiori rispetto al mondo Occidentale». **Quale sarà il primo segmento delle crociere a ripartire? Quello del lusso?** «Sì, ma non perché ha navi più piccole, come erroneamente si potrebbe pensare. Ma perché il turismo ripartirà da chi ha la maggiore capacità di spesa». -

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Equipaggi in mare, chiude l'ultima frontiera: stop alla Stella Maris

Basta visite a bordo «ma continueremo a dare il nostro sostegno a distanza» Boom di contratti prolungati: «Unica protezione dal virus»

GENOVA Il virus ha chiuso anche l' Apostolato del mare, la grande organizzazione cattolica conosciuta come Stella Maris, che in oltre 300 porti del mondo, assiste i marittimi fornendo loro aiuto, collegamenti con le famiglie telefonici e Internet, spazi ricreativi e conforto religioso. Da 100 anni questa struttura, nata a Glasgow, non si è mai fermata per un solo giorno, rappresentando un approdo sicuro per centinaia di migliaia di naviganti. Poi è arrivato il coronavirus. «Non possiamo più fare le visite a bordo - spiega il diacono Massimo Franzi, responsabile della Stella Maris di Genova e dell'intera organizzazione per l'Italia - perché chiaramente dobbiamo evitare i contatti. Ma nonostante questo continuiamo la nostra attività da lontano, come ad esempio la possibilità di dare loro un collegamento con casa». A Genova, dove lo scorso anno la Stella Maris ha visitato oltre 1.600 Uova per i marittimi a Genova navi per 33.500 persone contattati (per un incremento medio negli ultimi anni del 10%), e ospitato nel suo centro 850 marittimi, per Pasqua distribuirà 500 pacchetti con l'uovo «e un messaggio per ricordare che nonostante tutto, noi ci siamo sempre» sottolinea Franzi. L'iniziativa tra l'altro sta facendo scuola anche presso le altre Stelle Maris nel mondo. Solo nel settore crocieristico, spiega Franzi, sono almeno nove le navi da crociera che non hanno trovato un porto dove attraccare, rifiutate per i timori o le restrizioni sul Covid-19. Nei giorni scorsi l'Organizzazione marittima internazionale ha chiesto ai Paesi un approccio «pragmatico» alla questione del cambio equipaggi, nei fatti vietato in quasi tutti i Paesi del mondo, che costringe persone già imbarcate da mesi a prolungare il loro lavoro sulle navi, mentre a casa altre persone attendono l'imbarco e lo stipendio. Sin qui, spiegano i responsabili di due tra le maggiori agenzie di manning italiane, Gian Enzo Duci di Esa e Filippo Guadagna di Sirius, in generale si è potuto ovviare ai problemi di copertura prolungando i contratti dei marittimi a bordo, opzione che tuttavia non può essere reiterata in eterno. Sin qui solo Singapore ha aperto al cambio di equipaggi. Tre settimane fa Duci, da presidente di Federagenti, aveva sollevato la questione del cambio equipaggio quando ancora la pandemia sembrava una questione solo italiana, ottenendo a fianco di Confindustria e Assarmatori il prolungamento, da parte del ministero dei Trasporti, dei certificati dei marittimi necessari alla navigazione. «Ho fermato tutto, non facciamo più cambi di equipaggio per il momento - spiega Guadagna -. Spieghiamo ai marittimi - per la maggior parte, nel settore merci, di nazionalità filippina, indiana, indonesiana che in questo momento la nave è il loro castello, il punto più sicuro per evitare contagi, e purtroppo, in questo momento, anche il rischio di essere respinti dal proprio Paese». - A. QUA.



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

Caffè, dai porti della Liguria il 60% dell' import italiano

Alimentare. Gli scali di Genova e Savona sono leader per l' interscambio del prodotto base Da oltre un secolo si è sviluppato anche un distretto produttivo che ora teme l' emergenza sanitaria

Oltre il 60% delle importazioni di caffè in Italia passa attraverso i porti di **Genova** e Savona. Lo testimoniano i dati doganali, che confermano come la Liguria (dove viene sbarcata anche la maggior parte del prodotto poi sdoganato a Novara e Torino) sia la maggiore porta d' ingresso del caffè in Italia. Al secondo posto (col 20%) c' è Trieste, che negli anni '70, quando il **porto** di **Genova** mal funzionava e la dogana giuliana consentiva di pagare le imposte sul prodotto (allora altamente tassato) a 180 giorni, contro i 90 degli altri scali, aveva conquistato la supremazia. Al terzo posto c' è Napoli, che supera di poco il 10%. La Liguria, dunque, col recupero di traffici del **porto** di **Genova**, è tornata da tempo a essere il principale punto di snodo italiano del commercio del caffè, con numerose aziende di lavorazione e torrefazione sul territorio. Tra queste ci sono Covim, Ekaf (col marchio Cellini), Torrefattori riuniti (coi brand Rostkafè, Boasi e Pera), la spezzina Italcaffè, la savonese Minuto. E poi alcuni marchi nati da piccole torrefazioni, come Caboto, Rolando e Bocchia. Una delle realtà più antiche del settore è la Covim, che inizia il suo percorso industriale nel 1902,

quando Federico Solari fonda, a **Genova**, la Società internazionale per la torrefazione igienica del caffè. La storia va avanti e, nel 1954, un altro Federico Solari, discendente e omonimo del fondatore, insieme al fratello Gianmaria, lancia la marca di caffè Moka imperiale, per poi fondare, nel 1974, la Compagnia mediterranea caffè, costruendo il primo stabilimento di produzione a Tribogna (**Genova**), dove l' azienda risiede tuttora. Intanto Osvaldo Picci, Adone Macoggi e Paolo Guglielmoni hanno fondato nel 1969 la Coveca. Nel 1991 le due aziende si fondono e nasce Covim, ancora guidata dalle stesse famiglie e al cui vertice oggi siedono Luca Solari e Claudio Picci. L' impresa, che nel 2019 ha superato i 50 milioni di fatturato, oggi mantiene una produzione, impostata su 19 linee, di 7.900 tonnellate di caffè torrefatto l' anno (il 19% della quale va in export), ma la sua capacità è superiore alle 10mila tonnellate. E sono stati avviati «investimenti per 10 milioni di euro - spiega Federico Solari (anche lui omonimo del fondatore e dello zio) - per far fronte all' aumento della produzione, conseguente alla domanda in crescita, nonché per modernizzare gli impianti, in direzione sempre più informatizzata e attenta alla sostenibilità ambientale (cercata anche con la produzione di capsule compostabili e caffè biologico, ndr)». Nel 2018, prosegue, «abbiamo acquistato a Tribogna la vicina area ex Elce, grazie alla quale ora disponiamo di 29mila metri quadrati complessivi. E stiamo costruendo due nuovi magazzini: uno per il crudo (cioè il caffè verde, ancora da lavorare, ndr), che sarà composto da 60 silos da 23 tonnellate ciascuno e dovrebbe partire tra qualche mese, e l' altro, nell' area ex Elce, per il prodotto finito. Questo sarà pronto nell' arco di circa due anni». Punta su nuovi investimenti pure la Ekaf, azienda, anche questa, con una lunga storia. Nasce nel 1933 a **Genova**, per volontà di Ugo Meriardi, che inizia l' attività col marchio Eureka. Nel 1988 la società acquisisce la gestione e il patrimonio del brand bolognese Filicori. Nel 1991, infine, la famiglia Pieri, proprietaria della Torrefazione Columbia a Livorno, prende il controllo di Ekaf e lancia il caffè Cellini. Oggi la ditta ha uno stabilimento a **Genova** Bolzaneto su un' area di 11mila metri quadrati, 6.500 dei quali coperti. «Siamo passati - spiega Umberto Durante, direttore generale dell' azienda - da un fatturato di 38 milioni

Pagina a cura di Raoul de Forcade





Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

nel 2018 a 40,5 milioni di ricavi nel 2019 (+7%), il 48% dei quali su estero, con una crescita in volumi di oltre il 13%. Nel biennio 2020-2021 sono previsti, a budget, investimenti per circa 4 milioni, per una nuova linea di capsule compostabili, un' ulteriore linea confezionatrice per sacchetti per il macinato e l' integrazione di strumenti a supporto del nostro laboratorio qualità e della scuola del caffè Cellini. Abbiamo inoltre stilato un programma, che copre un decennio, per incrementare la sostenibilità ambientale, economica e sociale dell' azienda. Puntiamo a dedicarci sempre più al compostabile, a eliminare plastiche e alluminio, a ridurre gli imballaggi, a ottimizzare i consumi e a passare all' elettrico per le consegne in città. Stiamo studiando anche un nuovo sistema di riscaldamento che abbatta i centri di umidità, su cui investiremo circa 250mila euro. Il team per la sostenibilità doveva partire l' 1 febbraio ma è stato interrotto dal coronavirus». L' emergenza epidemia sta colpendo in modo netto il mondo del caffè. Sia Solari che Durante sottolineano come la chiusura di bar e ristoranti abbia causato una forte flessione del lavoro, mentre il vending (distributori automatici) subisce, con gli uffici chiusi, un calo di circa il 70%. Una situazione che l' aumento delle vendite nella Gdo non arriva a compensare. Anche Luca Romani, consigliere delegato di Romani & C, operatore logistico genovese specializzato (dagli anni 30) in coloniali, con magazzini a Pozzolo Formigaro (e filiali a Trieste e Koper), testimonia il danno causato dalla pandemia. L' azienda fattura 11 milioni l' anno e conta 40 addetti. «A Pozzolo - spiega - disponiamo di una sede con un' area da 50mila metri quadrati. Lì abbiamo un impianto di lavorazione e selezione del caffè verde che ci permette di scaricarlo dai container che arrivano dal porto, stoccarlo, lavorarlo e reimballarlo per distribuirlo, tramite trasportatori che operano in appalto, ai nostri clienti: le torrefazioni. Lo scorso agosto abbiamo ampliato l' area coperta da 12mila a 20mila metri quadrati e altrettanto abbiamo fatto, con numeri analoghi, per i piazzali scoperti». Con il coronavirus, sottolinea, «temo si avrà a che fare a lungo. I clienti dovranno rimodulare acquisti e contratti: quella che si pensava fosse materia prima da utilizzare in un anno sarà smaltita magari in un anno e mezzo. E anche i produttori iniziano ad avere problemi con l' epidemia. A fine anno saranno cambiate molte strategie». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' Osservatorio Genova si candiderà a rafforzare il suo ruolo nel Mediterraneo ma serve spostare le merci dalla strada alle rotaie

I porti dopo il virus

di Aldo Lampani O ra comanda il Coronavirus. E chissà per quanto tempo lo farà. In un Europa che si sta fermando, bisogna pensare a quando si partirà. E si ripartirà velocemente come velocemente ci si è fermati. I Porti saranno fondamentali per tutti. Genova, oggi hub "forte" dell' Alto Tirreno, è teoricamente pronta al proprio nuovo ruolo guida della portualità nazionale. Ma l' assunzione del ruolo, in questi momenti, va rafforzata e deve avvenire in fretta quando l' allarme starà per finire. Il post Coronavirus troverà un mercato completamente rivoluzionato, pronto ad appoggiarsi a chi saprà chiamarlo per primo. In Europa, chiaramente, nessuno sta ad aspettare. Il programma Trans European Transport Networks dell' Unione Europea, infatti, finanzia per oltre 500mila euro uno studio sull' introduzione dei sistemi di trasporto Intelligenti nell' area portuale di Amburgo, in Germania. Lo studio mira a ottimizzare l' uso delle infrastrutture portuali, a ridurre i livelli di inquinamento legati al traffico ed a aumentare i livelli di sicurezza nelle operazioni di imbarco/ sbarco delle merci. Lo studio verrà usato dall' **Autorità Portuale** di Amburgo per decidere la futura implementazione di nuovi sistemi

al termine del progetto, prevista fin dal 2016. Questo significa aver capito che i soldi vanno dove si congiungono i desideri europei: la coniugazione di crescita e ambiente, nel rispetto del rapporto tra fondi europei concetti e nuova occupazione. Negli ultimi venti anni i porti della Germania hanno sostanzialmente raddoppiato la quantità di merci gestite, giungendo a superare i 300 milioni di tonnellate. I due porti container di Brema e Amburgo sono, in quota maggiore, i grandi protagonisti della crescita. Il dato, sposato alla realtà italiana, ha riscontri diversi, inferiori alle percentuali del nord Europa. Lo conferma il Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica. Che riprende anche le pubblicazioni più specialistiche di ciò che sa di economia del mare. Infatti, dice il dipartimento, che: "Uno studio della Mds Transmodal ipotizza una crescita dei porti dell' Italia settentrionale da 5 milioni di teu nel 2011 a 12 milioni nel 2030", puntando in particolare sul possibile recupero da parte del Nord- Est (che passerebbe da poco più di 1 milione di teu a 6 milioni) di un ruolo di intermediario tra Asia e Europa centrale, zone ad elevata crescita economica. Meno asfalto e più binari. La Germania sta passando dall' asfalto alla ferrovia. Ha ottenuto dall' Unione Europea l' approvazione di un piano di 350 milioni di finanziamenti pubblici che il Governo tedesco ha stanziato per promuovere azioni in grado di spostare la logistica del trasporto merci nazionale dalle ruote ai binari. Il Piano, nelle intenzioni del Governo federale è quello di sostenere economicamente gli operatori del trasporto ferroviario di merci col fine di decongestionare la pressione del trasporto su gomma ed intervenire, al contempo, alla riduzione del traffico stradale e alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica prodotte. L' uscita delle merci in container dai porti direttamente su rotaia sono all' ordine del giorno ad Anversa, Amburgo, Rotterdam. Mentre in Italia di argomenti così importanti se ne strepita tra analfabeti in materia e tra politici che dovrebbero studiarne i benefici e basta, altrove si decide e si fa per il benessere generale. Il tutto mentre, proprio in materia di porti e movimento di beni, l' Europa rischia di finire in un dramma. La Tav e Genova. Il rapporto è molto più stretto di quanto si pensi. Il contatto con le grandi vie ferroviarie, che sarà garantito dal terzo valico dei Giovi fino a Tortona, in Piana Pianura Padana, farà di Genova un porto molto più appetibile per il movimento container. Farà



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

di Genova una città più pulita e vivibile. Farà di Genova una città di terziario avanzato, un centro direzionale di logistica, una città guida per il Mediterraneo. Il 90% delle merci nel mondo (manufatti o materie prime) e il 65% dei prodotti alimentari sono trasportati via mare. Nel mediterraneo transita il 19% del traffico marittimo mondiale. Il problema dei porti è di cruciale interesse per tutti gli operatori del settore trasporti. In paesi europei dove il bene comune supera le beghe politiche l'interesse verso la rotaia va via via crescendo.

Signorini ringrazia Danesi per il lavoro svolto

La sua straordinaria esperienza alla base del successo del terminal a Pra'

Redazione

GENOVA Nel giorno in cui Gilberto Danesi ha lasciato la carica di amministratore delegato di Psa Italia, David Yang, regional Ceo di Psa Europe & America ha comunicato che lo stesso Danesi continuerà a sostenere le attività del Gruppo, entrando a far parte del Consiglio di amministrazione di Psa Italia. In questo modo, potrà così continuare a rappresentare le unità di business all'interno delle diverse organizzazioni di categoria e coltivare i rapporti con gli stakeholder. Il presidente dei Ports of Genoa, Paolo Emilio Signorini, ha voluto così esprimere al manager un sentito ringraziamento per il lavoro svolto fin qui e la fattiva collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale: Ringrazio Gilberto Danesi per la straordinaria esperienza manageriale, alla base del notevole successo commerciale del terminal di Prà, e la proattività dimostrata nelle relazioni con il territorio. È un indubbio merito di Psa e di Danesi che il rapporto di collaborazione continui attraverso l'apporto del manager carrarino nel Cda di Psa Italia. Il contributo di Danesi è ancora più importante in un momento così delicato per il nostro porto al fine di trovare e attuare soluzioni che ci porteranno fuori dall'emergenza. Parole di stima anche quelle scritte da Yang; 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.



The screenshot shows the top of a web page from 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. The main headline is 'Signorini ringrazia Danesi per il lavoro svolto' with a sub-headline 'La sua straordinaria esperienza alla base del successo del terminal a Pra''. Below the headline is a photograph of Paolo Emilio Signorini, a man with glasses and a suit. To the right of the photo is a short text snippet: 'GENOVA - Nel giorno in cui Gilberto Danesi ha lasciato la carica di amministratore delegato di Psa Italia, David Yang, regional Ceo di Psa Europe & America ha comunicato che lo stesso Danesi continuerà a sostenere le attività del Gruppo, entrando a far parte del Consiglio di amministrazione di Psa Italia. In questo modo, potrà così continuare a rappresentare le unità di business all'interno delle diverse organizzazioni di categoria e coltivare i rapporti con gli stakeholder. Il presidente dei Ports of Genoa, Paolo Emilio Signorini, ha voluto così esprimere al manager un sentito ringraziamento per il lavoro svolto fin qui e la fattiva collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale: Ringrazio Gilberto Danesi per la straordinaria esperienza manageriale, alla base del notevole successo commerciale del terminal di Prà, e la proattività dimostrata nelle relazioni con il territorio. È un indubbio merito di Psa e di Danesi che il rapporto di collaborazione continui attraverso l'apporto del manager carrarino nel Cda di Psa Italia. Il contributo di Danesi è ancora più importante in un momento così delicato per il nostro porto al fine di trovare e attuare soluzioni che ci porteranno fuori dall'emergenza. Parole di stima anche quelle scritte da Yang; 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.'

La mamma di un animatore in servizio sulla nave da crociera rifiutata anche da Spezia

Diadema: «Quei "no" per mancanza di solidarietà Ringrazio invece Ferrari, il sindaco di Livorno»

La donna racconta l'angoscia vissuta per giorni dai familiari e dal personale imbarcato

LA SPEZIA Vuole restare anonima, ma è disponibile a raccontare una storia dapprima di dolore, poi di speranza e gioia: si tratta della madre di uno spezzino imbarcato come animatore sulla Costa Diadema, la nave da crociera proveniente da Dubai, che dopo esser stata rifiutata dai porti di Gioia Tauro e Civitavecchia, ha incassato domenica scorsa lo stop anche dal sindaco della Spezia. Per lei e i suoi cari, sono state giornate di angoscia e notti insonni, pensando anche al tragico esempio della Diamond Princess, accentuate dalla delusione della mancata disponibilità della propria città all' accoglienza. La speranza è arrivata da Piombino, con il sì del sindaco Francesco Ferrari al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli. Due giorni fa il giovane è rientrato alla Spezia: dopo esser stato sbarcato, osservando i protocolli di sicurezza, è risultato negativo al tampone ed è tornato a casa. Da noi interpellata, la madre del giovane, che ha personalmente ringraziato Ferrari, che tramite il social network le ha risposto, festeggia la fine dell' incubo dopo aver riabbracciato il figlio, vuole affidare il racconto delle sensazioni provate in questa dura esperienza alle nostre colonne. «A leggere il rifiuto di vari porti italiani all' attracco della nave Diadema - spiega -, ho pensato che questa era una chiara ed evidente mancanza di solidarietà umana, assurda e incomprensibile, nei confronti di persone malate e comunque dei 1250 lavoratori di una compagnia italiana che batte il nostro tricolore. Tante famiglie, padri, madri, nonni si sono sentiti rifiutati e umiliati dalla loro paese e dalla loro città. Purtroppo, anche dal porto della Spezia, a cui si richiedeva solo per bunkeraggio e rifornimento di viveri, è arrivato il no, per non rischiare di mandare in crisi la già difficile situazione sanitaria». Poi la svolta, preludio della fine di questa angosciante vicenda, che ha trovato il suo epilogo a Piombino. «Un sindaco di buonsenso e spiccate qualità umane - continua la donna -, dopo aver ottenuto la sicurezza che nessun membro dell' equipaggio sarebbe mai entrato a contatto con la città e con le sue strutture sanitarie, ha dato il via libera. In qualità di mamma, ringrazio di cuore il signor Francesco Ferrari e tutti i suoi concittadini, meravigliosi e solidali con l' equipaggio e le loro famiglie: non dimenticheremo mai questo gesto di alto valore umano». Chiara Tenca.



Citta della Spezia

La Spezia

Costa Pacifica va e torna. E più di 300 lavoratori sperano nelle crociere

Prove tecniche per la nave ormeggiata in porto da una settimana con 950 membri di equipaggio. La Sanità marittima ha imposto rigide prescrizioni. Intanto il terminal è deserto e sono centinaia gli spezzini che ci lavoravano, direttamente o no.

La Spezia - Ha destato molto interesse l'andirivieni di navi da crociera andato in scena questa mattina nel Golfo. Alle 8 Costa Pacifica ha mollato gli ormeggi del Molo Garibaldi e alle 13 ha fatto il suo ingresso in porto... la stessa Costa Pacifica. Non un avvicendamento tra regine dei mari, dunque, ma un'uscita per prove tecniche ai motori e impianti che ha portato la nave della compagnia genovese, presente in porto da una settimana, a uscire dalla diga e puntare verso sud ovest per alcune miglia prima di virare e rientrare al Garibaldi. I più attenti avranno però notato che l'ormeggio è stato effettuato con la prua rivolta verso terra, così da consentire le operazioni di rifornimento tramite la bettolina Brezzamare e di effettuare alcune prove di sicurezza. Restano a bordo le quasi 950 persone dell'equipaggio, per le quali sono nuovamente scattati i quattordici giorni di isolamento. "E' quello che prevede la legge: ogni qualvolta si fa ingresso in un comune o un porto scattano le due settimane di quarantena, anche se sono state osservate in precedenza in un altro luogo - spiega a CDS la dottoressa Antonella Mofferdin, responsabile dell'ufficio della Sanità marittima del porto della Spezia -. E così è in questo caso: nel momento in cui la nave ha attraccato per la seconda volta è ripartita la misura restrittiva e chi è a bordo la dovrà rispettare rimanendo sulla nave". Tutto il personale che si trova sulla Costa Pacifica deve inoltre rispettare le prescrizioni che sono state imposte proprio dalla dottoressa Mofferdin: soggiorno in camere con finestre, spegnimento dell'impianto di aerazione e climatizzazione, turni per mangiare nella mensa di bordo e controllo della temperatura due volte al giorno. E, è il caso di ribadirlo, "Per i cittadini italiani che hanno comunicato un domicilio sicuro - prosegue la dottoressa - e che hanno quindi potuto abbandonare la nave per raggiungerlo ho provveduto personalmente a misurare nuovamente la temperatura una volta a terra. Raggiunti i propri domicili in giro per l'Italia, come detto, queste persone dovranno ricominciare a osservare le due settimane di isolamento, come previsto dalle norme". Dopo il caso della Costa Diadema e le polemiche che ne sono seguite la manovra di questa mattina ha fatto drizzare le orecchie a molti, incuriositi dall'arrivo di una nuova nave (che invece abbiamo visto essere una "vecchia" nave). Le possibilità che lo scalo spezzino veda ormeggiare altre navi da crociera, in realtà, è piuttosto bassa, visto che da qualche giorno vige la norma per cui le navi battenti bandiera straniera non possono entrare nei porti italiani anche se per una sosta inoperosa, come è il caso di Pacifica. Le compagnie battenti bandiera italiana due, Costa e Aida, e al momento l'unica prua diretta verso le coste italiane è quella di Costa Fortuna che dopo aver attraversato il Canale di Suez si trova nel mare di fronte alla Grecia. Quello che preoccupa davvero gli addetti ai lavori, però, non sono gli ormeggi per far rifornimento o le soste inoperose, ma il lungo periodo di stop del mercato crocieristico che si vede all'orizzonte. Se il turismo sembra essere destinato a essere uno degli ultimi settori a ripartire al termine dell'emergenza Covid-19, quello legato alle grandi navi passeggeri rischia di dover pagare un prezzo ancora più salato. E' infatti opinione comune che, almeno in una prima fase, potrà essere richiesto alle compagnie di garantire il rispetto delle distanze e delle misure igieniche messe in campo in queste settimane. Questo potrebbe significare navi vuote per metà, nella migliore delle ipotesi, oppure una ripresa con handicap ancora maggiori, basti pensare alle differenze



nei tempi di conclusione del contagio tra diversi Stati e quindi, forse, l' impossibilità di scendere a terra per gli stessi passeggeri. Quanto la situazione sia complicata



Citta della Spezia

La Spezia

e quanto possa avere ripercussioni anche sull' economia spezzina e di tanti lavoratori lo spiegano i numeri attuali del terminal crociere, che comunque resta operativo: sette dipendenti sono in cassa integrazione a zero ora, per un massimo di 9 settimane come previsto dal decreto ministeriale, e non stanno lavorando addetti alla sicurezza, al trasferimento dei bagagli, alle pulizie. Sono fermi i desk, non ci sono guide turistiche in azione e nemmeno autisti di pullman, di Ncc o di taxi... senza considerare negozi, bar e ristoranti che hanno un ritorno indiretto, almeno 300 persone al giorno per almeno un paio di giorni alla settimana rimangono a casa. La speranza è che ci restino il meno possibile. Giovedì 2 aprile 2020 alle 21:02:14 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

«Porto strategico: la condivisione degli obiettivi è essenziale»

RAVENNA Soddisfazione per l' impegno e il ruolo che il porto di Ravenna, insieme a tutti gli attori e operatori in ambito portuale, sta svolgendo nell' affrontare l' emergenza sanitaria in atto anche alla luce del protocollo d' intesa siglato nei giorni scorsi dalle associazioni imprenditoriali e dalle organizzazioni sindacali. La esprime il vicesindaco e assessore con delega al Porto, Eugenio Fusignani: «Voglio ringraziare dipendenti e imprese del nostro porto che continuano ad operare al servizio dell' economia ravennate soprattutto per quanto riguarda la movimentazione delle forniture alimentari, ortofrutticole, cerealicole e dei mangimi, consentendo così la corretta continuità della filiera alimentare e dell' industria ed essa collegata». Il ringraziamento è rivolto, in particolare, ai dipendenti delle imprese di terminal e a tutti i soggetti coinvolti a vario titolo nelle operazioni portuali: «Mi riferisco ad agenti marittimi, spedizionieri, doganalisti, sanità marittima, dogana, servizi tecnico -nautici, piloti e ormeggiatori, Autorità di Sistema portuale e Capitaneria di Porto». «La mia è una valutazione di merito sull' impegno che dimostrano quotidianamente e sul ruolo che Ravenna sta rivestendo anche nelle pesantissime difficoltà che sta affrontando - aggiunge il vicesindaco -. In questo impegno, tenendo conto di quanto è stato fatto per la salvaguardia della salute e della sicurezza sul lavoro degli operatori, e di quello che ancora verrà fatto, voglio ringraziare le rappresentanze sindacali per il senso di responsabilità dimostrato». «In particolare - prosegue - mi permetto di evidenziare l' impegno della Uil, che ha dimostrato, pur mantenendo fermezza nella difesa dei lavoratori, buon senso nella valutazione dell' importanza del ruolo dell' impresa e dell' economia in generale». «Ravenna sta dando dimostrazione di capacità nel tenere unito e in sintonia il ruolo di tutte le parti in campo - conclude Fusignani -: tempo purtroppo che l' emergenza Coronavirus sia una parentesi che non si chiuderà a breve e che ci aspettino ancora tempi difficili in attesa della ripresa dell' economia italiana, europea ed internazionale; tuttavia il senso di responsabilità dimostrato in questi primi frangenti di crisi da istituzioni, lavoratori e imprese, ci confortano nel proseguire sulla strada intrapresa, consapevoli che Ravenna svolge un ruolo e un contributo strategico non solo per l' economia regionale e del medio alto Adriatico ma, più in generale, per la tenuta stessa del sistema Paese».

Un'estate senza feste e senza ballo
Il Covid-19 "spegne" le spiagge

«Porto strategico: la condivisione degli obiettivi è essenziale»

Servizi essenziali al di là delle porte

ECONOMIA DEL MARE

Porto in prima linea Sicurezza garantita

Le tre società in attività sui moli hanno intensificato il piano operativo

Portuali in sicurezza nelle operazioni sui moli. Traffico normale. Le tre società di trasporti marittimi che operano sul **porto** carrarino, Consorzio P21, ex **Porto** Carrara spa (banchina Fiorillo e piazzale Città di Massa), Gruppo Grendi (Sardegna e Tunisi, banchina Buscaioli e piazzale Città di Massa) e Dario Perioli (banchina Taliercio e Chiesa) hanno messo in campo misure particolari per la sicurezza dei «buscaioli» durante le operazioni di imbarco e sbarco delle navi e per tutti gli altri operatori portuali.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Un mini pronto soccorso sul porto per eventuali emergenze sulla Diadema

Le operazioni per lo sbarco dell'equipaggio al rallentatore, problemi in particolare per il trasferimento dei marittimi stranieri

Cristiano Lozito/PIOMBINO Proseguono lentamente le operazioni di sbarco dalla Costa Diadema, ormeggiata in porto da lunedì con alcuni casi di Covid conclamati (cinque pazienti di cui uno in gravi condizioni sono ricoverati negli ospedali di Siena e Grosseto) e altri di sospetto contagio. In totale fin qui sono scesi dalla nave solo 83 membri dell' equipaggio, tutti italiani asintomatici e risultati negativi al quick test. L' **autorità** sanitaria ha spiegato che sono stati trasferiti a casa in quarantena. Ma per i 1167 ancora a bordo i tempi si allungano, in particolare per gli stranieri, la maggior parte dell' equipaggio, che in gran parte devono tornare in Paesi asiatici, in difficoltà a gestire il loro rientro». Così la permanenza dell' ammiraglia della Costa crociere prevedibilmente non sarà breve come si pensava in un primo momento: anche per questo in una zona interdetta al passaggio, accanto alla nave, si sta lavorando (le operazioni si dovrebbero concludere stamattina) per realizzare un presidio ospedaliero di pronto intervento Covid 19 dedicato alla Diadema, operazione realizzata a tempi di record dal coordinamento regionale maxi emergenze e dalla Centrale cross (Centrale remota operazioni di soccorso sanitario) di Pistoia. Una specie di piccolo pronto soccorso in materiale plastico, per gestire ogni eventuale emergenza, a pochissimi metri dalla nave: si tratta di una tensostruttura di 250 metri quadrati per la gestione di eventuali criticità dell' equipaggio che garantisce l' isolamento dei pazienti, la rianimazione avanzata, il trattamento e la stabilizzazione dei pazienti in vista di un eventuale trasferimento. Il punto medico avanzato è connesso con la rete ospedaliera grazie a un' ambulanza in biocontenimento. All' interno saranno allestiti 6-7 posti letto con personale medico e sanitario. «Il nostro impegno, fin dal primo momento, è stato quello duplice di dare soccorso ai 1250 membri dell' equipaggio e di garantire la sicurezza della popolazione piombinese - spiega il sindaco Francesco Ferrari - La macchina organizzativa ha lavorato egregiamente ma adesso le operazioni sono complicate dai tempi necessari a organizzare i rimpatri, con tutte le difficoltà dei collegamenti internazionali che l' emergenza sta causando su scala planetaria. Come sindaco ho fatto quindi presente ad Asl e Protezione civile la mia preoccupazione riguardo alle tempistiche, alle eventuali urgenze sanitarie che potrebbero sorgere a bordo e che potrebbero gravare sull' ospedale Villamarina. La soluzione trovata dal Cross - conclude il sindaco - garantisce la risposta alle emergenze per la Costa e la totale sicurezza di non coinvolgimento per la città». «Considerata la complessità dell' organizzazione e i risultati della strettissima collaborazione tra tutte le amministrazioni coinvolte - afferma il presidente dell' **Autorità portuale** Stefano Corsini - sono certo che questa esperienza contribuirà significativamente all' ottimizzazione della metodologia di gestione di casi simili in altri porti». --



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

operazioni in banchina

Iniziato il ritiro dei rifiuti a bordo curato dalla società Permare

piombino Ha preso il via alle 8 di ieri il ritiro e smaltimento dei rifiuti dalla Costa Diadema a cura di Permare, concessionaria del servizio in ambito portuale. Il tutto seguendo le linee guida Ispra rilasciate specificatamente per i rifiuti generati in emergenza covid-19. «Il ritiro dei rifiuti indifferenziati potenzialmente prodotti dove soggiornano soggetti positivi al tampone in isolamento o in quarantena obbligatoria viene fatto con un autocarro adibito al trasporto rifiuti con cassone chiuso che impedisce fuoriuscite, spolveramenti o percolazioni - spiega Alberto Anselmi, direttore Permare -, per poi trasportarli all' impianto autorizzato della Labromare di Livorno, che provvederà alla sterilizzazione». Ogni giorno viene ritirato un carico di circa 25 metri cubi, fino a esaurimento del quantitativo. I rifiuti oleosi, assolve le pratiche doganali, invece, saranno ritirati da un autocarro cisterna e avviati al normale iter di smaltimento. Nelle operazioni di lavoro ai fini della sicurezza viene seguita la procedura operativa di lavoro covid-19 messa a punto da Permare, oltre alla quale sono stati presi ulteriori accorgimenti. In particolare, gli operatori utilizzano apposite tute, guanti, mascherine e occhiali, che dopo l' uso vengono gestiti come rifiuti contaminati e avviati a smaltimento. Inoltre, gli operatori al carico manterranno le distanze minime di sicurezza necessarie dal personale di bordo. A questo proposito è stato effettuato un sopralluogo e i rifiuti vengono caricati dal personale di bordo a mezzo di un portellone direttamente sul mezzo. A fine carico l' autocarro viene disinfettato con appositi detergenti mediante un atomizzatore. «Si tratta di una procedura - conclude Anselmi - condivisa con l' ufficio di Sanità marittima, Capitaneria di porto e Autorità portuale, sottoposta all' attenzione del ministero delle Infrastrutture». --



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«Rifiuti contaminati, nessun rischio»

Il responsabile della Permare, Alberto Anselmi, spiega come è avvenuta la pulizia della nave da crociera

PIOMBINO Operazione molto delicata ieri mattina sulla banchina Pecoraro dove è ormeggiata la nave Costa Diadema. Gli addetti di Permare hanno caricato i rifiuti della nave che sono considerati contaminati dal virus e quindi devono essere movimentati con tutte le precauzioni. Tutti gli operatori erano protetti da tute integrali, occhiali, mascherine e guanti. «Inoltre - spiega il responsabile Permare Alberto Anselmi - tutti gli addetti al carico hanno mantenuto le distanze di sicurezza dal personale di bordo (i rifiuti vengono caricati dal personale di bordo direttamente sul mezzo). A fine carico il mezzo viene disinfettato spruzzando appositi detergenti mediante atomizzatore». Il trasporto avviene con un autocarro adibito al trasporto rifiuti con cassone chiuso fino all' impianto autorizzato della società Labomare di Livorno che provvederà alla sterilizzazione. Nel caso in cui dovessero essere conferiti rifiuti sanitari verranno gestiti fornendo appositi sacchi da inserire in recipienti omologati con chiusura ermetica per poi essere inviati con direttamente a incenerimento. «Tutta la procedura - chiarisce Alberto Anselmi - è stata condivisa con l' Ufficio di Sanità Marittima, Capitaneria e **Autorità Portuale** e sottoposta all' attenzione del Ministero. L' attività è svolta senza alcun rischio per i lavoratori e per la nostra comunità». m.p.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«Tensostruttura per l' isolamento, ma i rimpatri hanno tempi lunghi»

Pressing del sindaco Ferrari su Asl e Protezione Civile per gli ospiti della Diadema

PIOMBINO Un presidio di pronto intervento per la Costa Diadema sulla banchina del porto. Una tensostruttura di 250 metri quadrati realizzata dal coordinamento regionale maxi emergenze e entrato in funzione e garantisce l'isolamento dei pazienti, la rianimazione avanzata, il trattamento e la stabilizzazione in vista di un eventuale trasferimento. «Il nostro impegno è quello duplice di dare soccorso ai 1255 membri dell' equipaggio e di garantire la sicurezza della popolazione piombinese - spiega il sindaco Francesco Ferrari - la macchina organizzativa ha lavorato egregiamente ma adesso le operazioni sono complicate dai tempi lunghi per organizzare i rimpatri, con tutte le difficoltà dei collegamenti internazionali. Come sindaco ho fatto, quindi, presente ad Asl e Protezione civile la mia preoccupazione riguardo alle tempistiche, alle eventuali urgenze sanitarie che potrebbero sorgere a bordo e che potrebbero gravare sull' ospedale di Villamarina. La soluzione trovata dal Cros garantisce la risposta alle emergenze per la Costa e la totale sicurezza per la città. »



Costa Diadema, posto medico nel porto

Per triage e stabilizzazione se si aggravano marittimi a bordo

(ANSA) - **PIOMBINO** (LIVORNO), 2 APR - Un posto medico avanzato sarà attivato al **porto di Piombino** (Livorno) dove ha attraccato la nave da crociera Costa Diadema, per assistere i componenti dell' equipaggio positivi al Covid-19 a bordo della nave con sintomi non gravi, in caso di improvviso peggioramento delle loro condizioni. "Ci sarà un posto medico per il triage e la stabilizzazione - spiega Piero Paolini, direttore della Cross di Pistoia -, poi se c' è bisogno il paziente verrà ricoverato attraverso in uno degli ospedali della Toscana". La struttura in 250 metri quadri garantisce isolamento dei pazienti, rianimazione avanzata, trattamento prima di un trasferimento. Il punto medico avanzato è connesso con gli ospedali grazie ad una ambulanza in biocontenimento. "Avevamo chiesto garanzie - ha detto il sindaco Francesco Ferrari - per la città e per il nostro ospedale, che non è un ospedale Covid-19, nel caso in cui le oltre 1.000 persone che sono ancora a bordo avessero avuto bisogno di cure. Le nostre richieste sono state recepite".



Un presidio medico per l'equipaggio di Costa Diadema

Corsini; la AdSp si è subito attivata per accogliere la tensostruttura

Redazione

PIOMBINO Un presidio medico per l'equipaggio di Costa Diadema verrà realizzato a tempo record sulla banchina del porto di Piombino per assistere i componenti della nave da crociera risultati positivi al test e che attualmente si trovano a bordo della nave in condizioni non gravi. L'Autorità di Sistema si è immediatamente attivata per accogliere il presidio ospedaliero che è in corso di installazione sottobordo alla nave, ha detto il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini. Collocato all'interno della zona interclusa nelle vicinanze del varco vigilato h24 dalle forze dell'ordine e dagli operatori della Port Security, l'ospedale di campo sarà soggetto alle stesse regole di accesso adottate fino ad oggi, al fine di assicurare l'assenza di interferenze fisiche con coloro che si trovano al di fuori dell'area interessata, ha aggiunto. Considerata la complessità dell'organizzazione e i risultati della strettissima collaborazione tra tutte le amministrazioni coinvolte, sono certo che questa esperienza contribuirà significativamente all'ottimizzazione della metodologia gestione di casi simili in altri porti.



Portnews

Piombino, Isola d' Elba

Una Diadema nel porto di Piombino

Marco Casale

attraccata a Piombino. Da allora ne è passata di acqua sotto i ponti: «la macchina organizzativa si è messa in funzione pochi minuti dopo che il Mit ci ha comunicato l'intenzione di dirottare la nave da Civitavecchia al nostro Porto» ha detto a Port News Claudio Capuano, dirigente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale preposto all'Ufficio Territoriale Portuale di Piombino. «Posso dirlo senza il timore di risultare scontato: le istituzioni si sono mosse in perfetta sinergia, lavorando in squadra e definendo congiuntamente le attività giornaliere da svolgere per affrontare le criticità». Tre video conferenze al giorno una locale e due regionali promosse e coordinate dalla Protezione Civile con la partecipazione di tutte le autorità competenti, istituzionali e sanitarie, e dei comandi dei porti italiani interessati dalla presenza nei rispettivi scali di navi da crociera della Costa, e dunque con problemi analoghi a quelli di Piombino. Le attività dedicate all'emergenza sono ben coordinate e sincronizzate tra i soggetti a vario titolo coinvolti e hanno come obiettivo comune quello di favorire lo sbarco in tutta sicurezza, e nel più breve tempo possibile, di tutti i marittimi (1255 complessivi), lasciando

a bordo circa 200 persone per assicurare i servizi minimi ed essenziali al funzionamento della nave. «Fin dall'inizio ci siamo attivati per svolgere le operazioni in tutta sicurezza ha spiegato Capuano -, sotto il coordinamento della Polizia di Stato, e in collaborazione con la Capitaneria e la Guardia di Finanza, abbiamo attivato, avvalendoci del personale della Port Security (la società dell'AdSp MTS incaricata dei servizi di vigilanza e di security del porto, ndr) due cordoni di protezione, uno alla radice della banchina Pecoraro, dove la nave ha attraccato, e un altro a ridosso dell'ormeggio, con presidi attivi h24 delle aree di controllo». Tutte le attività di sanità marittima sono invece svolte direttamente e sotto il controllo dell'USMAF (Ufficio di Sanità Marittima): «La Sanità marittima sta facendo decine e decine di quick test ogni giorno su tutto l'equipaggio, così da adottare in maniera mirata e razionale le iniziative più opportune a seconda dei casi (positivi o negativi ai test, asintomatici o meno etc.). Contiamo di avere un quadro completo sullo stato di salute dei passeggeri entro i prossimi 5, 6 giorni. Sulla base dei risultati saranno quindi disposti i trasferimenti dei marittimi: o direttamente a casa, se italiani, o verso gli aeroporti di Fiumicino e Malpensa, per il rientro nei propri Paesi, se stranieri. Diversi pulmann sono in banchina pronti all'uso». Sulla Diadema ci sono marittimi di 19 nazionalità diverse: «Si tratta di una criticità aggiuntiva spiega Capuano anche perché il rientro nei Paesi di appartenenza è condizionato dalle relative politiche sugli ingressi ai propri confini. I Ministeri competenti e le altre istituzioni coinvolte stanno dunque lavorando proprio perché i marittimi che possono rientrare, tornino a casa attraverso voli charter organizzati all'uopo». Intanto, cinque passeggeri più gravi sono già stati trasferiti verso gli ospedali attrezzati a gestire i casi covid-19. Lo stesso trattamento verrà riservato agli altri casi positivi. Capuano ritiene che le operazioni di sbarco dalla nave si completeranno in circa 10 giorni: «Saranno giornate intense ammette - i problemi ci sono e non sempre sono di immediata soluzione, ma la macchina organizzativa sta funzionando perfettamente: l'accoglienza della città è stata immediata e tutte le istituzioni, dalle forze di polizia alla protezione civile, dall'AdSp alla Capitaneria di Porto, dal Comune di Piombino ai servizi tecnico-nautici, stanno affrontando questa emergenza con senso di responsabilità e attaccamento al nostro Paese. Con queste premesse possiamo

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo  



2 Aprile 2020 — Intervista
Una Diadema nel porto di Piombino
 di Marco Casale

La Costa Diadema con il suo carico di infermiere e operatore. Sono passati ormai tre giorni da quando la nave da crociera è attraccata a Piombino. Da allora ne è passata di acqua sotto i ponti: «la macchina organizzativa si è messa in funzione pochi minuti dopo che il Mit ci ha comunicato l'intenzione di dirottare la nave da Civitavecchia al nostro Porto» ha detto a Port News Claudio Capuano.

Invece svolta direttamente e sotto il controllo dell'USMAF (Ufficio di Sanità Marittima): «La Sanità marittima sta facendo decine e decine di quick test ogni giorno su tutto l'equipaggio, così da adottare in maniera mirata e razionale le iniziative più opportune a seconda dei casi (positivi o negativi ai test, asintomatici o meno etc.). Contiamo di avere un quadro completo sullo stato di salute dei passeggeri entro i prossimi 5, 6 giorni. Sulla base dei risultati saranno quindi disposti i trasferimenti dei marittimi: o direttamente a casa, se italiani, o verso gli aeroporti di Fiumicino e Malpensa, per il rientro nei propri Paesi, se stranieri. Diversi pulmann sono in banchina pronti all'uso».

guardare al domani con fiducia e cauto ottimismo».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Stop al pagamento dei canoni alle imprese»

A fianco delle imprese e dei lavoratori in questo drammatico momento delle nostre comunità. L' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale si è subito attivata per rendere pienamente operativa, nei porti di propria competenza, la sospensione del pagamento dei canoni prevista dal decreto Cura Italia del 17 marzo 2020. Il provvedimento riguarda le imprese portuali e i concessionari regolati dagli articoli 16, 17 e 18 della legge 84 del 28 gennaio 1994 ossia quelli che coinvolgono le aziende che si occupano del traffico passeggeri e della movimentazione delle merci. «Un provvedimento - spiega l' Authority - per rispondere alle necessità delle imprese che stanno affrontando una difficile crisi economica dovuta alle conseguenze del coronavirus e del relativo calo verticale dei traffici». L' ordinanza del presidente Adsp Rodolfo Giampieri «applicando il decreto Cura Italia del 17 marzo, stabilisce che i canoni di concessione demaniale delle imprese portuali e dei concessionari regolati dagli articoli 16, 17, 18 saranno sospesi dal 17 marzo al 31 luglio automaticamente, senza necessità di presentare domanda». «Le **Autorità di sistema portuale** - afferma Giampieri - vivono delle risorse che incamerano dai traffici portuali, quindi soffriamo a fianco delle imprese. Nonostante questo, siamo consapevoli di dover fare la nostra parte per affrontare questa crisi e ascoltare i segnali che ci arrivano dal **sistema produttivo**».



Sospesi canoni demaniali per gli operatori portuali, Giampieri: «Diamo una mano alle imprese in crisi»

Un provvedimento per rispondere alle necessità delle imprese che stanno affrontando una difficile crisi economica dovuta alle conseguenze del coronavirus e del relativo calo verticale dei traffici

L' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale si è attivata per rendere pienamente operativa, nei porti di propria competenza, la sospensione del pagamento dei canoni prevista dal decreto Cura Italia del 17 marzo 2020. Il provvedimento riguarda le imprese portuali e i concessionari regolati dagli articoli 16, 17 e 18 della legge 84 del 28 gennaio 1994 ossia quelli che coinvolgono le aziende che si occupano del traffico passeggeri e della movimentazione delle merci. Un provvedimento per rispondere alle necessità delle imprese che stanno affrontando una difficile crisi economica dovuta alle conseguenze del coronavirus e del relativo calo verticale dei traffici. L' ordinanza del presidente Rodolfo Giampieri , applicando il decreto Cura Italia del 17 marzo, stabilisce che i canoni di concessione demaniale delle imprese portuali e dei concessionari regolati dagli articoli 16, 17, 18 saranno sospesi dal 17 marzo al 31 luglio automaticamente, senza necessità di presentare domanda. L' **Autorità** di **sistema portuale**, con questo atto, ha voluto recepire il forte invito del ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Paola De Micheli, a supportare le imprese e i lavoratori in questa fase delicata, che sta investendo anche l' economia del mare. Ha perciò cercato di semplificare e velocizzare il più possibile i tempi di regolarizzazione per le imprese definendo una misura per facilitare le modalità di accesso alla sospensione del pagamento, tempistiche e tipologie di pagamento secondo la massima flessibilità consentita dal decreto Cura Italia. Le imprese interessate non dovranno appunto presentare domanda. Dovranno invece inviare il format, allegato all' ordinanza, soltanto se intendono chiedere una rateizzazione del canone dovuto, che potrà essere versato in massimo tre rate che scadranno il 30 settembre , 30 novembre e 31 dicembre 2020. Le aziende che vorranno pagare il canone in un' unica soluzione dovranno farlo entro il 30 settembre 2020. 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. «Le **Autorità** di **sistema portuale** vivono delle risorse che incamerano dai traffici portuali, quindi soffriamo a fianco delle imprese. Nonostante questo, siamo consapevoli di dover fare la nostra parte per affrontare questa crisi e ascoltare i segnali che ci arrivano dal **sistema** produttivo - afferma il presidente Giampieri -, abbiamo quindi utilizzato gli strumenti che la legge ci dà per cercare di sollevare, almeno un po', il peso che le aziende portuali devono affrontare in questo periodo. In questo percorso verso la ripresa, camminiamo tutti insieme, fianco a fianco, imprese, più di 9 mila lavoratori , istituzioni. Ringrazio tutti loro per la tenacia, per l' impegno e per il desiderio, che cresce giorno dopo giorno, di farcela, di tornare alla normalità. Non è una sfida facile ma proprio per questo bisogna mettere insieme le forze migliori dei territori».

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 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:

The screenshot shows a news article from ANCONATODAY. The main headline is "Sospesi canoni demaniali per gli operatori portuali, Giampieri: «Diamo una mano alle imprese in crisi»". Below the headline, there is a sub-headline: "Un provvedimento per rispondere alle necessità delle imprese che stanno affrontando una difficile crisi economica dovuta alle conseguenze del coronavirus e del relativo calo verticale dei traffici". The article text is partially visible, starting with "L' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale si è attivata per rendere pienamente operativa, nei porti di propria competenza, la sospensione del pagamento dei canoni prevista dal decreto Cura Italia del 17 marzo 2020. Il provvedimento riguarda le imprese portuali e i concessionari regolati dagli articoli 16, 17 e 18 della legge 84 del 28 gennaio 1994 ossia quelli che coinvolgono le aziende che si occupano del traffico passeggeri e della movimentazione delle merci." There is also a small table of contents on the right side of the article.

ADSP Adriatico centrale: sospesi canoni demaniali per aziende movimentazione merci e traffico passeggeri

(FERPRESS) - Ancona, 2 APR - A fianco delle imprese e dei lavoratori in questo drammatico momento delle nostre comunità. L' **Autorità di sistema portuale** del **mare Adriatico centrale** si è subito attivata per rendere pienamente operativa, nei porti di propria competenza, la sospensione del pagamento dei canoni prevista dal decreto Cura Italia del 17 marzo 2020. Il provvedimento riguarda le imprese portuali e i concessionari regolati dagli articoli 16, 17 e 18 della legge 84 del 28 gennaio 1994 ossia quelli che coinvolgono le aziende che si occupano del traffico passeggeri e della movimentazione delle merci. Un provvedimento per rispondere alle necessità delle imprese che stanno affrontando una difficile crisi economica dovuta alle conseguenze del coronavirus e del relativo calo verticale dei traffici. L' ordinanza del presidente Adsp Rodolfo Giampieri, pubblicata oggi, applicando il decreto Cura Italia del 17 marzo, stabilisce che i canoni di concessione demaniale delle imprese portuali e dei concessionari regolati dagli articoli 16, 17, 18 saranno sospesi dal 17 marzo al 31 luglio automaticamente, senza necessità di presentare domanda. L' **Autorità di sistema portuale**, con questo atto, ha voluto recepire il forte invito del ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Paola De Micheli, a supportare le imprese e i lavoratori in questa fase delicata, che sta investendo anche l' economia del **mare**. Ha perciò cercato di semplificare e velocizzare il più possibile i tempi di regolarizzazione per le imprese definendo una misura per facilitare le modalità di accesso alla sospensione del pagamento, tempistiche e tipologie di pagamento secondo la massima flessibilità consentita dal decreto Cura Italia. Le imprese interessate non dovranno appunto presentare domanda. Dovranno invece inviare il format, allegato all' ordinanza, soltanto se intendono chiedere una rateizzazione del canone dovuto, che potrà essere versato in massimo tre rate che scadranno il 30 settembre, 30 novembre e 31 dicembre 2020. Le aziende che vorranno pagare il canone in un' unica soluzione dovranno farlo entro il 30 settembre 2020. "Le **Autorità di sistema portuale** vivono delle risorse che incamerano dai traffici portuali, quindi soffriamo a fianco delle imprese. Nonostante questo, siamo consapevoli di dover fare la nostra parte per affrontare questa crisi e ascoltare i segnali che ci arrivano dal **sistema** produttivo - afferma il presidente Giampieri -, abbiamo quindi utilizzato gli strumenti che la legge ci dà per cercare di sollevare, almeno un po', il peso che le aziende portuali devono affrontare in questo periodo. In questo percorso verso la ripresa, camminiamo tutti insieme, fianco a fianco, imprese, più di 9 mila lavoratori, istituzioni. Ringrazio tutti loro per la tenacia, per l' impegno e per il desiderio, che cresce giorno dopo giorno, di farcela, di tornare alla normalità. Non è una sfida facile ma proprio per questo bisogna mettere insieme le forze migliore dei territori".



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Coronavirus: Porto di Ancona, ordinanza ministero Salute e Infrastrutture per accesso persone su territorio italiano

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'.



Porti Adriatico centrale: sostegno alle imprese, sospesi canoni demaniali per aziende movimentazione merci e traffico passeggeri

A fianco delle imprese e dei lavoratori in questo drammatico momento delle nostre comunità. L' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico centrale** si è subito attivata per rendere pienamente operativa, nei porti di propria competenza, la sospensione del pagamento dei canoni prevista dal decreto Cura Italia del 17 marzo 2020. Il provvedimento riguarda le imprese portuali e i concessionari regolati dagli articoli 16, 17 e 18 della legge 84 del 28 gennaio 1994 ossia quelli che coinvolgono le aziende che si occupano del traffico passeggeri e della movimentazione delle merci. Un provvedimento per rispondere alle necessità delle imprese che stanno affrontando una difficile crisi economica dovuta alle conseguenze del coronavirus e del relativo calo verticale dei traffici. L' ordinanza del presidente Adsp Rodolfo Giampieri, pubblicata oggi, applicando il decreto Cura Italia del 17 marzo, stabilisce che i canoni di concessione demaniale delle imprese portuali e dei concessionari regolati dagli articoli 16, 17, 18 saranno sospesi dal 17 marzo al 31 luglio automaticamente, senza necessità di presentare domanda. L' **Autorità** di **sistema portuale**, con questo atto, ha voluto recepire il forte invito del ministro

alle Infrastrutture e ai Trasporti, Paola De Micheli, a supportare le imprese e i lavoratori in questa fase delicata, che sta investendo anche l' economia del **mare**. Ha perciò cercato di semplificare e velocizzare il più possibile i tempi di regolarizzazione per le imprese definendo una misura per facilitare le modalità di accesso alla sospensione del pagamento, tempistiche e tipologie di pagamento secondo la massima flessibilità consentita dal decreto Cura Italia. Le imprese interessate non dovranno appunto presentare domanda. Dovranno invece inviare il format, allegato all' ordinanza, soltanto se intendono chiedere una rateizzazione del canone dovuto, che potrà essere versato in massimo tre rate che scadranno il 30 settembre, 30 novembre e 31 dicembre 2020. Le aziende che vorranno pagare il canone in un' unica soluzione dovranno farlo entro il 30 settembre 2020. 'Le **Autorità** di **sistema portuale** vivono delle risorse che incamerano dai traffici portuali, quindi soffriamo a fianco delle imprese. Nonostante questo, siamo consapevoli di dover fare la nostra parte per affrontare questa crisi e ascoltare i segnali che ci arrivano dal **sistema** produttivo - afferma il presidente Giampieri -, abbiamo quindi utilizzato gli strumenti che la legge ci dà per cercare di sollevare, almeno un po', il peso che le aziende portuali devono affrontare in questo periodo. In questo percorso verso la ripresa, camminiamo tutti insieme, fianco a fianco, imprese, più di 9 mila lavoratori, istituzioni. Ringrazio tutti loro per la tenacia, per l' impegno e per il desiderio, che cresce giorno dopo giorno, di farcela, di tornare alla normalità. Non è una sfida facile ma proprio per questo bisogna mettere insieme le forze migliore dei territori'.



Il Resto del Carlino (ed. Ascoli-Fermo)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Aiuti alle famiglie: pronti i moduli per il bonus

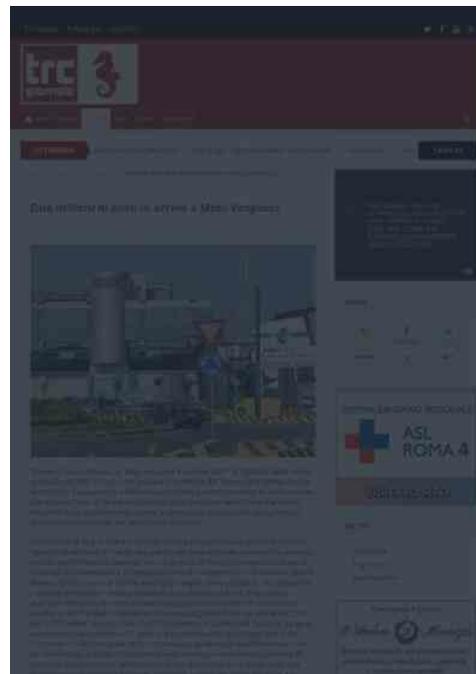
Attività commerciali, proroga delle imposte su occupazione del suolo pubblico e pubblicità. Autorità portuale: sospesi i canoni concessori

Modulo per il buono spesa, avviso pubblico per i pubblici esercizi, esenzioni, sospensioni e rinvii delle imposte locali: una riunione di giunta fitta, quella tenutasi ieri mattina in aula consiliare. Si comincia dalla pubblicazione del modulo standard per la richiesta del buono spesa. Per ricevere il buono, il cittadino deve farne richiesta rispondendo alle domande del modulo: in tutto sono cinque, e riguardano informazioni dettagliate sulla composizione e sulla situazione economica del nucleo familiare in questione. Inoltre, per beneficiare delle risorse statali il richiedente deve rientrare entro determinati criteri. In primis, nel mese di marzo 2020 il nucleo familiare deve aver percepito un reddito non superiore a 1.800 euro. In secondo luogo, il valore totale di tutti gli strumenti finanziari di cui dispone la famiglia non deve essere superiore a 10mila euro. Per depositare la domanda c'è tempo fino a mercoledì 8 aprile. Dopodiché il comune redigerà una graduatoria e provvederà ad inviare le carte prepagate ai beneficiari individuati. I buoni sono suddivisi in tre categorie: 200 euro per le famiglie composte da una o due persone, 300 euro per le famiglie composte da tre o quattro persone, e infine 400 euro per i nuclei di cinque o più membri. Nel contempo, il comune ha anche pubblicato l'avviso pubblico che permetterà agli esercizi pubblici di partecipare all'iniziativa. Va aggiunto che ogni famiglia avrà diritto ad un solo buono, e che potrà spenderlo soltanto nei negozi espressamente indicati dal comune. E si passa alle imposte. La delibera di giunta 48/2020, infatti, dispone la proroga al 31 maggio dei termini di pagamento relativi all'occupazione di suolo pubblico (Tosap) e pubblicità (Icp). Ma dentro ci sono anche canoni e oneri dei mercati rionali e stagionali: in questo caso i pagamenti vanno effettuati in un'unica soluzione entro un mese dalla sospensione oppure entro le scadenze delle rate successive. E tanto vale anche per l'affidamento degli impianti sportivi per la stagione 2019/2020, da pagare entro il 30 giugno 2020 o in un massimo di cinque rate mensili di pari importo, a decorrere dal mese di giugno. Inoltre, fino al 31 maggio vengono anche sospesi i piani di rateizzazione della riscossione coattiva e le cartelle di pagamento emesse dagli agenti di riscossione. Infine, la Tari. Il termine per la deliberazione delle tariffe circa la tassa sui rifiuti è prorogata al 30 giugno 2020. Al comune è concessa facoltà di approvare, per il 2020, le stesse tariffe del 2019 e rimandare l'adozione del Piano Economico Finanziario entro il 31 dicembre 2020. Al di là dell'attività comunale, buone notizie provengono dall'**Autorità** di Sistema **Portuale** del Mare Adriatico Centrale, che ha deciso di sospendere fino al 31 luglio il pagamento dei canoni concessori: per le imprese di traffico passeggeri e movimentazione delle merci. Giuseppe Di Marco.



Due milioni di euro in arrivo a Molo Vespucci

Darsena Grandi Masse, di Majo recupera il canone 2017. E' l'attacco della rivista specializzata Ship 2 Shore che anticipa la sentenza del Tribunale di Roma, che ha autorizzato il pagamento a Molo Vespucci della garanzia prestata da Generali alla Compagnia Porto di Civitavecchia del gruppo Gavio per una cifra vicina ai due milioni di euro, condannando anche la compagnia assicuratrice al pagamento delle spese processuali, per ulteriori 21 mila euro. Nell'articolo di Ship 2 Shore si ricorda che la partita decisiva si giocherà nel 2021, quando si deciderà in merito alla validità del lodo arbitrale, attualmente sospeso, avviato per risolvere la querelle, ma, nel braccio di ferro pluriennale fra Autorità Portuale di Civitavecchia e Compagnia Porto di Civitavecchia sulla Darsena Grandi Masse, l'ultimo punto in ordine di tempo lo segna l'ente pubblico. In particolare prosegue l'articolo l'ente presieduto da Francesco Maria di Majo aveva avanzato domanda riconvenzionale di pagamento del canone di concessione relativo al 2017 e degli interessi per ritardato pagamento del canone anno 2016 per 1,974 milioni di euro. Cifra che il Tribunale ha ora obbligato Generali a pagare, condannandola insieme a CPC pure al pagamento delle spese legali per oltre 21 mila euro. Resta in piedi l'altro contenzioso, quello sulla validità del lodo che ha riconosciuto in parte (9,5 milioni di euro contro una richiesta superiore a 30 milioni di euro) le ragioni della società del Gruppo Gavio e sul quale, però, si è ancora opposta l'Autorità Portuale. Authority, quindi, che, male che vada, ha comunque già recuperato due degli eventuali nove milioni e mezzo dovuti, ma che se dovesse vincere anche il secondo ricorso non riporterebbe alcun danno economico dalla mancata realizzazione della darsena energetica grandi masse.



Porto, ok il traffico merci ma la stagione crocieristica ora rischia l'azzeramento

Diletta Turco

Bene le merci, completamente fermo tutto il fronte passeggeri. È una fotografia decisamente in bianco e nero quella che riguarda il porto di Salerno. Le due anime dell' economia blu salernitana, mai come in questo momento, si sono fortemente distanziate. La componente commerciale del porto salernitano continua, infatti, a lavorare. Con ritmi serrati ma, ovviamente, con differenze nella organizzazione e nella logistica. «Il volume di merci movimentate a Salerno - spiega Francesco Messineo, segretario generale dell' autorità di Sistema del mar Tirreno Centrale è buono, e i traffici continuano. Questo perché il porto è principalmente legato all' export di prodotto che vengono dall' agroalimentare e che, quindi, anche in questo momento difficile, continua a lavorare e produrre. Non si importa molto dai Paesi dell' estremo Oriente aggiunge Messineo quindi il blocco risentito a Napoli, qui, in realtà, è marginale». I SETTORI Bene anche il traffico, sempre esclusivamente commerciale, delle Autostrade del Mare, con le grandi navi che caricano e scaricano i tir pieni di prodotti, che arrivano a Salerno e poi, su strada, proseguono il loro cammino. O che, viceversa, si imbarcano da Salerno per andare nelle rispettive destinazioni. Accanto al settore agroalimentare, però, c' è un' altra fetta di mercato commerciale che, nel porto di Salerno, vive un momento particolare. Quello delle cosiddette merci varie, e cioè tutti gli approvvigionamenti non alimentari che servono alle aziende del territorio per lavorare. «In questo specifico settore aggiunge Messineo sta accadendo una cosa particolare che, ovviamente, deriva dal blocco della produzione industriale indicato da uno degli ultimi decreti del presidente del Consiglio dei ministri. Queste navi container portano, infatti, le materie prime che servono alle aziende, ora ferme, per realizzare i prodotti. Dalle componenti meccaniche per le aziende automobilistiche fino al materiale ferroso o altro ancora per il manifatturiero extra alimentare e farmaceutico. E sta capitando che i container, ovviamente, arrivano, ma le aziende non possono praticamente venire a ritirare quanto arrivato. Per questo motivo, sebbene siamo in una fase totalmente gestibile, si stanno avendo problemi di stoccaggio di questa mole di merce, sia nel porto che nelle aree retroportuali che iniziano a riempirsi». I PASSEGGERI Ma se il fronte commerciale rappresenta il metaforico «bianco» della fotografia attuale del porto di Salerno, la componente turistica, invece, vive un profondo periodo nero. Iniziato da circa un mese, con il mancato avvio della stagione crocieristica calendarizzata proprio per la fine di marzo, e, soprattutto, senza una data di ripresa all' orizzonte. Almeno per ora. «Le navi sono ovviamente ferme puntualizza il segretario generale dell' autorità di Sistema e le compagnie non azzardano nemmeno a fare previsioni su una eventuale data di riavvio. Il problema è che deve ripartire tutta la macchina economica, prima, e poi il comparto turistico e, dentro a questo, il segmento crocieristico. E stando alle stime fatte dagli esperti del settore, proprio il blocco turistico sarà l' ultimo a cadere». Tempi lunghi, dunque, lunghissimi. Che potrebbero addirittura cancellare sul calendario del porto di Salerno l' intera stagione turistica 2020. Almeno per quanto riguarda le navi da crociera, sia nazionali che internazionali, che viaggiano su itinerari che abbracciano Paesi diversi, con turisti che vengono da tante nazioni di tutti i continenti. Una cosa in questo mese di marzo appena concluso è terminata: la prima fase di dragaggi dei fondali del porto salernitano. «Le draghe aspiratrici sono andate via qualche giorno fa conclude Messineo e abbiamo raggiunto la quota di sabbia da togliere. Restano da fare operazioni di pulizia dei



fondali e relativo trasporto di materiale in discariche, ma per questo intervento occorre attendere la fine dell'emergenza».



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Città di Salerno

Salerno

il caso » il progetto

Nuovo pontile per piazza della Libertà

Per l'Amministrazione dovrà eliminare le brutture esistenti lungo la passeggiata ovest che costeggia l'opera pubblica

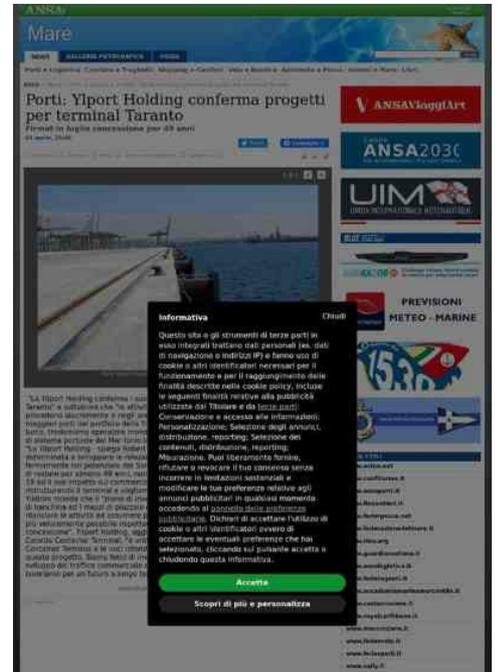
Il Comune di Salerno dà il via libera alla costruzione di un pontile galleggiante, nell'ambito dei lavori di completamento definitivo di Piazza della Libertà, del sottostante parcheggio interrato e delle relative opere di urbanizzazione. Un'opera, quest'ultima, che sarà realizzata attraverso i fondi già disponibili, al posto delle vecchie banchine sulla passeggiata ovest che dalla Stazione marittima conduce fino a Piazza della Libertà. Il nuovo progetto, infatti, prevede la "demolizione e salpamento dei banchinamenti instabili a profilo della passeggiata ovest e di costruzione di un pontile temporaneo per il collegamento alle strutture di ormeggio esistenti", e rientra nell'ambito dei lavori di restyling di tutta la zona. Lavori che dovranno essere portati a termine nel più breve tempo possibile, tant'è che la giunta non solo approva la delibera ma conferisce pure l'incarico a Luca Caselli - dirigente del Settore Ambiente e responsabile unico del procedimento dei lavori di completamento definitivo di Piazza della Libertà - di proporre l'integrazione del programma triennale dei lavori pubblici elenco annuale 2020. Lo stesso tecnico, inoltre, dovrà pure predisporre un progetto ad hoc per i lavori, oltre che assolvere, "senza alcun compenso aggiuntivo", l'incarico di responsabile unico del procedimento. Il Comune parte dal presupposto, che una volta che saranno terminati i lavori di piazza della Libertà e allorquando la piazza sarà fruibile, anche tutto il contesto dovrà essere all'altezza del salotto buono della città. E, in quest'ottica, non è possibile che tutt'intorno possano esistere delle brutture. Un ragionamento estetico più che funzionale che, in questo caso, interessa pure lo status di città turistica. Proprio in virtù di questa premessa, la giunta guarda al prossimo futuro e, precisamente, a quando i turisti arriveranno a Salerno attraverso le vie del mare, usufruendo finalmente della Stazione marittima, che dovrebbe entrare in funzione già da quest'anno, in virtù del dragaggio del porto. Ebbene i vacanzieri, una volta scesi a terra, per raggiungere il lungomare dovranno percorrere due tragitti, denominati passeggiata "ovest" e passeggiata "est". Proprio la passeggiata ovest, allo stato attuale, non si presenta in condizioni accettabili, in quanto il tratto di mare che la costeggia "presenta in svariati punti piattaforme costituite da strutture in cemento armato, che danno una immagine della zona poco decorosa ed integrata con il contesto, una volta ultimati i lavori di completamento di Piazza della Libertà". Un vero e proprio pugno nell'occhio, a detta di sindaco e assessori. Da qui la necessità - tenuto pure conto che l'**Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale ha previsto, nello strumento di pianificazione dell'**autorità** portuale, per lo specchio acqueo di Santa Teresa una destinazione di porto turistico con prevalente ormeggio di unità da diporto - d'intervenire con una restyling dei luoghi. Un intervento che innanzitutto deve eliminare, lungo il tratto marino della passeggiata ovest, le piattaforme in cemento, che dovranno essere sostituite con la "realizzazione di un pontile galleggiante necessario per garantire la fruibilità degli ormeggiatori dei cantieri navali Gatto s.n.c. e Hg Marina Yhacting s.r.l. prevista già negli atti di gara dei lavori di completamento definitivo di Piazza della Libertà". (g.d.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: Ylport Holding conferma progetti per terminal Taranto

Firmat in luglio concessione per 49 anni

"La Yilport Holding conferma i suoi progetti per il terminal contenitori del Porto di Taranto" e sottolinea che "le attività per il rilancio del San Cataldo Container Terminal procedono alacremente e negli anni a venire il Terminal sarà noto come uno dei maggiori porti del portfolio della Yilport Holding". Lo precisa una nota del gruppo turco, tredicesimo operatore mondiale, che il 30 luglio 2019 ha firmato con l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio la concessione per 49 anni del molo polisetoriale. "La Yilport Holding - spiega Robert Yuksel Yildirim, presidente del Cda e Ceo - è determinata a sviluppare le relazioni commerciali a Taranto ed in Italia. Crediamo fermamente nel potenziale del San Cataldo Container Terminal e dunque siamo felici di restare per almeno 49 anni, non andiamo via. L' attuale pandemia dovuta al Covid-19 ed il suo impatto sul commercio mondiale non cambia i nostri piani. Stiamo ristrutturando il terminal e vogliamo che diventi uno dei principali hub in Italia". Yildirim ricorda che il "piano di investimenti prevede oltre 20 milioni di euro per le gru di banchina ed i mezzi di piazzale e fino ad un ulteriore 50 milioni di euro per rilanciare le attività ed assumere personale locale. Il terminal sarà pronto ad operare il più velocemente possibile rispettando gli impegni presi con la firma della concessione". Yilport Holding, aggiunge Raffaella Del Prete, General Manager del San Cataldo Container Terminal, "è entusiasta dell' investimento fatto nel San Cataldo Container Terminal e le voci infondate che dicono il contrario hanno alcun impatto su questo progetto. Siamo felici di investire a Taranto e Yilport è impegnata nello sviluppo del traffico commerciale e logistico del nostro Terminal. Pensiamo e lavoriamo per un futuro a lungo termine".(ANSA).



A BRINDISI

C'è un positivo sulla nave Tap È al «Perrino»

BRINDISI. I dati comunicati dalla Regione dicono che ieri sono stati registrati 17 nuovi casi e due decessi nella nella Provincia di **Brindisi**, ma le brutte notizie sono altre e vengono dall'ospedale «Perrino» come dal fronte del **porto**. Dopo il reparto di Pneumologia, infatti, chiude anche quello di Chirurgia generale di questo ospedale perché ci sarebbero casi di positività tra i medici e quest'ulteriore batosta costringe la Asl a ridisegnare la funzionalità degli ospedali provinciali: l'ospedale Perrino di **Brindisi** sempre più ospedale Covid, il Camberlingo di Francavilla Fontana sempre più «non Covid» e quello di Ostuni da destinare alla fase post acuzie per ultimare la fase di guarigione dal virus per i pazienti meno gravi. In tale ottica vanno lette anche le ulteriori manovre nei reparti: si crea una breast unit tra Perrino e Camberlingo per la Chirurgia senologica, mentre da lunedì ad Ostuni chiudono Chirurgia generale e Ortopedia che vengono spostati a Francavilla e di pari passo nell'ospedale della Città bianca verranno resi disponibili posti letto e professionisti per la gestione di casi sospetti e positivi al Covid 19. Ovvio che nel mirino della politica sono finiti i vertici della Regione e quelli della Asl. «Non bastano le conferenze tra sindaci: serve quella di Emiliano con le spiegazioni sulle scelte del Piano regionale Covid per **Brindisi**», ha detto l'on. D'Attis (FI). «Nella totale improvvisazione, riscontriamo che chiusure e spostamenti di personale sono funzionali solo a trovare personale per fortificare presidi nei quali gli operatori vengono meno perché non adeguatamente protetti», ha rilevato il gruppo regionale di Fratelli d'Italia. Sempre ieri, intanto, si registra almeno un caso di «positività» sulla nave «Protea» impegnata nelle operazioni del gasdotto Tap con un membro dell'equipaggio ricoverato al Perrino, mentre due navi da crociera della Costa arriveranno nel **porto** di **Brindisi** nei prossimi giorni. Così è stato stabilito dal comitato per l'ordine e la sicurezza pubblica tenutosi in città. Si tratta di navi a bordo delle quali non ci sono passeggeri ma solo membri dell'equipaggio e che, considerate le restrizioni in vigore per l'emergenza, devono necessariamente rientrare. Una arriva da Civitavecchia, l'altra da Singapore: attraccheranno nel **porto** esterno, a Punta Riso.



ALLARME A MELENDUGNO

Contagi sulla nave di Tap due ricoveri in ospedale

Il sindaco Potì: «Rischio altissimo, intervenga il prefetto»

MELENDUGNO. Due casi di contagio da Covid-19 sulla nave di Tap. La "Protea" è in quarantena alla fonda del porto di Brindisi, con 54 membri dell'equipaggio. Il sindaco di Melendugno, Marco Potì, chiede la chiusura dei cantieri. Dalla società si chiarisce: «I membri dell'equipaggio non sono venuti a contatto con lavoratori impegnati nelle attività a terra». Come conferma la stessa multinazionale, sono due i casi di contagio da Covid-19 a bordo della "Protea" impegnata nelle attività a largo di San Foca. Il primo caso è quello di un biologo che a causa di un malore, il 19 marzo scorso, era stato sottoposto ad un pretriage senza tampone sulla banchina del molo di Punta Riso. Non rendendosi necessario il ricovero, l'uomo era stato trasportato a Roma presso la sua abitazione, con un'ambulanza messa a disposizione da Tap. Le sue condizioni sono peggiorate tanto da richiedere il ricovero, sabato scorso. L'uomo, sottoposto a tampone, è risultato positivo. «Il comandante della nave e il medico di bordo sono stati immediatamente avvertiti e si sono tenuti in contatto con le autorità sanitarie locali - spiega Tap in una nota - che hanno disposto la somministrazione del tampone a cinque persone che presentavano sintomi e che erano state già confinate nei propri alloggi. Uno di essi è risultato positivo ed è stato trasportato all'ospedale "Perrino" di Brindisi». Per altri due, si attende l'esito. «Tap nell'esprimere vicinanza alle persone colpite e a tutta l'equipe -fa sapere - continua ad offrire massimo supporto alle autorità competenti». La nave aveva accolto a bordo il biologo, risultato positivo, il 10 marzo scorso. Dopo quella data nessun membro dell'equipaggio si è spostato dalla nave. Nei giorni scorsi, i primi cittadini di sette comuni (Melendugno, Lizzanello, Calimera, Martano, Vernole, Corigliano d'Otranto e Castrì di Lecce) avevano chiesto al prefetto di Lecce la sospensione dei lavori. «È urgente e non più rinviabile - dice Marco Potì - Si tratta di un'unica ditta, che è Tap, e di un unico cantiere. Stessa cosa vale per il cantiere Snam, da Lecce a Brindisi. Non sappiamo - prosegue - se si continua a lavorare sulla base di codici Ateco dichiarati o sulla base di un'autorizzazione del Prefetto. Vogliamo chiarezza. Supplichiamo il Prefetto di sospendere le attività - conclude - Ci sono lavoratori che vengono da fuori regione, occupano strutture ricettive locali, fanno la spesa nei nostri supermercati. I nostri cittadini hanno rinunciato a lavorare. C'è gente che sta soffrendo la fame. Anche Tap deve sospendere i lavori».



LA POLEMICA D' ATTIS, MOLA (FORZA ITALIA), OGGIANO («FDI») E LA LEGA CRITICANO EMILIANO E ROMANO

«Perrino a rischio chiusura e la colpa è della Regione»

«Il ricovero di un primario ospedaliero e la chiusura dell' intera divisione di Pneumologia sono due fattori che, in aggiunta ai segnali di allarme dei giorni scorsi, fanno presagire anche scenari drammatici come quello della chiusura del Perrino». Così l' onorevole Mauro D' Attis interviene duramente, insieme con il resto del partito a livello provinciale, sulla grave emergenza determinatasi all' ospedale di Brindisi per i contagi da Covid-19 del personale definito «letteralmente allo sbando». D' Attis attacca il nuovo piano ospedaliero presentato dal presidente Michele Emiliano che «ancora una volta sottovaluta le esigenze del territorio brindisino ed individua come nuovi ospedali Covid quelli di San Giovanni Rotondo e di Galatina. La Regione, insomma, ha avuto due mesi per organizzare una risposta efficace alla pandemia, ma ha dimenticato Brindisi. Una responsabilità gravissima che oggi mette a rischio la vita di tanta gente». A rincarare la dose è Laura De Mola, coordinatrice provinciale di Forza Italia: «Sono settimane che chiedo a Romano ed Emiliano di intervenire per mettere in sicurezza il Perrino - tuona - e solo oggi, quando l' emergenza è oramai totalmente fuori controllo, vedasi la sospensione del reparto di Pneumologia, leggo le dichiarazioni del Presidente della Commissione Sanità che ammette il totale fallimento della gestione dell' emergenza». La rappresentante azzurra elenca anche una serie di criticità: «Ci sono tamponi effettuati già due settimane fa e di cui, nonostante l' attivazione del laboratorio presso l' ospedale Di Summa, ad oggi non se ne conosce ancora l' esito. Poche ore fa è stato sospeso il reparto di Pneumologia ed è stato messo in isolamento domiciliare tutto il personale dell' unità. A Carovigno, intanto, si è sviluppato un vero e proprio focolaio di contagi: una situazione drammatica. Dov' era il consigliere Pino Romano quando veniva interpellato dalla sottoscritta? Come ha fatto a tacere su una simile situazione, so stenendo che la sottoscritta ed il consigliere provinciale Antonio Miglietta facessero solo sciacallaggio politico? Un minuto dopo la fine di questa emergenza - insiste De Mola - qualcuno dovrà risponderne davanti agli organi competenti. Rispondere di come si sia messa e si continui a mettere a rischio la salute dei pazienti e di tutto il personale sanitario. Ora però Romano ed Emiliano agiscano. Non scarichino le colpe, come stanno già facendo, esclusivamente sulla direzione dell' Asl di Brindisi perché sono i primi responsabili di questa sciagurata situazione e lo sanno benissimo». Laura De Mola ha già presentato un esposto al Prefetto. Al coro di critiche si aggiunge anche il consigliere comunale di FdI Massimiliano Oggiano che chiede all' Asl «come mai a Lecce e a Taranto i pazienti Covid siano stati ricoverati presso strutture differenti rispetto al Fazzi e al SS. Annunziata, mentre a Brindisi i pazienti Covid sono stati ricoverati presso l' ospedale Perrino invece che in una struttura inutilizzata della provincia o presso la Salus». Il vicepresidente del Consiglio comunale ha poi denunciato il fatto che i reagenti per processare i tamponi sono già finiti, rendendo in tal modo il territorio brindisino l' unico a essere assoggettato a laboratori di altre province, con annessi aggravati di tempo nell' analisi dei risultati e nell' adozione di provvedimenti». La Lega, infine, oltre a «bacchettare» col suo capogruppo al Consiglio comunale il Governatore Emiliano ed il consigliere regionale Romano chiede al Sindaco di Brindisi, massima autorità sulla salute pubblica e al Comandante della Capitaneria di Porto di «mettere in atto tutte le azioni in relazione



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

alle loro responsabilità ponendo divieto di attracco e di sbarco dei passeggeri e del personale delle navi annunciate in arrivo nel nostro **porto**. Brindisi non ha strutture e capacità di accogliere e verificare il livello di contagio sulle navi dirottate nel nostro **porto**, **porto** sinora dimenticato da tutti e ora ritenuto indispensabile per questa emergenza».

Due navi da crociera in porto A bordo soltanto l' equipaggio

L' approdo nei prossimi giorni per consentire alle imbarcazioni di fare rientro in Italia Per un paio di mesi resteranno ormeggiate nei pressi della banchina di Punta Riso

ROBERTA GRASSI

Roberta GRASSI Due navi da crociera della compagnia Costa arriveranno nel porto di Brindisi nei prossimi giorni e ci resteranno per un periodo di circa due mesi. E' quanto è stato stabilito nel corso di un comitato per l' ordine e la sicurezza pubblica che si è tenuto giovedì scorso. Si tratta di navi a bordo delle quali non ci sono passeggeri ma solo membri dell' equipaggio e che, considerate le restrizioni in vigore per l' emergenza Coronavirus, devono necessariamente rientrare in Italia. Una, la Costa Fortuna, arriva da Singapore ed è in navigazione da un mese. L' altra, la Victoria proviene da Civitavecchia dove è già sbarcato tutto il personale alberghiero e gli addetti ai servizi. I due hotel di lusso galleggianti saranno ormeggiate nel porto esterno, nei pressi della banchina di Punta Riso. A quanto specificato dalla capitaneria di porto, le navi resteranno a Brindisi per una sessantina di giorni. Non tutte le persone che si trovano a bordo saranno fatte sbarcare e saranno comunque sottoposte a tutti gli accertamenti del caso. In tutto sarebbero una settantina le navi da crociera pronte a rientrare in Italia, distribuite nei vari porti italiani. La Fortuna e la Victoria sono imbarcazioni enormi che possono ospitare fino a 5mila persone. Sono dotate di ogni confort, ma non solo. Dovendo affrontare tratte intercontinentali e quindi solcare per giorni mari e oceani, sono dotate di tutto quel che è necessario per fornire assistenza ed eventualmente cure ai passeggeri e ai marittimi, oltre che al personale che presta servizio nei bar, nei ristoranti, al casinò e nelle strutture sportive. C' è un piccolo presidio sanitario, dotato di medici e infermieri. Si tratta insomma di piccole città autonome alle quali altro non serve che i beni primari di sostentamento. Ci sono gli esperti in grado di manovrare, nel caso in cui si debbano spostare (è il caso di ricordare che tutti i servizi del porto sono al momento attivi, considerato che il traffico marittimo delle merci non ha subito limitazioni). E' ormai noto che per le restrizioni dovute alla necessità di limitare il contagio del Covid-19, sono chiuse attività commerciali e ricettive. Anche le crociere sono state sospese. C' erano, tuttavia, in giro per il mondo navi della flotta italiana che non avrebbero potuto continuare a navigare a lungo senza una destinazione. E' stato così stabilito che saranno tutti i porti italiani attrezzati a ospitarle. Al momento non si segnalano all' interno contagi o situazioni sintomatiche. Una volta che la Fortuna e la Victoria saranno a Brindisi saranno effettuati ulteriori controlli sanitari. Gli arrivi sono previsti tra il 5 e l' 8 aprile prossimi. La Costa Fortuna ha scaricato tutti i passeggeri al Pireo. A bordo ci sono 900 persone. Ne resteranno a bordo 600, in 300 dovrebbero raggiungere altre destinazioni. La Victoria invece ha a bordo solo il personale di macchina. E' sostanzialmente vuota, fatta eccezione per un esiguo numero di componenti dello staff. Non ci sono pericoli di sorta, in merito alla pandemia provocata dal coronavirus. Ad ogni modo potrebbe essere prescritto ai componenti degli equipaggi e al resto delle persone a bordo un periodo di quarantena cautelativo. A quanto si apprende nelle prossime ore altre navi potrebbero essere destinate al porto di Bari, che è pure incluso nell' elenco degli scali che dovranno ospitare i resort del mare su cui si stanno effettuando unicamente le attività necessarie. Azzerati pranzi, banchetti, feste e momenti di convivialità, nel



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

rispetto delle norme che sono state previste per limitare il diffondersi del virus. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Secondo infetto nell' equipaggio della nave Tap

Due casi di contagio da Covid sulla nave che lavora per Tap, equipaggio in quarantena. Si trova alla fonda, fuori dal porto di Brindisi la nave Proteo che svolge alcuni lavori per la realizzazione del gasdotto Tap a Melendugno, in particolare si occupa delle operazioni di monitoraggio ambientale e reimpianto delle biocostruzioni all' exit point a mare del microtunnel. Due membri dell' equipaggio sono risultati positivi al coronavirus. Il primo caso è stato scoperto lo scorso 28 marzo, si tratta di un biologo sottoposto a tampone al momento del suo ricovero in un ospedale della sua città, Roma, dove era rientrato lo scorso 19 marzo. A quel punto tutto l' equipaggio è stato sottoposto a tampone, cinque membri, in particolare presentavano i sintomi ma alla fine solo uno è risultato positivo. Ora l' intera nave è in quarantena. Nel frattempo l' uomo è stato sbarcato ieri mattina a cura delle autorità sanitarie locali, ora è ricoverato presso l' ospedale Perrino di Brindisi. La nave è attualmente alla fonda in rada presso Brindisi, in attesa di disposizioni. TAP, nell' esprimere sincera vicinanza alle due persone colpite e a tutta l' equipe, si dice impegnata ad offrire massimo supporto alle autorità competenti, con cui è in costante comunicazione. L.Pez.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Brindisi, nave in quarantena: un marittimo ricoverato al Perrino

Almeno un caso di positività al Covid-19 a bordo di nave Protea, proveniente dal cantiere Tap di San Foca e bloccata alla fonda del porto. Si attende esito di altri tamponi

GIA. GRE

BRINDISI - Su cinque tamponi finora effettuati, uno è risultato positivo al Covid-19 e due negativi. Degli altri due si attende l' esito. L' Usmaf (Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera) sta monitorando la situazione a bordo della nave Protea, unità impiegata nei lavori di realizzazione del gasdotto Tap, al largo di San Foca, che da sabato scorso (28 marzo), è alla fonda del **porto di Brindisi** con 60 membri dell' equipaggio, di varia nazionalità, a bordo. Il marittimo contagiato stamattina è sbarcato in banchina a bordo di una motobarca della Protea, con l' assistenza di una motovedetta della Guardia costiera della Capitaneria di **porto di Brindisi**, al comando del capitano di vascello Giovanni Canu. L' uomo, affidato a personale del 118, è stato ricoverato presso l' ospedale Perrino. La nave, battente bandiera cipriota, utilizzata in attività di analisi dei fondali, era già approdata lo scorso 18 marzo a Punta Riso, con un sospetto caso Covid a bordo. Il marittimo, soccorso dal personale dal personale del 118, in un primo momento venne dichiarato no Covid. Successivamente, però, dopo il trasferimento presso un ospedale di Roma, è stato sottoposto a un tampone, risultato negativo. Nel frattempo la nave si è spostata verso il cantiere Tap, per prendere parte alle attività di realizzazione del gasdotto. Sabato scorso, dopo che alcuni membri dell' equipaggio hanno accusato sintomi sospetti, la Protea è tornata verso il **porto di Brindisi**, ma la Capitaneria le ha negato l' autorizzazione all' ormeggio. Da allora la nave si trova alla fonda. Nel pomeriggio odierno il comandante ha ottenuto l' autorizzazione a spostarsi verso la rada esterna per fare rifornimento di acqua. 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 . . . Forse potrebbe interessarti . . .



Crociere, Msc cancella le prime ma c'è uno spiraglio per l'estate

Ufficializzato lo stop agli attracchi per le tappe in porto del 20 e 27 aprile L' Authority nelle scorse ore ha informato il Comune e tutti gli operatori del settore

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Francesco RIBEZZO PICCININ Comincia male la stagione crocieristica 2020 di Brindisi. La Msc, infatti, ha cancellato gli scali della Musica previsti per il 20 e per il 27 di aprile. Naturalmente a causa dell' emergenza coronavirus. A comunicarlo al Comune ed a tutti gli altri enti interessati, compresi Regione, PugliaPromozione, Capitaneria di porto, Camera di commercio, Confesercenti, Confcommercio e Cna, è stata nelle scorse ore l' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. Che, tuttavia, pare nutrire ancora qualche speranza rispetto al resto della stagione crocieristica, a partire dagli scali previsti per maggio. L' Authority, infatti, comunica agli enti interessati, tramite il direttore del dipartimento Esercizio porti di Brindisi e Monopoli Aldo Tanzarella, che a causa dell' emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del coronavirus Covid 19, gli approdi della motonave Msc Musica programmati per le giornate del 20 e del 27 aprile 2020 sono stati annullati. Il programma aggiornato è comunque consultabile sul sito di questa **Autorità di sistema**. Per il momento, dunque, il danno sembra ridotto al minimo. Almeno se l' emergenza dovesse cessare davvero entro la metà di aprile. La speranza, infatti, è che in questo modo la stagione crocieristica possa cominciare a maggio, perdendo quindi soltanto sue scali sui 57 inizialmente previsti e restando comunque la migliore di sempre. In questo modo, il primo approdo sarebbe ancora una volta quello della Msc Musica, che passerebbe da 27 a 25 presenze in città. L' avvio, infatti, sarebbe il 4 maggio, invece che il 20 aprile. Confermata, almeno per il momento, la prima novità di quest' anno, ovvero la compagnia Aida, che fa parte del Gruppo Costa Crociere, del quale rappresenta il ramo orientato al mercato tedesco. Se tutto sarà confermato, come l' **Autorità di sistema** spera, la compagnia arriverà nel porto di Brindisi 11 volte, ogni mese per due lunedì consecutivi a partire dall' 11 maggio e fino al 28 settembre, sempre dalle 7 alle 18. La controllata di Costa farà tappa a Brindisi con la sua Aidamira, quella che fino allo scorso anno era la Costa Neoriviera (la più piccola della flotta Costa), che tra l' altro è stata proprio a Brindisi l' 8 maggio del 2019, per poi essere rimodernata a Genova tra settembre e novembre ed essere ribattezzata, il 29 novembre a Palma di Maiorca, col nome di Aidamira. Si può ben dire, dunque, che la nave da 48.200 tonnellate di stazza lorda e posti per 1.700 passeggeri ritornerà nel porto di Brindisi, dal quale ripartirà ogni volta verso Corfù. Altra novità della stagione 2020 dovrebbe essere il condizionale è d' obbligo, purtroppo, vista l' attuale situazione sanitaria la presenza della compagnia Club Med, con la sua Club Med 2, una goletta a cinque alberi con vele issate, governate e ammainate da computer. Un vero e proprio mega yacht con cabine di lusso, con una capacità di 386 passeggeri e 200 membri dell' equipaggio. La nave sarà a Brindisi il 4 ed il 25 luglio e l' 1 agosto, dalle 8 del mattino fino alle 20. Dovrebbe tornare, anche se con un solo scalo, dopo l' assenza nel 2018 e nel 2019, la Silversea Cruises, in arrivo con la Silver Shadow, 186 metri di lunghezza per 382 passeggeri e 295 membri dell' equipaggio. Si spera anche nella conferma da parte di Tui, che fa parte di una delle più grandi compagnie di viaggi e turismo del mondo, con la Marella Celebration, un tempo Thomson Celebration: 215 metri di lunghezza e spazio per 1.254 passeggeri. Previsti in totale otto scali: uno al mese ogni martedì da maggio a settembre





Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

e tre, due di martedì ed uno di sabato, ad ottobre, quando la Marella Celebration dovrebbe chiudere, il 27, la stagione crocieristica 2020. Dovrebbe tornare, infine, anche la Seabourn Odyssey, controllata da Carnival Corporation, lo stesso gruppo che controlla Costa e la sua galassia. La nave dovrebbe arrivare in città una volta al mese da maggio a settembre. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Crociere annullate: due navi della Costa ormeggeranno a Brindisi

La Costa Fortuna, proveniente da Singapore, arriverà domenica, con 600 membri dell' equipaggio. Previsto anche l' arrivo della Costa Victoria. Ormeggeranno alla diga di Punta Riso

GIA. GRE

La Costa Fortuna ha già scaricato i passeggeri nel porto di Singapore. Il suo arrivo a Brindisi, con 900 membri dell' equipaggio a bordo, è atteso per domenica mattina. Dei 900 marittimi, 300 sbarcheranno e andranno verso altre destinazioni. Gli altri 600 resteranno a bordo della nave, che da un punto di vista sanitario gode di totale autonomia, se si considera che dispone di medici, infermieri e ambulatori. Coronavirus: due navi della Costa ormeggeranno a brindisiLa Costa Victoria, invece, è attualmente ferma a Civitavecchia, dove è giunta lo scorso 29 marzo, impegnata nello sbarco dei passeggeri. Il prossimo 7 aprile dovrebbe partire alla volta di Brindisi. Ancora non si conosce il numero dei membri dell'equipaggio che viaggeranno a bordo della nave. "Nessun rischio Covid"Da quanto appreso a bordo di entrambe le navi non vi sono casi sospetti di Covid-19. La Fortuna è da un mese in navigazione dopo lo sbarco di tutti i passeggeri e, forse unico caso al mondo, non ha mai avuto alcun problema a bordo. La Victoria, completamente svuotata e sanificata dopo l'attracco a Civitavecchia, arriverà a Brindisi dopo aver osservato il periodo di 15 giorni di quarantena. Del resto si tratta di navi italiane che, a prescindere dalla situazione sanitaria, devono trovare ospitalità in porti che non possono non essere italiani. Anche il porto Bari, a tal proposito, ha dato la sua disponibilità ad accogliere una nave della Costa presso. Potrebbe interessarti: <http://www.brindisireport.it/attualita/annullamento-crociere-navi-costa-victoria-costa-fortuna-brindisi.html>



Porto, due i progetti ma uno va a rilento

Ieri nel focus sul Cis si è parlato dei problemi per la piattaforma logistica Viaggia spedito il potenziamento delle stazioni di Bellavista e Caggioni

NICOLA SAMMALI

Nicola SAMMALI Nel focus sul Cis di ieri pomeriggio in Prefettura c' erano anche due progetti legati allo sviluppo del porto di Taranto. Ad aprire il ciclo di incontri tecnici con il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Mario Turco, che ha convocato per questa mattina alle 11 un tavolo specifico sul corso di Laurea in Medicina, è stata proprio l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio, insieme a Rfi (Rete ferroviaria italiana). «Abbiamo fatto un monitoraggio dei due interventi in corso di realizzazione», ha spiegato il presidente dell' Authority Sergio Prete, «che sono il raccordo ferroviario della Piattaforma logistica e il potenziamento delle stazioni di Caggioni e Bellavista al servizio del Molo Polisetoriale». Per un importo complessivo 24 milioni di euro. Sul primo intervento, il raccordo ferroviario per la Piattaforma logistica, Rfi ha relazionato sulle difficoltà che sono emerse a causa di lavori di bonifica e smaltimento che si sono resi necessari dal momento che le aree sono inserite nel Sito di interesse nazionale (Sin). Il relativo aumento dei costi dell' intervento avrebbe quindi provocato uno stop della procedura di realizzazione, con il progetto che adesso è fermo. «Probabilmente va rifatta la gara di appalto con l' aggiornamento dei costi, ma il tavolo di oggi ha deciso di fare un approfondimento giuridico per verificare le varie soluzioni», ha precisato Prete. Il secondo intervento (potenziamento stazioni Caggioni e Bellavista per il Molo Polisetoriale), invece, viaggia più spedito. «A giugno o luglio ci dovrebbe essere la consegna dei lavori, perché è in corso di approvazione il progetto esecutivo: questi lavori terminerebbero tra febbraio e marzo 2021», ha annunciato il presidente dell' Authority. «Voglio precisare - riferisce Prete - che sia sul Molo Polisetoriale che nella Piattaforma logistica il collegamento ferroviario è funzionante, sebbene in via provvisoria». Nella seconda parte di colloqui, accanto a Prete c' era la Marina Militare, per discutere del progetto della banchina Torpediniere in Mar Piccolo e dell' accordo di programma. «Il progetto prevede il passaggio dell' area in capo all' Authority, per realizzare una infrastruttura destinata alla nautica da diporto, al turismo, alle attività commerciali e culturali, e nello stesso tempo il completamento e adeguamento dei lavori della base navale a Mar Grande, per poter ospitare le navi di nuova generazione della Marina Militare. Fa piacere che c' è stata un' accelerazione sui vari progetti del Cis, e la possibilità di avere il supporto di strutture come Invitalia e Investitalia che possono dare una mano a tutte le stazioni appaltanti, per completare la fase progettuale, realizzare le gare e fare gli interventi», ha concluso Prete. Di «nuove prospettive» ha parlato poi il senatore Turco (erano presenti il Prefetto di Taranto, il responsabile unico di contratto, consigliere Gerardo Capozza, la struttura di missione Investitalia, e il soggetto attuatore Invitalia). «Abbiamo completato gli incontri con le stazioni appaltanti e condiviso le possibili soluzioni. Riunirle tutte, a distanza di una settimana, singolarmente, attorno ad un tavolo, inizia a dare i primi risultati. Affrontare le criticità vuol dire risolverle, del resto non possiamo permetterci che i progetti vengano realizzati in oltre dieci anni», ha riferito in una nota Turco. Gli ultimi due incontri hanno riguardato il progetto dell' Acquedotto Pugliese sull' utilizzo potabile ed irriguo delle acque reflue di Taranto trattate dal depuratore Gennarini (che non è mai partito).



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

L'ultimo incontro con l'Asl di Taranto ha riguardato la realizzazione dell'ospedale San Cataldo e il completamento tecnologico del Polo Oncologico del Moscati. «Si è pensato, inoltre, di integrare il finanziamento anche nell'ambito della Ricerca - prosegue la nota-. Ciò per creare un **sistema** integrato che punti anche a consolidare il futuro Corso di Laurea in Medica che sta per nascere a Taranto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Yilport getta la spugna» Ma è una fake news Investimenti confermati

Uno scherzo inopportuno, un pesce d'aprile che ha generato molta preoccupazione in un momento molto delicato. Uno screenshot di una testata specializzata realmente esistente ma del tutto inconsapevole e un titolo editato e totalmente inventato: Richiude il Taranto terminal container, Yilport lascia la concessione. Tutto falso. La fake news si è diffusa e l'iniziativa di qualcuno in vena di spargere tensione ha avuto i suoi effetti sui lavoratori del porto di Taranto. Tant'è che è ieri è dovuta intervenire direttamente la multinazionale turca rassicurando e anzi confermando che negli anni a venire il Terminal sarà noto come uno dei maggiori porti del portfolio della Yilport Holding. Insomma, nonostante il periodo di stallo dovuto alla pandemia Covid-19 e alla conseguente crisi dei traffici commerciali, il progetto della multinazionale turca è solido. «Pur considerando la goliardia di alcune notizie solitamente diramate nella giornata del primo aprile - ha detto il presidente dell'Autorità portuale, Sergio Prete - la particolare e delicata attuale situazione sanitaria e sociale dovrebbe consigliare maggiore responsabilità e cautela nel diffondere notizie false e potenzialmente dannose». Raffaella Del Prete, general manager del San

Cataldo Container Terminal, ha dichiarato che le voci infondate «non hanno alcun impatto su questo progetto che ha una durata di almeno 49 anni». I piani di Yilport sono di raggiungere la capacità annuale di 2,5 milioni di Teu e poi, grazie a ulteriori investimenti, portarla fino a 4 milioni. Anche il magnate Robert Yildirim, presidente e ad di Yilport (nella foto), ha aggiunto che l'attuale pandemia non cambia i piani: «Il nostro piano di investimenti prevede oltre 20 milioni di euro per le gru di banchina e i mezzi di piazzale e fino a ulteriori 50 milioni di euro per rilanciare le attività e assumere personale locale. Lavoriamo per rendere Taranto il grande terminal che può e deve essere». Recentemente Yilport ha affidato a Konecranes il rinnovamento delle gru di banchina del San Cataldo Container Terminal. I lavori interesseranno 2 gru di banchina con un'estensione di 22 file e 5 gru di banchina con un'estensione di 18 file, 16 gru di piazzale, 1 gru mobile, 2 carrelli elevatori e 2 carrelli per la movimentazione dei contenitori vuoti. A.Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



TERMINAL PORTO

Ylport Holding conferma gli impegni su Taranto

«La Yilport Holding conferma i suoi progetti per il terminal contenitori del Porto di Taranto» e sottolinea che «le attività per il rilancio del San Cataldo Container Terminal procedono alacremente e negli anni a venire il Terminal sarà noto come uno dei maggiori porti del portfolio della Yilport Holding». Lo precisa una nota del gruppo turco, tredicesimo operatore mondiale, che il 30 luglio 2019 ha firmato con l' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio la concessione per 49 anni del molo polisettoriale. Raffaella Del Prete, General Manager del San Cataldo Container Terminal ha dichiarato: «Yilport Holding è entusiasta dell' investimento fatto nel San Cataldo Container Terminal e le voci infondate che dicono il contrario non hanno alcun impatto su questo progetto che ha una durata di almeno 49 anni. Pensiamo e lavoriamo per un futuro a lungo termine. I piani di Yilport nel rinnovare il San Cataldo Container Terminal sono di raggiungere la capacità annuale di 2,5 milioni di Teu e poi, grazie ad ulteriori investimenti, portarla fino a 4 milioni di Teu. Siamo qui in questo periodo difficile e non abbiamo intenzione di lasciare Taranto, stiamo continuando a lavorare con determinazione per raggiungere i nostri obiettivi». Robert Yuksef Yildirim, presidente del cda e Ceo della Yilport Holding ha aggiunto: «la Yilport Holding è determinata a sviluppare le relazioni commerciali a Taranto ed in Italia. Abbiamo firmato una concessione della durata di 49 anni e crediamo fermamente nel potenziale del San Cataldo Container Terminal. Dunque siamo felici di restare per almeno 49 anni, non andiamo via. L' attuale pandemia dovuta al COVID-19 ed il suo impatto sul commercio mondiale non cambia i nostri piani. Stiamo ristrutturando il terminal e vogliamo che diventi uno dei principali hub in Italia. Il nostro piano di investimenti prevede oltre 20 milioni di euro per le gru di banchina ed i mezzi di piazzale e fino ad un ulteriore 50 milioni di euro per rilanciare le attività ed assumere personale locale. Il terminal sarà pronto ad operare il più velocemente possibile rispettando gli impegni presi con la firma della concessione. Siamo stati accolti in Italia per lavorare nei momenti prosperi come in quelli difficili. E dunque investiremo anche in tempi difficili come quelli attuali. Lavoriamo per rendere Taranto il grande terminal che può e deve essere».



LA RIUNIONE IN PREFETTURA

Tavolo per il Cis Turco accelera i tempi dei lavori

«Abbiamo completato gli incontri con le stazioni appaltanti e condiviso le possibili soluzioni. Riunirle tutte, a distanza di una settimana, singolarmente, attorno ad un tavolo, inizia a dare i primi risultati. Affrontare le criticità vuol dire risolverle, del resto non possiamo permetterci che i progetti vengano realizzati in oltre dieci anni». Lo dichiara il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla Programmazione Economica e agli investimenti Sottosegretario Mario Turco, che ieri ha coordinato gli incontri tecnici con le stazioni appaltanti, Rfi, Autorità Portuale, Marina Militare, Acquedotto Pugliese, e Commissario Asl Taranto, nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo. Presenti il Prefetto di Taranto, il responsabile unico di contratto, consigliere Gerando Capozza, la struttura di missione Investitalia, e il soggetto attuatore Invitalia. «Il primo incontro è servito a sciogliere dei nodi inerenti ai progetti di Rfi, primo lotto Cagioni -Molo Polisettoriale, secondo lotto Piastra Logistica, e che riguardano da vicino il Porto. Abbiamo analizzato le criticità presenti in modo da snellire procedure e burocrazia, e abbiamo stabilito insieme un cronoprogramma operativo che porterà al completamento dei progetti - spiega il sottosegretario - Il secondo incontro è stato caratterizzato dal confronto tra Marina Militare e Autorità Portuale sulla riqualificazione della banchina Torpediniere, compresi magazzini e uffici, da destinare a fini turistici, commerciali e cantieristici, generando così notevoli opportunità in campo economico. Il dialogo è stato proficuo: l'idea di massima è andare avanti per lotti sulla base di un protocollo d'intesa già approvato e che necessita di alcune modifiche. Questa nuova direzione verrà condivisa ufficialmente nel prossimo Tavolo Istituzionale Permanente». «Gli ultimi due incontri hanno riguardato il progetto dell'Aqp inerente l'opera per l'utilizzo potabile ed irriguo delle acque reflue di Taranto trattate dal depuratore Gennarini. Nella sostanza il progetto non è mai fattivamente partito. Abbiamo convenuto - spiega Turco - con i presenti che ci sia al più presto un nuovo incontro con tutti gli attori interessati, tra cui anche la Regione Puglia, con l'obiettivo di accelerare subito il progetto definitivo. Ultimo incontro è stato con il direttore dell'Asl e ha riguardato la realizzazione dell'ospedale San Cataldo e il completamento tecnologico del Polo Oncologico del Moscati. Si è pensato, inoltre, di integrare il finanziamento anche nell'ambito della ricerca. Ciò per creare un sistema integrato che punti anche a consolidare il futuro corso di Laurea in Medicina che sta per nascere a Taranto». DI Medicina si parla oggi alle 11 in un apposito tavolo sempre in Prefettura.



Cis Taranto, Turco: "Si ragioni su nuove prospettive2

"Abbiamo completato gli incontri con le stazioni appaltanti e condiviso le possibili soluzioni. Riunirle tutte, a distanza di una settimana, singolarmente, attorno ad un tavolo, inizia a dare i primi risultati. Affrontare le criticità vuol dire risolverle, del resto non possiamo permetterci che i progetti vengano realizzati in oltre dieci anni. Questo il commento del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla Programmazione Economica e agli investimenti Sottosegretario Mario Turco, che oggi ha coordinato gli incontri tecnici con le stazioni appaltanti, Rfi, Autorità Portuale, Marina Militare, Acquedotto Pugliese, e Commissario Asl Taranto, nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo. Presenti il Prefetto di Taranto, il responsabile unico di contratto, consigliere Gerardo Capozza, la struttura di missione Investitalia, e il soggetto attuatore Invitalia. Il primo incontro è servito a sciogliere dei nodi inerenti ai progetti di Rfi, primo lotto Cagioni-Molo Polisetoriale, secondo lotto Piastra Logistica, e che riguardano da vicino il Porto di Taranto. Abbiamo analizzato le criticità presenti in modo da snellire procedure e burocrazia, e abbiamo stabilito insieme un cronoprogramma operativo che porterà al completamento dei progetti spiega il Sottosegretario -. Il secondo incontro è stato caratterizzato dal confronto tra Marina Militare e Autorità Portuale in merito alla riqualificazione della banchina Torpediniere, compresi magazzini e uffici, da destinare a fini turistici, commerciali e cantieristici, portando così notevoli opportunità in campo economico. Il dialogo è stato proficuo: l'idea di massima è andare avanti per lotti sulla base di un protocollo d'intesa già precedentemente approvato e che necessita di alcune modifiche. Questa nuova direzione verrà condivisa ufficialmente nel prossimo Tavolo Istituzionale Permanente. Gli ultimi due incontri hanno riguardato il progetto dell'Aqp inerente l'opera per l'utilizzo potabile ed irriguo delle acque reflue di Taranto trattate dal depuratore Gennarini. Nella sostanza il progetto non è mai fattivamente partito. Abbiamo convenuto con i presenti che ci sia al più presto un nuovo incontro con tutti gli attori interessati, tra cui anche la Regione Puglia, con l'obiettivo di accelerare subito il progetto definitivo. Ultimo incontro è stato con il Commissario Asl Taranto e ha riguardato la realizzazione dell'ospedale San Cataldo e il completamento tecnologico del Polo Oncologico del Moscati. Si è pensato, inoltre, di integrare il finanziamento anche nell'ambito della Ricerca. Ciò per creare un sistema integrato che punti anche a consolidare il futuro Corso di Laurea in Medica che sta per nascere a Taranto. Del nuovo corso di Laurea in Medicina si parlerà domani in un apposito tavolo sempre in Prefettura a partire dalle 11.00.

Corriere di Taranto

Cis Taranto, Turco: "Si ragioni su nuove prospettive"

Protagonista gli incontri tecnici in Prefettura. Oggi presenti Rfi, Autorità Portuale, Marina Militare, Aqp e commissario Asl



REDAZIONE
PUBBLICATO IL 02 APRILE 2020, ORE 11

Abbiamo completato gli incontri con le stazioni appaltanti e condiviso le possibili soluzioni. Riunirle tutte, a distanza di una settimana, singolarmente, attorno ad un tavolo, inizia a dare i primi risultati. Affrontare le criticità vuol dire risolverle, del resto non possiamo permetterci che i progetti vengano realizzati in oltre dieci anni". Questo il commento del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla Programmazione Economica e agli investimenti Sottosegretario Mario Turco, che oggi ha coordinato gli incontri tecnici con le stazioni appaltanti, Rfi, Autorità Portuale, Marina Militare, Acquedotto Pugliese, e Commissario Asl Taranto, nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo. Presenti il Prefetto di Taranto, il responsabile unico di contratto, consigliere Gerardo Capozza, la struttura di missione Investitalia, e il soggetto attuatore Invitalia.

"Il primo incontro è servito a sciogliere dei nodi inerenti ai progetti di Rfi, primo lotto Cagioni-Molo Polisetoriale, secondo lotto Piastra Logistica, e che riguardano da vicino il Porto di Taranto. Abbiamo analizzato le criticità presenti in modo da snellire procedure e burocrazia, e abbiamo stabilito insieme un cronoprogramma operativo che porterà al completamento dei progetti - spiega il Sottosegretario -. Il secondo incontro è stato caratterizzato dal confronto tra Marina Militare e Autorità Portuale in merito alla riqualificazione della banchina Torpediniere, compresi magazzini e uffici, da destinare a fini turistici, commerciali e cantieristici, portando così notevoli opportunità in campo economico. Il dialogo è stato proficuo: l'idea di massima è andare avanti per lotti sulla base di un protocollo d'intesa già precedentemente approvato e che necessita di alcune modifiche. Questa nuova direzione verrà condivisa ufficialmente nel prossimo Tavolo Istituzionale Permanente".

"Si parlerà domani in un apposito tavolo sempre in Prefettura a partire dalle 11.00. Nella sostanza il progetto non è mai fattivamente partito. Abbiamo convenuto con i presenti che ci sia al più presto un nuovo incontro con tutti gli attori interessati, tra cui anche la Regione Puglia, con l'obiettivo di accelerare subito il progetto definitivo. Ultimo incontro è stato con il Commissario Asl Taranto e ha riguardato la realizzazione dell'ospedale San Cataldo e il completamento tecnologico del Polo Oncologico del Moscati. Si è pensato, inoltre, di integrare il finanziamento anche nell'ambito della Ricerca. Ciò per creare un sistema integrato che punti anche a consolidare il futuro Corso di Laurea in Medica che sta per nascere a Taranto. Del nuovo corso di Laurea in Medicina si parlerà domani in un apposito tavolo sempre in Prefettura a partire dalle 11.00.

Taranto: Yilport Holding conferma i suoi progetti per il terminal contenitori del Porto

(FERPRESS) - **Taranto**, 2 APR - La Yilport Holding conferma i suoi progetti per il terminal contenitori del **Porto** di **Taranto**. L' Azienda sottolinea che, diversamente da quanto riportato da voci infondate, le attività per il rilancio del San Cataldo Container Terminal procedono alacremente e negli anni a venire il Terminal sarà noto come uno dei maggiori porti del portfolio della Yilport Holding. Raffaella Del Prete, General Manager del San Cataldo Container Terminal ha dichiarato: "Yilport Holding è entusiasta dell' investimento fatto nel San Cataldo Container Terminal e le voci infondate che dicono il contrario non hanno alcun impatto su questo progetto che ha una durata di almeno 49 anni. Siamo felici di investire a **Taranto** e Yilport è impegnata nello sviluppo del traffico commerciale e logistico del nostro Terminal. Pensiamo e lavoriamo per un futuro a lungo termine. I piani di Yilport nel rinnovare il San Cataldo Container Terminal sono di raggiungere la capacità annuale di 2,5 milioni di TEU e poi, grazie ad ulteriori investimenti, portarla fino a 4milioni di TEU. Siamo qui in questo periodo difficile e non abbiamo intenzione di lasciare **Taranto**, stiamo continuando a lavorare con determinazione per raggiungere i

nostri obiettivi." Robert Yuksel Yildirim, Presidente del CDA e CEO della Yilport Holding ha aggiunto: "la Yilport Holding è determinata a sviluppare le relazioni commerciali a **Taranto** ed in Italia. Abbiamo firmato una Concessione della durata di 49 anni e crediamo fermamente nel potenziale del San Cataldo Container Terminal. Dunque siamo felici di restare per almeno 49 anni, non andiamo via. L' attuale pandemia dovuta al COVID-19 ed il suo impatto sul commercio mondiale non cambia i nostri piani. Stiamo ristrutturando il terminal e vogliamo che diventi uno dei principali hub in Italia. Il nostro piano di investimenti prevede oltre 20 milioni di euro per le gru di banchina ed i mezzi di piazzale e fino ad un ulteriore 50 milioni di euro per rilanciare le attività ed assumere personale locale. Il terminal sarà pronto ad operare il più velocemente possibile rispettando gli impegni presi con la firma della Concessione. Siamo stati accolti in Italia per lavorare nei momenti prosperi come in quelli difficili. E dunque investiremo anche in tempi difficili come quelli attuali. Lavoriamo per rendere **Taranto** il grande terminal che può e deve essere." La Concessione, che ha una durata di 49 anni, è stata firmata il 30 Luglio scorso tra Yilport e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio (AdsPMJ), che gestisce il **Porto** di **Taranto**. San Cataldo Container Terminal è il 22mo **porto** marittimo nel portfolio della Yilport Holding ed il primo **porto** in Italia. Recentemente Yilport ha affidato a Konecranes il rinnovamento delle gru di banchina del San Cataldo Container Terminal. I lavori interesseranno 2 gru di banchina con un' estensione di 22 file e 5 gru di banchina con un' estensione di 18 file, 16 gru di piazzale, 1 gru mobile, 2 carrelli elevatori e 2 carrelli per la movimentazione dei contenitori vuoti.



Informazioni Marittime

Taranto

Taranto, Yilport conferma i suoi progetti per il terminal contenitori

La società ha ribadito il suo impegno per lo sviluppo della struttura, "diversamente da quanto riportato da voci infondate"

"Diversamente da quanto riportato da voci infondate", la Yilport Holding conferma i suoi progetti per il terminal contenitori del **Porto di Taranto**. La società terminalista ha ritenuto opportuno ribadire in un comunicato la continuità del suo impegno per smentire notizie in senso contrario circolate ieri. "Le attività per il rilancio del San Cataldo Container Terminal procedono alacremente - precisa Ylport - e negli anni a venire il terminal sarà noto come uno dei maggiori porti del portfolio della Yilport Holding. Raffaella Del Prete , General Manager del San Cataldo Container Terminal ha dichiarato: "Yilport Holding è entusiasta dell' investimento fatto nel San Cataldo Container Terminal e le voci infondate che dicono il contrario non hanno alcun impatto su questo progetto che ha una durata di almeno 49 anni. Siamo felici di investire a **Taranto** e Yilport è impegnata nello sviluppo del traffico commerciale e logistico del nostro Terminal. Pensiamo e lavoriamo per un futuro a lungo termine. I piani di Yilport nel rinnovare il San Cataldo Container Terminal sono di raggiungere la capacità annuale di 2,5 milioni di teu e poi, grazie ad ulteriori investimenti portarla fino a 4milioni di teu. Siamo qui in questo periodo difficile e non abbiamo intenzione di lasciare **Taranto**, stiamo continuando a lavorare con determinazione per raggiungere i nostri obiettivi". Robert Yuksel Yildirim , presidente del cda e Ceo della Yilport Holding ha aggiunto: "la Yilport Holding è determinata a sviluppare le relazioni commerciali a **Taranto** ed in Italia. Abbiamo firmato una Concessione della durata di 49 anni e crediamo fermamente nel potenziale del San Cataldo Container Terminal. Dunque siamo felici di restare per almeno 49 anni, non andiamo via. L' attuale pandemia dovuta al Covid-19 ed il suo impatto sul commercio mondiale non cambia i nostri piani. Stiamo ristrutturando il terminal e vogliamo che diventi uno dei principali hub in Italia. Il nostro piano di investimenti prevede oltre 20 milioni di euro per le gru di banchina ed i mezzi di piazzale e fino ad un ulteriore 50 milioni di euro per rilanciare le attività ed assumere personale locale. Il terminal sarà pronto ad operare il più velocemente possibile rispettando gli impegni presi con la firma della concessione. Siamo stati accolti in Italia per lavorare nei momenti prosperi come in quelli difficili. Edunque investiremo anche in tempi difficili come quelli attuali. Lavoriamo per rendere **Taranto** il grande terminal che può e deve essere". La concessione, che ha una durata di 49 anni, è stata firmata il 30 luglio scorso tra Yilport e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio, che gestisce il **Porto di Taranto**. San Cataldo Container terminal è il ventiduesimo **porto** marittimo nel portfolio della Yilport Holding ed il primo **porto** in Italia. Recentemente Yilport ha affidato a Konecranes il rinnovamento delle gru di banchina del San Cataldo Container Terminal. I lavori interesseranno due gru di banchina con un' estensione di 22 file e 5 gru di banchina con un' estensione di 18 file, 16 gru di piazzale, una gru mobile, due carrelli elevatori e carrelli per la movimentazione dei contenitori vuoti.



Yilport conferma progetti per terminal di Taranto

Gli effetti della pandemia e l'impatto sui traffici non cambiano i piani

Redazione

TARANTO Yilport Holding conferma i suoi progetti per il terminal contenitori del porto di Taranto. L'azienda sottolinea che, diversamente da quanto riportato da voci infondate, le attività per il rilancio del San Cataldo Container Terminal procedono alacremente e negli anni a venire il terminal sarà noto come uno dei maggiori porti del portfolio della Yilport Holding. Raffaella Del Prete, general manager del San Cataldo Container Terminal ha dichiarato che: Yilport Holding è entusiasta dell'investimento fatto nel San Cataldo Container Terminal e le voci infondate che dicono il contrario non hanno alcun impatto su questo progetto che ha una durata di almeno 49 anni. Siamo felici di investire a Taranto e Yilport è impegnata nello sviluppo del traffico commerciale e logistico del nostro Terminal. Pensiamo e lavoriamo per un futuro a lungo termine. I piani di Yilport nel rinnovare il San Cataldo Container Terminal sono di raggiungere la capacità annuale di 2,5 milioni di teu e poi, grazie ad ulteriori investimenti, portarla fino a 4 milioni di teu. Siamo qui in questo periodo difficile e non abbiamo intenzione di lasciare Taranto, stiamo continuando a lavorare con determinazione per raggiungere i nostri obiettivi. Da parte sua, Robert Yuksel Yildirim (nella foto), presidente del Cda e Ceo della Yilport Holding ha aggiunto: la Yilport Holding è determinata a sviluppare le relazioni commerciali a Taranto ed in Italia. Abbiamo firmato una concessione della durata di 49 anni e crediamo fermamente nel potenziale del San Cataldo Container Terminal. Dunque siamo felici di restare per almeno 49 anni, non andiamo via. L'attuale pandemia dovuta al Covid-19 ed il suo impatto sul commercio mondiale non cambia i nostri piani. Stiamo ristrutturando il terminal e vogliamo che diventi uno dei principali hub in Italia. Il nostro piano di investimenti prevede oltre 20 milioni di euro per le gru di banchina ed i mezzi di piazzale e fino ad un ulteriore 50 milioni di euro per rilanciare le attività ed assumere personale locale. Il terminal sarà pronto ad operare il più velocemente possibile rispettando gli impegni presi con la firma della concessione. Siamo stati accolti in Italia per lavorare nei momenti prosperi come in quelli difficili. E dunque investiremo anche in tempi difficili come quelli attuali. Lavoriamo per rendere Taranto il grande terminal che può e deve essere. La Concessione, che ha una durata di 49 anni, è stata firmata il 30 Luglio scorso tra Yilport e l'Autorità di Sistema portuale del Mar Jonio (AdSPMJ), che gestisce il porto di Taranto. San Cataldo Container Terminal è il 22mo porto marittimo nel portfolio della Yilport Holding ed il primo porto in Italia. Recentemente Yilport ha affidato a Konecranes il rinnovamento delle gru di banchina del San Cataldo Container Terminal. I lavori interesseranno due gru di banchina con un'estensione di 22 file e cinque gru di banchina con un'estensione di 18 file, 16 gru di piazzale, una gru mobile, due carrelli elevatori e due carrelli per la movimentazione dei contenitori vuoti. Il presidente dell'AdSp, Sergio Prete, ha accolto con comprensibile soddisfazione la nota di Yilport Holding, ringraziando la società per la consueta attenzione e disponibilità, con cui conferma il regolare svolgimento delle attività presso il San Cataldo Container Terminal, anche in questo momento caratterizzato dalle conseguenze della pandemia Covid-19 e della crisi dei traffici commerciali internazionali. Pur considerando quella che Prete definisce una goliardia di alcune notizie solitamente diramate nella giornata di ieri, la particolare e delicata attuale situazione sanitaria e sociale dovrebbe consigliare sottolinea il presidente Sergio Prete

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'M SC' logo, 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI SRL', and social media icons. Below the navigation bar, the main headline reads 'Yilport conferma progetti per terminal di Taranto' with a sub-headline 'Gli effetti della pandemia e l'impatto sui traffici non cambiano i piani'. There is a 'PUNTO!' badge and a 'Log in' button. Below the headline, there is a photo of Robert Yuksel Yildirim, CEO of Yilport Holding, sitting at a desk. To the right of the photo is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the photo, there is a 'ULTIME' section with a list of articles, including 'Yilport conferma progetti per terminal di Taranto' and 'Garbage Group sigla accordo con il Cnr'. At the bottom of the screenshot, there is a 'ABBONATI E EFFETUA IL LOGIN' button.

maggior responsabilità e cautela nel diffondere notizie false e potenzialmente dannose per il rilancio del territorio e per la sicurezza.



Del Prete (Yilport): A Taranto obiettivo 4 milioni di Teu di capacità

L'obiettivo di lungo termine del San Cataldo Container Terminal, la nuova società terminalistica del Gruppo Yilpot a Taranto, è di raggiungere una capacità di 4 milioni di Teu. A ribadirlo è stata Raffaella Del Prete, la general manager incaricata di rilanciare il traffico container nello scalo pugliese: 'Yilport Holding è entusiasta dell'investimento fatto nel San Cataldo Container Terminal e le voci infondate che dicono il contrario non hanno alcun impatto su questo progetto che ha una durata di almeno 49 anni. Siamo felici di investire a Taranto e Yilport è impegnata nello sviluppo del traffico commerciale e logistico del nostro Terminal. Del Prete ha poi aggiunto: I piani di Yilport nel rinnovare il San Cataldo Container Terminal sono di raggiungere la capacità annuale di 2,5 milioni di Teu e poi, grazie a ulteriori investimenti, portarla fino a 4 milioni di TEU. Siamo qui in questo periodo difficile e non abbiamo intenzione di lasciare Taranto, stiamo continuando a lavorare con determinazione per raggiungere i nostri obiettivi. La rassicurazione arriva a seguito di notizie apparse sulla stampa il 1° aprile che riportavano il contrario.

Le ha fatto eco Robert Yuksel Yildirim, presidente e amministratore delegato di Yilport Holding, aggiungendo: 'La Yilport Holding è determinata a sviluppare le relazioni commerciali a Taranto e in Italia. Abbiamo firmato una Concessione della durata di 49 anni e crediamo fermamente nel potenziale del San Cataldo Container Terminal. Dunque siamo felici di restare per almeno 49 anni, non andiamo via. L'attuale pandemia dovuta al Covid-19 e il suo impatto sul commercio mondiale non cambiano i nostri piani. Yildirim ha infine aggiunto: Stiamo ristrutturando il terminal e vogliamo che diventi uno dei principali hub in Italia. Il nostro piano di investimenti prevede oltre 20 milioni di euro per le gru di banchina e i mezzi di piazzale e fino a un ulteriore 50 milioni di euro per rilanciare le attività e assumere personale locale. Il terminal sarà pronto a operare il più velocemente possibile rispettando gli impegni presi con la firma della concessione. Recentemente Yilport ha affidato a Konecranes il rinnovamento delle gru di banchina del San Cataldo Container Terminal. I lavori interesseranno 2 gru di banchina con un'estensione di 22 file e 4 gru di banchina con un'estensione di 18 file, 16 gru di piazzale, 1 gru mobile, 2 carrelli elevatori e 2 carrelli per la movimentazione dei contenitori vuoti.



Del Prete (Yilport): "A Taranto obiettivo 4 milioni di Teu di capacità"



L'obiettivo di lungo termine del San Cataldo Container Terminal, la nuova società terminalistica del Gruppo Yilpot a Taranto, è di raggiungere una capacità di 4 milioni di Teu. A ribadirlo è stata Raffaella Del Prete, la general manager incaricata di rilanciare il traffico container nello scalo pugliese: "Yilport Holding è entusiasta dell'investimento fatto nel San Cataldo Container Terminal e le voci infondate che dicono il contrario non hanno alcun impatto su questo progetto che ha una durata di almeno 49 anni. Siamo felici di investire"



Marinaio sospetto positivo, sbarco in sicurezza nel porto di Gioia Tauro

AGOSTINO PANTANO

Il marittimo ucraino aveva sintomi che hanno consigliato la somministrazione del tampone e il ricovero: il terminal container è rimasto operativo tra alte misure contro il contagio. Un marinaio ucraino, accusando i sintomi del coronavirus mentre era a bordo della nave diretta a Gioia Tauro, è stato fatto sbarcare tra alte misure di sicurezza e trasferito in ambulanza all'ospedale di Reggio Calabria. Si rimane in attesa dell'esito del tampone, per capire se la portacontainer della Msc - che ha toccato il molo gioiese solo per la discesa del marittimo ed ora attende in rada - potrà entrare o no nel terminale per le consuete operazioni di carico e scarico dei container. Lo sbarco dell'uomo, che ai sanitari è parso vigile, si è reso necessario dopo una ispezione a bordo della Amanda F, decisa dal personale dell'Usmaf. Un approdo durato poco tempo, banco di prova anche per la Capitaneria e la Porth Security - società dell'**Autorità portuale** - che hanno coordinato la logistica, utilizzando una banchina opposta a quella usata per i container. Viste le polemiche intorno al precedente rifiuto opposto ad una nave da crociera, il primo cittadino Aldo Alessio - capitano di lungo corso in pensione - ha spiegato la differenza tra i due casi, nel primo dei quali il comandante chiedeva l'arrivo a bordo di un medico prima di riprendere la rotta verso Civitavecchia. «Il capitano dell'altra nave non voleva entrare in porto e non ha chiesto permessi comunicando lo stato di salute dell'equipaggio e dei passeggeri - ha precisato il sindaco - mentre in questo caso l'imbarcazione era diretta a Gioia Tauro e tempestivamente il comandante ha comunicato la situazione a bordo». Ora la procedura prevede che la nave rimanga a largo fino a quando dal Gom di Reggio Calabria non arriverà l'esito del tampone somministrato al marittimo ieri sera stesso.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Servizio informazioni, altro stop alla Sinergest

L' Autorità di sistema aggiudica l' appalto alla "Sviluppo performance strategie" Isola Bianca, garantita per 4 mesi l' assistenza ai passeggeri in arrivo e partenza fronte del porto

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Sarà la società Sviluppo performance strategie srl (Sps) a gestire, per 4 mesi a decorrere dalla ripresa del traffico passeggeri, il servizio informazioni del porto Isola Bianca di Olbia. Si tratta di un altro piccolo passo verso l' uscita della Sinergest dalla gestione complessiva dello scalo. Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna (**Adsp**), Massimo Deiana, ha firmato ieri il decreto di affidamento, a chiusura dell' indagine di mercato tra gli operatori che hanno risposto alla manifestazione di interesse di gennaio. Dopo la bocciatura dell' offerta della Sinergest, per carenza di documentazione, l' **Adsp** aveva proceduto secondo la formula già utilizzata per altri servizi per assegnare il terzo lotto della gestione dell' Isola Bianca. Le manifestazioni d' interesse. Tre le società che hanno presentato i preventivi per la gestione dell' Info point, oltre a Sinergest Olbia spa, c' erano anche Anemos snc. e proprio la Sps srl. «Quest' ultima, in particolare - recita la nota dell' **Autorità di sistema portuale** - ha sottoposto all' **Adsp** un migliore temperamento tra l' aspetto economico del costo orario e la qualità del piano di riassorbimento di tutto il personale. Per l' operatività, la nuova società dovrà attendere la fine delle restrizioni alla mobilità dei passeggeri imposte dai decreti ministeriali e dalle ordinanze regionali per il contenimento del contagio da Covid-19, e, comunque, la conclusione delle verifiche, da parte dell' ente, sul possesso dei requisiti di legge». Si chiude, dunque, la prima gara per i servizi ai passeggeri nel porto di Olbia. Una procedura suddivisa in tre lotti, da quattro mesi ciascuno. L' accoglimento, ricezione, smistamento e instradamento dei veicoli in arrivo e partenza è stato vinto il 30 dicembre 2019 dalla Sinergest Spa, mentre il servizio di bus navetta interno è andato alla Turmo Travel il 7 gennaio scorso. Informazioni. L' appalto ha per oggetto la fornitura del servizio di presidio dell' ufficio informazioni per i passeggeri in arrivo, in partenza e in transito dalla stazione marittima per la durata di quattro mesi. Avrà inizio il giorno della sottoscrizione del verbale di consegna del servizio. Un servizio caratterizzato da variabilità stagionale e giornaliera dovuta agli orari di attracco delle navi, concentrati, soprattutto in bassa stagione, nella fascia mattutina e serale. Il servizio dovrà quindi essere svolto tenendo in considerazione anche la programmazione degli attracchi. Dovrà essere garantita la presenza continuativa di almeno un addetto, che dovrà assistere gli utenti della stazione marittima fornendo informazioni in merito agli orari di arrivo e partenza delle navi, nonché ai servizi di collegamento disponibili in area **portuale**.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Deiana: «Presto la gara per il 2020-2021»

uffici al lavoro

Dopo i vari affidamenti temporanei dei singoli servizi, l' **Autorità di sistema portuale** è già al lavoro per la stesura del nuovo bando di gara per l' affidamento del pacchetto di servizi con una maggiore durata temporale. «In queste settimane di grave crisi - sottolinea il presidente Massimo Deiana (foto) - il nostro ente ha continuato e continuerà a lavorare senza sosta per mandare avanti l' attività ordinaria e straordinaria nei porti di **sistema**. Ringrazio tutto il personale che, con grande generosità, spirito di adattamento e responsabilità consente la piena operatività dell' ente». Si lavora in prospettiva per garantire i servizi per il 2020 e l' anno prossimo: «Tenendo in primo piano la salute dei dipendenti, gran parte dei quali garantiscono il proprio apporto da casa, siamo in grado rispondere a questa crisi senza precedenti in maniera forte, mantenendo sempre a regime la nostra azione amministrativa e di coordinamento. Contiamo di mandare a breve in gara la nuova procedura per la gestione dei servizi ai passeggeri in transito nel porto di Olbia, in modo da garantire la continuità operativa dello scalo anche per il secondo semestre 2020 e per il 2021».

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- FRONTE DEL PORTO** (Section Header)
- Servizio informazioni, altro stop alla Sinergest** (Main Article Title)
- Deiana: «Presto la gara per il 2020-2021»** (Sub-headline for the main article)
- Homey, un aiuto in rete all'extra alberghiero** (Another article title)
- A financial table with columns for various categories and numerical data.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. L' Autorità portuale ha affidato l' ultima tranche della gestione provvisoria

Porto, Sinergest perde l' info point

Il servizio, per quattro mesi, va alla Sviluppo performance strategy

La Sinergest perde anche l' info point: ieri è stata affidata per un periodo provvisorio di quattro mesi anche l' ultima tranche di servizi del porto: sarà la società Sviluppo Performance Strategie Srl a gestire, per 4 mesi a decorrere dalla ripresa del traffico passeggeri, il servizio informazioni. Il decreto è stato firmato dal presidente dell' **Autorità portuale** Massimo Deiana. A concorrere tre società: la Sinergest, la Anemos e la S.P.S. che, precisa una nota dell' Ente - «ha sottoposto all' **AdSP** un migliore temperamento tra l' aspetto economico del costo orario e la qualità del piano di riassorbimento di tutto il personale». Nessun problema, quindi, per i dipendenti che hanno svolto finora il servizio per Sinergest che, quando il porto riprenderà a funzionare, resteranno al lavoro. La Sviluppo performance strategie gestisce già altri info point del territorio. Il bando si è chiusa così la prima gara per i servizi ai passeggeri, una procedura suddivisa in tre lotti, della durata di 4 mesi ciascuno. Alla Sinergest che ha gestito il porto per trent' anni resta l' accogliimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli mentre il servizio di bus navetta interno se l' era aggiudicato la Turmo Travel. Da giocare la partita più importante che è quella della gestione a lunga scadenza e gli uffici dell' Authority sono già al lavoro. «In queste settimane di grave crisi - sottolinea Massimo Deiana, Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna - il nostro Ente ha continuato e continuerà a lavorare senza sosta per mandare avanti l' attività ordinaria e straordinaria nei porti di sistema. Sempre mantenendo in primo piano la salute dei dipendenti, gran parte dei quale garantiscono il proprio apporto da casa, siamo in grado rispondere a questa crisi senza precedenti in maniera decisa, mantenendo sempre a regime la nostra azione amministrativa. Contiamo di mandare a breve in gara la nuova procedura per la gestione dei servizi ai passeggeri in transito nel porto di Olbia, di modo da garantire la continuità operativa dello scalo anche per il secondo semestre 2020 e per il 2021». Caterina De Roberto.



SPS Srl gestirà Info Point nel porto di Olbia

La società ha proposto anche il riassorbimento del personale

OLBIA Sarà la società Sviluppo Performance Strategie Srl (SPS) a gestire, per quattro mesi a decorrere dalla ripresa del traffico passeggeri, il servizio informazioni del porto di Olbia Isola Bianca. Oggi, a chiusura dell'indagine di mercato tra gli operatori che hanno risposto alla manifestazione di interesse del gennaio scorso, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha firmato il decreto di affidamento. Tre le società che hanno presentato i preventivi per la gestione dell'Info Point: Sinergest Olbia Spa, Anemos Snc e la SPS Srl. Quest'ultima, in particolare, ha sottoposto all'AdSp un migliore contemperamento tra l'aspetto economico del costo orario e la qualità del piano di riassorbimento di tutto il personale. Per l'operatività, la nuova società dovrà attendere la fine delle restrizioni alla mobilità dei passeggeri imposte dai Decreti ministeriali e dalle Ordinanze Regionali per il contenimento del contagio da Covid-19, e, comunque, la conclusione delle verifiche, da parte dell'Ente, sul possesso dei requisiti di legge. Si chiude con quest'ultima aggiudicazione, dunque, la prima gara per i servizi ai passeggeri nel porto di Olbia. Una procedura, quella bandita dall'Autorità di Sistema portuale, suddivisa in tre lotti, della durata di quattro mesi ciascuno, che comprende: il servizio di accoglimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo e partenza dal porto, vinta il 30 Dicembre 2019 dalla Sinergest Spa, e quella per il servizio di bus navetta interno, aggiudicata alla Turmo Travel il 7 Gennaio 2020. Uffici già al lavoro, nonostante la difficile situazione internazionale, per la stesura del nuovo bando di gara per l'affidamento del pacchetto di servizi con una maggiore durata temporale. In queste settimane di grave crisi sottolinea Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna il nostro Ente ha continuato e continuerà a lavorare senza sosta per mandare avanti l'attività ordinaria e straordinaria nei porti di sistema. Per questo intendo ringraziare pubblicamente tutto il personale che, con grande generosità, spirito di adattamento e senso di responsabilità consente la piena operatività dell'Ente. Sempre mantenendo in primo piano la salute dei dipendenti, gran parte dei quale garantiscono il proprio apporto da casa, siamo in grado rispondere comunque a questa crisi senza precedenti in maniera forte, decisa, mantenendo sempre a regime la nostra azione amministrativa e di coordinamento. Contiamo di mandare a breve in gara la nuova procedura per la gestione dei servizi ai passeggeri in transito nel porto di Olbia, di modo da garantire la continuità operativa dello scalo anche per il secondo semestre 2020 e per il 2021.

Redazione

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINCHI SRL'. The main headline reads 'SPS Srl gestirà Info Point nel porto di Olbia'. Below the headline, there is a sub-headline: 'La società ha proposto anche il riassorbimento del personale'. The article text is partially visible, starting with 'OLBIA - Sarà la società Sviluppo Performance Strategie Srl (SPS) a gestire...'. On the right side of the page, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Mantieni' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'De Micheli: 44 milioni per contributo affitti' and 'SPS Srl gestirà Info Point nel porto di Olbia'.

La Regione

Scali chiusi in Sardegna, 8 mila respinti

«Ho chiesto alla ministra De Micheli la proroga degli effetti del provvedimento di chiusura dei porti e degli aeroporti per altri 14 giorni». Lo ha detto il presidente della Regione Sardegna, Christian Solinas. Il motivo? «I dati ci dicono che lo schiacciamento della curva dei contagi è dovuto principalmente al contenimento degli arrivi e della circolazione dei soggetti». Da quando sono in vigore le restrizioni a ottomila persone è stata negata l' autorizzazione di arrivare in Sardegna, a quasi 2.500 di lasciarla.

Primo piano L'emergenza sanitaria

LA RICERCA

«La sfida è capire quali anticorpi ci proteggono e quanto a lungo»

Scali chiusi in Sardegna, 8 mila respinti

E a Pavia si cura con il plasma iper-immune

Venti donatori tra i pazienti guariti. «Per i casi più gravi, si tenta già il trapianto con SARS-CoV-2»

La Lombardia

Vedeva finito gli appuntamenti

L'Unione Sarda

Cagliari

Il cantiere. Necessarie ancora due settimane per completare l'intervento

Piazza Matteotti, lavori a metà

Fermi per l'emergenza virus, l'inaugurazione è rimandata

Piazza Matteotti ha già cambiato volto. Anche se i lavori, avviati all'inizio del mese scorso, si sono momentaneamente interrotti per l'emergenza Covid-19 a tutela della sicurezza degli operai, si intravede il futuro aspetto dell'area davanti al Municipio. Vialetti con passerelle in legno e parapetti, percorsi ben illuminati e aiuole abbellite: così sarà la piazza. «Si tratta», ricorda l'assessora ai Lavori Pubblici, Gabriella Deidda, «di un intervento per mettere in sicurezza l'area previsto in vista dell'America's Cup, prima che saltasse per le ragioni che tutti sappiamo. Avremo comunque uno spazio sistemato e abbellito in attesa di quello che sarà il progetto finale sulla piazza e che nascerà da un accordo tra Arst, **Autorità portuale**, Ferrovie e Comune». La spesa Gli operai della ditta che si è aggiudicata il bando da 300 mila euro hanno dovuto lasciare il cantiere quando l'emergenza coronavirus si è fatta drammatica. «La speranza», aggiunge l'assessora, «è che nelle prossime settimane ci sia un miglioramento della situazione e che magari a fine mese o a maggio i lavori possano riprendere. Ci dovranno essere ovviamente tutte le condizioni di sicurezza». Serviranno poi alcune settimane per concludere l'intervento. I "tracciati" delle passerelle sono già ben visibili. Verranno poi coperte il legno. Sono stati usati e si continuerà a farlo, materiali riciclati. «È il caso del parapetto smontato dal cantiere dell'Anfiteatro romano. In questo modo, quando ci sarà l'intervento definitivo, questi materiali saranno nuovamente a disposizione dell'amministrazione», evidenzia la Deidda. Per abbellire l'area si utilizzerà della ghiaia bianca di Orosei. La fontana verrà coperta e non ci saranno panchine: «Sarà un piazza di passaggio, non di stazionamento», aggiunge l'assessora. La collaborazione La piazza era disseminata di trappole. Mattonella saltate, radici che avevano sollevato la pavimentazione, degrado e transenne sparse in tutta la zona. C'è anche chi in passato si è fatto male. Per questo l'area era stata in parte chiusa. Poi è stato deciso di effettuare un intervento per la messa in sicurezza. E la proposta del Comune è stata approvata dalla Soprintendenza in tempi rapidi, permettendo di iniziare i lavori il mese scorso. Il futuro deve essere ancora scritto. «Avvieremo un concorso di progettazione che prevederà un premio per la proposta migliore, io vorrei qualcosa di innovativo che si inserisca in un quadro di rinnovamento dell'intero waterfront», aveva spiegato prima dell'avvio del cantiere il sindaco Paolo Truzzu. Con tanto di rassicurazione: «In piazza Matteotti non verranno abbattuti gli alberi». Matteo Vercelli.



La Sicilia

Catania

Autorità sistema portuale del Mare

La vendita al fianco delle barche «Nessun atto ufficiale sui pescatori»

L' emergenza corona virus ha messo in ginocchio, come ampiamente prevedibile, anche il settore della pesca, con gravi ripercussioni nella condiziona economica delle famiglie dei tanti addetti che vi lavorano. Come, riportato dalle colonne del nostro giornale, da un paio di giorni, i pescatori hanno potuto beneficiare di una vera e propria boccata d' ossigeno, con la possibilità di vendere il proprio pescato sulla banchina del porto; ciascuno di essi ha avuto l' opportunità di lavoro accanto al proprio peschereccio. Il grido di allarme era stato lanciato dai rappresentanti di categoria, per un settore al collasso, i cui lavoratori, nel giro di pochi giorni, non avrebbero più avuto garantito persino il loro sostentamento. Gli stessi pescatori, ora più sereni, hanno voluto sottolineare che continuano a svolgere il proprio lavoro, rispettando tutte le misure imposte per contrastare la diffusione del virus. A integrazione, dell' iniziativa, registriamo una nota di Attilio Montalto, segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia Orientale, sull' attività effettivamente espletata nel contesto della questione. Innanzitutto, si tiene a precisare che l' intervento è stato limitato a una interlocuzione telefonica informale con un rappresentante della cooperativa di pesca, nel corso della quale l' **autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia ha ricordato la vigenza del decreto legislativo n. 4 del 9 gennaio 2012, che nel disposto di cui all' art 2, comma 2 bis del medesimo, disciplina la materia. Di conseguenza, l' intervento è stato limitato a rilevare la sussistenza della norma e, dunque, la sua applicabilità, qualora in coerenza con quanto disposto nel testo del DL 17 marzo 2020 e dalle specifiche norme di settore. Pertanto, non è stato mai intrattenuto alcun incontro formale da parte dell' **autorità di sistema** del Mare di Sicilia Orientale con altro soggetto giuridico. A margine della nota, si registra l' intervento del ministero delle Infrastrutture che invita le stesse associazioni di categoria, le cooperative, il comune di Catania, le amministrazioni di settore e le istituzioni cittadine, in merito alle problematiche che riguardano la vendita diretta del pescato, legate all' attuale emergenza sanitaria, a una video conferenza su piattaforma skype, che si tiene oggi alle 10,30. Coloro i quali sono impossibilitati a partecipare in videoconferenza, potranno assistere, in misura di un singolo rappresentante per ente o associazione, recandosi alla sala conferenze della Capitaneria di Porto. Paolo Di Grazia.



MF

Focus

in sofferenza crociere, container, traghetti, scali e indotto

Navi e porti ko per il virus

A marzo nell' area portuale di Genova i carichi rotabili sono scesi del 40% e la movimentazione dei container del 10%. Fermo il settore crocieristico

NICOLA CAPUZZO

La pandemia di Coronavirus in Italia, in Europa e nel resto del globo sta avendo un impatto deflagrante sull' intero mondo dei trasporti e della logistica delle merci. Gli unici a beneficiare al momento della situazione sono gli armatori di navi cisterna di grande portata (dove le rate di nolo giornaliere hanno raggiunto i 200 mila dollari), mentre in tutti gli altri settori sono solo dolori. A confermarlo, giusto per far capire la portata degli eventi, è la grande nave portacontainer del vettore francese Cma Cgm (la Alexander Van Humboldt), proveniente dal porto spagnolo di Algeciras e diretta in Asia, che proprio ieri ha deciso di circumnavigare l' Africa piuttosto che transitare dal Canale di Suez per tagliare i 300 mila dollari a nave richiesti (in media) per il transito. E pare che altre compagnie la seguiranno. Il disperato tentativo dei vettori marittimi di contenere i costi, abbinato al prezzo del petrolio (e quindi del carburante navale) così basso, rendono oggi più conveniente doppiare il capo di Buona Speranza allungando la rotta di 3.100 miglia e allungando i tempi di una settimana. Nel settore container molte sono le rotazioni di linee container tra Asia e Italia cancellate per le prossime settimane. Il consorzio

2M formato da Maersk e Msc per tutto il secondo trimestre del 2020 non opererà la linea che scala Genova, La Spezia e Gioia Tauro; la stessa azione è stata intrapresa dal consorzio The Alliance, e interessa i due principali terminal container liguri. I porti italiani continueranno a essere serviti, ma tramite il trasbordo dei container in altri porti del Mediterraneo e quindi con tempi d' attesa più lunghi. Il lockdown dell' Italia e di altre nazioni d' Europa ha notevolmente ridotto la domanda di trasporti via terra, via mare e via aerea con conseguenze sui flussi di merce e quindi sui terminal portuali, aeroportuali e aziende dell' indotto. Genova e Savona sono state il primo sistema portuale d' Italia a fornire le statistiche del calo registrato a marzo: in termini di container movimentati la flessione è stata dell' ordine dell' 8-10%, i carichi rotabili sono crollati del 40%, i passeggeri di traghetti e crociere sono scesi tra il 60 e l' 80%. Per quanto riguarda le economie che alimentano in import/export le attività dei due scali liguri, Cerved prevede in Piemonte un calo tra -9,8 e -22,8% a causa in particolare della crisi del settore automobilistico, mentre i cali di Lombardia, Veneto ed Emilia sarebbero allineati e tra il 6,7 e il 15,7%. Confetra Friuli Venezia Giulia, invece, teme possa scatenarsi una tempesta perfetta nei prossimi giorni se i magazzini delle imprese produttrici escluse dalla lista delle attività essenziali non potranno essere riaperti. «L' arrivo di un volume superiore al normale di merci spedite dalla Cina uscita dall' emergenza, la mancanza, si spera momentanea, di liquidità delle imprese italiane per procedere al pagamento delle merci e alla loro importazione, e l' impossibilità per le imprese non essenziali di ricevere le merci nei loro magazzini genereranno una spirale negativa, rendendo impossibile la vuotatura dei container. Ciò determinerà la mancanza di container vuoti che permetterebbero alle imprese essenziali di spedire merci verso mercati esteri e generare flussi di cassa. Insomma, una miscela potenzialmente esplosiva, in grado di catalizzare la recessione», fa notare l' associazione. La soluzione tampone suggerita da Stefano Visintin, presidente di Confetra Friuli Venezia Giulia, è che le industrie chiuse possono comunque disporre la vuotatura delle merci dai container ai magazzini



intermedi, interrompendo così il maturare di costi per magazzinaggio e sosta dei loro container giacenti nei porti. Il settore più colpito dal coronavirus, però, è quello delle crociere che per mesi probabilmente non ripartiranno. Carnival Cruise Lines (gruppo Carnival Corporation) ha già cancellato tutti gli itinerari del 2020 che aveva programmato per le sue due navi in Italia e



MF

Focus

nel resto d' Europa. I cantieri navali Meyer Werft hanno fatto sapere che il coronavirus avrà un «impatto immenso» sul mercato delle crociere, azzerando per un po' di tempo i nuovi investimenti, mentre Fincantieri pensa già a «tutelare il carico di lavoro acquisito». I terminal passeggeri di vari porti italiani (tra cui Venezia, Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Catania, Trieste, Ravenna, Livorno e Messina) hanno chiesto al Governo tramite l' associazione di categoria Assiterminal l' azzeramento o una sensibile riduzione dei canoni demaniali causa forza maggiore. Attualmente sono otto le navi da crociera ferme in Italia: Costa Luminosa a Savona, Msc Opera e Msc Splendida a Genova, Costa Pacifica a La Spezia, l' ultima arrivata Costa Diadema a Piombino, Costa Victoria e Msc Grandiosa a Civitavecchia, mentre, in Adriatico, la nave di lusso Silver Moon è ferma nel porto di Ancona. Secondo quanto rivelato dal gruppo Carnival Corporation il disarmo «a caldo» di ogni nave (pronta cioè a rientrare immediatamente in servizio) costa 2-3 milioni di dollari al mese. Il disarmo «a freddo» è più economico, ma richiede tempi maggiori per riattivare la nave. (riproduzione riservata)

DIPORTO

Nautica ferma al 90%, a rischio 5mila posti

Confindustria nautica dà al Governo un piano per avviare la riapertura

Raoul de Forcade

Confindustria nautica presenta al Governo un piano per la riapertura progressiva delle attività di settore, accompagnato da una relazione del suo ufficio studi che raccoglie i numeri sugli effetti, per il comparto, del lockdown dovuto al coronavirus. Numeri tutt' altro che rassicuranti, visto che, a fronte di un fermo totale della produzione, il 90% delle aziende è al palo: con il 57% delle imprese che risulta non operativo e il 33% solo parzialmente operativo. Una situazione che, se si protrarrà fino al 15 aprile, secondo le elaborazioni dell' ufficio studi di Confindustria nautica (basate sull' andamento della crisi finanziaria 2008) comporterebbe la perdita di oltre 5mila posti di lavoro nella filiera. Un dato, tra l' altro, che potrebbe salire a oltre 8mila, con una chiusura fino alla fine di aprile. I dati sono emersi dai questionari inviati ai soci per rilevare informazioni puntuali sull' impatto dell' emergenza Covid-19 sulla nautica da diporto. Il consiglio generale di settore si è poi riunito (in teleconferenza) in una sessione durante la quale è stata analizzata la relazione dell' ufficio studi. Vi hanno preso parte, tra gli altri, Baglietto, Ferretti, Fincantieri, Pardo, Perini navi, Permare, Overmarine e Sanlorenzo.

Il piano presentato al Governo per una riapertura progressiva della produzione industriale del settore, che prevede anche una parte normativa sulla sicurezza dei lavoratori, è stato, dunque, rappresentato non come una rivendicazione di un comparto in difficoltà, sottolinea Saverio Cecchi, presidente di Confindustria nautica, ma quale risultato dell' analisi tecnica ed economica dei dati rilevati, a cadenza settimanale, sugli effetti progressivi del lockdown sulla filiera. L' analisi dell' associazione rileva che la maggior parte delle aziende «ha un periodo di flussi finanziari positivi che va da aprile a luglio, seguito da flussi finanziari negativi da agosto a marzo». L' andamento fortemente stagionale del comparto impone, pertanto, e queste sono le richieste che l' associazione ha rivolto all' Esecutivo, «la riapertura modulare e progressiva delle attività, la sospensione dei canoni demaniali marittimi (come previsto, peraltro, dagli stessi contratti sugli oneri concessori in essere con lo Stato, nei casi di eventi straordinari e quindi per cause di forza maggiore non imputabili ai concessionari) e l' equiparazione anche delle attività industriali alla filiera del turismo (per beneficiare degli strumenti messi a disposizione del settore turistico, ndr)». Bisogna ricordare, a questo proposito, come le ultime misure di contenimento adottate con i dpcm del 22 e del 25 marzo scorsi abbiano comportato che, tra gli 86 codici Ateco al momento autorizzati a proseguire la produzione, quelli che Confindustria nautica «è riuscita a far inserire rispetto alle bozze iniziali e di interesse per il settore, sono manutenzione e riparazione di navi e imbarcazioni; riparazione e manutenzione di macchine di impiego generale (inclusi motori, pompe, compressori); magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti (inclusi i porti turistici)». Dal lockdown del 26 marzo, dunque, l' analisi di Confindustria nautica evidenzia quattro elementi macroscopici: una ridotta operatività delle aziende (con il 57% che risultano non operative e il 33% parzialmente operative) ma con il fermo totale della produzione; il ricorso a strumenti di sostegno al reddito, con il 75% del campione che intende richiedere accesso alla Cig, se il lockdown della produzione dovesse protrarsi; la certezza di un impatto dirompente del fermo della produzione e delle vendite sui conti aziendali. In base alle primissime stime, il 25% del campione si aspetta una



riduzione di fatturato entro il 20%; il 37,5% del campione fra 30 e 40%; il 28,5% tra 50 e 60%; il 9% oltre il 70%.
Infine,



Il Sole 24 Ore

Focus

emergono le forti difficoltà della catena distributiva, specialmente nell' export: il 74% delle imprese ha rilevato problemi nella logistica, con conseguenze molto significative per oltre la metà del campione, e il 71% ha già riscontrato problematiche di tipo commerciale, con serie conseguenze per il 47% del campione; Francia, Spagna e Germania, in Ue, e gli Usa, oltremare, sono le nazioni verso le quali sono state rilevate le maggiori difficoltà. «I nostri imprenditori - sottolinea Marina Stella, direttore generale di Confindustria nautica - hanno messo in primo piano la sicurezza e la tutela della salute dei lavoratori rispettando, da subito, il protocollo del 14 marzo scorso; e sono pronti a continuare a farlo, creando un percorso in armonia con le istituzioni. Alcune aziende (tra cui Veleria San Giorgio e Zaoli, ndr) hanno perfino riconvertito la produzione, dedicandosi a realizzare mascherine protettive. Ora è importante vedere come potrà avvenire, con gradualità, la ripresa delle attività produttive, per non interrompere i flussi finanziari altamente correlati alla stagionalità ed evitare così di incidere sui fondi di cassa integrazione. Ricordando anche che molte piccole imprese, senza produrre, rischiano di chiudere definitivamente». Ieri, intanto, è stata annullata la quarta edizione del Versilia Yachting Rendez-vous, che avrebbe dovuto svolgersi a Viareggio dal 28 al 31 maggio 2020. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Petizione per far rientrare le navi di Costa Crociere

Una petizione per riportare a casa le navi e gli equipaggi di Costa Crociere. E' stata lanciata sulla piattaforma change.org e indirizzata al presidente della Repubblica Sergio Mattarella e al premier Giuseppe Conte. In quattro giorni ha già raccolto circa due mila adesioni, l'obiettivo è arrivare almeno a 2.500. "Chiediamo di autorizzare l' attracco nei porti Italiani alle navi di Costa Crociere, unica compagnia crocieristica battente bandiera Italiana che come tale paga le tasse nel nostro paese. Chiediamo che vengano tutelati gli equipaggi a bordo delle navi, fornendo loro porti e strutture sicure dove effettuare tutte le verifiche sanitarie necessarie", è la richiesta avanzata. Al momento la Costa Mediterranea e la Costa Fortuna sono da alcuni giorni nel Mediterraneo, al largo delle coste greche, in attesa di un porto che le accolga. Devono rientrare anche la Deliziosa (in Oman), la Fascinosa (in Brasile), la Magica e la Favolosa (nelle acque dei Caraibi).



Tirrenia, Accordo Cin-commissari -Riprendono i collegamenti su Sardegna e Sicilia

Sicilia, Sardegna e isole Tremiti ritornano sulle rotte dei traghetti di Tirrenia, che fermi da lunedì potranno tornare ad effettuare i collegamenti di linea. La decisione di arrestare i traghetti era stata presa da Cin, Compagnia Italiana di Navigazione, Gruppo Onorato, a fronte del sequestro cautelativo dei conti correnti deciso dai commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria. Cin e i commissari di Tirrenia sono pertanto arrivati ad un accordo, anche grazie alla mediazione dei ministri di Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, e Sviluppo economico, Stefano Patuanelli . Lo ha annunciato Tirrenia Cin in una nota diffusa dopo l' incontro, l' accordo, si legge « permette di far ripartire da subito tutte le tratte passeggeri e merci previste dalla Convenzione sulla Continuità territoriale che nel frattempo, su alcune rotte, è stata garantita da Moby ». Da Cin e dal Gruppo Moby è arrivata la conferma che saranno rispettati « tutti i loro impegni nei confronti di ogni soggetto, come la famiglia Onorato ha sempre fatto da cinque generazioni di armatori al servizio da oltre 130 anni della Sardegna, lavorando fattivamente per superare la complessa e sistemica congiuntura attuale, continuando ad onorare con responsabilità e

senso del dovere i territori serviti e le loro esigenze ». Il blocco dei traghetti era iniziato lunedì come risposta al sequestro conservativo dei conti correnti di Cin effettuato dai commissari di Tirrenia. Al centro della vicenda la sospensione del pagamento delle rate da parte di Cin , sospensione fino alla conclusione della procedura di indagine aperta dalla Commissione Europea per gli aiuti di Stato a Tirrenia pre e post privatizzazione. Procedura, aperta nel 2011, dalla Direzione generale della Concorrenza della Commissione Europea e conclusa i primi di marzo.



Informare

Focus

Le navi della Tirrenia tornano ad operare sulle rotte da e per le isole

Accordo tra i commissari di Tirrenia in AS e CIN Tra i commissari di Tirrenia di Navigazione in Amministrazione Straordinaria e la Compagnia Italiana Armatori (CIN) del gruppo Onorato Armatori è stato raggiunto ieri un accordo sulla base del quale Tirrenia CIN ha riattivato i propri collegamenti marittimi con le isole che erano stati sospesi a seguito del blocco dei conti correnti della CIN nell' ambito del contenzioso sull' acquisto della Tirrenia da parte del gruppo Onorato. «Finalmente - ha commentato il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo - una svolta positiva con i lavoratori che hanno ricevuto le disposizioni aziendali per riprendere il largo. Salvo colpi di scena dell' ultimo minuto - ha specificato - l' intesa in qualche modo restituisce un primo rasserenamento a tutti, anche ai cittadini preoccupati per la chiusura dei collegamenti da e per le isole. Nell' attesa di poter registrare i dettagli dell' accordo - ha concluso il rappresentante del sindacato - continueremo a vigilare affinché si possano raggiungere ulteriori soluzioni esaustive per tutti ed in primis per il lavoro».

The screenshot shows the 'informMARE' website. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informMARE'. The main headline reads: 'Le navi della Tirrenia tornano ad operare sulle rotte da e per le isole'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Accordo tra i commissari di Tirrenia in AS e CIN'. The main body of the article is partially visible, starting with 'Tra i commissari di Tirrenia di Navigazione in Amministrazione Straordinaria e la Compagnia Italiana Armatori (CIN) del gruppo Onorato Armatori è stato raggiunto ieri un accordo sulla base del quale Tirrenia CIN ha riattivato i propri collegamenti marittimi con le isole che erano stati sospesi a seguito del blocco dei conti correnti della CIN nell'ambito del contenzioso sull'acquisto della Tirrenia da parte del gruppo Onorato.' Below the article, there are logos for 'PSA GENOVA PRA' and 'C. Steinhilber - GMT'. At the bottom, there is a search form with the text 'Cerca il tuo albergo' and a table with columns for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. The table contains one row with 'Mare Siciliano', '2 | Apr | 2020', and '3 | Apr | 2020'. There is also a 'Cerca' button and a footer with contact information for informMARE.

Informazioni Marittime

Focus

Riparte Tirrenia, il sequestro dai conti agli asset

Nuovo accordo tra i commissari e il gruppo Onorato Armatori. Riparte la continuità territoriale - coperta in questi giorni da Moby - verso Sicilia e Sardegna

Accordo raggiunto tra i commissari e Tirrenia-Cin, le navi riprenderanno a navigare seguendo gli obblighi della Convenzione con lo Stato per la continuità territoriale. Sardegna, Sicilia e isole Tremiti riprendono ad essere collegate dall' ex compagnia di bandiera, oggi gestita dal gruppo Onorato Armatori (anche se comunque le isole sono sempre rimaste collegate da servizi di altri armatori). L' intesa è stata raggiunta grazie al trasferimento del sequestro della liquidità, avviato dai commissari lunedì scorso , dai conti correnti ai beni, in questo caso le navi, permettendo così di sbloccare le risorse per avere la flotta operativa, soprattutto per trasportate merci, visto che la mobilità delle persone resterà fortemente limitata almeno fino al 13 aprile, come da ultimo decreto governativo. Già da ieri sera l' accordo ha permesso di «ripartire da subito - si legge in una nota Tirrenia-Cin - tutte le tratte passeggeri e merci previste dalla Convenzione sulla Continuità territoriale che nel frattempo, su alcune rotte, è stata garantita da Moby». Negli ultimi tre giorni, come spiega l' Ansa , la continuità territoriale da parte di Tirrenia è stata coperta in Sardegna (un traghetto Moby, compagnia del gruppo Onorato, nelle tratte Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres, Livorno-Cagliari, Livorno-Olbia e Napoli-Cagliari) ma non in Sicilia. Ora riprendono, quindi, anche le tratte Ravenna-Brindisi-Catania e Napoli-Palermo.



Ripartono i traghetti della Tirrenia

Garantiti collegamenti con Sicilia, Sardegna e isole Tremiti

Redazione

MILANO I traghetti della Tirrenia Cin riprendono i collegamenti con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti per il trasporto di merci e passeggeri. Ad annunciarlo una nota ufficiale della stessa Compagnia italiana di navigazione diffusa al termine dell'incontro con i commissari della Tirrenia in amministrazione straordinaria. L'intesa, raggiunta anche grazie alla mediazione dei ministri Paola De Micheli e Stefano Patuanelli, ha permesso di sbloccare subito le navi che lunedì l'amatore aveva fermato dopo il sequestro conservativo dei conti correnti da parte dei commissari. Come si legge nella nota di Tirrenia Cin, infatti, l'accordo permette di far ripartire da subito tutte le tratte passeggeri e merci previste dalla Convenzione sulla Continuità territoriale che nel frattempo, su alcune rotte, è stata garantita da Moby. Dopo il fermo del servizio, la ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli aveva concesso 24 ore per risolvere la situazione e garantire collegamenti e approvvigionamenti alle isole. Secondo alcune indiscrezioni, l'intesa è stata raggiunta consentendo di trasferire il sequestro dalla liquidità alle navi, liberando così il denaro nei conti necessario per far ripartire i traghetti della Tirrenia. Alla fine, comunque, le parti hanno trovato una soluzione al problema e come termina il comunicato, la compagnia di navigazione ringrazia i Commissari di Tirrenia in A.S., il Mit ed il Mise per aver favorito la conclusione dell'accordo.



The screenshot shows a news article from the website 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. The article title is 'Ripartono i traghetti della Tirrenia' with a subtitle 'Garantiti i collegamenti con Sicilia, Sardegna e isole Tremiti'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. There is a small image of a Tirrenia ferry ship.

Tirrenia-Cin: ripartono i traghetti

Spostare il sequestro conservativo dalla liquidità ai beni, ovvero alle navi, e consentire così alla società di continuare ad effettuare i collegamenti con la Sardegna, la Sicilia e le altre isole minori. Sarebbe questo l'accordo su cui la compagnia Tirrenia-Cin e i commissari in amministrazione straordinaria della bad company Stefano Ambrosini, Gerardo Longobardi, Beniamino Caravita di Toritto, starebbero per trovare la quadra. La notizia, anticipata dall'Ansa, permetterebbe di alleviare una situazione che soltanto 24 ore fa sembrava irrisolvibile. «Cin e il gruppo Moby si legge in una nota di Tirrenia confermano che rispetteranno tutti i loro impegni nei confronti di ogni soggetto, come la famiglia Onorato ha sempre fatto da cinque generazioni di armatori al servizio da oltre 130 anni della Sardegna, lavorando fattivamente per superare la complessa e sistemica congiuntura attuale continuando ad onorare con responsabilità e senso del dovere i territori serviti e le loro esigenze».

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like 'Focus', 'Interventi', 'Interviste', 'News', 'Expo 2019', and 'Osservatorio Europeo'. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settemerale'. A search bar is visible. The main content area features a large image of a ferry ship at a port. Below the image is the article title 'L'accordo con i commissari Tirrenia-Cin: ripartono i traghetti' dated '2 Aprile 2020'. To the right of the article is a vertical sidebar with various news categories such as 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Logistica', and 'Infrastrutture'. The article text is partially visible on the left side of the screenshot.

La Cgil: Tirrenia, adesso garanzie per lavoratori e imprese creditrici

Cagliari Sancito e sottoscritto l'accordo tra Cin-Tirrenia il Mit ed il Mise che garantisce continuità marittima delle persone e delle merci da e per la Penisola, adesso bisogna attivarsi immediatamente su due aspetti: serve una soluzione strutturale per i trasporti via mare e garantire le imprese che vantano crediti con Cin-Tirrenia. A sostenerlo è il segretario della Filt Cgil Sardegna Arnaldo Boeddu . Sul primo aspetto, il ministero dei Trasporti dovrà predisporre in tempi brevi un bando di gara che contenga non solo frequenze delle tratte dai porti sardi, ivi compreso quello di Arbatax, verso la penisola, tipologia di naviglio, tariffe certe e calmierate ma dice il sindacalista una clausola sociale esigibile che garantisca e tuteli tutti i posti di lavoro. In merito al secondo, secondo Boeddu, sarebbe un disastro per centinaia di lavoratori se il gruppo Cin-Tirrenia non riuscisse ad onorare i debiti contratti con tutti coloro i quali hanno lavorato in maniera indiretta per l'armatore.

informativa
 Questo sito e gli strumenti di terra usati in esso integrati trattano dati personali (es. dati di navigazione e indirizzi IP) e fanno uso di cookies e altri strumenti tecnici per il funzionamento e per il miglioramento delle funzioni offerte dalla nostra pagina.
 Cliccando di accettare i cookies e altri identificatori consentendo il funzionamento questa informativa, proteggendo la navigazione in questa pagina, il controllo del sito e un pulsante a continuare a navigare in altre pagine.

scopri di più e personalizza

La Cgil: Tirrenia, adesso garanzie per lavoratori e imprese creditrici"

12 APRILE 2020 - Redazione



Cagliari - Sancito e sottoscritto l'accordo tra Cin-Tirrenia il Mit ed il Mise che garantisce continuità marittima delle persone e delle merci da e per la Penisola, adesso bisogna attivarsi immediatamente su due aspetti: serve una soluzione strutturale per i trasporti via mare e garantire le imprese che vantano crediti con Cin-Tirrenia". A sostenerlo è il segretario della Filt Cgil Sardegna Arnaldo Boeddu.

"Sul primo aspetto, il ministero dei Trasporti dovrà predisporre in tempi brevi un bando di gara che contenga non solo frequenze delle tratte dai porti sardi, ivi compreso quello di Arbatax, verso la penisola, tipologia di naviglio, tariffe certe e calmierate ma - dice il sindacalista - una clausola sociale esigibile che garantisca e tuteli tutti i posti di lavoro". In merito al secondo, secondo Boeddu, "sarebbe un disastro per centinaia di lavoratori se il gruppo Cin-Tirrenia non riuscisse ad onorare i debiti contratti con tutti coloro i quali hanno lavorato in maniera indiretta per l'armatore".

Iscriviti alla newsletter

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

Accordo con i commissari, Cin rinuncia a impugnare la decisione Ue sugli aiuti di Stato

Redazione

Roma Il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli, ha autorizzato in serata i commissari straordinari di Tirrenia, Stefano Ambrosini, Beniamino Caravita e Gerardo Longobardi, a sottoscrivere l'accordo con la società Cin, del Gruppo Moby di Vincenzo Onorato. L'accordo prevede il riconoscimento del debito di Cin per 180 milioni di euro, l'impegno a mantenere inalterato il proprio patrimonio a garanzia dei creditori e la rinuncia di Cin ad impugnare la decisione della Commissione europea sugli aiuti di Stato resa il mese scorso. Il sequestro di 55 milioni ottenuto dai commissari di Tirrenia dovrebbe trasferirsi sulle navi di Cin se, come è probabile, il passaggio sarà autorizzato nelle prossime ore dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.



Accordo con i commissari, Cin rinuncia a impugnare la decisione Ue sugli aiuti di Stato

12 APRILE 2020 - Redazione



Roma - Il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli, ha autorizzato in serata i commissari straordinari di Tirrenia, Stefano Ambrosini, Beniamino Caravita e Gerardo Longobardi, a sottoscrivere l'accordo con la società Cin, del Gruppo Moby di Vincenzo Onorato. L'accordo prevede il riconoscimento del debito di Cin per 180 milioni di euro, l'impegno a mantenere inalterato il proprio patrimonio a garanzia dei creditori e la rinuncia di Cin ad impugnare la decisione della Commissione europea sugli aiuti di Stato resa il mese scorso. Il sequestro di 55 milioni ottenuto dai commissari di Tirrenia dovrebbe trasferirsi sulle navi di Cin se, come è probabile, il passaggio sarà autorizzato nelle prossime ore dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.

Articoli correlati

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

ISCRIVITI

Il Nautilus

Focus

Circolare Unione Europea da DG Taxud per pratiche doganali durante l'emergenza COVID-19

Tracciate linee guide per assicurare uniformità dell'applicazione del Codice Doganale Europeo. Nella circolare sono state tracciate le linee guide sui seguenti punti: - Merci in entrata, Procedure doganali, Transito delle merci, Procedure speciali (esempio ingresso temporaneo), Merci in uscita. Si prevede che le linee guida vengano aggiornate in base all'evoluzione della crisi emergenziale e alle connesse problematiche in materia doganale. La circolare in inglese. [covid-19-customs-guidance-for-trade.pdf](#)



MEASURES TAKEN AT EU LEVEL IN RESPONSE TO COVID-19 CRISIS AND ITS IMPACT ON ECONOMY AND SOCIETY

The following text is reproduced from the EU Commission web page on Coronavirus response: Ensure the adequate supply of protective equipment and medical supplies across Europe Cushion the blow for people's livelihoods and the economy by applying full flexibility of EU fiscal rules Set up a EUR 37 billion Coronavirus Response Investment Initiative to provide liquidity to small businesses and the health care sector Provide a coherent set of guidelines to Member States on border measures to protect citizens' health while allowing the free flow of essential goods Restrict temporarily non-essential travel to the European Union. Moreover, the site states that Our priority now is to bend the trend of infection, to give our health systems and workers the time and space to care for those that need it. Our first priority is guaranteeing the health and safety of all our citizens: protecting people from the spread of the virus while maintaining the flow of goods. To this end, the Commission is coordinating regular contact between European Health Ministers and Ministers Interior Affairs. Science-based guidance is essential. The Commission has launched a board of outstanding scientists -- a team of leading epidemiologists and virologists -- to anticipate events and develop guidelines and evidence-based strategies for our Union and in addition that We are at the beginning of this crisis. The Commission stands ready to do more as the situation evolves. From another EU source, we learnt that deadlines for R&I calls of proposals are extended. For instance, Horizon Europe Societal Challenge 1 (Health section): the submission of proposals is extended by initial two months, to allow medical professionals to focus on their fight against the Coronavirus and to leave more time for preparing their applications. This concerns the following calls: H2020-SC1-BHC-2018-2020 - Deadline extended to 4 June: H2020-SC1-DTH-2018-2020, H2020-SC1-FA-DTS-2018-2020 - Deadline extended to 18 June Moreover, almost all the deadlines of H2020 calls have been postponed by 15 days. As far as State Aids are concerned: On the 22nd of March 2020, the European Commission approved: A 50 million Italian aid scheme to support the production and supply of medical devices, such as ventilators, and personal protection equipment, such as masks, goggles, gowns, and safety suits; Four Portuguese guarantee schemes for SMEs and midcaps affected by the Coronavirus outbreak with a total budget of 3 billion; Two German State aid schemes to support the German economy in the context of the virus; A DKK 1 billion (approx. 130 million) Danish guarantee scheme for SMEs affected; Three French State aid schemes to support the French economy. The European Commission found that these support measures are in line with Article 107(3)(b) TFEU and with the conditions set in the State aid Temporary Framework to support the economy in the context of the COVID-19 outbreak adopted on 19 March 2020. The European Parliament will skip all trips to Strasbourg until September at least and hold mini-plenaries in Brussels instead, according to the latest revision of the parliamentary calendar for the year. The decision aligns with at least the spirit of the coronavirus regime currently in place in Belgium, which restricts unnecessary border crossings. According to the journal Politico.eu, The first ever home-office vote took place on 19 March in the EU Parliament: the decision, which is expected to be formalized by the bureau, marks the first time Parliament will forgo the customary discussion in plenary before voting and resort to a measure that allows MEPs to exercise their mandate from home. Politico.eu underlines that the impact of this decision could be far-reaching concerning Strasbourg sessions of the Parliament once the coronavirus crisis is over, If you don't have to



show up in one seat of the Parliament, why travel between two of them all the time?



EU TRANSPORT MINISTERS SIGNED THE OPATIJA DECLARATION AND SET THE MARITIME POLICY UP TO 2030

In order to achieve a green, connected & safe maritime transport, Opatija Declaration: - supports the development of different alternative fuels for use in all segments of waterborne transport; - recommends ensuring adequate funding in support of research and development through public, private and EU financial instruments and grants with the aim to make available clean alternative fuels, including LNG as a transitional fuel, and the associated infrastructure; - underlines the importance of adequate education, training and lifelong learning of the seafarers and inland navigation workers in the rapidly changing waterborne transport environment. Adopted under the Croatia's presidency of the Council of the EU, Opatija Declaration is the culmination of a journey started with EU's Ministerial Valletta Declaration (April 2017) and of the MED7 Declaration (again in Valletta), June 2018. MED7 (also referred to as EU Med or EuroMed7) is an alliance of seven Southern Europe EU Member States (Cyprus, France, Greece, Italy, Malta, Portugal and Spain) informally established on 17 December 2013 in Brussels in order to create coordination on issues of common interest within the EU. Under the Italian Presidency of MED7, in June 2018, the MED7 Valletta Declaration was signed and, among other matters, already underlined the need for regional cooperation on the promotion of alternative fuels, notably the use of LNG for power generation and shipping to be followed soon by Bio-LNG as a carbon-free fuel. Both the MED7 and the Opatija Declarations are the result of considerable diplomatic effort by the Italian Permanent Representation to the EU side by side with Transport Attaché from the other EU Member States. This included the 3 days LNG technical visit of the MED7 representatives organised by CS MARE in June 2018. We are proud of having given a small contribution to a big policy achievement. Watch here the video of MED7 LNG visit in Italy.



TRANSPORTISESSENTIAL4ALL: TOGETHER AGAINST COVID-19

In order to allow transport and logistics to keep on playing their key role for the supply of essential goods, transport infrastructure needs to be considered a critical infrastructure and smooth border crossings for freight transport, both intra-EU and with third countries, needs to be preserved. These are the key points stressed in the joint statement of TransportisEssential4All Coalition, signed on the 24th of March by a variety of actors in the transport sector including associations, infrastructure managers, operators, workers in all transport modes and logistics, contractors, local and regional authorities, logistics service providers, shippers and users. All the actors welcomed the recent establishment of green freight lanes by the European Commission in all the relevant internal border-crossing points on the trans-European transport network (TEN-T): green lanes are open to all freight vehicles, whatever goods they are carrying, and offer simplified and quick border crossing (max. 15 minutes) where drivers of freight vehicles are not asked to produce any document other than their identification, driving license, if necessary a letter from the employer, and the electronic submission/display of documents is accepted. In parallel, the statement underlines the paramount importance of preserving both transport workers' safety, protecting their health with the appropriate protective equipment and working conditions, and their future, supporting the recovery of the heavily affected transport sector and ensuring future connectivity for both passengers and freight. Among these actors on the front line we are proud to see the signature of the European Technology Platform ALICE, of which Fondazione CS MARE is an active member.



EU GREEN LANE GUIDELINES: TRANSPORT DURING COVID-19

The EU Commission published on 23 March guidelines stating that EU Countries should immediately implement green lanes to expedite the transportation of goods. This initiative comes amid concerns that border closures due to coronavirus will lead to the hold up of deliveries including essential goods such as food and medicines. The guidelines seek also to minimize check and paperwork for transport workers as well as to provide recommendations on how to arrange cargo loading-unloading and breaks to protect drivers' health. The Guidelines, including the map of border crossings and recommendations for drivers, can download here. Furthermore, an updated list of national requirements and transport measures can be accessed here, selecting your country.



IMO urges travel ban exemption for seafarers

Bob Jaques

The International Maritime Organization (IMO) has echoed earlier calls by shipping industry bodies for governments to recognise seafarers and marine personnel as 'key workers' providing essential services and therefore exempt from national travel or movement restrictions. A Circular Letter issued earlier this week specifically calls on governments to permit professional seafarers and marine personnel to disembark ships in port and transit through their territory (i.e. to an airport) to allow crews to be changed and seafarers to be repatriated. The letter reiterates earlier calls made by IMO secretary-general Kitack Lim, who said it was "crucially important that the flow of commerce by sea should not be unnecessarily disrupted." Lim added his personal view that seafarers were "on the front line of this global calamity" and called for a "practical and pragmatic approach, in these unusual times, to issues like crew changeovers, resupply, repairs, survey and certification and licensing of seafarers." Related: Call for collective, managed crew changes by Synergy ceo Unni Ship managers association InterManager is also exercised by the issue of crew movements but secretary general Capt. Kuba Szymanski tells

Seatrade Maritime News that there is 'no blanket answer'. Instead the association's members carry out Risk Assessment on a case-by-case basis, he says, with individual decisions 'reached together with seafarers.' Szymanski relates how there are some cases where crew 'can just step off and on the vessel' such as the ferry and liner trade; others where the ship 'can call at favourable destinations and crew change is arranged with relative ease'; yet more where 'charter flights are being arranged for larger number of crews of one nationality' such as in the cruise industry; and finally cases 'where the best option is to wait and get the vessel to the destination where regular airliners fly.' International Chamber of Shipping secretary-general Guy Platten commented: 'We welcome the IMO Secretary General's positive response to the industry recommendations, following the G20 recognition of the value of the maritime sector in their call to minimise disruptions to trade and global supply chains. Related: Crew changes - the problem of air travel 'We urgently need governments and administrations to coordinate their efforts to provide access to berths in ports, to develop consistent measures to facilitate crew changes in ports, ensure measures are put in place to facilitate port (and related) operations and to ensure that appropriate health protection procedures are made available in ports.'

Seatrade
Maritime News

CORONAVIRUS - EVERYTHING YOU NEED TO KNOW



Report photo of train with crew repatriated by CP 4/2/2020

IMO urges travel ban exemption for seafarers

Bob Jaques | Apr 02, 2020

The International Maritime Organization (IMO) has echoed earlier calls by shipping industry bodies for governments to recognise seafarers and marine personnel as "key workers" providing essential services and therefore exempt from national travel or movement restrictions.

A Circular Letter issued earlier this week specifically calls on governments to permit professional seafarers and marine personnel to disembark ships in port and transit through their territory (i.e. to an airport) to allow crews to be changed and seafarers to be repatriated.

The letter reiterates earlier calls made by IMO secretary-general Kitack Lim, who said it was "crucially important that the flow of commerce by sea should not be unnecessarily disrupted." Lim added his personal view that seafarers were "on the front line of this global calamity" and called for a "practical and pragmatic approach, in these unusual times, to issues like crew changeovers, resupply, repairs, survey and certification and licensing of seafarers."

Related: Call for collective, managed crew changes by Synergy ceo Unni

Detention & demurrage: sale la tensione fra spedizionieri e compagnie di navigazione

Secondo la associazioni di categoria che rappresentano i caricatori e gli spedizionieri di merci il settore del trasporto marittimo risulta quello maggiormente impattato dal Coronavirus anche a causa delle decisioni prese dalle shipping line. Ne è un chiaro esempio l'introduzione di una 'peak season surcharge' per far fronte alla crisi in corso: una scelta che scarica i costi dell'emergenza sugli utilizzatori dei servizi ricorrendo a uno strumento improprio per il contesto di crisi. Lo scrive Fedespediti, la federazione italiana delle associazioni di spedizionieri locali, rivelando che l'associazione europea Clecat ha scritto una lettera alla Dg Move (Direzione Generale Europea Mobilità e Trasporti) della Commissione Europea per rappresentare le istanze degli spedizionieri marittimi in merito ad alcune pratiche abusive messe in atto dalle shipping line, tra cui le determinazioni dei pagamenti di detention & demurrage . La prima riguarda le tariffe applicate per una riconsegna dell'equipment (contenitore) alla compagnia di navigazione oltre il termine previsto, la seconda le soste in piazzale nei terminal portuali. In entrambe i casi il mancato rispetto di determinante scadenze previste a contratto genera

l'applicazione di tariffe più elevate e di extra costi che nel settore del trasporto marittimo in queste settimane di emergenza sono andate acuendosi. Clecat ha allegato alla sua missiva il position paper 'Briefing and Industry Recommendations Paper on Demurrage and Detention Practices in Shipping', un documento che raccoglie informazioni aggiornate su detention & demurrage e la giurisprudenza recente di alcune corti europee, che hanno rilevato in taluni casi l'abuso da parte delle compagnie marittime della propria posizione nell'applicazione dei pagamenti di questi extra-costi. Il documento tiene conto anche delle iniziative volte a fornire orientamenti in merito che si stanno diffondendo a livello globale, in assenza di una normativa vincolante in materia. Tra queste, le 'Best Practice Guide on Demurrage and Detention in Container Shipping', pubblicate dalla nostra Associazione Internazionale Fiata e prese in esame nel Paper di Clecat aggiunge Fedespediti, comunicando di aver anch'essa da poco aggiornato il 'Quaderno Demurrage, Detention e Port Storage nelle spedizioni marittime di contenitori' della collana 'I Quaderni di Fedespediti'. Il paper è stato condiviso con la Dg Move europea al fine di stimolare una discussione proficua sulla prassi di queste condizioni tariffarie che tenga conto delle istanze delle shipping line e delle imprese della logistica. Diversamente da quanto fatto per la proroga del Consortia Block Exemptin Regulations dicono gli spedizionieri, che poi aggiungono: Occorre che la Commissione valuti nell'insieme l'impatto di questa crisi che colpisce tutti gli operatori, compagnie e spedizionieri marittimi.



Secondo la associazioni di categoria che rappresentano i caricatori e gli spedizionieri di merci il settore del trasporto marittimo risulta quello maggiormente impattato dal Coronavirus anche a causa delle decisioni prese dalle shipping line. "Ne è un chiaro esempio l'introduzione di una 'peak season surcharge' per far fronte alla crisi in corso: una scelta che scarica i costi dell'emergenza sugli utilizzatori dei servizi ricorrendo a uno strumento improprio per il contesto di crisi".

Lo scrive Fedespediti, la federazione italiana delle associazioni di