



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 25 aprile 2020**



Prime Pagine

25/04/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 25/04/2020	8
25/04/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 25/04/2020	9
25/04/2020	Il Foglio Prima pagina del 25/04/2020	10
25/04/2020	Il Giornale Prima pagina del 25/04/2020	11
25/04/2020	Il Giorno Prima pagina del 25/04/2020	12
25/04/2020	Il Manifesto Prima pagina del 25/04/2020	13
25/04/2020	Il Mattino Prima pagina del 25/04/2020	14
25/04/2020	Il Messaggero Prima pagina del 25/04/2020	15
25/04/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 25/04/2020	16
25/04/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 25/04/2020	17
25/04/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 25/04/2020	18
25/04/2020	Il Tempo Prima pagina del 25/04/2020	19
25/04/2020	Italia Oggi Prima pagina del 25/04/2020	20
25/04/2020	La Nazione Prima pagina del 25/04/2020	21
25/04/2020	La Repubblica Prima pagina del 25/04/2020	22
25/04/2020	La Stampa Prima pagina del 25/04/2020	23
25/04/2020	Milano Finanza Prima pagina del 25/04/2020	24

Primo Piano

24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 13 Le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi	<i>Daniele Rossi</i> 25
------------	---	-------------------------

Trieste

24/04/2020	Primo Magazine GRUPPO CIRCLE - INFOERA: anche TIMT utilizzerà Milos	<i>GAM EDITORI</i> 26
------------	---	-----------------------

Venezia

25/04/2020	Corriere del Veneto Pagina 7	<i>Monica Zicchiero</i>	27
<hr/> Recuperati nel 2019 3,5 milioni di euro Nuovi fari su Mose e Pedemontana			
25/04/2020	Il Gazzettino Pagina 37		28
<hr/> Il Pd: «Piena solidarietà ai lavoratori di Thetis»			
25/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 7		29
<hr/> «Mose, un approfondimento sulle condotte e sui costi»			
25/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 31		30
<hr/> Mose nella bufera Zinconone si difende «Il problema? I commissari»			
25/04/2020	Corriere del Veneto Pagina 11		32
<hr/> Lo studio «Con il Gpl rischio sociale inaccettabile»			
25/04/2020	Il Gazzettino Pagina 41	<i>DIEGO DEGAN</i>	33
<hr/> Deposito di Gpl, il Comune: «Rischio sociale inaccettabile»			
25/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 37		34
<hr/> «Rischio sociale inaccettabile Un pericolo le navi gasiere»			
25/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 33		35
<hr/> Limiti all' inquinamento delle navi con il nuovo accordo sul trasporto			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 8		36
<hr/> Porti container gateway: Napoli e Venezia rincorrono Genova e Spezia			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 12		37
<hr/> I porti di Venezia e Chioggia pronti alla Fase 2			

Savona, Vado

25/04/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 29		39
<hr/> Restyling del porto, 180 mila euro per dragaggio e luci			
25/04/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 35		40
<hr/> Gli ombrelloni distanziati e le cabine comuni abolite			
24/04/2020	Informare		41
<hr/> Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Savona - Vado Ligure è diminuito del 24,5%			
24/04/2020	Savona News		42
<hr/> Savona, via al bando di gara per la costruzione di bar, spogliatoi, docce e servizi a Zinola			

Genova, Voltri

25/04/2020	Il Secolo XIX Pagina 17		43
<hr/> Traffici portuali il virus infetta Genova e Savona: -5,4% in tre mesi			
24/04/2020	Ansa		44
<hr/> Coronavirus: -5,4% il traffico dei porti Genova-Savona nei primi 3 mesi			
24/04/2020	BizJournal Liguria		45
<hr/> Porti Genova e Savona Vado nel 2019 movimentazione merce -3,2%, passeggeri +5,9%			
24/04/2020	Informare		47
<hr/> A marzo il traffico delle merci nel porto di Genova è calato del -13,1% e quello dei passeggeri del -81,7%			
24/04/2020	shipmag.it		48
<hr/> Genova-Savona, a marzo container in flessione del 5,3% / Grafico			
24/04/2020	shippingitaly.it		49
<hr/> Genova e Savona: -5,4% di tonnellate in tre mesi. L'analisi dell'AdSP			

24/04/2020	Genova24	A Genova nasce il tavolo porto-città: "Cantieri marittimi pronti a riaprire in sicurezza"	52
24/04/2020	PrimoCanale.it	Coronavirus, a Genova nasce il tavolo porto-città per ripartire in sicurezza	53
24/04/2020	Portnews	Shanghai-Genova: nolo in aumento	54
24/04/2020	Genova24	Costa Deliziosa, gli ultimi passeggeri dovranno aspettare il 3 maggio per tornare a casa	55
24/04/2020	PrimoCanale.it	Coronavirus, sbarchi da nave Deliziosa quasi completati in 48 ore	56

Ravenna

25/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 38	Netto calo delle merci movimentate al porto: -30% in marzo	57
24/04/2020	Informare	A marzo il traffico delle merci nel porto di Ravenna è calato del -30,4%	58
24/04/2020	portoravennanews.com	Il coronavirus si abbatte sul bilancio di marzo: - 30% di merci	60
24/04/2020	shippingitaly.it	Il blocco industriale dell'Italia si fa sentire sulle banchine del porto di Ravenna	62
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 6	Break bulk +8% con Ravenna e Taranto indiscussi protagonisti	63

Marina di Carrara

25/04/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 20	Costa Luminosa, passeggeri ospitati in un nostro albergo	64
25/04/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 43	Porto, il Fondo F2i acquista Ferroviaria	65

Livorno

25/04/2020	Il Tirreno Pagina 13	Bagni vietati nei porticcioli e negli approdi da Quercianella alla Bellana: ecco la mappa	66
25/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 43	Divieto di balneazione, ecco i punti critici	67
25/04/2020	Il Tirreno Pagina 15	Ce l'abbiamo fatta: ok alla pulizia dei Fossi «Via i relitti intorno alla Fortezza nuova»	68
25/04/2020	Il Tirreno (ed. Grosseto) Pagina 22	Unità di crisi per balneari, ricettività e alberghi	70
25/04/2020	La Nazione (ed. Firenze) Pagina 31	«Un'unità di crisi per ripartire»	71
24/04/2020	Travelnostop	In Toscana unità crisi per affrontare Fase 2, tra linee guida e riaperture	73
24/04/2020	Il Nautilus	Livorno e Piombino più vicine	74
24/04/2020	Messaggero Marittimo	AdSp: Livorno e Piombino sono più vicine	75

Redazione

24/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	76
<hr/>			
24/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	78
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 7		79
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

25/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13		80
<hr/>			
25/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 44		81
<hr/>			
24/04/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	82
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

25/04/2020	Corriere Adriatico Pagina 11		83
<hr/>			
25/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 36		84
<hr/>			
24/04/2020	corriereadriatico.it		85
<hr/>			
25/04/2020	Corriere Adriatico Pagina 25		86
<hr/>			
24/04/2020	Ancona Today		87
<hr/>			
24/04/2020	Ansa		88
<hr/>			
24/04/2020	Cronache Ancona		89
<hr/>			
24/04/2020	cronachemarche.it	<i>Marco Traini</i>	90
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/04/2020	FerPress		91
<hr/>			
24/04/2020	Il Nautilus		93
<hr/>			
24/04/2020	Messaggero Marittimo		95
<hr/>			
24/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	97
<hr/>			

Napoli

24/04/2020	FerPress		99
<hr/>			

24/04/2020	Il Nautilus	100
<hr/>		
24/04/2020	Informare	101
<hr/>		
24/04/2020	Informazioni Marittime	102
<hr/>		

Taranto

25/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 38	103
<hr/>		
25/04/2020	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 6	104
<hr/>		
25/04/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10	105
<hr/>		
24/04/2020	corriereditaranto.it	107
<hr/>		

Manfredonia

25/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 27	108
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

24/04/2020	citynow.it	109
<hr/>		
24/04/2020	gazzettadelsud.it	111
<hr/>		
24/04/2020	Il Dispaccio	112
<hr/>		
24/04/2020	Il Dispaccio	114
<hr/>		
24/04/2020	Il Metropolitan	115
<hr/>		
24/04/2020	LameziaClick	116
<hr/>		
24/04/2020	Stretto Web	117
<hr/>		
24/04/2020	Stretto Web	119
<hr/>		
24/04/2020	TempoStretto	120
<hr/>		

Focus

24/04/2020	Messaggero Marittimo	Redazione 122
<hr/>		
Espo Conference 2020 rinviata al 2021		

24/04/2020	Portnews	<i>Fabio Massimo Parenti</i>	123
<hr/>			
24/04/2020	shippingitaly.it		125
<hr/>			
24/04/2020	shipmag.it		126
<hr/>			
24/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1		127
<hr/>			
24/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14		128
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 5		129
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 10		130
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 11		131
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 14	<i>Guido Nicolini</i>	132
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 15	<i>Luca Becce</i>	134
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 16	<i>Gian Enzo Duci</i>	136
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 17	<i>Silvia Moretto</i>	137
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 18	<i>Mario Mattioli</i>	138
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 19	<i>Stefano Messina</i>	139
<hr/>			
24/04/2020	SHIPPING ITALY Pagina 20	<i>Francesco Bandiera</i>	140
<hr/>			
24/04/2020	Ansa		142
<hr/>			
24/04/2020	shippingitaly.it		143
<hr/>			
25/04/2020	seatrade-cruise.com	<i>Anne Kalosh</i>	144

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 33/C - Tel. 06 988251

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

Ovunque voi siate, noi ci siamo

al telefono, con il PC e con l'App Mobile Banking UniCredit

La banca per le cose che contano.

Con il Corriere
Il 3 e l'8 maggio torna in edicola il Tricolore di **Antonio Carloti** a pagina 23

Il libro dei lettori
Piccole grandi azioni per dire ancora «noi» di **Barbara Stefanelli** a pagina 26 il volume da oggi in edicola

Ovunque voi siate, noi ci siamo

al telefono, con il PC e con l'App Mobile Banking UniCredit

La banca per le cose che contano.

Sarà possibile muoversi nelle regioni. L'ipotesi di eliminare le autocertificazioni. E il 18 riaprono i musei e le biblioteche

Virus, cadono i primi divieti

Il governo approva il Def, in arrivo una maxi manovra da 150 miliardi per ripartire

L'EUROPA ADESSO C'È

di **Federico Fubini**

Uno scambio fra le due donne tedesche nel tele-summit dell'altro giorno dice tutto quel che c'è da sapere, se non si arrivasse a un vero piano di rilancio in Europa. Ha osservato a un certo punto Ursula von der Leyen: «Da quando abbiamo sospeso le regole che limitano gli aiuti di Stato alle imprese, metà degli interventi autorizzati riguardano un solo Paese». L'ha interrotta Angela Merkel, per una volta con un filo di ironia: «Stai parlando di noi?».

Si, parlava della Germania la presidente della Commissione. In un'Europa dove le regole della partita sono sospese e ciascuno gioca solo per sé — nessuno per tutti — diventerebbe un sistema, piuttosto che meritocratico, darwiniano. Prevarebbero solo i forti e le fratture non farebbero che allargarsi. Fino alla deriva delle economie, del tessuto sociale e dei sistemi politici, che alla lunga provocherebbero la sconfitta di tutti.

Il *Recovery Plan* (o «Piano per la ripresa») da almeno mille miliardi di euro che l'Europa sta cercando di mettere insieme va dunque giudicato su questo unico parametro, quello vero: basta a evitare questo pericolo chiaro e concreto?

continua a pagina 17

Emergenza virus, comincia ad allentarsi gradualmente la morsa dei divieti. Si potrà cominciare a spostarsi all'interno delle regioni. E si va verso la cancellazione delle autocertificazioni. Il 18 maggio riaprono i musei. Il contagio continua a diminuire. In calo il numero delle persone ricoverate. Sul versante economico si pensa a una maxi manovra da 150 miliardi.

da pagina 2 a pagina 27

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Conte alla prova di settembre
Dossier degli 007

Se giugno è il mese in cui si deciderà la sorte del governo, è perché la politica deve prepararsi per settembre quando la crisi impatterà sul sistema economico e sociale.

continua a pagina 12

L'ANNIVERSARIO

IL PRESIDENTE EMERITO
«Risolleviamoci come quando costruimmo un Paese libero»

di **Giorgio Napolitano**

Il nostro Paese vive questo 75° anniversario della Liberazione in un momento particolarmente difficile e drammatico: l'epidemia ci costringe a restare rinchiusi in casa, a non poter lavorare e commerciare, a non frequentare scuole e università.

continua a pagina 19



A Roma, fermata San Giovanni. L'Atac ha organizzato un test di utilizzo in sicurezza della metro in tempo di pandemia

GIANNELLI



25 aprile Il messaggio del Colle

L'appello alla coesione di Mattarella

di **Marzio Breda**

Una festa che esalta «i valori di libertà, giustizia e coesione sociale»: questo l'appello del capo dello Stato Sergio Mattarella per la festa del 25 aprile. Un giorno denso di «valori morali e civili di portata universale, sui quali il nostro popolo ha saputo costruire il proprio futuro». Una retorica che quest'anno sarà, però, anche appannata di tristezza: senza raduni, cortei, discorsi nelle piazze.

a pagina 19

L'EMERGENZA

LA «FASE 2»
Il piano milanese Auto a 30 all'ora e più servizi nei quartieri

di **Maurizio Giannattasio**
Cesare Gluzzi
Simona Ravizza
e Gianni Santucci

Tutta la città in un quarto d'ora, tempo necessario per raggiungere a piedi i servizi essenziali. Negozi, farmacie, supermercati, parchi e ambulatori. Il Covid-19 fa riscoprire i quartieri e Palazzo Marino ridisegna la città. Mentre si stima che in Lombardia si muovano già per lavoro 45-500 (possibili) contagiati.

alle pagine 10 e 11

INTERVISTA CON SALVINI

«Il premier ora ascolti le nostre idee»

di **Marco Cremonesi**

«Il premier Conte deve ascoltare le nostre idee e il nostro piano, oppure basta con la concordia nazionale. Ragazzi, vi rendete conto che siamo a 45 giorni di chiusura?». Così, al Corriere, il leader della Lega Matteo Salvini. E il Mes? «Lo pagheremo con il sangue, sono soldi che all'Italia costeranno cari».

a pagina 13

IL MODELLO MATEMATICO

Perché alcuni stanno peggio?

di **Flavia Fiorentino**
a pagina 22

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il Presidente è in vena

La faccia di Deborah Birc, che un destino arcigno ha posto a capo della commissione medica della Casa Bianca in coincidenza di due eventi imponderabili — l'epidemia di coronavirus e la presidenza Trump —, esprime tutto lo stupore della scienza tradizionale davanti alle rivelazioni di un noto immunologo impreato alla politica, il dottor Trump, che ha appena suggerito di iniettare in vena ai pazienti l'amuchina. Sui pavimenti funziona da matti, si è accalorato, perché non provarla anche sui polmoni? Di certo a un cervello di tali dimensioni non sarà sfuggita la possibilità di tracciare l'amuchina direttamente dalla bottiglia, o al limite con una cannuccia, ma immagino l'abbia esclusa a causa del sapore amarognolo. E poi un si-

ringone è più pratico, oltre che più igienico.

Resta pur vero che gli unici nella storia a essersi inflati volontariamente in corpo quantità cospicue di disinfettante sono gli aspiranti suicidi, e infatti Trump ha riconosciuto che il suo piano presenta ancora alcuni punti deboli. Prima di passare al detergente per piatti, ha però deciso di chiedere l'opinione di qualche altro medico. Il problema, temo, (e questo spiegherebbe la reazione della dottoressa Birc) è che sulla rubrica del suo telefonino di dottori ce ne sono soltanto due, Zivago e House, ma il primo è stato sequestrato da Putin e il secondo, antipatico com'è, voterà democratico di sicuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ovunque voi siate, noi ci siamo

al telefono, con il PC e con l'App Mobile Banking UniCredit

La banca per le cose che contano.

Messaggio pubblicitario

01425
9 771120 498008





Trump, ultima ricetta contro il virus (e il calo nei sondaggi): lampada a raggi Uva e candeggina iniettata. Poi dice che scherzava. Tanto è solo il Presidente



Sabato 25 aprile 2020 - Anno 12 - n° 114
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328161 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "La sordità di Anselmi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 04/7009

Caro Marco

ANTONIO PADELLARO
Caro Marco, il 25 Aprile è la festa della Liberazione, e anche della Costituzione a cui abbiamo dedicato fin dal primo numero il nostro giornale. Rappresenta dunque un'occasione per chi fa il nostro mestiere: ricordare l'importanza dell'articolo 21 della Carta, presidio di quella libertà di stampa e di opinione che va difesa sempre e da ogni attacco. Vorrei farlo alla larga da quella retorica borse e pontificante che entrambi detestiamo, aiutandoci se ci riesce con il sorriso amaro dell'ironia. Quando, un secolo fa, facevo il mozzo nelle sentine del Corriere della Sera, il mio sogno (come tutti quelli alla catena) era di diventare un giorno direttore. Non certo della prestigiosa testata: presuntuososi, ma non del tutto stupido, consideravo modelli inarrivabili gli Spadolini, Ottone, Cavallari, Stille e le altre divinità che in quegli anni avrebbero poggiato le loro terga sulla cattedra adornata dalla maestosa (e forse ancora intonsa) Enciclopedia Treccani.
SEGUÌ A PAGINA 10

Maledetto Antonio

MARCO TRAVAGLIO
Caro Antonio (ma dove dire maledetto Antonio, visto che questa condanna della direzione me l'hai infilata tu, cinque anni fa, con tutte le pene accessorie), il tuo smarrimento è anche il mio. Anche se ti confesso che l'altra sera, preso com'ero a capire se nel vertice europeo avesse perso Conte (come sostenevano i patrioti Salvini e Meloni) o avesse vinto Macron (come sostenevano i patrioti Inamminabile e Boschi), mi son perso l'imperdibile nota sul giro di direttori in casa Gedi, che peraltro mi ha sempre fatto pensare a un personaggio del bar di Guerre Stellari. Sì, nel nostro piccolo siamo fortunati e lo sono anche i nostri lettori. Che ci conoscono da almeno 10 anni, o addirittura da prima, quando il Fatto non esisteva, ma noi già facevamo danni qua e là. E ci prendono per quello che siamo: una ciurma di bucanieri e gianburrasca chesi divertono a scovare notizie e a rompere i coglioni a chiunque lo meriti, senza prendersi troppo sul serio anche quando conducono battaglie molto serie. Sanno chi siamo, coi nostri pregi e i nostri difetti, i nostri meriti e i nostri errori, senza mai intravedere dietro di noi qualcuno che - da palazzi o terrazze o salotti o logge o partiti o banche o cantieri o aziende o multinazionali o paradisi fiscali - ci dica cosa scrivere e cosa non scrivere. E senza mai temere che un giorno arrivi un nuovo padrone a imporsi la sua "linea". Snatutando la nostra.
SEGUÌ A PAGINA 24

LA LOMBARDIA MANDA ANCORA IN RSA I DIMESSI

LE 10 DOMANDE A CUI FONTANA&C. NON RISPONDONO SUI DATI DEI PAZIENTI COVID (ED EX) NELLE CASE-ANZIANI

OLIVA, PACELLI E RONCHETTI A PAG. 4-5

1. ITALIA: QUANTO TALE RSA E GLI OSPEDALI
Milano, perché contagi alti

NILOSA A PAG. 5

2. L'IMPRESA: ANZI INISTITI DOVE SI LAVORA
Confindustria vs sicurezza

BONETTI E ZANCA A PAG. 6

3. OLTRE I MILIONE DI PASSEGGERI IN PIÙ
Trasporti, Sos su metro e bus

PALOMBI A PAG. 7

LE ULTIME PAROLE DI QUEL NONNO

ANTONIO PADELLARO A PAG. 15

ANZIANI ISOLATI? INCOSTITUZIONALE

SALVATORE SETTIS A PAG. 13

COLAO E IL SESSO DI FRED E GINGER

DANIELE LUZZAZZI A PAG. 12



BOSS&VIRUS Santapaola resta dentro. Giudici in ordine sparso Cutolo al telefono: "Sto male" Fuori pure Bin Laden Zagaria

Lo storico capo camorrista parla con la moglie per l'istanza di scarcerazione. A Sassari rilasciano il fratello di don Michele: "È malato e rischia il contagio, il Dap non ci ha risposto". Il legale di Bagarella: "Lui non chiede nulla"



CALAPÀ E IURILLO A PAG. 21

La cattiveria
Renzi: "Non avrei fatto 28 commissioni come Conte". Gli bastava una cena da Briatore
WWW.FORUM.SPINOZAJT

NUOVA REPUBBLICA Scalfari furibondo: "Verdelli liquidato, modi vergognosi"



TECCE A PAG. 11

CON UN COMMENTO DI GIOVANNI VALENTINI A PAG. 13

L'IMAM PALLAVICINI "Sarà un Ramadan senza comunità. Serve pure il male"

RANIERI A PAG. 17

Deficit-Pil al 10%
Il Decreto Maggio sarà di 55 miliardi
I partiti a Gualtieri: "Lo scrivi con noi"
DI FOGGIA A PAG. 8

Il film del vertice Conte dettò all'Ue: "Fondo urgente. Michel, ci puoi rileggere la frase?"



Marco Revelli
"Questo 25 aprile è alla rovescia perché obbedire diventa una virtù"
TRUZZI A PAG. 10

Nuovi mercati
Le videochiamate di gruppo: affare d'oro di Facebook, Zoom e Microsoft
DELLA SALA A PAG. 15

SELFIE, BUFFET&C.
Ecco 100 cose che non faremo subito dopo il 4

- ALESSANDRO FERRUCCI
1. Darsi il cinque.
2. Parlare con il vicino di tavolo.
3. Ascoltare i discorsi del tavolo vicino.
4. Togliere una ciglia dall'occhio altrui.
5. Asciugare una lacrima, altrui.
6. Sentire la temperatura corporea con un bacio sulla fronte.
7. Condividere un moito.
8. Rimorchiare.
A PAGINA 14





ANNO XXV NUMERO 88 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

Cambiare idea si può. Contro il partito dei dispettucchi che si perde nei dettagli e chiude gli occhi di fronte alla svolta di coscienza dell'Europa

Cambiare opinione è difficile, ma è sicuro. I cervelli nati hanno questo di vantaggioso sui giovani più acerbi, che mutando animo e opinioni, lo confondono o lo sconsigliano o lo convertono, orientando le loro vite su altri e nuovi orizzonti. Insomma vanno incontro nei...

Crudele ma inetti Occhio agli autocrati, ma questa è la pandemia del risveglio democratico

I dittatori fanno i dittatori, e accentrano potere. La loro irresponsabilità riguarda tutti, e la voglia di contenzioso sale. Milano. La Cina monta e arresta disdenti da Hong Kong. L'Ungheria approfitta del...

Il Cav. sogna "l'unità profonda della nazione"

Il 25 aprile 11 anni dopo Onna ("è la festa di tutti"), i fondi del Mes ("il nostro voto sarebbe favorevole"), la forza dell'Ue ("si Recovery fund, stop no euro"), la linea Draghi e la lentezza del governo per il dopo. Chiacchierata con Silvio Berlusconi...

Rifondare Rep.

Parlo Carlo De Benedetti. "Spostano il giornale a destra. Ne va fatto un nuovo con le firme storiche di Repubblica". Roma. Un nuovo governo, con l'identità di Repubblica, tutte le firme di Repubblica...

La pillola della felicità

Il "Racconti" di Saki è un libro che si può abbandonare e poi riprendere quando serve, come fosse un cortiale. C'isono libri che danno la felicità. Non solo la felicità di avere trovato chi ti infortuna...

Nuovi mercati europei

In attesa di altri strumenti, occorre dominare la crisi con quelli disponibili. Idee urgenti per non restare indietro. Il Consiglio europeo del 23 aprile è andato secondo le previsioni. Quelle sono state le discussioni, ma gli aspetti...



I timori di Urbano

La sfida di Elkann alla sua vecchia Res è uno stress test sui gioielli di Casa. Numeri, stili e qualche guaio. Roma. Il 6 maggio Urbano Cairo terrà l'assemblea del gruppo che controllerà con poco più del 30 per cento per trarre il bilancio di un anno...

Circo Tarro

Gli immunologi contro Gilletti e gli inviti in tv ai falsi "candidati al Nobel" che sparano sciocchezze. Roma. Lo scorso martedì, su questo giornale, avevamo citato un certo modo di fare informazione o meglio, disinformazione...

Ciapa su (e non) porta a cè

Con la sua tutta la narrazione che si può fare, senza che Fontana è un disastro in recesso come è comportato bene Zala, che ormai ci crede pure...

Where's the beef?

Nell'anno elettorale americano rischia di mancare la carne nei supermercati per colpa del virus. Roma. Il virus ha colpito in modo così duro gli stabilimenti americani dove si lavora la carne che a maggio la quantità di prodotto...

Altro che decrescita, Milano sarà il futuro

Parla il sindaco Sala. Mobilità, scuole, lavoro (e servirebbero più dati). Milano. Si sentirebbe "più confortato" se la sua città potesse disporre di dati ufficiali più attendibili sul epidemia. Perché il numero dei nuovi contagiati che esce dai bollettini...

Punti contro il Cremlino

L'incapacità di Putin di gestire la crisi. Milano. Il Cremlino è un punto contro il Cremlino. L'incapacità di Putin di gestire la crisi è un punto contro il Cremlino. L'incapacità di Putin di gestire la crisi è un punto contro il Cremlino...

Allegria a Verona

Pensi a uscire qui? Non si aprono così. Miracoli di nuovo. Si aprono così. Miracoli di nuovo. Si aprono così. Miracoli di nuovo. Si aprono così. Miracoli di nuovo...

Punti contro il Cremlino

L'incapacità di Putin di gestire la crisi. Milano. Il Cremlino è un punto contro il Cremlino. L'incapacità di Putin di gestire la crisi è un punto contro il Cremlino. L'incapacità di Putin di gestire la crisi è un punto contro il Cremlino...

Allegria a Verona

Pensi a uscire qui? Non si aprono così. Miracoli di nuovo. Si aprono così. Miracoli di nuovo. Si aprono così. Miracoli di nuovo. Si aprono così. Miracoli di nuovo...

Punti contro il Cremlino

L'incapacità di Putin di gestire la crisi. Milano. Il Cremlino è un punto contro il Cremlino. L'incapacità di Putin di gestire la crisi è un punto contro il Cremlino. L'incapacità di Putin di gestire la crisi è un punto contro il Cremlino...

Allegria a Verona

Pensi a uscire qui? Non si aprono così. Miracoli di nuovo. Si aprono così. Miracoli di nuovo. Si aprono così. Miracoli di nuovo. Si aprono così. Miracoli di nuovo...

Punti contro il Cremlino

L'incapacità di Putin di gestire la crisi. Milano. Il Cremlino è un punto contro il Cremlino. L'incapacità di Putin di gestire la crisi è un punto contro il Cremlino. L'incapacità di Putin di gestire la crisi è un punto contro il Cremlino...



il Giornale



SABATO 25 APRILE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 99 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

LUNEDÌ SI PARTE

SI RIAPRE COSÌ

Passeggiate libere, regole in azienda, visite ai parenti: ecco il piano. Ma Zaia corre: «In Veneto già Fase 3»

I GRILLINI SI SPACCANO SUL MES, CONTE RISCHIA

■ Ecco il piano Colao per fare ripartire l'Italia. Si comincia il 4 maggio con le aziende, si finisce il 18 maggio con bar e ristoranti, purché in regola. Intanto M5s si spacca sul Mes.

servizi da pagina 2 a pagina 21

SOLDI DEL MONOPOLI MA STIAMO IN EUROPA

di Alessandro Sallusti

Cosa sia successo ieri l'altro in Europa, e cosa succederà nelle prossime settimane, non lo sa nessuno, credo neppure i componenti del folto gruppo di premier e presidenti che hanno partecipato alla riunione per stabilire le nuove regole della mutua assistenza tra Stati. Quando tutti - come è successo - dicono di avere vinto, c'è sempre puzza di inganno. L'unico dato certo è che di soldi veri per il mondo reale - quelli cioè che dovrebbero finire nelle tasche di imprese e famiglie - ancora non si è visto un euro, e a occhio non ne vedremo, bene che vada, per parecchi mesi.

Continuiamo a sentire parlare di miliardi di qui e miliardi di là come se i governanti stessero giocando a *Monopoli*, ma non c'è l'ombra di milioni spendibili domani. Non voglio banalizzare, intuisco che il problema sia assai complicato, economicamente e politicamente, ma ci andrei piano con le dichiarazioni trionfalistiche che sentiamo in queste ore da parte degli esponenti di governo, abituati a muoversi nel mondo virtuale dei social e meno in quello reale.

Detto questo (con sconforto), una cosa però mi è sempre più chiara, e mi spiace per i nostri amici ipersovranisti: la salvezza dell'Italia non può che passare dall'Europa. Che avvenga per senso di giustizia, per solidarietà o per interesse (se falliamo saltano in aria le banche tedesche e francesi che hanno in pancia una montagna di nostri titoli di Stato), a questo punto poco importa. Quando la casa brucia, quando l'acqua arriva alla gola, l'unica cosa intelligente da fare è spegnere l'incendio e raggiungere la riva. Morire sovranisti o antieuropeisti inseguendo i falchi del Cinque Stelle e gli integralisti di Lega e Fratelli d'Italia non ha nulla di eroico ed è sostanzialmente stupido.

Siamo un grande Paese, siamo orgogliosi di essere italiani, non siamo, per ingegno e capacità di lavorare, secondi a nessuno, ma non facciamo gli ipocriti: non siamo una superpotenza autonoma che può provare a dettare le condizioni al mondo intero. Dopo l'ultima disastrosa guerra, il 25 aprile del 1945 ci rimettemmo in piedi aiutati dagli americani, con il famoso Piano Marshall. Oggi, 25 aprile 2020, dobbiamo con dignità appoggiarci all'Europa. Che non vuole dire vendersi, non vuole dire sottometterci, come certa propaganda lascia intendere. Semmai significa comprare il futuro e fare vedere al mondo che gli italiani non sono bambini viziati, ma gente matura e responsabile.

A VUOTO L'APPELLO DEL COLLE

Poteva essere un 25 aprile unito Ma la sinistra avvelena i pozzi

di Marco Gervasoni

a pagina 13



CUSTODE DELLA CARTA Il capo dello Stato Sergio Mattarella

SE «REPUBBLICA» DIMENTICA IL PASSATO

Partigiani non si nasce, si diventa Verdelli lo chieda a Bocca e Scalfari

Mascheroni a pagina 13

ZUPPA DI PORRO

L'incubo di un'estate senza condizionatori

di Nicola Porro

Si ha l'impressione che la fase due, o come diavolo volete chiamare la ripresa della libertà di intraprendere, sarà una favolosa occasione per i talebani della decrescita. Ci sono molti indizi che portano a pensare che da maggio in poi, dietro la paura del contagio, le nostre attività riprenderanno non tanto in prudenza, ma in sofferenza. In un'alleanza straordinaria tra scienziati o, meglio, burocrati sanitari, e sindacati. Ieri il comitato (...)

segue a pagina 6

NEL DEF NUMERI DA INCUBO (MA TROPPO OTTIMISTICI)

Tasse e affitti dei negozi Il buco nero sulla ripresa

Antonio Signorini

■ La ripresa economica dell'Italia passerà per un programma in sette punti, elencati nel Def approvato ieri dal governo. Ma nei piani del governo non c'è un vero taglio delle tasse. Al contrario, nella bozza del Def il governo lascia aperto uno scenario che rimanda l'aumento dell'Iva, ma non esclude un aumento della pressione fiscale. Sugli affitti dei negozi è allarme. E Forza Italia prepara il piano per ridurre le tasse.

con Borgia, Camera, Giannini e Greco
da pagina 6 a pagina 9

STIME CONFERMATE

S&P ci grazia (per ora): niente rating spazzatura

Rodolfo Parietti

a pagina 11

L'EX ESPONENTE DEI CASALESI È MALATO

Il virus «scarcerà» boss Zagarìa ai domiciliari

Luca Fazzo

■ L'allarme lanciato da numerosi magistrati antimafia non basta. Continua la scarcerazione di boss della criminalità organizzata che nelle pieghe dell'emergenza Covid-19 trovano lo spiraglio per uscire dal carcere. A lasciare la cella sette anni prima del previsto è un nome pesante delle cronache sulla camorra nella zona di Casal di Principe: Pasquale Zagarìa, fratello di Michele, capo indiscusso del clan dei Casalesi. È malato, ma a Sassari non può curarsi.

a pagina 14

L'INTERVISTA Cassese

«Giusto indagare ma ora basta con la Repubblica giudiziaria»

di Carmelo Caruso

Indagare, ma senza fare ritorno alla «repubblica giudiziaria». Commissariare la Lombardia? «Una sproporzione». Cambiare premier? «Non si cambia equipaggio nelle traversate, ma si può avere qualche dubbio sulle capacità di chi è al timone». Indicato più volte come possibile presidente della Repubblica, giurista e presidente emerito della Corte Costituzionale, a parlare è Sabino Cassese. Caro professore, stiamo per uscire dalla (...)



segue a pagina 14

MATTANZA INFINITA

L'assuefazione alla strage è il contagio più pericoloso

di Tony Damascelli

a pagina 16

CALCIO NEL PALLONE

Dall'Atalanta al Bayern tifosi contro la ripartenza

di Nicolò Schira

a pagina 36

IL GIORNO

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

SABATO 25 aprile 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Indagine Iulm su ripresa e psicologia dei consumi

Il modo di fare la spesa non sarà più lo stesso
Questione di sicurezza

Lazzari a pagina 5



La ricorrenza del 25 Aprile

Ripartiamo insieme

Annamaria Furlan
Segretario Generale Cisl
a pagina 4

ristora
INSTANT DRINKS

Viaggi, bar, negozi: c'è chi riparte

Spallata del Veneto: da oggi basta limitazioni. Milano abbassa i limiti di velocità, più ciclabili e servizi di quartiere
Dal 4 maggio autocertificazione solo per andare in altre regioni. Economia, le agenzie di rating ci danno fiducia Servizi da pagina 2 a pagina 13

La politica e la risposta al Covid

Le alleanze messe in forse dalla crisi

Bruno Vespa

Ieri 'Le Monde' ha definito Giuseppe Conte «un figurante diventato attore protagonista durante la crisi». Elevato indice di gradimento e buone relazioni internazionali patrocinata anche da Sergio Mattarella. Sempre ieri il 'New York Times' osservava che il Sud - dove tre milioni e mezzo di lavoratori in nero producono il 12 per cento del Pil - potrebbe passare dalla salvezza dal virus a una catastrofe economica. Il rischio della catastrofe purtroppo è generalizzato e nessuna persona seria al momento è in grado di valutare le dimensioni di un auspicato impatto positivo delle misure governative e delle provvidenze europee.

Continua a pagina 8

L'UNICO RISTORANTE RIAPERTO IN ITALIA È QUELLO DELLA CAMERA
MENÙ COMPLETO: 6 EURO. MA I DEPUTATI SI LAMENTANO: CIBO SCOTTO



IL PRANZO È SERVITO

Colombo a pagina 7

DALLE CITTÀ

Milano

Inchiesta Rsa
Nuovi indagati al Trivulzio e altri blitz

Consani nelle Cronache

Milano

Cultura e concerti: rosso di 12 milioni a causa del virus

Servizio nelle Cronache

Milano

«La scuola online penalizza gli alunni disabili»

Lazzari nelle Cronache



Le regole dei presidi per gli studenti

«Non si studia in pigiama»
Bon ton delle lezioni web

Ponchia a pagina 15



Il regista Neri Parenti compie 70 anni

«Da Fantozzi a Belén
Che vacanza il cinema»

Bogani a pagina 24



Anticonline.net
Scopri l'eccellenza dell'antiquariato nella nostra nuova galleria on-line.

Anticonline: la collezione d'antiquariato selezionata da Di Mano in Mano. Arredi e complementi dal XVI al XIX secolo, opere d'arte dal '400 al XX secolo.

320 822 8043
www.anticonline.net

Anticonline
by Di Mano in Mano



Oggi su Alias

MATERIALI RESISTENTI Riflessioni di Davide Ferrario tra i registi del film collettivo ancora attuale che celebrò il concerto evento di 25 anni fa



Domani Alias D

CELINE l'ansia del reprobato si fa stile; Riti funerari negati, da Frazer a Freud; Gli aforismi filosofici di Lev Sestov; Case d'artista, Barbara Hepworth



Culture

INTERVISTA Lo storico Filippo Focardi, direttore scientifico dell'Istituto Parri, parla del 25 aprile al tempo del Covid Alessandro Santagata pagina 11

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 25 APRILE 2020 - ANNO L - N° 100

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Bologna si prepara a festeggiare il 25 aprile, via Pratello foto di Giancarlo Donatini



Fase 25

Nel 75mo della Liberazione dal nazifascismo, per la prima volta niente cortei di piazza, solo manifestazioni online. Dopo le polemiche, l'Anpi unica presenza fisica alle celebrazioni ufficiali. Resistenza virale, per un nuovo inizio, anche sulla "piazzaforma" del manifesto pagine 6, 7

La Resistenza Attualità di quell'assalto al cielo

LUCIANA CASTELLANA

No, non avrei mai immaginato che un giorno avrei finito per stabilire una connessione fra un virus e il 25 aprile. E invece ci sta capitando a tutti. Dipende dalla parola «resistenza»; anche per sconfiggere il coronavirus bisogna resistere, a lungo, tutti insieme, senza farsi travolgere dall'angoscia. E però quella parola «resistenza» non spiega la Resistenza con la R maiuscola, non l'ha mai spiegata compiutamente, anche se ormai, dopo 75 anni, abbiamo finito per non badarci più.

— segue a pagina 6 —

Grandi manovre Gli Agnelli editori molto impuri

NORMA RANGERI

La libertà di stampa fu conquistata a caro prezzo dal popolo italiano dopo il fascismo. E per un giornale non essere in edicola e chiudere il sito non è un bel modo di anticipare il 25 aprile. Non accade spesso che la nomina di un nuovo direttore venga accolta da uno sciopero della redazione. Ma questo è avvenuto a Repubblica dove, giovedì sera, al termine di una drammatica e concitata assemblea, i giornalisti hanno deciso di non fare uscire il quotidiano di ieri, e di scioperare sul sito internet per 24 ore.

— segue a pagina 15 —

IL PIANO DEL GOVERNO TRA OGGI E DOMANI

Riapertura: un protocollo, mille ipotesi

Il compromesso tra la fretta di Confindustria e la prudenza dei sindacati è stato suggellato ieri in un nuovo protocollo sulle riaperture. Regole precise per gli spazi comuni e i tempi di lavoro, oltre all'utilizzo diffuso delle protezioni individuali. Ma arrivano anche le sanzioni per le aziende

inadempienti: chiusura immediata fino al ripristino della sicurezza. Il governo intanto è ancora al lavoro per l'annunciato Dpcm che conterrà le regole della «fase 2». Ieri i ministri ne hanno discusso per ore. Conte tornerà a riunire la cabina di regia con gli enti locali ed è possibile un

nuovo confronto con la task force di Colao e il Comitato tecnico scientifico. Intanto il presidente del Veneto Zaia ha già riaperto gli esercizi commerciali per il ritiro in negozio. Nel resto del paese l'apertura del commercio al dettaglio l'11 maggio è solo un'ipotesi. FRANCHI A PAGINA 2

I CONTI DEL DEF L'economia nel profondo rosso

Rapporto deficit/Pil al 10,4%, disoccupazione all'11,6% e consumi a -7,2%. Il Documento di economia e finanza varato ieri dal governo disegna un futuro

da tregenda. Il governo conta sui fondi Ue per la ripresa. E prepara un decreto Aprile da oltre 100 miliardi, con un nuovo scostamento di 55. COLOMBO A PAGINA 3

A CHE PUNTO SIAMO? I dati dell'Iss ci aiutano a capire meglio



Il bollettino della Protezione Civile registra 420 decessi e 3.021 casi. Non sono dati molto incoraggianti a 10 giorni dalla fase 2, soprattutto per Lombardia e Piemonte. Per capire a che punto siamo meglio guardare alle analisi dell'Iss: concentrazione dei casi nelle Rsa e nelle famiglie ANDREA CAPOCCI A PAGINA 4

L'INFETTIVOLOGO USA «Nessuno pensi che sparirà in estate»



William Schaffner, l'esperto più ascoltato dai media americani, invoca cautela rispetto alla riapertura, che in molti Stati è già realtà. E attacca l'attuale leadership per le promesse non mantenute sui test poer tutti: «In questi casi la gente prima resta delusa, poi perde fiducia» MARINA CATUCCI A PAGINA 5

Mass Media Giornali e tv, sembra la nuova maggioranza

VINCENZO VITA

I mezzi di comunicazione prefigurano spesso i volteggi e gli andamenti del sistema politico. E' un vecchio adagio della mediaologia, piuttosto rozzo e tuttavia quasi sempre giusto. Due vicende, pur tra loro diverse, si sposano bene, anzi male.

— segue a pagina 15 —

IL VIETNAM E GLI ALTRI La «cintura cinese» immune al Covid-19



Grazie a direttive precise e isolamento il Vietnam è riuscito, a quanto pare, a bloccare il virus. Neanche una vittima e pochi casi. Ma tutti i paesi della «cintura cinese» hanno affrontato in modo vincente il diffondersi del coronavirus e sono pronti a ripartire EMANUELE GIORDANA A PAGINA 8

all'interno

Islanda L'epidemia rallenta, zero casi tra i ghiacci

ROBERTO PIETROBON PAGINA 8

Brasile Bolsonaro è troppo pure per Moro: il ministro si dimette

CLAUDIA FANTÌ PAGINA 9

Diritti Arabia saudita e Turchia, due attivisti morti in carcere

CRUCIATI, GIORGIO PAGINA 9





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 N° 134 ITALIA
SPECIFICHE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% ART. 2, COM. 103, L. 66/196

Fondato nel 1892



Sabato 25 Aprile 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

AVISIA E PRECISA: "IL MATTINO" - "IL ESPRESSO" EURO 120

In attesa della ripartenza Avanti con Ringhio la scelta di Gattuso restare per vincere

Pino Taormina a pag. 20



L'intervista a Rossi La profezia di Pablito «Torneremo a giocare il Napoli farà la storia»

Roberto Ventre a pag. 21



Meno divieti, così si riparte

► Da metà maggio libertà di movimento in Italia, obbligo di mascherina solo nei luoghi pubblici. Dal 4 si potrà andare a casa di amici e familiari. Dal 18 aperti bar, ristoranti, biblioteche e musei

Giustizia e Covid I paletti al processo telematico

Raffaele Cantone

Sono davvero tanti gli aspetti del quotidiano che stanno cambiando per la pandemia, che lasceranno tracce anche nel futuro che non è detto siano tutte negative. Uno dei campi che sono interessati da novità è quello della Giustizia che ha dovuto adeguarsi ai tempi del coronavirus, prevedendo meccanismi che, attraverso strumenti informatici, consentono le udienze a "distanza" e così impediscono il contatto fisico fra le parti, per mettendo ad un servizio essenziale di non fermarsi. *Continua a pag. 42*

Lo scenario I BOND UE TRA INCOGNITE E PASSI AVANTI

Romano Prodi

Ho sempre avuto la ferma convinzione che, nell'Unione europea, i passi in avanti si sarebbero potuti compiere solo in presenza di una grave crisi. Ho dovuto ricredermi in occasione del precedente collasso finanziario, per effetto del quale i rapporti tra i paesi europei, invece di creare momenti di solidarietà, si sono progressivamente incattiviti. *Continua a pag. 43*

Punto di Vespa IL GOVERNO PIÙ DEBOLE NELL'ORA BUIA

Bruno Vespa

Ieri Le Monde ha definito Giuseppe Conte "un figurante diventato attore protagonista durante la crisi". Venivano messi in risalto il suo elevato indice di gradimento e le sue buone relazioni internazionali patrocinata anche da Sergio Mattarella. Sempre ieri il New York Times osservava che il Sud - dove tre milioni e mezzo di lavoratori in nero producono il 12 per cento del Pil - potrebbe passare dalla salvezza dal virus a una catastrofe economica. *Continua a pag. 43*

La crisi del turismo senza un piano



Piazza Plebiscito senza turisti: tra i basoli cresce l'erba Sergio Stano/NEWOTUS/UCI

Napoli, l'allarme dei B&B sette su dieci non riaprono

Paolo Barbuto in Cronaca

Alberto Gentili a pag. 8

Il documento

Manovra anti-crisi fino a 155 miliardi

Luca Cifoni a pag. 2



L'intervista il commissario Vestager

«Nuova solidarietà o l'Europa rischia»

Antonio Pollio Salimbeni a pag. 5



Campania, la fase 2 con migliaia di test e malati sorvegliati

Il dossier della Regione: prima sanitari e anziani. Per le aziende controlli anche in 25 centri privati

Ettore Maunone

Gestione di emergenze e priorità per operatori e pazienti, test per fasce d'età a partire dagli anziani, monitoraggio per le attività produttive: sono queste le tre direttrici da cui parte il Piano regionale per la fase 2 in Campania. Per le aziende controlli anche in centri privati. *A pag. 7*

Le Regionali

De Luca: bisogna votare a luglio poi torna il virus

Adolfo Pappalardo

Pressing di De Luca per il voto a luglio: in autunno seconda ondata. *A pag. 6*

I mafiosi e il virus Scarcerato il fratello di Zagaria

Leandro Del Gaudio
Mary Liguori

In piena emergenza coronavirus, stanno lasciando la cella mafiosi, alcuni anche condannati all'ergastolo. Hanno infatti ottenuto il beneficio degli arresti domiciliari - provvedimento adottato di fronte all'impossibilità di curare in cella detenuti in gravi condizioni di salute - il boss dei Casalesi Pasquale Zagaria, fratello del padrino Michele (condannato a 21 anni di reclusione e detenuto al 41 bis), ma anche Lucio Vincenzo, all'ergastolo per due omicidi consumati per conto del clan Gionta di Torre Annunziata. *A pag. 12*



Il lutto il grande filosofo morto a 97 anni Masullo, maestro del pensiero che sapeva dialogare con tutti

Il professore Aldo Masullo, uno dei più grandi filosofi morali del secolo Novecento, è morto ieri: aveva festeggiato da pochi giorni il 97esimo compleanno. Era nato ad Avellino il 12 aprile 1923. Masullo era professore emerito di filosofia morale dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, dove ha anche diretto il Dipartimento di filosofia. Oratore brillantissimo, editorialista e incantatore di intere generazioni di studenti ha percorso anche la carriera politica. Come candidato indipendente fu eletto

nelle liste del Pci dal 1972 al 1976 è stato deputato e dal 1976 al 1979 senatore. Era stato di nuovo senatore dal 1994 al 2001 per i Ds, eletto nel Collegio della sua Nola, la città dove aveva vissuto gli anni della giovinezza e dove non mancava di tornare. Comosso il ricordo del ministro Manfredi: «È stato un riferimento assoluto, sul piano intellettuale, civile, politico e umano - dice - Per me anche sul piano intimamente personale». Adinolfi, Marrone e Picone *alle pagg. 14 e 15*





Il Messaggero



201 € 1,40 ANNO L. 42 N° 134 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 25 Aprile 2020 • S. Marco ev./Anniv. Liberazione

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'anniversario Hitchcock
genio del brivido che indagava l'animo umano
Nordio a pag. 21



Ritorno al lavoro
Tra scuole chiuse e nonni fuori corso per le mamme rientro a ostacoli
Cursi a pag. 23



Il mondiale
La Formula E sceglie il circuito di Roma E-Prix appuntamento fisso fino al 2025
Ursicino nello Sport



Il Messaggero
PATENTE E LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

Permessi e divieti, così si riparte

► Domani linee guida, lunedì decreto. Governo diviso ► Da metà maggio gli spostamenti tra regioni mascherine obbligatorie soltanto nei luoghi chiusi Si potrà tornare a far visita ad amici e familiari

I bond europei
L'incognita di tempi e cifre ma il passo in avanti c'è

Romano Prodi

Ho sempre avuto la ferma convinzione che, nell'Unione Europea, i passi in avanti si sarebbero potuti compiere solo in presenza di una grave crisi. Ho dovuto riedermi in occasione del precedente collasso finanziario, per effetto del quale i rapporti tra i Paesi europei, invece di creare nuovi momenti di solidarietà, si sono progressivamente inattivati.

Da qualche ora mi sta nascendo il sospetto che questo maledetto Coronavirus possa farmi ritornare verso le mie antiche convinzioni.

Non che nella postmoderna teleconferenza del Consiglio si siano avuti radicali cambiamenti di rotta ma, oggettivamente, ci siamo trovati di fronte alla definitiva approvazione di misure positive già in precedenza discusse e, soprattutto, si sono preparati passi in avanti che, se messi in atto, possono segnare l'inizio della ripresa del cammino di cooperazione europea.

Continua a pag. 16

Controllo agli ingressi, distanza in stazioni e fermate dei bus



Roma, prove di metro contingentata

A Roma sperimentazione alla fermata metro di San Giovanni (DA L'ESPRESSO) Servizi da pag. 2 a pag. 15

I numeri dell'Iss

In casa un contagio su quattro e le donne si ammalano di più

A pag. 9

Stretta sulle protezioni in azienda

Fase 2, vertice tra Conte e Colao martedì l'ok al cronoprogramma

Dimito a pag. 7

In Lombardia -260 posti. Rischio lockdown

Le Regioni riducono le terapie intensive L'allarme dell'esecutivo: è troppo presto

Mauro Evangelisti

Scatta l'allarme nel governo: alcune regioni stanno riducendo le disponibilità di letti di terapia intensiva, ma così si rischia di compromettere le nuove ri-



pertura previste per il 4 maggio, causando nuovi blocchi. In particolare, la Lombardia in dieci giorni ha ridotto di 260 unità i letti per i pazienti più gravi.

A pag. 9

Ok al Def tra bonus e fondi alle imprese

Cura da 150 miliardi Vestager: «L'Europa non si limiti ai prestiti»

ROMA - «Occorrono strumenti finanziari innovativi, occorre solidarietà. Recovery Fund e bilancio Ue subito in campo per salvare l'Europa». Lo afferma Margherite Vestager, una dei tre vicepresidenti esecutivi della Commissione europea e responsabile della Concorrenza. Intanto è stato approvato il Def: cura da 150 miliardi con bonus e salva imprese. Bassi, Cifoni e Polito Salimbeni alle pag. 2, 3 e 5

Dubbi sulla ripresa S&P conferma il rating sull'Italia

NEW YORK - L'agenzia di rating Standard & Poor's ha confermato ieri il giudizio previsto dalla tappa di calendario sul debito del governo italiano, e ha lasciato inalterato il rating.

A pag. 2

Scatta il blitz dei Nas nelle Rsa di Lodi e dintorni Trivulzio, nuovi indagati tra i vertici

Claudia Guasco

Perquisizioni, acquisizioni di carte della sede della Regione Lombardia, audizioni di testimoni. Dopo due settimane di lavoro intenso, nell'inchiesta sulle morti al Pio Albergo Trivulzio di Milano si cominciano a definire ruoli e responsabilità. Così, oltre al direttore generale Giuseppe Calicchio, già accusato di epidemia e omicidio colposi, altri nomi sono stati iscritti al registro degli indagati, al momento senza informazioni di garanzia.

A pag. 14

La sottoscrizione Vincere con Gemelli e Spallanzani



Simone Canettieri

«Finora solo al Columbus hospital del Gemelli abbiamo trattato oltre 200 pazienti, fondamentali respiratori e letti di terapia intensiva». Lo dice la virologa Antonella Cingolani. A pag. 13

GEMELLI DUE PUNTI PIENI DI OCCASIONI

Buon giorno, Gemelli! Questo bel ponte d'aprile, e anche il prossimo in arrivo del primo maggio, sembrano creati dalle stelle per voi. Oggi registriamo possibilità di successo nel mondo del lavoro e in affari, conferma Mercurio. Ma la grande bellezza è dovuta a Luna e Venere nel vostro segno, un vero e proprio trionfo degli amanti. «Il cielo è una coperta ricamata, la Luna tra le stelle fa la sposa» (Matteo Sensi Bagutti), Augusti.

L'oroscopo all'interno

Messaggio per il 25 aprile: «Come allora il Paese si rialzerà» Mattarella: l'Italia saprà ricominciare

Marco Conti

«Uniti intorno al Tricolore», oggi come «nella primavera del 1945» quando «l'Europa vide la sconfitta del nazifascismo e dei suoi seguaci», il messaggio del presidente della Repubblica per il 75° anniversario della Liberazione, stavolta è scritto. L'obiettivo è valorizzare lo spirito di riscatto che, oggi come allora, «permetterà all'Italia di superare ostacoli che sembrano insormontabili». L'incipit è chiaro e supera ogni discussione e polemica su quali siano le radici della Repubblica e della Carta Costituzionale.

A pag. 17

I medici: non fatelo. Lui: scherzavo Usa, la cura choc di Trump «Iniezioni di disinfettante»



Flavio Pomperti
Disinfettante iniettato in vena e raggi ultravioletti sottocutanei per distruggere il coronavirus. Le due bizzarre proposte introdotte da Donald Trump hanno creato il panico nella comunità scientifica. Poi: «Stavo scherzando».

A pag. 15

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardano 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 Tattometro € 1,40 in Abruzzo, il Messaggero - Corriere dello Sport-Studio € 1,40, nel Mezzogiorno il Messaggero - Primo Piano € 1,20, nelle province di Bari e Foggia il Messaggero - Nuovo Quotidiano di Puglia - Centro dello Sport-Studio € 1,10.



il Resto del Carlino

SABATO 25 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Bologna

**Addio a Gazzoni
Mister Idrolitina
e presidente rossoblù**

Servizi in Cronaca



ristora
INSTANT DRINKS

Viaggi, bar, negozi: c'è chi riparte

Spallata del Veneto: da oggi basta limitazioni. Milano punta sui tavoli all'aperto e abbassa i limiti di velocità urbani
Dal 4 maggio autocertificazione solo per andare in altre regioni. Economia, le agenzie di rating ci danno fiducia

Servizi
da pagina 2 a pagina 11

La politica e la risposta al Covid

Le alleanze messe in forse dalla crisi

Bruno Vespa

Ieri 'Le Monde' ha definito Giuseppe Conte «un figurante diventato attore protagonista durante la crisi». Elevato indice di gradimento e buone relazioni internazionali patrocinata anche da Sergio Mattarella. Sempre ieri il 'New York Times' osservava che il Sud - dove tre milioni e mezzo di lavoratori in nero producono il 12 per cento del Pil - potrebbe passare dalla salvezza dal virus a una catastrofe economica. Il rischio della catastrofe purtroppo è generalizzato e nessuna persona seria al momento è in grado di valutare le dimensioni di un auspicato impatto positivo delle misure governative e delle provvidenze europee.

Continua a pagina 6

**L'UNICO RISTORANTE RIAPERTO IN ITALIA È QUELLO DELLA CAMERA
MENÙ COMPLETO: 6 EURO. MA I DEPUTATI SI LAMENTANO: CIBO SCOTTO**



IL PRANZO È SERVITO

Colombo a pagina 5

DALLE CITTÀ

Bologna

**Blitz dei Nas nelle case di riposo
Nuovi esposti**

Tempera in Cronaca

Bologna

Il mistero delle mascherine mai arrivate

Carbutti in Cronaca

Rimini

«Pasti in spiaggia fino alla mezzanotte»

Spadazzi a pagina 12



Le regole dei presidi per gli studenti

**«Non si studia in pigiama»
Bon ton delle lezioni web**

Ponchia a pagina 15



Il regista Neri Parenti compie 70 anni

**«Da Fantozzi a Belén
Che vacanza il cinema»**

Bogani a pagina 24



Anticonline.net
Scopri l'eccellenza dell'antiquariato nella nostra nuova galleria on-line.

Anticonline: la collezione d'antiquariato selezionata da Di Mano in Mano.
Arredi e complementi dal XVI al XIX secolo, opere d'arte dal '400 al XX secolo.

320 822 8043
www.anticonline.netAnticonline
ng Di Mano in Mano

GEAR nuova concessionaria OPEL

IL SECOLO XIX

GEAR OPEL

SABATO 25 APRILE 2020

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00 € con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" - 1,50 € in tutte le altre zone - Anno 2004V - NUMERO 95, COPPIA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C. S.P.A. - Per le pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniconradvertising.it GNN

GENOVA, OK DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI Il nuovo ospedale Galliera si farà Progetto approvato senza vincoli



MANI / PAGINA 24

CHOC A GENOVA, FERMATA LA FIGLIA «Ho tagliato a pezzi mia mamma ma non l'ho uccisa: era già morta»



FREGATTI / PAGINA 21

INDICE

Primo Piano Pagina 2
Command Pagina 16
Economia-Marketing Pagina 17
Genova Pagina 23
Programmi-TV Pagina 32
Xtra Pagina 33
Sport Pagina 34
Meteo Pagina 35

TRICOLORI SUI BALCONI ED EVENTI ONLINE PER IL 75° ANNIVERSARIO

Mattarella e il 25 Aprile: uniti ce la faremo oggi come allora

Il Capo dello Stato agli italiani bloccati dal Covid: «Sappiamo come si fa a superare le avversità»

Il presidente Mattarella in occasione del 25 Aprile ha scritto un messaggio agli italiani. «La pandemia del virus che ha colpito i popoli del mondo ci costringe a celebrare questa giornata nelle nostre case»...

SERVIZI / PAGINE 14-15
IL MESSAGGIO DI MATTARELLA / PAGINA 15

L'INTERVISTA

Andrea Plebe

Piano e la Liberazione: «Ritroviamo i valori dopo il coronavirus»

«Il 25 aprile, la Liberazione e gli anni seguenti hanno segnato per me il passaggio tra l'infanzia e l'adolescenza, l'età in cui comincio a capire le cose e mi ha lasciato tracce profondissime»...

L'EDITORIALE

LUCA UBALDESCHI

NELLE CRISI IL FARO DEL TRICOLORE

Il Tricolore è tornato protagonista delle nostre vite come in anni recenti si era visto soltanto una volta, nel 2011 per i 150 anni dell'Unità d'Italia...

SEQUE / PAGINA 15

IL COMMENTO

MAURIZIO MAGGIANI

OGGI NON BALLERÒ EPPURE È SEMPRE LA FESTA PIÙ BELLA

Questa è la nostra festa più gioiosa, perché ricorre il giorno in cui ci siamo liberati dalla più cruda delle dittature, lo stato totalitario in stato di guerra...

L'ARTICOLO / PAGINA 15

DOMANI TOTI FIRMERÀ L'ORDINANZA CHE ANTICIPA LA RIPRESA. IL MINISTRO DI MAIO APRE SUL MES: «SI PUÒ TRATTARE»



Un ragazzino accenna un palleggio da basket nei vicoli di Genova deserti: da lunedì molte attività riapriranno FREGATTI

Liguria, tornano corse e bici Sì all'asporto per i ristoranti

Permesse attività di tempo libero dalle 19. Parrucchieri al lavoro a domicilio

Via libera alla corsa e alle uscite in bicicletta, ma solo alla sera, così come per pesca e ippica. La Regione Liguria traccia le nuove regole per ripartire. Da lunedì prossimo i liguri potranno anche tornare a visitare i propri cari al cimitero...

SERVIZI / PAGINE 2-18

ROLLI

AUTOCERTIFICAZIONE SOLO TRA REGIONI DIVERSE



GRATIS LUNEDÌ CON IL SECOLO XIX

Dagli uffici alla salute, regole e consigli per la Fase 2

Tutto sulla Fase 2, dalla riapertura di uffici e attività ai consigli medici: è l'inserto di 8 pagine in omaggio lunedì 27 aprile con Il Secolo XIX.

BUONGIORNO

E allora ci siamo messi lì e ci siamo interrogati: che significato avrà? Siamo agilmente giunti alla risposta: nessuno. Ovvero Beppe Grillo che una sera di bacillifera primavera scopre l'incantamento per l'Europa non vuole dire niente...

Bokassa e i merli

MATTIA FELTRI

gresso del Movimento nell'europarlamento per stracciare tutti i trattati (e' dentro da oltre un lustro, trattati stracciati: zero). L'errore sarebbe adesso attaccare con la geremia del Movimento e del suo sacerdote che cambiano idea...

Advertisement for 'M' pharmacy with logo and text: 'OGGI APERTI DALLE 9,00 ALLE 12,30'.

Advertisement for 'OVERFORM ASSICURA' with logo and text: 'EMERGENZA COVID 19 SIAMO APERTI'.





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Cura Italia/1
Via libera al Df:
sospensione
dei mutui estesa
alle partite Iva

Marco Mobili
— a pagina 22

Cura Italia/2
Perdite fiscali,
crediti utilizzabili
subito anche senza
ritocchi al decreto

Marco Piazza
— a pagina 21



WWW.GEIPPORSA.IT
Gestione
integrale
finanziamenti
e garanzie per
Banche e PMI
nsc
FINANZIARIA & GARANZIE

FTSE MIB 16858,89 -0,89% | SPREAD BUND 10Y 230,80 -9,00 | ORO FIXING 1715,90 -1,17% | BRENT DTD 11,48 -8,09% | Indici&Numeri → PAGINE 26-29

«Cinque mosse per tagliare il debito»

PARLA CARLO MESSINA

l'ad di Intesa: serve un piano che preveda bond sociali e impieghi agevolati del Tfr

Poi rientro dei capitali, sblocco degli investimenti e patrimonio pubblico da valorizzare

Edizione chiusa in redazione alle 22:45

Carlo Messina, l'amministratore delegato di Banca Intesa Sanpaolo, lancia l'allarme sul rischio eccessivo di rapporto tra debito pubblico e prodotto interno lordo, che rischiano di scricchiolare sulle prossime generazioni quando oggi oggi ogni bambino che nasce in Italia ha sulle spalle un debito consistente. La regola numero uno, dice Messina, è che «i debiti vanno pagati». Per questo la priorità è mettere le mani «tutte le iniziative possibili». Serve, sempre se-

condo Messina, «un progetto Paese che preveda interventi a tutto campo, con cinque mosse importanti». Ecco: il lancio di bond sociali «creando le condizioni affinché gli italiani si convincano a comprarli spostando una quota della loro ricchezza», riportando capitali in Italia, utilizzando parte del Tfr, valorizzando il patrimonio di Stato e Regioni, sbloccando gli investimenti pubblici.

Fabio Tamburini
— intervista alle pagine 7-3

SOSTENIBILITÀ
Garantire solo liquidità e sopravvivenza alle imprese non basta. È necessario un modello sostenibile per l'intero Paese



PLURI DI FORZA
Si tratta di un modello basato sulla capacità di esportare le imprese non basta. È necessario un modello sostenibile per l'intero Paese

PREOCUPAZIONE
Terminare una forte accelerazione della crisi che nel giro di sei mesi porti a dieci milioni il numero di persone in gravi difficoltà

PANORAMA

BOLLETTINO SANITARIO

Contagiati in calo, crescono i dimessi. È ancora allarme per i casi a Milano

Il numero totale di attualmente positivi è di 106.527, con un decremento di 321 rispetto a ieri. Il numero complessivo dei dimessi oggi sale invece a 60.498, con un incremento di 2.222 persone rispetto a ieri. Contagi in aumento nella città metropolitana di Milano (17.589 positivi con un aumento di 425 nuovi casi, di cui 246 nella sola Milano città).

— a pagina 7

INDUSTRIA DELL'ACCIAIO

Lex Iva chiede allo Stato garanzia su maxiprestito

Si ripropone sorpresa la partita tra governo e ArcelorMittal sull'ex Iva. A quanto risulta al Sole 24 Ore, sarebbe stata richiesta dall'azienda norma da inserire nel Decreto Aprile sulla concessione della garanzia statale su un maxiprestito bancario. Governo verso il no.

— a pagina 22

Ok al Def: in 12 anni più deficit per 411 miliardi. Disoccupazione a 11,6%

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Nell'ipotesi di nuova ondata di contagi in autunno ulteriore calo del Pil del 2,8%

Una nuova manovra e un pacchetto di innovativi strumenti europei sono indispensabili per affrontare la crisi senza precedenti innescata dal coronavirus: il Consiglio dei ministri ha approvato ieri il Def, sulla base del quale chiederà al Parlamento 411,5 miliardi di indebitamento aggiuntivo

da qui al 2031 (55 miliardi solo quest'anno) che comporterà 50,9 miliardi di spesa aggiuntiva per interessi. Il numero parlano chiaro: Pil -0,8% quest'anno (-4,7% il prossimo, grazie anche all'adozione del piano), il deficit pubblico si stanca al 109,7%: la disoccupazione è stimata all'11,6%. Le elaborazioni Icf precisano che una seconda ondata di contagi con una replica annuale del livello di oggi ridurrebbe il Pil di un altro 3,8%. In ogni caso, avverte il Def, l'economia dovrà «operare in regime di disavanzo netto sociale per alcuni trimestri».

Roggerio Trovati — a pag. 4

MA È ALLARME DEBITO

Da S&P conferma per rating e outlook dell'Italia

Gelline e Trovati — a pag. 5

CIBO CONSEGATO A DOMICILIO



Effetto pandemia. L'emergenza ha fatto aumentare il lavoro dei rider, in maggioranza extracomunitari

La crisi tira la volata a 10mila rider

Enrico Netti — a pag. 12

Fase due: mascherine a meno di un metro e orari differenziati

LE REGOLE IN AZIENDA

Orari differenziati in azienda per favorire il distanziamento sociale. Con un nuovo centrale assegnato nella valutazione del rischio al meglio competente, che potrà suggerire l'adozione di mezzi diagnostici per contenere la diffusione del virus. È la costituzione in azienda di un comitato per l'applicazione e la verifica delle misure, con

la partecipazione delle rappresentanze sindacali. Sono alcuni dei 13 punti del protocollo da implementare a livello aziendale per contrastare la diffusione del coronavirus negli ambienti di lavoro. Le parti sociali lo hanno condiviso aggiornando l'Accordo del 14 marzo in vista della "fase 2", stesso testo elaborato in video collegamento con i ministri Casillo (Lavoro) e Patrucco (Sviluppo economico).

Giorgio Pugliesi — a pag. 7

VERSO IL DPCM

Sicurezza nei cantieri: passi avanti

Fiammeri — a pag. 7

EUROVITA
Valore alle sue prospettive
Siamo specializzati nel ramo VITA
Progettiamo soluzioni su misura per rendere concrete le prospettive di investimento, risparmio, previdenza e protezione di chi si affida a noi
visita il sito www.eurovita.it

ETICHETTE DA MODIFICARE

Il Parmigiano batte le zuppe Campbell's

Parmigiano reggiano batte zuppe Campbell's. Il consorzio del formaggio Dop ha vinto il contenzioso legale contro il colosso americano delle zuppe che vede etichette di alcuni prodotti evocare il formaggio che negli ingredienti non c'è.

Omeglio c'è un formaggio simil-grana che Parmigiano non è. Ora Campbell's deve togliere qualsiasi riferimento alle etichette. Cassa analoghi in concorso il gruppo Kraft che vuole registrare il marchio Kraft Parmesan Cheese.

Giorgio Dell'Orefice — a pag. 22

FALCHI & COLOMBE

BCE, UN PIANO B PER GESTIRE L'INFLAZIONE

Donato Mascandaro — a pag. 18

BUSSOLA & TIMONE

FONDI IN ARRIVO E LA SFIDA DI USARLI BENE

Giovanni Trisà — a pag. 18

food
ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE

Vino, consumi dimezzati. Bene soltanto le vendite online

— Scheda a pagina 25

Motori
IL NUOVO SUV

Toyota al rilancio con Yaris Cross

Corrado Canali — a pag. 14





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Sabato 25 aprile 2020
Anno LXXVI - Numero 114 - € 1,20
S. Marco Evangelista

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 + Latina Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociari Oggi €1,50 - ISSN 0291-6960

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

LA CONFESSIONE DEL GOVERNO

Addio a 500mila posti di lavoro

Il ministro dell'Economia scrive nel Def che la disoccupazione salirà dal 9,7 all'11,6% nel 2020

Smentita così la promessa fatta da Giuseppe Conte che disse: «Nessuno lo perderà»

Gualtieri prova a fare il vago e a glissare sul ricorso al Mes Ma non ci saranno alternative

Il Tempo di Oshø

Fai-da-te Trump: «Iniettatevi la candeggina»

a pagina 9



Corsa alla fase 2: plexiglass già introvabile

Di sicuro c'è solo che serviranno barriere. E l'«oro trasparente» va a ruba

Il Litorale si prepara

Le spiagge sono pronte
Ma i regolamenti no

a pagina 14

... Dopo l'amuchina e le mascherine la fase due vedrà di sicuro il plexiglass come bene più prezioso per le aziende. Dai ristoranti ai parrucchieri passando per gli uffici, in molti si stanno preparando ad alzare una barriera con questo materiale Ad oggi è già un vero e proprio boom di richieste.

Verucci a pagina 7

Attese senza fine

La nuova metro «a distanza»
Due ore solo per salire

Magliaro a pagina 15

DI FRANCO BECHIS

L'unica cosa certa scritta nel Def approvato ieri dal consiglio dei ministri guidato da Giuseppe Conte è che il governo non ha la più pallida idea di cosa capiterà all'economia italiana in conseguenza dei suoi provvedimenti. Ma di sicuro ci saranno (...)

segue a pagina 2

Assembleamento di deputati

A Montecitorio c'è la ressa
per la sfilata in mascherina

Martini a pagina 5

Caos a 5 stelle

Dai Municipi alla Camera
Grillini in crisi di nervi

alle pagine 5 e 16

25 APRILE A DUE VELOCITÀ

«Cortesi sì e messa no?»
I cattolici si ribellano
all'«aiutino» ai partigiani



Bonanni a pagina 10

Avviso ai lettori

Scoprite sul sito web de IL TEMPO le edicole aperte vicino casa
www.ilempo.it

AGRICOLTURA DA RENZO INNOCENZI

APERTO DAL LUNEDÌ AL SABATO
ORARIO 8,00-13,00 15,30-19,30
DOMENICA CHIUSO

Tel. 0765.841605
CASALI DI POGGIO NATIVO (RI)

Da noi puoi trovare...

- TUTTO PER L'AGRICOLTURA
- GIARDINAGGIO
- CANI E GATTI
- CONCIMI - DETERSIVI
- ELETTRODOMESTICI
- MANGIMI

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo



Quello di "Doc" è un successo ormai di qualche giorno fa, ma ne parlo perché, comunque, questa serie interpretata da Luca Laurenti, avrà certamente un seguito. C'è da chiedersi perché questa fiction risulta essere quella con una partenza più forte in termini di ascolto dal 2007. Pensate, nel frattempo, quante ore di sceneggiati televisivi sono state prodotte e trasmesse e vi renderete conto che quello di "Doc" è veramente un caso particolare. Da sempre penso che gli argomenti di medicina funzionino in televisione. Pensate a George Clooney, protagonisti a (...)

segue a pagina 22

Sabato 25 Aprile 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 97 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 460/04, DCB Milano
* Vale per posta di Bari, Bologna-Torino-Torino e Foggia, in abbonamento esclusivo con la Gazzetta del Mezzogiorno a € 1,90

Ux € 1,40 - Ch Fr. 3,50 €2,00*
Francia € 2,50
9 8771126466007 00625

CORONAVIRUS
Aggiornato il protocollo per il rientro in azienda in sicurezza
Civoli a pag. 29

DIVORZI
Dirsi addio con un semplice clic ai tempi del Covid-19
Ferrara a pag. 31

EMERGENZA
Anche le sentenze tributarie scelgono di andare online
Tuscani a pag. 30

LAVORO AUTONOMO
Finanziamenti anche oltre il 25% del fatturato aziendale
Lecce a pag. 28

SU WWW.ITALIAGOGLIT
Coronavirus/1 - Il nuovo protocollo governo-sindacati sulla sicurezza sul lavoro
Coronavirus/2 - Il documento sulla fase 2 a Milano
Famiglia - Le linee guida del Cnf su separazioni, divorzi e visite ai figli al tempo del Coronavirus

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



Liquidità, corsa ai bilanci 2019
Le imprese non possono chiedere finanziamenti se il bilancio dell'anno scorso non è stato chiuso o la dichiarazione dei redditi non è ancora stata preparata

Niente liquidità se il bilancio 2019 non è chiuso o se la dichiarazione non è pronta. È sufficiente un bilancio approvato, anche se non ancora depositato in Ccisa, ma deve essere quello del 2019. Stessa cosa per i soggetti non tenuti a presentare il bilancio, è sufficiente, per poter firmare il modulo, solo che la dichiarazione dei redditi sia predisposta con dichiarazione di impegno alla trasmissione da parte del soggetto a cui è stato conferito l'incarico.
Lecce a pag. 28

Fase 2, si parla delle imprese e non del sistema sanitario



Verso la Fase 2 dell'epidemia da coronavirus, quella dell'allentamento delle restrizioni, ma si parla solo di imprese e non della riforma del sistema sanitario. Eppure, tutti hanno visto che senza una medicina di base ben organizzata le emergenze diventano catastrofi. E i medici cresci? Già, dimenticati. Si pensa come fare ripartire la produzione nelle fabbriche in sicurezza, in che modo ristoranti e bar possano riaprire, con quali regole i consumatori possono accedere ai supermercati, come potremo tornare in spiaggia quest'estate. Non una voce (o quasi) si è alzata finora, per chiedere con quale organizzazione del sistema sanitario affrontare il periodo di convivenza col virus e la sua eventuale recrudescenza che alcuni virologi prevedono per l'autunno.
Valentini a pag. 9

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Burocrazia, maledetta burocrazia. Senza la burocrazia che assedia l'Italia, i danni del Covid-19 sarebbero la metà. È la burocrazia che ha creato più di un mese di ritardo nelle forniture di adeguato protezioni ai medici e agli infermieri. Se ne sono infettati più di 10 mila e 200 sono morti. E già questo è inaccettabile, ma soprattutto quegli eroici operatori della sanità sono diventati drammaticamente, essendone perfettamente consapevoli, inevitabili diffusori del virus. Italia Oggi lo ha già scritto: a riconoscere che il virus ha corso più veloce della burocrazia è stato l'onesto capo della Protezione civile, Angelo Borelli, in un'intervista di qualche settimana fa a Repubblica. Borelli è stato impotente spettatore della truffa per acquistare, da parte di Consip, mascherine speciali, occhiali, tute, stivali.
continua a pag. 2

DIRITTO & ROVESCIO
La visione fordista di una società basata su ospedali era una sempre più rigorosa e sulla distruzione della medicina sul territorio, ingiustamente giudicata come un ingenuo retaggio del passato, ha dimostrato i suoi pericolosissimi limiti. Si è affermata infatti una sanità impietosa nella sua tecnologia e basata solo sugli ospedali. I medici concitati di un tempo sono stati degradati a passiva. Guardano più i medici che non i pazienti. Ma i medici condotti, con tutti i loro limiti, conoscevano la famiglia e le malattie dei loro componenti che spesso sono ereditarie. Spesso davano consigli alimentari e igienici. Una volta nella foto di Covid-19 è venuta quando qualche medico ha cominciato a curare sul serio i pazienti direttamente a casa, senza aspettare che l'ospedale tornasse. Il consiglio, quando il virus aveva già fatto il grosso del suo lavoro di demolizione dell'organismo. Ed è stata la svolta.



A PARTIRE DA LOCKDOWN
Il coronavirus ha ucciso anche il vocabolario italiano
Maffi a pag. 8

FOCUS PMI
La Task Force di Noverim a supporto delle imprese italiane
Gent.mo Imprenditore, stiamo vivendo un periodo di avvenimenti straordinari, uno shock esogeno imprevedibile che condizionerà pesantemente il futuro del tessuto imprenditoriale italiano. Questa situazione di potenziale deterioramento del sistema produttivo, impone riflessioni molto attente sull'andamento finanziario della propria azienda.
Il focus sulla dimensione economica del fatturato non è più sufficiente a decretare il successo delle "performances" dell'impresa: alla fatturazione deve seguire l'incasso.
La pianificazione finanziaria non è quindi più un privilegio di pochi, ma si trasforma in una necessità per tutti. È necessario predisporre un Piano d'Azione da condividere, in primis con il sistema bancario e parabancario, e tutti gli stakeholder finanziari (investitori, azionisti, fondi di debito e di "equity") per valutare fin da subito la possibilità di moratorie, riscadenziamento dei finanziamenti, allungamento delle linee di credito esistenti, richiesta di nuova finanza.
Per questo Noverim ha deciso di mettere in campo le sue migliori eccellenze professionali e di costituire una Task Force finanziaria, legale e fiscale per supportare l'impresa nel recupero immediato di quanto possibile e per sostenere necessità aziendali contingenti.
Oltre a questo Noverim è al fianco degli imprenditori non solo per supportarli nell'analisi della situazione generale, ma anche e soprattutto per affiancarli in video-conferenze tramite la nostra piattaforma, nel dialogo con:
• Clienti • Fornitori • Istituti bancari • Società di leasing • Azionisti • Fondi di debito e di "equity" • Enti pubblici e PA.
L'obiettivo è quello di prevedere e prevenire fin da subito la tensione finanziaria e commerciale che si potrebbe generare nel prossimo breve/medio periodo e prendere già oggi le decisioni strategiche che permettano di essere ancora più competitivi domani.
"L'arte di vincere la si impara nelle sconfitte." (Simon Bolivar).

noverim company value management
Per maggiori informazioni: info@noverim.it | tel +39 02 43 75 95 71 | noverim.it
* Exclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a €11,90 (SECCO) e a €12,50 (con abbonamento online a € 6,00 in più. Con il abbonamento online a € 6,00 in più. Con il abbonamento online a € 6,00 in più.

LA NAZIONE

SABATO 25 aprile 2020
1,80 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

Il braccio di ferro con l'esecutivo

**Dall'asporto agli orti
Le ordinanze toscane
a rischio di legittimità**

Baldi a pagina 5



L'intervento

**Ripartiamo
dai valori
della Repubblica**

Annamaria Furlan Segretaria generale Cisl



A pagina 5

ristora
INSTANT DRINKS

Viaggi, bar, negozi: c'è chi riparte

Spallata del Veneto: da oggi basta limitazioni. Milano punta sui tavoli all'aperto e abbassa i limiti di velocità urbani
Dal 4 maggio autocertificazione solo per andare in altre regioni. Economia, le agenzie di rating ci danno fiducia

Servizi

da pagina 2 a pagina 13

La politica e la risposta al Covid

**Le alleanze
messe in forse
dalla crisi**

Bruno Vespa

Ieri 'Le Monde' ha definito Giuseppe Conte «un figurante diventato attore protagonista durante la crisi». Elevato indice di gradimento e buone relazioni internazionali patrocinata anche da Sergio Mattarella. Sempre ieri il 'New York Times' osservava che il Sud - dove tre milioni e mezzo di lavoratori in nero producono il 12 per cento del Pil - potrebbe passare dalla salvezza dal virus a una catastrofe economica. Il rischio della catastrofe purtroppo è generalizzato e nessuna persona seria al momento è in grado di valutare le dimensioni di un auspicato impatto positivo delle misure governative e delle provvidenze europee.

Continua a pagina 8

**L'UNICO RISTORANTE RIAPERTO IN ITALIA È QUELLO DELLA CAMERA
MENÙ COMPLETO: 6 EURO. MA I DEPUTATI SI LAMENTANO: CIBO SCOTTO**



IL PRANZO È SERVITO

Colombo a pagina 7

DALLE CITTÀ

In Toscana

**La spesa
e le medicine
consegnate gratis
agli anziani**

Vetusti a pagina 6

Firenze

**Blitz nella casa
dello stalker
di Matteo Renzi**

Brogioni in Cronaca

Mugello

**«Vado in ospedale»
Ma lo ritrovano
morto in strada**

Spano in Cronaca



Le regole dei presidi per gli studenti

**«Non si studia in pigiama»
Bon ton delle lezioni web**

Ponchia a pagina 15



Il regista Neri Parenti compie 70 anni

**«Da Fantozzi a Belén
Che vacanza il cinema»**

Bogani a pagina 24



Anticonline.net
Scopri l'eccellenza dell'antiquariato
nella nostra nuova galleria on-line.

Anticonline: la collezione d'antiquariato
selezionata da Di Mano in Mano.
Arredi e complementi dal XVI al XIX secolo,
opere d'arte dal '400 al XX secolo.

320 822 8043
www.anticonline.netAnticonline
by Di Mano in Mano



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N°99

Sabato 25 aprile 2020

D **il venerdì**

Oggi con *Robinson, D e il Venerdì*

In Italia € 2,50

L'editoriale

La sfida di un giornale per il riscatto del Paese ferito

di **Maurizio Molinari**

Assumere la direzione di *Repubblica* significa raccogliere la sfida di descrivere un'Italia aggredita dalla pandemia, ferita dalle disuguaglianze e segnata dal populismo ma al tempo stesso con le potenzialità di tornare protagonista in Europa ed in Occidente.

È una sfida che si fonda sul rispetto per chi mi ha preceduto alla guida di questo giornale interpretando, sin dalla fondazione nel 1976, il bisogno di un'informazione di qualità nel costante richiamo ai valori della Costituzione repubblicana puntando, come ha affermato Eugenio Scalfari in una conversazione con Ezio Mauro, «sulla scommessa di trovare sempre nuovo pubblico».

E sul rispetto per i lettori che sono più intelligenti di noi e meritano ogni sacrificio al fine di spiegare quanto avviene nelle nostre città e nel mondo grazie a contenuti competitivi su ogni piattaforma, dalla carta al digitale. La sfida che abbiamo davanti è descrivere un'Italia aggredita dalla pandemia e ferita dalle disuguaglianze perché queste sono i più seri banchi di prova per la sicurezza dei cittadini. La coincidenza con il 25 Aprile, 75° anniversario della Liberazione dal nazifascismo, ci spinge a prendere esempio da chi seppe distinguere il Bene dal Male, rischiando la vita per la libertà del prossimo, al fine di edificare uno Stato di Diritto che è, ancora oggi, la migliore garanzia di protezione e prosperità.

● continua a pagina 29



Festa di Liberazione e solidarietà

Il 25 Aprile accanto agli ultimi

di **Michele Serra**

Sul concetto di Resistenza sono state spese molte parole, negli ultimi anni. E non tutte retoriche. Mano a mano che la generazione dei giovani partigiani e dei quasi altrettanto giovani padri costituenti invecchiava e ci lasciava, è sembrato giusto e utile provare a estendere alle sfide presenti quel concetto.

● continua a pagina 29
con i servizi di **Simonetta Fiori** e **Paolo Griseri**
● alle pagine 31, 32 e 33

VIRUS, LE REGOLE PER RIPARTIRE

La rivoluzione dei trasporti Viaggi a numero chiuso

Mascherine obbligatorie, limiti alle messe. Gualtieri: "155 miliardi per le imprese"

Il debito pubblico

Quanto ci aiuta il "povero" Mes

di **Alessandro Penati**

Il vertice Ue si è concluso con un "accordo a lavorare al fine di costituire un fondo per la ricostruzione", che la Germania appoggia a una condizione.

● a pagina 28



▲ Spiaggia sì o no In Toscana si misurano le distanze tra gli ombrelloni

i servizi ● da pagina 2 a pagina 23

L'intervista

Franceschini "Riaprono i musei No al plexiglass nelle spiagge"

di **Lavinia Rivara**
● a pagina 4

L'inchiesta

Pivetti e il pasticcio delle protezioni sanitarie per il volto sequestrate dai pm

di **Foschini, Mensurati e Tonacelli** ● a pagina 14

La storia

Il miracolo di San Francisco Il lavoro da casa l'ha protetta

di **Federico Rampini**
● a pagina 16

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

Con Vitamina C e Zinco

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

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

*Indicazioni sulla validità 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.

Diario dall'isolamento

Milano mia così ti sei fatta perdonare

di **Paolo Cognetti**

In montagna mi ero sempre lamentato di avere un cane che non serve a niente – non sa fare il pastore, non trova i tartufi, si rifiuta di trainare una slitta sulla neve – non immaginavo che un giorno in città sarebbe stato la mia fortuna.

● a pagina 21

Con Repubblica



Oggi **Robinson** e in regalo **il Venerdì**

Spazio: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 30
Tel. 06/49832, Fax 06/4982293 - Sede: Abil
Post, Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco, P. Olanda, Slovenia € 3,20 - Canada K\$ 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Svizzera CHF 3,30 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con i Capolavori Letteratura Disney € 10,40

nz



Cultura Addio ad Aldo Masullo il filosofo morale sceso in politica

HASSILMIANO PANARI - P. 23

Drive in Da Gardone alla Florida Al cinema in auto contro il virus

EMANUELA GRUGLIE E ANTONIO MONDA - PP. 22-23



Ibrahimovic Primo big in campo Fa gol in Svezia senza lockdown

JACOPO D'ORSI - PP. 28-29



LA STAMPA

SABATO 25 APRILE 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) | ANNO 154 | N. 112 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB-TO | www.lastampa.it



IL SALUTO DEL DIRETTORE

UN GIORNALE MODERNO E PERBENE

MASSIMO GIANNINI

«B envenuto in un giornale perbene». Era una fine gennaio del 1995, e l'Avvocato mi accoglieva così nel suo ufficio alla Fiat di Corso Marconi. Il Lingotto sarebbe "rinato" più tardi, a rinverdire i fasti di Torino. "La Stampa", invece, era rimasta la stessa da più di un secolo. Non solo il gioiello di famiglia degli Agnelli, ma un patrimonio prezioso della città e del Paese. Un grande quotidiano costruito su un equilibrio magicamente "glocal". Radicato nella storia, nella cultura e nell'economia del suo territorio, ma sempre proiettato sui fatti, le tendenze e i cambiamenti del mondo.

Io ci arrivai chiamato da Ezio Mauro che allora la dirigeva, e che di lì a poco si sarebbe trasferito a "Repubblica" (dove due anni dopo sarei rientrato anch'io, per poi passarci altri 23). Un andare e un tornare che si è ripetuto spesso: da Mario Calabresi a Maurizio Molinari, che ora mi passa il testimone. A conferma di quanto siano intrecciate le vicende di queste due testate, diverse ma unite da una trama identitaria comune, fatta di laicità e modernità, di azionismo e di civismo, di senso dello Stato e di fedeltà ai principi della liberal-democrazia dell'Occidente.

Oggi sono di nuovo qui, proprio nel giorno della Festa di Liberazione dal fascismo, che di quell'identità condivisa è elemento costitutivo. Torno richiamato da John Elkann, che ringrazio per la stima e la fiducia. E torno con lo stesso orgoglio di allora. Perché in questo, grazie ai direttori che mi hanno preceduto e nonostante le novità che l'hanno caratterizzata, "La Stampa" è quella di sempre: un giornale perbene. Ma torno anche con la consapevolezza di quanto sia buia l'ora che viviamo. I camion militari con le bare per le strade deserte di Bergamo e le fosse comuni scavate nella nuda terra di Hart Island.

CONTINUA A PAGINA 21

INTERVISTA AL MINISTRO DEGLI ESTERI: LA BATTAGLIA IN EUROPA È APPENA INIZIATA. COLAO PREMIER? NON ESISTE

Di Maio apre: sul Mes si può trattare

Il governo prepara un piano da 150 miliardi: Iva immutata, ci sarà un riordino delle detrazioni Standard & Poor's non declassa l'Italia ma il giudizio resta a soli 2 punti dal livello spazzatura

ANDREA MALAGUTI

Luigi Di Maio usa il tono impersonale di un matematico che enuncia un teorema, ma, se potesse, direbbe che l'Italia è stanca di essere trattata dall'Europa come l'unghia rotta di una mano sporca. - P. 3 SERVIZI - PP. 2-11

VERSO LA FASE DUE

4 maggio, autocertificazione addio Servirà solo per uscire dalla Regione

PAOLO RUSSO - PP. 8-9

Il 25 Aprile di Mattarella: come allora, insieme possiamo farcela



Il Tricolore issato sulla guglia maggiore del Duomo di Milano, accanto alla Madonna AMABILE, DELUNA EMAGRI - PP. 14-15

PER RINASCERE MIGLIORI S'IMPONE LA SOLIDARIETÀ

CARLO PETRINI - P. 21

PIANO: BASTA ODI E RANCORE ECCO LA NUOVA LIBERAZIONE

INTERVISTA DI ANDREA PLEBE - P. 11

LE INTERVISTE

IL LEADER DELLA CGIL

Landini: ma ora la prossima sfida è aprire le scuole

ROBERTO GIOVANNINI ROMA

Dopo una lunga trattativa notturna Maurizio Landini non nasconde la sua soddisfazione: «A marzo avevamo detto che si lavorava solo se c'erano condizioni di sicurezza. L'accordo che abbiamo firmato dice che nelle aziende che non assicurano livelli adeguati di sicurezza scatta lo stop dell'attività». Il leader della Cgil aggiunge: «Tutte le parti sociali assumono il principio che la sicurezza e la salute delle persone sono l'elemento centrale per rilanciare il Paese. Ma ora bisogna riaprire le scuole». - P. 7

IL CANDIDATO AL DOPO MERKEL

Roettgen: a Roma occorrono sussidi e non altri prestiti

FRANCESCA SFORZA ROMA

Primo uomo politico della Cdu ad annunciare ufficialmente la sua candidatura alla guida del partito per il dopo-Merkel, Norbert Roettgen è un convinto sostenitore del fatto che l'Italia abbia più bisogno di sussidi che di prestiti. Presidente della Commissione Esteri del Bundestag, ex ministro dell'Ambiente, non si fa illusioni sul fatto che i nazionalismi non tarderanno a riaffacciarsi sulla scena europea. - P. 5

BUONGIORNO

E allora ci siamo messi lì e ci siamo interrogati: che significato avrà? Siamo agilmente giunti alla risposta: nessuno. Ovvero Beppe Grillo che una sera di bacillifera primavera scopre l'incantamento per l'Europa non vuole dire niente. Scrive un tweet, in coda al munifico vertice comunitario, per intima l'altolà, sta succedendo qualcosa, forse l'Europa comincia a diventare una comunità, ed è tutto merito di Giuseppe (la i finale è sua e di Trump). Si potrebbe ora tracciare la biografia del neo europeista, da quando, in compagnia di Luigi De Magistris, andò a Strasburgo a sostenere che dare i soldi all'Italia era come «darli a Bokassa» (illustre dittatore della Repubblica centrafricana che si credeva Napoleone e sedeva su un trono a forma di aquila tempestato di perle e cristalli) a quando progettò l'ingresso del Movimento nell'europarlamento per stracciare tutti i trattati (c'è dentro da oltre un lustro, trattati stracciati: zero). L'errore sarebbe adesso attaccare con la geremiade del Movimento e del suo sacerdote che cambiano idea, perché il Movimento e il sacerdote le idee non possono cambiarle, non avendone. L'unica, qui, è la réclame al premier, per il resto si buttano a capofitto nelle loro suggestioni. L'onestà. La rivoluzione burocratica. I miracoli della canapa. Grillo legge uno studio dell'Università di Tura secondo cui i merli aumentano lo strato dell'ozono e decide che la salvezza del mondo sono i merli, fino alla successiva monografia sulle proprietà antiossidanti dei calzini di cotone. E dopo un po' finisce che anche il fervido populista comincia a cercare un populismo meno bamboccino.

Bokassa e i merli

MATTIA FELTRI



www.nobis.it





Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

**LIQUIDITÀ ALLE IMPRESE
BENE SOLO PER I PICCOLI**

**PORTAFOGLI TAMBURI
ORA SU CON LA VITA**

**MILANO
FINANZA**

www.milanoфинanza.it



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 4,20 Sabato 25 Aprile 2020 Anno XXXII - Numero 082 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Consiglieri* Spedienza A.E. art. 1 c. L. 46/04 DC3 Milano

ESCLUSIVO / PARLA DESCALZI, AMMINISTRATORE DELEGATO DELL'ENI, DOVE VA IL PETROLIO

Un barile mai visto, ma io ci guadagno così

POST VIRUS Come andranno gli investimenti dopo la fine del lockdown: debito, Btp, prestiti, acquisizioni, tech e materie prime. E quanti soldi farete...

Affari da liberazione

L'Italia riapre e risparmiatori, famiglie e imprese fanno i loro conti

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Burocrazia, maledetta burocrazia. Senza la burocrazia che affissa l'Italia, i danni del Covid-19 sarebbero la metà. È la burocrazia che ha creato più di un mese di ritardo nelle forniture di adeguate protezioni ai medici e agli infermieri. Se ne sono infatti più di 10 mila e 200 sono morti. E già questo è inaccettabile, ma soprattutto quegli eroici operatori della sanità sono diventati drammaticamen-

te, essendone perfettamente consapevoli, inevitabili diffusori del virus. *MF-Milano Finanza* lo ha già scritto: a riconoscere che «il virus ha corso più veloce della burocrazia» è stato l'onesto capo della Protezione civile, **Angelo Borelli**, in un'intervista di qualche settimana fa a *Repubblica*. Borelli è stato impotente spettatore della trafila per acquistare, da parte di **Consip**, mascherine speciali, occhiali, tute, stivali. **Consip** è la centrale acquisti dello Stato, una macchina su cui è stato concentrato ogni tipo di acquisizione. E naturalmente nel rispetto della burocrazia, **Consip** agisce attraverso gare. Ecco, il grave errore politico, è stato quello di aspettare più di un mese per capire che era necessario un com-

missario speciale nella persona di **Domenico Arcuri**. Quel mese ha fatto diventare l'Italia, assieme ad altri errori commessi da ospedali periferici come quello di Alzano Lombardo, il disastro ancora in atto. Possibile che persone intelligenti come il presidente del consiglio **Giuseppe Conte** non abbiano



BTP ITALIA 30 ANNI

Chi offre
più del 3%

TU VUO' FA L'AVVOCATO

La nuova vita
di Elkann editore

PONTE DI GENOVA

Fincantieri: ecco l'opera
che non è più un sogno

IL RITORNO DI BERLUSCONI

Il Cavaliere mai domo
cosa farà su media e tv



STM
Studio Temporary Manager™
SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

GESTIONE DELL'EMERGENZA? IL TEMPORARY MANAGER TI PUÒ AIUTARE!

Studio Temporary Manager™ S.p.A. con il suo team multidisciplinare composto da 30 persone, tra Soci, dipendenti e Business Partners, è al fianco delle aziende e degli imprenditori, anche nella gestione delle situazioni straordinarie e di crisi. STM può contare su un Database di migliaia di Top Manager e Quadri Direttivi in Italia e Worldwide. I Soci e i Business Partner di STM, sono Temporary Manager Professionisti abituati a gestire sul campo le situazioni di emergenza, con la necessaria esperienza e padronanza degli strumenti operativi, giuridici e di finanza agevolata da utilizzare.

Studio Temporary Manager si occupa in particolare di:

- Piani di gestione della crisi finanziaria
- Passaggi generazionali e Governance aziendale
- Moratoria bancaria e ristrutturazione del debito
- Turnaround, ex art. 67 e 182 bis L.F. compresi
- Riorganizzazione e ristrutturazione produttiva
- Riorganizzazione commerciale/marketing
- Piani di emergenza di continuità aziendale
- M&A, Capital advising, ricerca partner industriali/finanziari
- Finanza agevolata e crediti di imposta
- Ricerca & Selezione Managers con Autorizzazione Ministeriale
- Innovazione, R&D e trasferimento tecnologico

Studio Temporary Manager™ S.p.A. - Viale del Lavoro, 33 - Verona est, Centro direzionale E33
Tel. 045 80 12 986 - studio@temporarymanager.info - www.temporarymanager.info - www.passaggiogenerazionale.info

Le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi

Daniele Rossi

Secondo il Fondo Monetario Internazionale l'economia mondiale nel 2020 avrà una flessione del 3%. Nel 2009, dopo il fallimento di Lehman Brothers, la caduta del Pil globale si fermò allo 0,6%. E basterebbero questi numeri per far capire quanto sia grave questa crisi, che, sempre secondo il FMI farà scendere il Pil italiano del 9,1%, due punti in più delle altre grandi economie europee. È un disastro senza precedenti, uno tsunami che ha colpito in pieno tutto il cluster marittimo travolgendo compagnie di navigazione, porti, terminal e l'intera catena logistica. Reggere l'urto e ripartire comporterà sacrifici enormi per tutti. Le

compagnie stanno già affrontando una dolorosissima contrazione dei traffici merci e passeggeri, le navi da crociera sono ferme e i traghetti viaggiano solo per garantire la continuità territoriale delle isole e il traffico merci indispensabile al rifornimento del Paese, ma i flussi di liquidità che la biglietteria garantiva sono stati azzerati, mettendo a rischio sia la prosecuzione dei servizi sia il mantenimento degli attuali assetti occupazionali con ulteriori conseguenze anche sull'intero indotto. Al Governo, quindi, gli armatori hanno chiesto garanzie pubbliche perché il credito non si esaurisca e si recuperi in altro modo la liquidità necessaria, ma non basta, bisogna intervenire anche sul lato dei costi e qui entrano in campo i porti e le autorità che li gestiscono. Ad esse Assarmatori ha chiesto che accordino alle compagnie di navigazione, soprattutto quelle impegnate nei servizi di collegamento con le isole e nei collegamenti marittimi ro-ro/ro-pax, le cosiddette autostrade del mare, una rimodulazione dei costi/canoni portuali dovuti per l'anno 2020, perché è evidente che quelle imprese non potranno sostenere tutte le spese necessarie per garantire la piena operatività delle navi (che sono in gran parte costi fissi), senza incassare la quantità dei proventi previsti prima del crollo. Discorso che vale anche per i diritti portuali per il traffico passeggeri e veicoli, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale (comprensivi degli oneri ISPS e degli oneri per i servizi di interesse generale); i canoni demaniali marittimi, la tassa di ancoraggio e la sovrattassa per le merci in coperta; gli oneri di security portuale e i servizi tecnico nautici. Al momento, invece, l'unico aiuto concesso agli armatori riguarda la sospensione per un periodo molto limitato della tassa d'ancoraggio. E se resterà la sola agevolazione è chiaro che non basterà a evitare il collasso definitivo. La crisi attuale è senza precedenti e anche le risposte devono essere tali. Le compagnie di navigazione stanno facendo la loro parte mantenendo attive le rotte e aprendo nuove linee di credito nonostante il crollo dei ricavi, le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi. Mai come ora siamo tutti sulla stessa barca e dobbiamo remare insieme per evitare gli scogli.



GRUPPO CIRCLE - INFOERA: anche TIMT utilizzerà Milos

24 aprile 2020 - Il Gruppo Circle, specializzato nell' analisi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale guidato da Circle S.p.A., ha siglato il contratto per la fornitura del Terminal Operating System (TOS) Milos® a TIMT - **Trieste Intermodal Maritime Terminal**, attivo nel **porto** di **Trieste**. Il progetto, che includerà anche l' agenzia marittima Samer & Co. Shipping e l' operatore turco Ulusoy, entrambi azionisti di TIMT, sfrutterà l' integrazione nativa tra Milos® e le piattaforme impiegate dal **Porto** di **Trieste** (Sinfomar, sviluppato da Info.era), Samer & Co. Shipping e Ulusoy. Il nuovo TOS consentirà una visione integrale armonica e in tempo reale di dati, processi e operazioni, rendendo possibili decisioni più veloci ed efficaci, maggiori produttività ed efficienza operativa.

GAM EDITORI



Recuperati nel 2019 3,5 milioni di euro Nuovi fari su Mose e Pedemontana

Monica Zicchiero

VENEZIA La Corte dei Conti nel 2020 tiene i riflettori puntati sullo stato di avanzamento del **Mose**, la realizzazione della Pedemontana e la sanità veneta tra edilizia, gestione delle liste d'attesa, rinnovo delle apparecchiature troppo vecchie delle strutture di assistenza e realizzazione dei livelli essenziali di assistenza. Il programma è stato annunciato dal presidente della sezione regionale di Controllo Salvatore Pilato nella relazione per l'inaugurazione dell'anno giudiziario, celebrata con le pubblicazioni delle relazioni del procuratore regionale Paolo Evangelista e dei presidenti della sezione Giurisdizionale Carlo Greco e di Controllo, Pilato. Su dighe mobili e Pedemontana l'attività di scandaglio è svolta in stretto coordinamento con la sezione centrale di Controllo. Tra l'altro, il 2019 ha chiuso la vicenda giudiziaria contabile dello scandalo **Mose** con la condanna per gli eredi dell'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova Giovanni Mazzacurati, del vice Alessandro Mazzi e del Consorzio a restituire allo Stato 6,9 milioni di euro per il danno causato dalle tangenti. In totale, la somma recuperata per lo scandalo è di 20 milioni e 441 mila euro. Ci stanno anche i 764 mila euro che dovrà rifondere Giancarlo Galan per aver dato al Patriarcato di Venezia 24 milioni destinati alla salvaguardia della città e usati dal cardinale Angelo Scola per restaurare la sede e il seminario patriarcali. La vicenda infinita del **Mose** è tuttora sotto la lente per i ritardi nella conclusione dei lavori: «Sono in corso di approfondimento alcune condotte che avrebbero causato aggravio di costi e ingiustificati ritardi nella fase del completamento delle opere», dice il procuratore Evangelista. La Procura ha qualcosa come 6.214 inchieste in corso, 1.548 aperte l'anno scorso, e tra patteggiamenti e condanne ha recuperato 3,5 milioni e sequestrato in via conservativa beni per 47. La sezione giurisdizionale ha aperto 118 giudizi e ne ha definiti 94 per 150 milioni di euro. Sul fronte della responsabilità amministrativa sono venute alla luce vicende che hanno evidenziato «propensione alla realizzazione di profitti di carattere personale nella gestione della cosa pubblica o grave negligenza nell'espletamento degli obblighi di servizio - dice il presidente Greco -. Nell'anno trascorso, gli illeciti derivanti da condotte corruttive hanno costituito una delle cause più significative di grave pregiudizio per gli interessi pubblici». E poi ci sono le fattispecie emergenti, coloro che incassano soldi per conto della PA e se li tengono. Come diversi gestori di strutture ricettive, condannati per non aver girato al Comune di Venezia molte migliaia di euro della tassa di soggiorno; o il poliambulatorio Plinio di Pianiga, che ha dovuto rifondere 63 mila euro per non aver versato all'Usl di Mirano ciò che i pazienti pagavano per le prestazioni mediche erogate in convenzione. Un grande classico sono le gare d'appalto mai espletate o sempre rinviate. È il caso di Etra, i cui vertici avevano segnalato alla Corte dei Conti le continue proroghe alla stessa ditta del servizio raccolta rifiuti a Selvazzano: direttore e ragioniere sono stati condannati a rifondere 300 mila euro.



Il Pd: «Piena solidarietà ai lavoratori di Thetis»

IL **MOSE** VENEZIA «In una città dove l'emergenza coronavirus ha evidenziato la necessità di differenziare l'economia cittadina attualmente troppo legata al turismo, dispiace che lavoratori specializzati nel campo della salvaguardia della città e della sua laguna e, più in generale, su temi tecnici ambientali fondamentali per il nostro futuro, si trovino costretti a subire, dopo ben tre precedenti di licenziamento collettivo negli ultimi quattro anni, nuove pesanti umiliazioni professionali». Così i consiglieri comunali Pd Nicola Pellicani, Monica Sambo, Rocco Fiano, Emanuele Rosteghin hanno commentato, basiti, la denuncia dei lavoratori di Thetis che hanno protestato giovedì scorso perché i loro stipendi, erogati dal Consorzio Venezia Nuova che è socio di maggioranza dell'azienda, subiranno dei ritardi di pagamento di una decina di giorni. E il Pd si unisce alla preoccupazione dei dipendenti «in merito al rallentamento delle attività per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna a causa della cattiva gestione dei Commissari del Consorzio Venezia Nuova. Attività che non riguardano solo il Sistema **Mose**, ma interessano interventi complementari e diffusi di contrasto alle acque alte non solo eccezionali (Progetto Piazza San Marco) e importanti interventi ambientali lagunari legati alle compensazioni al Sistema **Mose** (Piano Europa) come denunciato nondimeno dal Wwf di Venezia». I lavoratori di Thetis avevano fatto presente «forte disagio, sconforto e conseguente demotivazione, che i dipendenti devono subire a causa del sistema asfittico e basato sulle numerose consulenze, oramai messo in essere da anni da parte dei Commissari del Consorzio Venezia Nuova» e che in precedenza si erano definiti addirittura ostaggio del malfunzionamento del Consorzio Venezia Nuova commissariato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il focus

«Mose, un approfondimento sulle condotte e sui costi»

veneziana' è un buco nero che si ritrova di anno in anno nelle relazioni della Corte dei Conti: il **Mose**. «Vicenda corruttiva tra le più sconcertanti della storia recente delle istituzioni venete», la definisce il procuratore della Corte dei Conti veneta, Paolo Evangelista. Che da parte sua - se pure ritiene vinta e chiusa la partita sul fronte corruttivo - annuncia che è in corso «un approfondimento istruttorio su alcune condotte che avrebbero causato aggravio di costi ed ingiustificati ritardi nella fase del completamento delle opere, quanto mai sospirato dopo l'angoscioso ripetersi dei danni alla città per l'Acqua Grande». Perché il **Mose** non è ancora concluso e operativo? Questa la domanda alla quale stanno lavorando ora i magistrati contabili, anche se ancora in fase preliminare. Con la sentenza 239/2019, il procuratore ritiene finalmente chiuso il lungo, complicato, sofferto capitolo legato alle Tangenti-**Mose**. Si tratta della sentenza (appellabile) con la quale la Corte veneta ha condannato gli eredi di Giovanni Mazzacurati, l'ex vice presidente Mazzi e (in solido) gli stessi attuali vertici del Consorzio Venezia Nuova (pur estranei alle accuse), a risarcire 6,9 milioni di euro, a copertura delle sovrappuntazioni che andavano ad alimentare i fondi neri del **Mose**. «Sentenza epilogo», sottolinea Evangelista, «delle azioni risarcitorie promosse da tutti i magistrati assegnati nel tempo a questa Procura nei confronti dei protagonisti in negativo della vicenda corruttiva legata al **Mose**». Sale così a 20 milioni e 441 mila euro l'ammontare complessivo delle condanne erariali a carico di ex politici regionali, ex magistrati alle acque, finanziari, imprenditori-amministratori che hanno trasformato la realizzazione della più grande opera di ingegneria idrauliche che doveva salvare Venezia dal mare, in un buco nero senza (apparente) fine certa. --roberta de rossi.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Mose nella bufera Zincone si difende «Il problema? I commissari»

«Avevamo dato loro una via d'uscita, non hanno accettato Opera pronta a giugno se tutti fanno ciò che si è deciso»

Alberto Vitucci La tempesta del **Mose** non è passata. Quasi sei anni dopo lo scandalo, gli arresti per corruzione, le tangenti, la grande opera è di nuovo sotto riflettori. Le acque alte di novembre hanno fatto ripartire veleni e accuse reciproche tra provveditorato alle Opere pubbliche, commissari, imprese. Di chi la colpa se quella notte il **Mose** non era ancora pronto? Il provveditore Cinzia Zincone ha accusato gli amministratori straordinari Fiengo e Ossola di ritardi e inefficienze. Anche le imprese del vecchio Consorzio hanno sparato addosso ai commissari nominati dall' Anac nel 2014. Così come i sindacati e una parte del Pd veneziano. Che anche ieri ha attaccato la gestione commissariale denunciando l'«umiliazione subita dai lavoratori di Thetis e del Consorzio. Mentre i Cinquestelle chiedono «legalità» e la nomina di un terzo commissario, un alto ufficiale delle forze dell'ordine. Uno dei temi dello scontro riguarda la proposta di nuova convenzione tra Stato e Consorzio.

Provveditore Zincone, davvero lo Stato vuole condonare i danni e i debiti delle imprese del Mose? «Ma non c'è nessun condono! Lo Stato rinuncia

alle penali e alle riserve ma non agli eventuali risarcimenti che saranno stabiliti dalle cause». Ci vorranno molti anni«Sì, ma ci sono molti dubbi sul fatto che si riescano a recuperare quei soldi. Almeno così si va avanti». **Dunque non è un favore fatto alle grandi imprese?** «Questo è insensato e sbagliato. Solo così invece salviamo le piccole rimaste». Si bloccano gli altri lavori in laguna togliendoli alla concessione, visto che i progetti sono già stati affidati. «Ho scritto ai commissari che quei lavori devono andare avanti. Il mio predecessore Linetti aveva dato un impulso in questo senso. Ma non l'hanno fatto. Temo che non andremo avanti finché non si cambia qualcosa». **Intende i commissari?** «Dico soltanto che così è difficile. Abbiamo stabilito un cronoprogramma, dobbiamo cercare di andare veloci e di risparmiare». C'è polemica sulle consulenze dei commissari. Ma prima di loro erano molto più consistenti. Anche il provveditorato ha i suoi consulenti. «Sono pochissimi. Tecnici del nostro Comitato che a volte sono chiamati a darci qualche parere. Non abbiamo un organico sufficiente». Sulle cerniere corrose del **Mose** ad esempio. «Solo per fatti specifici». **C'è polemica anche sui progetti di piazza San Marco. Perché avete bloccato quello della Procuratoria per affidare una consulenza all'archistar Boeri?**



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Non capisco la polemica. La commissaria Spitz ha ritenuto di affidare un incarico per migliorare il progetto dal punto di vista architettonico. Abbiamo concluso il lavoro e il progetto va avanti». Si sono spesi soldi e perso tempo. Era una barriera provvisoria in vetro. «Io cerco di fare bene il mio lavoro». C'è anche il progetto per la difesa dell'intera piazza. «Mi sembra un buon progetto, è stato approvato, credo che si potrà andare avanti». Ce n'era un altro del 1997, a cui aveva partecipato anche la commissaria Spitz. Ma è stato bocciato. «Era troppo impattante. Ma io non c'ero all'epoca». **Finirà questa polemica con i commissari?** «La convenzione dava loro una possibilità per uscire di scena. Non l'hanno accettata. Mi dispiace». **Rispetterete i tempi per finire il 30 giugno?** «Se fanno tutti ciò che abbiamo deciso credo di sì». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Lo studio «Con il Gpl rischio sociale inaccettabile»

Le attività connesse al deposito Gpl di Val Da Rio costituiscono un rischio sociale «inaccettabile». Lo dice lo studio commissionato dal Comune di Chioggia e consegnato ieri. «Si basa su modelli matematici e curve, che rappresentano l' accettabilità del rischio connesso a eventi incidentali che potrebbe causare l' impianto e i flussi di materia pericolosa per alimentarlo - spiega il vicesindaco e assessore all' Ambiente Marco Veronese - Dall' analisi è emerso che il "rischio sociale" dovuto alla numerosa presenza di abitanti nell' area di transito delle navi gasiere è considerato inaccettabile: i trasporti costituiscono la sorgente di rischio che ha maggiore incidenza». Navi che portano il gas al deposito da 9 mila metri cubi e anche le camion cisterna che lo prelevano per trasportarlo nel Nord Italia. Evidenziate anche criticità per il rischio «locale» perché i fondali del **porto** sono irregolari e poco profondi, le dimensioni del canale Lombardo Esterno rendono difficili le manovre e le navi potrebbero incagliarsi. È già successo, ricorda Veronese, nel luglio 2019 ad una nave mercantile. Il rischio complessivo è dunque non residuale, secondo l' analisi effettuata da un' istituto di Pisa e che il Comune mette a disposizione della Prefettura per la valutazione del piano di emergenza e della Capitaneria di **Porto**, competente per la sicurezza della navigazione. Lo studio è alternativo a quello presentato da Costa Bionergie. (mi. zi.)



Deposito di Gpl, il Comune: «Rischio sociale inaccettabile»

Il vicesindaco Veronese analizza lo studio sull'impatto dell'impianto. Viene ritenuta pericolosa la vicinanza con le case come sostenuto dal Comitato

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA «Rischio sociale inaccettabile». La vicinanza del deposito gpl all'abitato e il transito delle navi gasiere lungo il canal Lombardo, ovvero i maggiori fattori di rischio evidenziati, da tempo, dal Comitato No-gpl e dall'amministrazione comunale, sono diventati numeri, grafici e tabelle in uno studio appositamente commissionato, la cui conclusione viene sintetizzata dal vice sindaco, Marco Veronese, con quelle tre parole che ribadiscono la contrarietà dell'ente comunale alla messa in esercizio dell'impianto. LA RICERCA Lo studio in questione è arrivato al Comune giovedì pomeriggio, dopo sei mesi da quando, il 15 ottobre dell'anno scorso, era stato commissionato alla ditta Francalanza di Pisa, una società specializzata nel settore. Anche quella tappa, però, era stata abbastanza sofferta, perché il Comitato aveva chiesto, ancora mesi prima, all'amministrazione di far redigere quello studio e la decisione, tra problemi di bilancio e qualche esitazione politica, si era protratta a lungo. «Lo Studio di rischio d'area nel bacino lagunare e nel territorio di Chioggia - spiega Veronese - vuole essere uno strumento utile nella valutazione del piano di emergenza che la Prefettura dovrà predisporre e potrà essere utile alla Capitaneria di Porto, che ha la competenza per la sicurezza della navigazione. Inoltre sarà uno studio alternativo a quello già presentato dalla ditta a tutti gli enti coinvolti per la costruzione del deposito di Gpl». STRUMENTI Per valutare la situazione sono stati utilizzati «gli strumenti tipici dell'analisi di rischio d'area, che ricompongono i vari scenari incidentali identificati e valutati nelle analisi delle singole sorgenti di rischio, in modo da esprimere quantitativamente il rischio complessivo in termini di rischio locale e di rischio sociale sul territorio e la popolazione. L'accettabilità del rischio connesso a eventi incidentali si basa su modelli matematici e curve. Dall'analisi è emerso sottolinea Veronese che il rischio sociale dovuto alla numerosa presenza di abitanti nell'area di transito delle navi gasiere è considerato inaccettabile: i trasporti costituiscono la sorgente di rischio che ha maggiore incidenza. Per quanto riguarda il rischio locale e individuale, lo studio ha evidenziato criticità in merito alla possibilità di incaglio dovuta alla profondità contenuta e non uniforme dei fondali e dalla difficoltà di manovra delle navi gasiere, dovuta alle dimensioni del canale Lombardo Esterno». Il documento sarà inserito nel piano comunale di Protezione Civile e trasmesso al Comitato tecnico regionale (Ctr), alla Prefettura di Venezia, all'Autorità portuale e alla Capitaneria. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia. il deposito gpl

«Rischio sociale inaccettabile Un pericolo le navi gasiere»

CHIOGGIA«Impianto Gpl a rischio sociale inaccettabile». Lo decreta lo studio appena concluso dalla ditta pisana incaricata dal Comune di analizzare i rischi connessi al transito delle navi gasiere. «Lo studio», spiega il vicesindaco Marco Veronese, «ha utilizzato gli strumenti tipici dell' analisi di rischio d' area che ricompongono gli scenari incidentali identificati e valutati nelle analisi delle singole sorgenti di rischio, in modo da esprimere il "rischio complessivo", in termini di "rischio locale" e di "rischio sociale" sul territorio e la popolazione. Questo studio sarà utile nella valutazione del Piano di emergenza che dovrà predisporre la Prefettura e alla Capitaneria che ha la competenza sulla sicurezza della navigazione. Sarà inoltre uno studio alternativo a quello presentato dalla ditta». Lo studio si basa su modelli matematici e curve che rappresentano l' accettabilità del rischio connesso a eventi incidentali che potrebbe causare l' impianto e i flussi di materia pericolosa per alimentarlo. «È emerso», rivela il vicesindaco, «che il "rischio sociale", dovuto alla numerosa presenza di abitanti nell' area di transito delle gasiere, è inaccettabile perché i trasporti costituiscono la sorgente di rischio che ha maggiore incidenza. Per il "rischio locale", lo studio ha evidenziato criticità per la possibilità di incaglio dovuta alla profondità contenuta e non uniforme dei fondali e dalla difficoltà di manovra delle gasiere, dovuta alle dimensioni del canale Lombardo Esterno. È successo anche la scorsa estate che un mercantile finisse in secca con operazioni di recupero protratte per più giorni». Il documento sarà inserito nel Piano comunale di Protezione civile e trasmesso a Comitato tecnico regionale, Prefettura, Autorità di **sistema portuale** e Capitaneria. Anche il gruppo consigliere Cinque Stelle ha ribadito la contrarietà totale all' impianto. «Non accetteremo mai nessun tavolo per discutere di opere compensative o compensazioni economiche per l' approvazione dell' ecomostro», spiegano i consiglieri Paolo Bonfà e Daniele Padoan, «speriamo che la sparata di Andrea Comparato di costituire un comitato pro impianto sia una trovata pubblicitaria per ottenere qualche visualizzazione in più, viceversa sarebbe preoccupante sapere che ci sono concittadini disponibili a sacrificare la sicurezza in cambio di denaro, poco o tanto che sia». --elisabetta b. anzoletti@RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Tredici associazioni ambientaliste scrivono al ministero

Limiti all' inquinamento delle navi con il nuovo accordo sul trasporto

VENEZIA Meno inquinamento dai fumi delle navi, a cominciare da quelle che solcano la laguna di **Venezia** ora in parte fermate dall' emergenza coronavirus. Il prossimo 18 luglio scade la convenzione del 2012 sul trasporto marittimo con le isole italiane. Una grande occasione per ripensare un intero settore secondo 13 associazioni ambientaliste di tutta Italia che hanno deciso di scrivere al Ministero dei Trasporti. Per anni - secondo le associazioni - è stato permesso ad armatori grandi e piccoli di inquinare le città di **porto** con fumi tossici, senza tener conto in nessun modo dell' impatto ambientale delle loro attività sulle città di **porto**. A sottoscrivere il testo inviato al Ministero sono stati, oltre a Cittadini per l' Aria, il Comitato Tutela Ambientale Genova Centro-ovest, We are Venice, Savona **Porto** Elettrico, AmbienteVenezia, Comitato NO Grandi navi - Laguna bene comune, Associazione Ambientalista, Eugenio Rosmann - Monfalcone, Associazione Italia Nostra onlus, sezione di Ancona, Coordinamento Livorno **Porto** Pulito, Comitato Vivibilità Cittadina - Napoli, Forum Ambientalista - Civitavecchia, Transport & Environment, hub. MAT - Laboratorio per la Mobilità, l' Ambiente ed il Territorio APS - Olbia. Le associazioni ricordano che le emissioni di traghetti, ro-ro ferries e navi veloci contengono enormi quantità di ossidi di zolfo, Pm 10, Pm 2. 5, particolato ultrafine, Idrocarburi policiclici aromatici, ossidi di azoto, metalli) e black carbon. Un problema che peggiora in modo grave la qualità dell' aria delle città di **porto**. Uno studio del Dipartimento di epidemiologia del Lazio ha stimato che la popolazione che vive entro i 500 metri dal **porto** di Civitavecchia subisce un incremento del 51 per cento del rischio di mortalità per malattie neurologiche e del 3 per cento per tumore ai polmoni per effetto dei fumi portuali. Non ci sono invece studi specifici recenti per il **porto** di **Venezia**. Per le associazioni ambientaliste - come scrivono al Ministero dei Trasporti - è necessario quindi che il nuovo bando per il trasporto marittimo il Ministero introduca standard ambientali tra le condizioni per aggiudicarsi le convenzioni. Le associazioni chiedono misure per limitare l' esposizione dei cittadini ai fumi delle navi: stop all' olio combustibile pesante in favore di carburanti a basso tenore di zolfo, l' adozione di sistemi che consentano di spegnere i motori durante la sosta in **porto**, l' adozione di filtri antiparticolato e di sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto, l' elettrificazione delle tratte a breve distanza. --



SHIPPING ITALY

Venezia

Porti container gateway: Napoli e Venezia rincorrono Genova e Spezia

Assoporti ha appena pubblicato le statistiche 2019 dei traffici merci movimentati nei porti italiani e dai dati, analizzati da SHIPPING ITALY, emerge che il traffico containerizzato complessivo in import/export (trasbordo escluso) è stato pari a 7.197.975 Teu, un volume in crescita dell'1,4% rispetto al 2018, quando i container imbarcati e sbarcati erano stati invece 7.096.480 Teu. In un anno l'Italia ha visto dunque aumentare, al netto del transhipment, il totale di 101.495 Teu (pieni e vuoti). In termini di peso, l'esercizio appena trascorso si è chiuso con traffici containerizzati in import/export pari a 111.137.640 tonnellate, sostanzialmente stabili rispetto al totale del 2018 (111.070.933 tonnellate) e il 23% del totale di merci che sono transitate attraverso gli scali italiani (479.201.522 tonnellate) l'anno scorso. La classifica dei porti italiani gateway per movimentazione di container (dunque con dati depurati dalle attività di transhipment che nel 2019 hanno generato una movimentazione di poco superiore a 3,5 milioni di Teu), vede Genova sul primo gradino del podio con 2.298.330 Teu (di cui il 76,4% pieni), seguita da La Spezia 1.275.206 e Napoli con 667.727 Teu in terza posizione. A seguire Venezia con 593.070 Teu e Livorno con 559.515 Teu. Questi primi cinque scali movimentano il 75% dei volumi di container in import/export che transitano attraverso i porti italiani a dimostrazione della progressiva concentrazione a cui il gigantismo navale ha condotto. Al di sotto della soglia psicologica del mezzo milione di Teu si piazzano dal sesto posto in poi Trieste con 485.274 Teu, Salerno con 401.374 Teu, Ravenna con 217.501, Ancona con 176.193 Teu, Cagliari con 116.051 Teu e Civitavecchia con 112.249 Teu. Chiudono la classifica degli scali container per traffico gateway Bari (82.627 Teu), Marina di Carrara (81.156 Teu), Catania (63.179 Teu) e Savona Vado (53.326 Teu). A proposito di quest'ultimo porto, il nuovo terminal container Vado Gateway controllato da Apm Terminals da febbraio ha avviato la propria attività e dunque, Coronavirus permettendo, dovrebbe contribuire a far scalare al porto di Savona -Vado alcune posizioni in classifica. Il dato statistico in tonnellate dei traffici containerizzati rappresentato da **Assoporti** ha scarsa rilevanza ai fini di questa particolare classifica perché include anche i contenitori in trasbordo che vengono dunque conteggiati due volte e non permettono di depurare dal dato complessivo solo i carichi in import/export.



SHIPPING ITALY

Venezia

I porti di Venezia e Chioggia pronti alla Fase 2

Le ripercussioni della pandemia si stanno già rivelando devastanti sull'economia mondiale e sulle catene logistiche ma potranno essere misurate nella loro totalità solo fra qualche settimana, quando gran parte delle attività produttive avrà ripreso la propria attività. I porti di Venezia e Chioggia sono stati i primi scali italiani a finire all'interno di una zona rossa prima del lockdown nazionale e hanno, quindi, sperimentato fin da subito gli effetti generati da questa crisi. Effetti, purtroppo, perlopiù negativi che, però, hanno dato anche spazio a elementi di positività. Ne è un esempio la solidarietà dimostrata da molti partner internazionali - si

ricorda la donazione di tre mila mascherine da parte di CCCC che ha permesso di meglio realizzare l'importanza dei porti lagunari negli equilibri globali. Inoltre, è emerso chiaramente, anche a livello di opinione pubblica, il ruolo fondamentale dei porti nel garantire la continuità di approvvigionamenti e materie prime essenziali per sostenere lo sforzo sanitario di contenimento dell'epidemia. I porti si sono dimostrati dei motori di attività e di occupazione particolarmente resilienti, continuando a operare laddove la gran parte delle attività produttive si era fermata. E a questo proposito si ricorda come Venezia, alla guida pro tempore dell'associazione dei porti del Nord Adriatico (NAPA), abbia dovuto intervenire confermando la piena operatività dei cinque porti membri per combattere disdicevoli operazioni di disinformazione che miravano a danneggiarne la reputazione. Anche l'attività dei porti veneti non si è mai interrotta in queste settimane, nonostante le mille difficoltà e l'interruzione delle rotte crocieristiche. Tra i primi in Italia, i porti lagunari hanno varato linee di condotta per tutti i lavoratori utili a ridurre in via precauzionale il rischio di contagio. E' stato richiesto a tutti un grande sforzo per evitare i contatti diretti, mantenendo distanze interpersonali di sicurezza e usando maschere e guanti monouso. Contestualmente, è stata promossa l'installazione di distributori di disinfettante in ogni terminal e favorito il ricorso allo scambio digitale dei documenti. La risposta dei lavoratori è stata ineccepibile: tutti hanno compreso la necessità di adeguarsi alle nuove regole che garantivano il lavoro in sicurezza. Anche per questo nella comunità sono considerati dei transport heroes, il loro prezioso lavoro ha contribuito a mantenere viva l'economia e la speranza nelle nostre città. La macchina della prevenzione, peraltro, ha funzionato egregiamente. Lo si è visto quando si è dovuto gestire un caso di contagio in un terminal: il medico aziendale aveva ottemperato a tutte le misure di sicurezza previste, la situazione è stata gestita in sicurezza, gli spazi comuni sono stati chiusi e si è proceduto a operazioni di sanificazione straordinaria, limitando al massimo i rischi per gli altri operatori. I porti sono parte integrante delle città in cui sorgono, per questo l'Autorità di Sistema Portuale ha cercato in ogni modo di alleviare le difficoltà vissute dai cittadini. A Venezia, ad esempio, di concerto con il Comune, è stato offerto uno spazio demaniale portuale come parcheggio gratuito per i residenti, in modo tale da facilitare gli spostamenti di chi era impegnato in servizi essenziali o indifferibili. Soprattutto, si è cercato di venire incontro alle aziende insediate nelle nostre aree, recependo immediatamente la normativa nazionale che permetteva di sospendere i canoni demaniali, applicando la sospensione fino al prossimo 30 settembre. Una reazione immediata dovuta, a nostro parere, necessaria per sostenere le imprese, che continuano a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e per salvaguardare i posti di lavoro. I nostri scali sono ora pronti ad affrontare la fase 2, continuando ad applicare le necessarie misure di prevenzione per garantire il lavoro in sicurezza. Interagendo con gli operatori si percepisce, inoltre, la voglia di sfruttare questo terribile momento





SHIPPING ITALY

Venezia

per imprimere un'accelerazione ai processi di innovazione che consentirebbero di liberare tutto il potenziale non ancora espresso. Una recente indagine SRM e Contship dimostra come i porti veneti siano fondamentali per l'economia e per la manifattura del Nord Italia, e come lo saranno ancora di più nella fase di uscita dalla crisi provocata dal virus. Occorre lavorare assieme per rafforzare le catene logistiche rendendole sempre più resilienti ai fenomeni esogeni e contemporaneamente bisogna investire in competitività. A Venezia e a Chioggia si dovrà ripartire, innanzitutto, dalla manutenzione dei canali portuali, opere che vanno finalmente autorizzate e avviate, permettendo di sviluppare in maniera sostenibile e innovativa la ripartenza dell'economia, la crescita dei territori e il miglioramento della qualità della vita delle comunità.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Restyling del porto, 180 mila euro per dragaggio e luci

Centottantamila euro per il dragaggio e il rifacimento dell' impianto di illuminazione del molo sud del **porto** di Capo San Donato. Entro il mese di maggio non appena sarà completato il capitolato e sarà rilasciata l' ultima autorizzazione regionale verranno affidati i lavori. «Si tratta di interventi necessari sui quali stiamo lavorando da quest' autunno, ma che a causa dei disastri meteo -marini e dell' emergenza covid si stanno protrando da allora e finalmente vedono un prossimo inizio o dichiara l' assessore Andrea Guzzi-dobbiamo e vogliamo iniziare intervento entro la fine di maggio. Nel contempo verrà effettuato il ripascimento sulla spiaggia di Varigotti dove È previsto il versamento di circa 7/8 mila metri cubi di materiale a parziale risanamento della forte erosione della fine dello scorso anno». E conclude: «Ci rendiamo conto che il nostro **porto** necessita di molte risorse per manutenzioni ordinarie e straordinarie. Ci stiamo lavorando dallo scorso anno in modo intenso ed abbiamo due milioni e mezzo di finanziamenti regionali. Il progetto È in fase di ultimazione».



Gli ombrelloni distanziati e le cabine comuni abolite

I Bagni marini si preparano alla nuova stagione: niente feste in spiaggia

ELENA ROMANATO SAVONA Sulle spiagge savonesi si lavora per ripartire, in attesa delle direttive del governo. Di certo andare al mare non sarà più come prima. Archiviato ormai l'inserimento di strutture in plexiglass intorno a sdraio e ombrelloni, i balneari puntano sul rispetto delle distanze, attualmente di un metro per le altre attività, per riprendere ad accogliere i bagnanti e garantire ai clienti sole e mare in piena sicurezza. «Credo che negli stabilimenti balneari dovremo ragionare sulle distanze come in tutti gli altri settori, dall'industria al commercio - dice Enrico Schiappapietra del Sib, Sindacato italiano balneari -. Nelle attività commerciali è stata fissata la distanza di un metro tra le persone e allo stesso modo può andare bene anche tra un ombrellone e l'altro, tanto più che sono all'aria aperta. I rumors ci dicono che si andrà verso quella direzione. Per i nuclei familiari credo che non ci sarà problema e potranno stare insieme, dividerli sarebbe assurdo. Stiamo collaborando con la Regione per proporre soluzioni e riteniamo che il rispetto delle distanze sia il punto da cui partire. Inoltre l'app che permetterà di tracciare le persone sarà un altro importante strumento per consentire gli spostamenti in sicurezza. Di sicuro non si potranno più fare feste o altre attività in spiaggia, con relativi assembramenti». Certo, le spiagge liguri non sono come quelle dell'Adriatico e lo spazio che dovrà essere mantenuto tra un ombrellone e l'altro farà la differenza. In alcune zone è possibile mettere solo due file di ombrelloni e se la distanza fosse di due o tre metri tra un ombrellone e l'altro i costi di gestione difficilmente sarebbero compensati dalle entrate. C'è poi la questione dell'uso di lettini e sdraio che dovrebbero essere sanificati dopo l'uso. «In genere una pulizia di lettini e sdraio si è sempre fatta - prosegue Schiappapietra - e diamo sempre gli stessi a chi prenota per la stagione. Negli altri casi ci organizzeremo per la sanificazione». Le cabine non potrebbero più essere condivise tra più persone o nuclei familiari e si dovrà probabilmente dire addio allo spogliatoio comune. «Per fortuna è stato verificato che in mare non c'è possibilità di contagio - prosegue Schiappapietra - e credo che per fare il bagno non ci saranno problemi, fermo restando il punto distanze. Per quello che riguarda invece i servizi di bar e ristoranti ci adegueremo alle regole previste per queste attività. Ci organizzeremo per dotarci dei dispositivi necessari». Resta il problema delle spiagge libere, di competenza dell'**Autorità di sistema**. L'ordinanza sulla balneazione, che viene fatta ogni anno dalla Capitaneria di porto, è ferma in attesa delle disposizioni del governo di cui dovrà recepire le regole. -

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Informare

Savona, Vado

Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Savona - Vado Ligure è diminuito del 24,5%

Crociere e traghetti in calo del -78,2% e del -92,0% Lo scorso mese il **porto di Savona - Vado** Ligure ha perso il 24,5% del volume di traffico delle merci avendo movimentato 1,24 milioni di tonnellate rispetto a 1,64 milioni di tonnellate nel marzo 2019. Le merci varie sono diminuite del -6,5% a 538mila tonnellate, di cui 158mila tonnellate di merci in container (+179,9%), 324mila tonnellate di rotabili (-22,4%) e 41mila tonnellate di frutta (-3,6%). Le rinfuse liquide sono scese del -29,2% a 544mila tonnellate, incluse 510mila tonnellate di petrolio grezzo (-29,7%) e 31mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-23,7%). Il calo delle rinfuse solide è stato del -47,4% e il totale è stato di 153mila tonnellate, tra cui 55mila tonnellate di carbone (-38,8%) e 30mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-8,5%). I passeggeri sono stati 9mila (-79,1%), di cui 8mila crocieristi (-78,2%) e 346 passeggeri dei traghetti (-92,0%). Nei primi tre mesi del 2020 il **porto** ligure ha movimentato globalmente 3,50 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -8,2% sul corrispondente periodo dello scorso anno. Le merci varie hanno totalizzato 1,44 milioni di tonnellate (+4,0%), di cui 320mila tonnellate di merci containerizzate (+200,5%) con una movimentazione di contenitori pari a 31.631 teu (+146,3%), 974mila tonnellate di rotabili (-8,3%), 102mila tonnellate di frutta (+5,7%), 30mila tonnellate di prodotti forestali (-63,8%) e 21mila tonnellate di prodotti siderurgici (-50,0%). Nel settore delle rinfuse liquide il totale è stato di 1,62 milioni di tonnellate (+0,2%), di cui 1,52 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-2,0%), 83mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+36,2%) e 16mila tonnellate di altri carichi liquidi (+422,8%). Nel segmento delle rinfuse secche sono state movimentate 433mila tonnellate (-46,3%), incluse 152mila tonnellate di carbone (-30,7%), 92mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-20,9%), 43mila tonnellate di minerali (+77,1%) e 146mila tonnellate di altri carichi (-67,3%). Nel primo trimestre di quest' anno i passeggeri dei traghetti sono stati 7mila (-35,1%) e i crocieristi 68mila (-12,1%).



Savona News

Savona, Vado

Savona, via al bando di gara per la costruzione di bar, spogliatoi, docce e servizi a Zinola

Il progetto prevede la costruzione, nell' area delle ex baracche zinolesi, di un chiosco bar che verrà affidato in gestione e per la seconda costruzione di docce spogliatoi e servizi igienici per la spiaggia libera

Tutto pronto per il bando di gara per la costruzione di due casette a Savona nel quartiere di Zinola che verranno adibite come bar, spogliatoi, docce e servizi per la spiaggia libera. Il progetto presentato dall' **Autorità di Sistema** e commissionato allo studio Voarino di Cairo Montenotte, prevede la costruzione, nell' area delle ex baracche zinolesi, di un chiosco bar che verrà affidato in gestione e per la seconda costruzione di docce spogliatoi e servizi igienici per la spiaggia libera. Saranno circondate le casette da un' area verde che le separeranno dalla passeggiata a mare. Il bando di gara ha una base d' asta di 589mila 750 euro e le offerte potranno essere presentate entro il 15 maggio. L' inizio dei lavori sarà entro la fine del 2020.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Traffici portuali il virus infetta Genova e Savona: -5,4% in tre mesi

Nel primo trimestre del 2020 i porti di Genova e Savona hanno movimentato 16 milioni di tonnellate di merce (-5,4% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno). Lo comunica l' Autorità di sistema portuale. L' andamento positivo dei primi due mesi dell' anno ha compensato la parziale caduta dei traffici a marzo, dovuta all' interruzione delle attività per effetto del coronavirus. L' onda lunga della crisi, È stato anticipato, si sentirà soprattutto nel secondo trimestre. Questo È particolarmente vero nel settore dei container, dove anzi i terminal nel loro complesso hanno movimentato 663 mila teu, con una crescita del 3,2%. Nel solo porto di Genova - quindi senza contare Vado Ligure dove È entrata in servizio la piattaforma Apm - l' incremento febbraio '20 su febbraio '19 era del 6%; a marzo il segno diventa già negativo (-10,7%). Più marcata la crisi dei traffici di merce convenzionale e rotabile nei due porti, fermi a 3,3 milioni di tonnellate (-8,9%), della funzione industriale (il traffico per l' ex Ilva, 409 mila tonnellate, -32,6%) e delle rinfuse solide (527 mila tonnellate, -46,5%). Evidente il tracollo del trasporto passeggeri: 296 mila passeggeri nel primo trimestre (-21,5%) per 165 mila crocieristi (-25,8%) e 130 mila viaggiatori in traghetto (-15,3%). Per dare una dimensione del crollo di questi movimenti, raffrontando marzo '20 con marzo '19 nel solo porto di Genova le crociere sono scese dell' 89%, i traghetti del 70%.



Coronavirus: -5,4% il traffico dei porti Genova-Savona nei primi 3 mesi

Dopo l' avvio positivo marzo frena: 1 milione di tonnellate in meno

Nel primo trimestre del 2020 le merci movimentate complessivamente dai porti di Genova e Savona-Vado sono diminuite del 5,4%, a 16.050.177 tonnellate. Un calo "totalmente imputabile" all' andamento negativo del mese di marzo chiuso a -16,2%. Quasi un milione di tonnellate in meno rispetto a marzo 2019 sottolinea la nota dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale** che ha pubblicato i dati definitivi del traffico dei primi tre mesi dell' anno. Per quanto riguarda i container, fra gennaio e marzo il dato complessivo è positivo: 663.671 teu, pari ad una crescita del 3,2%, ma è il risultato di un aumento a gennaio e febbraio seguito dal crollo di marzo: -5,3% cioè 11.638 teu in meno di marzo 2019. Complessivamente la merce containerizzata è aumentata del 5,4% (da 6.121.710 tonnellate a 6.453.254) mentre il trimestre è stato in calo per merce convenzionale e rotabile -8,9%, rinfuse solide -46,6%, olii minerali -5,9%, altre rinfuse liquide -11,9%, funzione industriale -32,6%. Il traffico bunkers è invece cresciuto del 30%. Il primo trimestre del 2020 ha segnato anche l' avvio, proprio nella tempesta dell' emergenza Coronavirus, del nuovo terminal container Vado Gateway: "Nel rilevare una prima lieve redistribuzione di volumi tra gli scali del **sistema** - sottolinea l' **Autorità portuale** - già nel corso del mese di marzo la piattaforma di Vado ha dimostrato di essere in grado di attirare volumi anche da altri sistemi portuali nazionali". (ANSA)



Porti Genova e Savona Vado nel 2019 movimentazione merce -3,2%, passeggeri +5,9%

Confermati nel 2019 il primo cluster portuale italiano per volumi di traffico, diversificazione produttiva e valore economico,

I porti di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure ("Ports of Genoa") si sono confermati nel 2019 il primo cluster **portuale** italiano per volumi di traffico, diversificazione produttiva e valore economico, nonostante si sia registrata una contrazione delle movimentazioni di merce del 3,2% rispetto all' anno precedente, per un volume consuntivo di 68.1 milioni di tonnellate di merce movimentata. Nel corso del 2019 è stato invece molto positivo l' andamento del settore passeggeri, con il transito di oltre 4,5 milioni di persone a a bordo di traghetti e navi da crociera, per un incremento del 5,9%. Lo annuncia l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale Il risultato si inquadra in un contesto di debolezza del commercio globale , conseguenza delle turbolenze geopolitiche, dei conflitti tariffari internazionali e della stagnazione dell' economia europea ed italiana in particolare. A livello locale, poi, i Ports of Genoa hanno dovuto continuare a far fronte alle problematiche che affliggono le infrastrutture stradali e ferroviarie liguri, rendendo più difficoltosa la gestione della logistica terrestre. Il numero di container movimentati si è mantenuto in linea con i risultati dei due anni precedenti (-0,17% rispetto al

2018 e +0,14% rispetto al 2017). In particolare, nel 2019 i traffici gateway sono cresciuti dello 0,5%, superando i 2,3 milioni di teu, mentre l' attività di transhipment si è ridotta, assestandosi a 318.261 teu (-5,2% rispetto al 2018). Il peso del trasbordo nei Ports of Genoa è sceso dunque al 12,1%, al livello più basso fra i principali porti del Mediterraneo e del Northern Range. La quota di trasporto su ferro è stata superiore a 300.000 teu, pari al 13,4% del traffico gateway. I Ports of Genoa hanno collegamenti diretti con circa 120 porti a livello globale, operati su circa 80 servizi. La capacità media delle navi è in costante aumento e nel 2019 è stata poco superiore a 5.200 teu. I principali partner per le esportazioni sono i Paesi dell' Estremo Oriente (20,9%), del Nord America (20,6%), con flussi attorno ai 250.000 TEU verso entrambe le aree geografiche, seguiti da quelli del Medio Oriente (18,0%). Nel caso dei traffici in import, la componente prevalente, superiore al 50%, proviene dall' Estremo Oriente (oltre 450.000 teu), mentre quote attorno al 10% vengono da Nord America, Europa e Medio Oriente. Il settore Ro-Ro presenta numeri in crescita (+0,7%), con un volume di traffico complessivo superiore a 13,2 milioni di tonnellate, grazie ad un' articolata rete di collegamenti con i porti del Mediterraneo (isole maggiori, Spagna, Tunisia, Malta, Marocco). Le merci convenzionali, pur con un andamento diversificato fra le varie merceologie, mostrano invece una flessione attorno al 12% a livello complessivo, per un volume totale di circa 1,3 milioni di tonnellate. La contrazione del mercato siderurgico nazionale ed il calo della produzione di energia dal carbone hanno determinato la sofferenza della funzione industriale (-22,7%) e dei traffici di rinfuse solide (in flessione del 9,2% per 3 milioni di tonnellate complessive). Nel comparto delle rinfuse liquide, la componente degli oli minerali, pur raggiungendo un volume di 20,8 milioni di tonnellate, ha fatto registrare un calo del 3%, imputabile all' andamento congiunturale del paese ed alla manutenzione di alcune raffinerie dell' hinterland. Segnali molto positivi sono arrivati invece da traffici particolari come oli vegetali e vino (+25,2%) e prodotti chimici (+9,5%), che confermano la capacità dei Ports of Genoa di servire efficacemente segmenti di mercato ad elevata specializzazione. Il settore passeggeri ha fatto segnare un andamento molto positivo, frutto di un buon incremento registrato sia nel comparto dei traghetti che, soprattutto, in quello delle crociere. I Ports of Genoa offrono una vasta

Quotidiano di economia, finanza e marketing territoriale

movimentazione merce -3,2%, passeggeri +5,9%

Confermati nel 2019 il primo cluster portuale italiano per volumi di traffico, diversificazione produttiva e valore economico.

IL PESCE 365

Donunque voi siate, noi ci siamo

LinkedIn

Facebook

gamma di collegamenti ferry lungo rotte di corto e medio raggio nel Mediterraneo, verso le isole maggiori italiane, la Corsica,



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

la Spagna e i paesi del Nord Africa, come Tunisia, Marocco ed Algeria. Nel 2019 il comparto dei traghetti ha mostrato una crescita del 4%, per un volume di traffico attraverso gli scali del **sistema** superiore a 2,5 milioni di passeggeri. Nel mercato delle crociere i Ports of Genoa si collocano al secondo posto in Italia: nel 2019 gli scali hanno ospitato 435 navi ed oltre 2 milioni di crocieristi (+8,5%). I terminal di Genova e Savona svolgono sia la funzione homeport (1.096.702 pax, incremento del +1,7%) che quella di transito (921.568 pax, incremento del +17,9%), che negli ultimi cinque anni è aumentata di oltre 12 punti percentuali. Nel corso dell' anno hanno confermato la propria base nei Ports of Genoa le flotte di MSC (tra cui le nuove unità Bellissima e Grandiosa) e Costa Crociere (arricchita dalla nuova ammiraglia Costa Smeralda) e hanno confermato i propri scali anche Princess Cruises, Disney Cruise Line e Silversea.

A marzo il traffico delle merci nel porto di Genova è calato del -13,1% e quello dei passeggeri del -81,7%

Nel primo trimestre di quest' anno sono state movimentate 12,53 milioni di tonnellate di carichi (-4,6%) Lo scorso mese il traffico movimentato dal **porto di Genova** ha iniziato a mostrare con più chiarezza l' impatto sull' attività portuale delle misure adottate a livello mondiale per contenere la pandemia di Covid-19, effetto che è risultato per ora meno evidente relativamente al traffico delle merci, anche perché al **porto di Genova** sono approdate navi partite da nazioni in cui le misure di limitazione della mobilità e delle attività economiche non erano ancora state applicate o erano meno restrittive di quelle attuali, mentre si è manifestato appieno nel segmento del traffico dei passeggeri che ha immediatamente risentito dei fermi imposti dai governi. Ad attenuare la rilevanza dell' impatto della crisi sanitaria sul traffico delle merci contribuisce anche la comparazione dei volumi movimentati a marzo 2020 con quelli totalizzati a marzo 2019, mese in cui era stata segnata una rilevante contrazione del -14,2% del traffico merci. Lo scorso mese il traffico complessivo è ammontato a 3,82 milioni di tonnellate, con un decremento del -13,1% sul marzo 2019. Nel segmento del traffico containerizzato il totale è stato di 1,93 milioni di tonnellate (-7,2%) ed è stato conseguito con una movimentazione di contenitori pari a 192.803 teu, con una flessione del -10,7% lievemente superiore al dato percentuale preliminare del -10,3% comunicato nei giorni scorsi dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Relativamente ai principali terminal portuali per volume di traffico dei container, a marzo 2020 il terminal PSA **Genova Pra'** ha movimentato 109.716 teu (-14,4%), il terminal Genoa Port Terminal 34.728 teu (-9,4%), il terminal SECH 21.992 teu (-14,1%) e il terminal Messina 18.633 teu (+21,2%). Nel comparto delle merci convenzionali, con 683mila tonnellate, la diminuzione è stata del -11,3%. In deciso calo anche il traffico delle rinfuse: gli oli minerali sono ammontati a 885mila (-13,4%) e gli altri carichi liquidi a 61mila tonnellate (-3,0%), incluse 37mila tonnellate di prodotti chimici (-37,9%) e 23mila tonnellate di oli vegetali e vino (+835,2%); le rinfuse secche nel settore commerciale sono state 24mila tonnellate (-65,6%) e in quello industriale 148mila tonnellate (-31,1%). Le forniture di combustibili e provviste di bordo sono state pari a 84mila tonnellate (+14,1%). A marzo 2020 i passeggeri dei traghetti transitati nello scalo portuale genovese sono stati 14mila e i crocieristi 8mila, con flessioni rispettivamente del -70,0% e del -89,0%. Nel primo trimestre di quest' anno il **porto** ha movimentato complessivamente 12,53 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -4,6% sullo stesso periodo del 2019. Le merci in container sono state 6,13 milioni di tonnellate (+2,0%) con una movimentazione di contenitori che è risultata pari a 632.040 tonnellate (+0,3%). Le merci convenzionali sono diminuite del -7,1% a 2,18 milioni di tonnellate. Nel settore delle rinfuse liquide gli oli minerali hanno totalizzato 3,29 milioni di tonnellate (-8,4%), i prodotti chimici 113mila tonnellate (-23,0%) e gli oli vegetali e il vino 49mila tonnellate (-5,5%). Le rinfuse solide nel segmento commerciale sono state pari a 94mila tonnellate (-47,4%) e in quello industriale a 161mila tonnellate (-18,5%). Le forniture di bunker e provviste sono state 265mila tonnellate (+32,3%). Nei primi tre mesi di quest' anno i passeggeri dei traghetti sono stati 116mila (-12,6%) e i passeggeri delle crociere 97mila (-33,1%).



Genova-Savona, a marzo container in flessione del 5,3% / Grafico

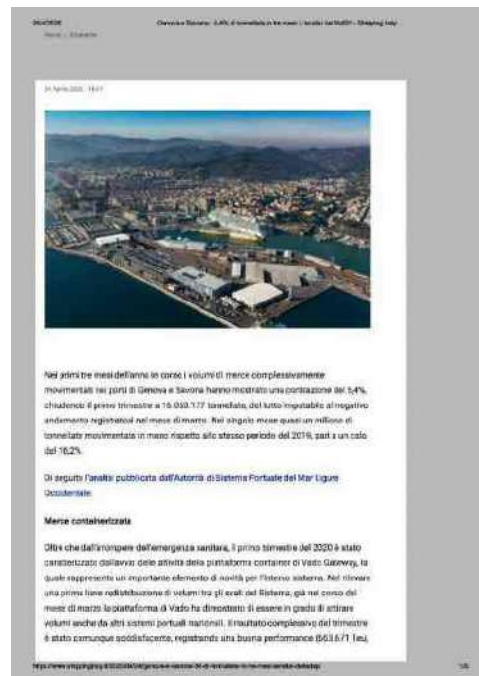
Genova Nei primi tre mesi dell'anno i porti di Genova e Savona hanno movimentato 16.966.238 di tonnellate di merce: lo scorso anno erano state 16.050.177, la flessione è dunque del 5,4%. Solo marzo le merci movimentate sono diminuite del 16,2% da 6.040.943 a 5.062.415 tonnellate. I teu nei tre mesi sono cresciuti del 3,2% da 643.175 a 663.671 unità. A marzo invece la flessione è stata del 5,3% da 220.600 a 208.962 teu.



Genova e Savona: -5,4% di tonnellate in tre mesi. L'analisi dell'AdSP

Nei primi tre mesi dell'anno in corso i volumi di merce complessivamente movimentati nei porti di Genova e Savona hanno mostrato una contrazione del 5,4%, chiudendo il primo trimestre a 16.050.177 tonnellate, del tutto imputabile al negativo andamento registratosi nel mese di marzo. Nel singolo mese quasi un milione di tonnellate movimentate in meno rispetto allo stesso periodo del 2019, pari a un calo del 16,2%. Di seguito l'analisi pubblicata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: Merce containerizzata Oltre che dall'irrompere dell'emergenza sanitaria, il primo trimestre del 2020 è stato caratterizzato dall'avvio delle attività della piattaforma container di Vado Gateway, la quale rappresenta un importante elemento di novità per l'intero sistema. Nel rilevare una prima lieve redistribuzione di volumi tra gli scali del Sistema, già nel corso del mese di marzo la piattaforma di Vado ha dimostrato di essere in grado di attirare volumi anche da altri sistemi portuali nazionali. Il risultato complessivo del trimestre è stato comunque soddisfacente, registrando una buona performance (663.671 Teu, +3,2% rispetto allo stesso periodo del 2019),

effetto di due opposte dinamiche che si sono susseguite nei mesi. Dopo l'andamento positivo dei primi due mesi dell'anno si è registrata nel mese di marzo una contrazione del 5,3%, pari a 11.638 Teu in meno rispetto a marzo 2019. A soffrire maggiormente nel primo trimestre è stato il traffico hinterland che, nonostante la crescita complessiva dell'1,0% (577.742 Teu), ha contrapposto a un andamento estremamente positivo nei mesi di gennaio e febbraio (+3,4% e +12,0% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente) una decisa contrazione nel mese di marzo (-5,3%). Il transhipment ha subito in maniera minore le dinamiche del commercio internazionale, assestandosi a 85.929 Teu, pari al +21,1% rispetto allo stesso trimestre del 2019. Il risultato più negativo del mese di marzo è stato quello del traffico di container gateway pieni. Si tratta della diretta conseguenza del rallentamento dell'economia (blocco delle attività produttive in Cina nel periodo fra il 20 gennaio e la fine di febbraio) e del taglio di numerose tocche di servizi provenienti dal Far East: che hanno determinato la riduzione dei volumi nel mese appena trascorso. Di pari passo con l'andamento generale dei traffici, la movimentazione di container via treno ha registrato nel trimestre un andamento positivo nel complesso (+1.9%), ma caratterizzato da due dinamiche distinte, anche temporalmente. Nel corso dei primi due mesi del 2020 i volumi, infatti, sono cresciuti in maniera considerevole a Genova (+10% di container trasportati), ma soprattutto a Savona, dove con l'avvio delle attività di Vado Gateway si è registrato un rail ratio (rapporto fra volumi via ferro e totali) superiore al 4%, in linea con l'obiettivo strategico dichiarato dal terminal. Il mese di marzo, ha dovuto tuttavia scontare, oltre alla riduzione dei volumi hinterland del sistema, anche il blocco del traffico dal bacino di Sampierdarena nella seconda metà del mese a causa dell'elevazione degli impalcati del nuovo viadotto sul Polcevera nel tratto che attraversa il sedime ferroviario. Nel trimestre sono stati trasportati su ferro 78.188 Teu, pari al 13,5% del totale dei container gateway movimentati in entrata e uscita dai porti del sistema a fronte del citato risultato in termini di volumi, il numero di treni è invece cresciuto del 7,6%: nonostante la riduzione generalizzata della domanda di trasporto, il sistema ha quindi mantenuto e anche migliorato il livello di offerta in termini di frequenze e servizi. Merce convenzionale e rotabili Il traffico di merce convenzionale ha chiuso il primo trimestre del 2020 con 3,3 milioni di merce movimentata, un risultato in forte calo rispetto a quello dell'anno precedente. Questo trend, comune a tutte le principali componenti del traffico convenzionale, rotabili e merce varia, è strettamente collegato a un



generalizzato calo delle attività in corso nel nostro paese. Il traffico di rotabili, dopo un buon risultato nei primi due mesi dell'anno, ha registrato



shippingitaly.it**Genova, Voltri**

una brusca flessione nel mese di marzo che ha portato il risultato complessivo del trimestre a -6,1% per lo scalo di Genova ed a -8,3% per quello di Savona-Vado. La ragione di questo calo è prevalentemente ascrivibile al sostanziale blocco all'attività dei traghetti ro-pax e al forte calo dei collegamenti con le isole maggiori ed il Nord Africa per i ro-ro, occorso nel mese di marzo, a seguito delle prime misure contenitive del Covid-19. Il perdurare di queste misure, naturalmente, porta ad attendersi flessioni ancora più intense per i mesi successivi. I traffici di rotabili mostrano ancora una profonda concentrazione dal punto di vista geografico, il 73,4% delle movimentazioni del porto di Genova ha come origine o destinazione altri porti italiani, con le isole maggiori che registrano la maggiore frequenza di servizi, seguiti da Tunisia, Malta e Marocco rispettivamente al 14,4%, 7,9% e 1,5 %. I porti di Savona-Vado Ligure registrano invece una quota preponderante di traffici con la Spagna seguita dagli scambi nazionali che si attestano e da quelli con la Francia, favoriti dai servizi effettuati da Corsica Ferries. Il comparto delle merci varie, composto da servizi specializzati molto eterogenei tra loro, pur avendo mostrato un trend complessivo stabile, registra variazioni anche molto consistenti analizzando i singoli mercati che lo compongono. I traffici di prodotti metallici hanno mostrato un deciso calo con una decrescita nel primo trimestre dell'anno del 30,3% nel porto di Genova e del 50% in quello di Savona mentre i prodotti forestali mostrano andamenti divergenti tra i due scali con Genova in crescita del 48,1% e Savona in diminuzione del 63,8%. La frutta movimentata nel porto savonese ha chiuso il trimestre con un incremento del 5,7% rispetto allo stesso periodo del 2019. Rinfuse liquide Il settore delle rinfuse liquide ha nel traffico di petrolio greggio la sua componente di maggior peso, ma include anche altre rinfuse che, seppure con minori volumi movimentati, registrano un alto valore aggiunto nelle merci. Per ciò che riguarda la movimentazione di greggio, i due terminal di riferimento rimangono Porto Petroli a Genova e Sarpom a Vado Ligure. I due terminal portuali, oltre ad avere un'ampia serie di depositi per la merce situati vicini alla costa, sono dotati di oleodotti per l'alimentazione delle raffinerie situate nell'entroterra. Porto Petroli è collegato alle raffinerie di Busalla e Sannazzaro de'Burgundi, oltre che a diversi depositi dell'Italia settentrionale, mentre il terminal Sarpom alimenta, in aggiunta ai depositi costieri di Quiliano, la raffineria Esso di Trecate. Nel corso del primo trimestre 2020 gli oli minerali hanno subito un calo del 5,9%, chiudendo il periodo movimentando 4,9 milioni di tonnellate (3,3 nello scalo di Genova e 1,6 in quello di Savona-Vado Ligure). Il trend registrato, seppure in parte imputabile ad andamenti congiunturali del Paese, mostra un brusco calo durante il mese di marzo (-20,2%) causato dal calo della domanda a seguito delle misure di lockdown. Il crollo della domanda di trasporto ha generato un corrispettivo calo della raffinazione di prodotti petroliferi che, con il contemporaneo crollo dei prezzi del crudo, sta aumentando le scorte di entrambe le merceologie. Questo trend ad aumentare le scorte potrebbe contribuire a mantenere basse le importazioni di crudo anche successivamente ad un eventuale allentamento delle misure restrittive in corso. Il blocco delle attività occorso nel mese di marzo ha interrotto un trend altrimenti positivo anche a livello nazionale. Dal punto di vista della distribuzione geografica, i paesi con cui sono attive le maggiori relazioni commerciali sono, oltre all'Italia stessa, Libia, Nigeria, Russia, Stati Uniti e Turchia. In quest'ultimo caso, nonostante il porto d'imbarco di Ceyhan sia effettivamente localizzato sul territorio Turco, la materia prima proviene via condotte dall'Iraq o dall'area del Caucaso. Le altre rinfuse liquide riportano risultati contrastanti con una crescita dei traffici di oli vegetali e vino (+17,9%) ed un forte calo dei prodotti chimici (-23,0%) confermandosi mercati in salute nei porti del Sistema. Rinfuse solide Analizzando l'andamento del primo trimestre 2020, le rinfuse solide movimentate a livello di sistema mostrano un pesante calo (-46,5%), condizionato soprattutto dalla performance negativa del mese di marzo (-50,9%). I traffici dello scalo di Genova hanno chiuso il primo trimestre del 2020 a circa 94 mila tonnellate, pari ad un calo del 47,4%. Mentre lo scalo di Savona registra una contrazione del 46,3% che lo porta a chiudere il periodo a circa 433 mila tonnellate movimentate. Questo segmento di traffico, oltre a confermare un consolidato trend nazionale delle rinfuse solide che subiscono la concorrenza da parte

del container e vedono ridursi il loro mercato di riferimento (centrali termiche a carbone, acciaierie, cementifici, ecc), continua a essere penalizzato da eventi eccezionali legati agli scali del sistema. Nello specifico, si fa nuovamente riferimento alla conclusione della costruzione del terminal contenitori di Vado Gateway che, nel corso degli anni precedenti, ha garantito importanti



shippingitaly.it

Genova, Voltri

volumi di materie prime per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie al terminal. Il calo imputabile ai materiali di costruzione della piattaforma, nel corso del primo trimestre del 2020, è quantificabile in circa 310mila tonnellate. In seconda battuta, ma non meno importante soprattutto in chiave prospettica, vanno considerati anche i danni subiti nel mese di Novembre dall'impianto di funivie che trasporta il carbone dal porto di Savona al suo entroterra. In attesa di un suo ripristino il trasporto delle rinfuse è stato effettuato attraverso il più oneroso trasporto stradale. Analizzando la distribuzione dei traffici di rinfuse solide del sistema portuale, si riscontra un profondo sbilanciamento tra import ed export con la quasi totalità delle merci movimentate che vengono sbarcate sulle banchine degli scali del sistema. Funzione Industriale Il comparto industriale evidenzia nel mese di marzo una riduzione del 31,1% che si sostanzia in una perdita di circa 66.974 tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2019. Tale flessione contribuisce a far registrare un calo del 32,6% nel trimestre (-27,2% a gennaio e -40,4% a febbraio) che si sostanzia in una perdita di circa 200.000 tonnellate e conferma una tendenza costante nel corso degli ultimi setti mesi.

A Genova nasce il tavolo porto-città: "Cantieri marittimi pronti a riaprire in sicurezza"

Genova . La chiusura dei cantieri navali ha generato, a livello nazionale, un calo del fatturato del 13 per cento in un settore vitale che, solo a Genova, dà lavoro a migliaia di persone, ad esempio solo i riparatori navali sono circa 1500. L'intero comparto **portuale** di Genova impiega 8mila lavoratori diretti e 57 mila indiretti in tutta la Regione. Per gestire la ripartenza in sicurezza e immaginare interventi di sostegno al settore, il Comune di Genova ha inaugurato il primo tavolo economico porto-città , insieme alle associazioni di categoria portuali. Il tavolo, convocato dall' assessore Francesco Maresca , ha un duplice obiettivo. Da un lato gestire la difficile fase economica, facendosi portavoce delle richieste degli operatori alle istituzioni, eventualmente con un documento condiviso con le richieste da fare al governo. Dall' altro lato, l' obiettivo è di garantire la Fase 2 di riapertura dei cantieri marittimi nel rispetto delle misure di sicurezza , dalle distanze minime ai dispositivi di protezione. Il tavolo, in ogni caso, intende andare oltre il Coronavirus, con incontri mensili anche quando l' emergenza sarà alle spalle per fare il punto sullo stato di salute del settore. Saranno invitati anche la

Regione e l' **Autorità** di **Sistema Portuale**. 'Abbiamo avuto garanzia da Confindustria che il settore nautica e cantieristica sono pronti a riaprire in sicurezza. D' altra parte alcuni cantieri strategici non si sono mai fermati, così come la movimentazione merci, anche se con volumi e traffici che si sono ridotti. La Fase 2 è molto importante e come Comune vogliamo gestirla e non subirla - spiega l' assessore Francesco Maresca -. Tra le altre azioni ritenute indispensabili sosteniamo che il Governo debba fisiologicamente cancellare o sospendere i canoni demaniali , insieme ad altre misure di contenimento della crisi economica'. All' incontro erano presenti Giampaolo Botta, di Spediporto e Confetra, Massimo Moscatelli di Assagenti, Leopoldo Da Passano di Confindustria, Gian Ezio Duci di Federagenti, Marco Toffolutti di Alce, Matteo Catani e Ignazio Messina di Assarmatori, Eugenio Massolo di AMM, Marco Novella (Rappresentante in seno all' Organismo di Partenariato della AdSP Mar Ligure Occidentale) e Giacomo Gavarone (Presidente Gruppo Giovani Armatori e Consigliere Confitarma) Confitarma.



Coronavirus, a Genova nasce il tavolo porto-città per ripartire in sicurezza

GENOVA - La chiusura dei cantieri navali ha generato, a livello nazionale, un calo del fatturato del 13 per cento in un settore vitale che, solo a Genova, dà lavoro a migliaia di persone, ad esempio solo i riparatori navali sono circa 1500. L'intero comparto portuale di Genova impiega 8mila lavoratori diretti e 57 mila indiretti in tutta la Regione. Per gestire la ripartenza in sicurezza e immaginare interventi di sostegno al settore, il Comune di Genova ha inaugurato il primo tavolo economico porto-città, insieme alle associazioni di categoria portuali. Il tavolo, convocato dall'assessore Francesco Maresca, ha un duplice obiettivo. Da un lato gestire la difficile fase economica, facendosi portavoce delle richieste degli operatori alle istituzioni, eventualmente con un documento condiviso con le richieste da fare al governo. Dall'altro lato, l'obiettivo è di garantire la Fase 2 di riapertura dei cantieri marittimi nel rispetto delle misure di sicurezza, dalle distanze minime ai dispositivi di protezione. Il tavolo, in ogni caso, intende andare oltre il Coronavirus, con incontri mensili anche quando l'emergenza sarà alle spalle per fare il punto sullo stato di salute del settore. Saranno invitati anche la Regione e l'Autorità di Sistema Portuale. "Abbiamo avuto garanzia da Confindustria che il settore nautica e cantieristica sono pronti a riaprire in sicurezza. D'altra parte alcuni cantieri strategici non si sono mai fermati, così come la movimentazione merci, anche se con volumi e traffici che si sono ridotti. La Fase 2 è molto importante e come Comune vogliamo gestirla e non subirla - spiega l'assessore Francesco Maresca -. Tra le altre azioni ritenute indispensabili sosteniamo che il Governo debba fisiologicamente cancellare o sospendere i canoni demaniali, insieme ad altre misure di contenimento della crisi economica". All'incontro erano presenti Giampaolo Botta, di Spediporto e Confetra, Massimo Moscatelli di Assagenti, Leopoldo Da Passano di Confindustria, Gian Ezio Duci di Federagenti, Marco Toffolutti di Alce, Matteo Catani e Ignazio Messina di Assarmatori, Eugenio Massolo di AMM, Marco Novella (Rappresentante in seno all'Organismo di Partenariato della AdSP Mar Ligure Occidentale) e Giacomo Gavarone (Presidente Gruppo Giovani Armatori e Consigliere Confitarma). Approfondimenti Festa della Liberazione, il coronavirus minaccia la memoria vivente della Resistenza Coronavirus, dalla Regione 10 milioni per le spese di sanificazione e acquisto Dpi Coronavirus, diminuiscono i ricoveri: al San Martino chiude il reparto Covid Coronavirus, in Liguria oltre 4800 casi e pi di mille morti: diminuiscono i ricoveri Video Emergenza coronavirus, la testimonianza della genovese Iaria Ugolini dal Montenegro Coronavirus, la quarantena di una coppia su uno yacht Coronavirus e Ramadan, la catena di solidarietà del centro islamico di via Pre' Coronavirus: mascherine e barriere nella metro, il piano per il trasporto pubblico a Genova Commenti.



Shanghai-Genova: nolo in aumento

Secondo i dati raccolti da Drewry, il World Container Composite Index (WCI), stilato dalla stessa società di consulenza britannica, è diminuito dello 0,8% negli ultimi sette giorni, ma è aumentato dell'11,2% rispetto allo stesso periodo del 2019, attestandosi a quota 1492 dollari per container da 40 piedi. Analizzando le principali rotte marittime che collegano il Far East con l'Occidente in direzione westbound, Drewry fa osservare il nolo spot medio lungo la rotta tra Shanghai e New York sia in calo del 3%, a 2608 dollari per un container da 40 piedi. Trasportare lo stesso container dal porto cinese a Rotterdam costa invece 1490 dollari (+1%), mentre la rotta tra Shanghai e Genova presenta un aumento del 2% (1871 dollari per FEU). In direzione eastbound il nolo spot medio tra Rotterdam e Shanghai è in calo dell'1% a 969 dollari. Tra Shanghai e Los Angeles il decremento è stato più contenuto, nell'ordine dei 47 dollari, con un livello dell'index attestatosi attualmente a quota 1.558 dollari per FEU. Sul trade transatlantico, il WCI rimane invece stabile. Drewry non si aspetta per la prossima settimana ulteriori aumenti per la prossima settimana.



Genova24

Genova, Voltri

Costa Deliziosa, gli ultimi passeggeri dovranno aspettare il 3 maggio per tornare a casa

La nave rimarrà con 150-200 membri dell' equipaggio a bordo per garantire il suo funzionamento durante il blocco a Genova

Genova . Continuano gli sbarchi protetti dei passeggeri della Costa Deliziosa , nave senza casi accertati di coronavirus a bordo, attraccata due giorni fa nel **porto** di **Genova**. Dei rimanenti 100 su un totale di 1537 passeggeri, sono partite altre 45 persone che sono state trasportate nei loro paesi di residenza con voli di linea. Dal 26 aprile fino al 3 maggio partiranno i restanti 52 , sempre con voli, con i quali si concluderà l' operazione di accompagnamento di tutti i 1537 passeggeri. "In 48 ore abbiamo terminato l' accompagnamento protetto di tutti i passeggeri della nave che potevano raggiungere le loro destinazioni via gomma - spiega l' assessore regionale alla Protezione civile Giacomo Giampedrone - ed è iniziato anche il trasferimento via aereo che proseguirà fino al 3 maggio e che comprenderà anche l' alleggerimento graduale dei membri dell' equipaggio attraverso un' operazione che durerà qualche settimana e che porterà la nave a rimanere con circa 150/200 persone a bordo per garantire il suo funzionamento ". "Si tratta di operazioni - conclude Giampedrone - che sono state eseguite nel modo più veloce possibile e concordate con la Protezione civile regionale e il tavolo dell' emergenza nazionale che è tornato a riunirsi stamattina per fare il punto e che si riunirà nuovamente per un nuovo aggiornamento lunedì 27 aprile".

Costa Deliziosa, gli ultimi passeggeri dovranno aspettare il 3 maggio per tornare a casa

La nave rimarrà con 150-200 membri dell'equipaggio a bordo per garantire il suo funzionamento durante il blocco a Genova

18 Aprile 2020 - 8:24

Costa Deliziosa - Genova

Genova. Continuano gli sbarchi protetti dei passeggeri della Costa Deliziosa, nave senza casi accertati di coronavirus a bordo, attraccata due giorni fa nel porto di Genova.

Dei rimanenti 100 su un totale di 1537 passeggeri, sono partite altre 45 persone che sono state trasportate nei loro paesi di residenza con voli di linea. Dal 26 aprile fino al 3 maggio partiranno i restanti 52, sempre con voli, con i quali si concluderà l'operazione di accompagnamento di tutti i 1537 passeggeri.

"In 48 ore abbiamo terminato l'accompagnamento protetto di tutti i passeggeri della nave che potevano raggiungere le loro destinazioni via gomma - spiega l'assessore regionale alla Protezione civile Giacomo Giampedrone - ed è iniziato anche il trasferimento via aereo che proseguirà fino al 3 maggio e che comprenderà anche l'alleggerimento graduale dei membri dell'equipaggio attraverso un'operazione che durerà qualche settimana e che porterà la nave a rimanere con circa 150/200 persone a bordo per garantire il suo funzionamento".

"Si tratta di operazioni - conclude Giampedrone - che sono state

Coronavirus, sbarchi da nave Deliziosa quasi completati in 48 ore

GENOVA - Continuano gli sbarchi protetti dei passeggeri della Costa Deliziosa, nave Covid free, attraccata due giorni fa nel **porto di Genova**. Dei rimanenti 100, su un totale di 1537 passeggeri, sono partite altre 45 persone, che sono state trasportate nei loro paesi di residenza con voli di linea. Dal 26 aprile fino al 3 maggio partiranno i restanti 52, sempre con voli, con i quali si concluderà l'operazione di accompagnamento di tutti i 1537 passeggeri. "In 48 ore abbiamo terminato l'accompagnamento protetto di tutti i passeggeri della nave che potevano raggiungere le loro destinazioni via gomma ed è iniziato anche il trasferimento via aereo che proseguirà fino al 3 maggio e che comprenderà anche l'alleggerimento graduale dei membri dell'equipaggio attraverso un'operazione che durerà qualche settimana e che porterà la nave a rimanere con circa 150/200 persone a bordo per garantire il suo funzionamento", spiega l'assessore regionale alla Protezione civile, Giacomo Giampedrone. "Si tratta di operazioni che sono state eseguite nel modo più veloce possibile e concordate con la Protezione civile regionale e il tavolo dell'emergenza nazionale che è tornato a riunirsi stamattina per fare il punto e che si riunirà nuovamente per un nuovo aggiornamento lunedì 27 aprile", conclude l'assessore Giampedrone.

Approfondimenti Stop crociere, Deliziosa a **Genova** senza Coronavirus a bordo: 924 sbarchi in poche ore **Genova**, Deliziosa all'ingresso del **porto**: il vento rallenta le operazioni d'attracco Nave Deliziosa rallentata dal vento forte, a **Genova** per lo sbarco di 1437 passeggeri Stop crociere, nave Deliziosa in **porto** a **Genova**: prosegue lo sbarco Stop crociere, a **Genova** 1537 passeggeri scendono da nave Deliziosa Video Al via domani la Crociera del giro del Mondo con Costa Deliziosa Nave Deliziosa verso la Liguria, Giampedrone: "Sistema collaudato, pronti a intervenire" Nave Deliziosa all'ingresso del **porto** di **Genova**, mercoledì lo sbarco dei passeggeri Stop crociere, nave Deliziosa in **porto** a **Genova**: prosegue lo sbarco Commenti.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Coronavirus, sbarchi da nave Deliziosa quasi completati in 48 ore". Below the headline, there is a sub-headline: "Il trasferimento via aereo proseguirà fino al 3 maggio". The article text begins with "GENOVA - Continuano gli sbarchi protetti dei passeggeri della Costa Deliziosa, nave Covid free, attraccata due giorni fa nel porto di Genova. Dei rimanenti 100, su un totale di 1537 passeggeri, sono partite altre 45 persone, che sono state trasportate nei loro paesi di residenza con voli di linea. Dal 26 aprile fino al 3 maggio partiranno i restanti 52, sempre con voli, con i quali si concluderà l'operazione di accompagnamento di tutti i 1537 passeggeri." The article also includes a quote from Giacomo Giampedrone, the regional civil protection assessor, and a section titled "Approfondimenti" with links to related news items. There are also video thumbnails and a comments section visible at the bottom of the article.

Netto calo delle merci movimentate al porto: -30% in marzo

La diminuzione dovuta alla chiusura delle aziende, nel trimestre flessione del 12%

Coronavirus e chiusura delle aziende presentano il conto al **porto** di **Ravenna**. In marzo la movimentazione delle merci ha segnato un -30%, percentuale che scende a -12,7% su base trimestrale. I primi due mesi avevano, infatti, chiuso il bilancio solo con un leggero calo. Sbarchi e imbarchi del primo trimestre sono stati, rispettivamente, pari a 4.772.742 (-13,6%) e 816.083 (-7,2%) tonnellate. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 964.357 tonnellate complessive di merce movimentata, ha registrato nel primo trimestre 2020 un -19% rispetto al primo trimestre 2019. Significativo il calo dell'import di cereali (-356.183 tonnellate), mentre è più contenuto quello delle farine di semi oleosi (poco più di 2.500 tonnellate in meno). E sull'import cerealicolo pesano fattori internazionali: alcuni Paesi hanno fatto scorte immettendo meno materia prima sul mercato, poi ci sono difficoltà logistiche. «Sul piano nazionale - dice il presidente dell'associazione cerealisti (Anacer), il ravennate Carlo Licciardi - non registriamo manovre speculative sul prezzo del grano importato tale da far lievitare i prezzi dei prodotti lavorati». In calo i materiali da costruzione, con 994.468 tonnellate movimentate nel primo trimestre 2020 (-8,3%), flessione da imputarsi soprattutto al calo delle materie prime per le ceramiche del distretto di Sassuolo. I prodotti metallurgici, con 1.473.392 tonnellate movimentate nel primo trimestre, segnano un -17% , in particolare nella movimentazione dei coils (-18,9%; -314.537 tonnellate). lo.tazz.



Informare

Ravenna

A marzo il traffico delle merci nel porto di Ravenna è calato del -30,4%

Nei primi tre mesi del 2020 la flessione è stata del -12,7%. Lo scorso marzo il volume di traffico movimentato dal **porto** di **Ravenna** ha accusato con più evidenza l'impatto della riduzione delle attività commerciali e industriali a livello mondiale determinata dalla pandemia di Covid-19 ed è risultato pari a due terzi di quello totalizzato nel marzo 2019 essendo ammontato a 1,76 milioni di tonnellate, il -30,4% in meno rispetto all'anno precedente. Una flessione che ha determinato una riduzione del -12,7% del traffico movimentato complessivamente nei primi tre mesi del 2020 che è stato pari a 5,59 milioni di tonnellate rispetto a 6,40 milioni di tonnellate nel primo trimestre dello scorso anno. Nel trimestre di quest'anno le merci allo sbarco sono state 4,77 milioni di tonnellate (-13,6%) e quelle all'imbarco 816mila tonnellate (-7,2%). Nel primo trimestre del 2020 nel segmento delle merci varie i carichi movimentati sono stati pari a 2,40 milioni di tonnellate (-13,8%), di cui 549mila tonnellate di merci containerizzate (-9,0%) realizzate con una movimentazione di container pari a 48.064 teu (-7,9%), 364mila tonnellate di rotabili (-8,1%) e 1,49 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-16,8%). Nel settore delle rinfuse liquide il totale è stato di 1,02 milioni di tonnellate (-1,9%), incluse 550mila tonnellate di prodotti petroliferi (-2,4%) e 470mila tonnellate di altri carichi liquidi (-1,3%). Le rinfuse solide si sono attestate a 2,17 milioni di tonnellate (-15,9%). Nel solo mese di marzo di quest'anno le merci convenzionali hanno totalizzato 459mila tonnellate (-43,7%), i rotabili 117mila tonnellate (-14,6%) e le merci in container 180mila tonnellate (-22,5%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono state movimentate 303mila tonnellate (-37,7%) e in quello delle rinfuse solide 703mila tonnellate (-18,4%).

Relativamente al traffico movimentato nel primo trimestre del 2020, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha reso noto che nel comparto agroalimentare, con 964mila tonnellate complessive di derrate alimentari e prodotti agricoli, è stata registrata una flessione del -19,0% proseguendo il trend negativo dei primi mesi del 2020, contrazione che è stata determinata dal crollo del -77,7% dei prodotti agricoli, con un traffico di importazione di cereali che è diminuito di 356mila tonnellate. L'AdSP ha spiegato che sull'import cerealicolo pesano fattori mondiali connessi in questa fase all'emergenza coronavirus: si è registrato in effetti - ha precisato l'ente - un rialzo di prezzo della materia prima dovuto sostanzialmente alle difficoltà nella logistica e nei trasporti via terra e alle dinamiche più complesse per il grano importato via mare, come, ad esempio, gli ostacoli per noleggiare navi che possano sbarcare materie prime agricole nei porti italiani. A tal proposito l'authority portuale ha riportato una chiarificazione del presidente dell'Associazione Nazionale Cerealisti: «sul piano nazionale - ha reso noto Carlo Licciardi - non registriamo alcuna manovra speculativa sul prezzo del grano importato tale da far lievitare i prezzi dei prodotti lavorati. La variazione in aumento rispecchia il reale valore di mercato, dopo il calo verificatosi nelle settimane precedenti la crisi Covid-19. A confermare l'assenza di speculazioni sull'import cerealicolo - ha aggiunto il presidente dell'ANACER - da sottolineare le buone scorte di grano e altra materia prima in Italia, tant'è che attualmente dai porti sta uscendo prodotto importato a fine 2019, con ampie scorte accumulate nei primi mesi del 2020». Derrate alimentari, mangimi e oleaginosi sono invece aumentati del +20,6% salendo a 857mila tonnellate. Un altro segmento merceologico di particolare importanza per il **porto** di **Ravenna** è quello dei materiali da costruzione che, con 994mila tonnellate movimentate nel primo trimestre del 2020, ha segnato un calo del -8,3%, flessione - ha specificato l'AdSP - che è da imputarsi principalmente alla diminuzione delle materie prime per la produzione di





Informare

Ravenna

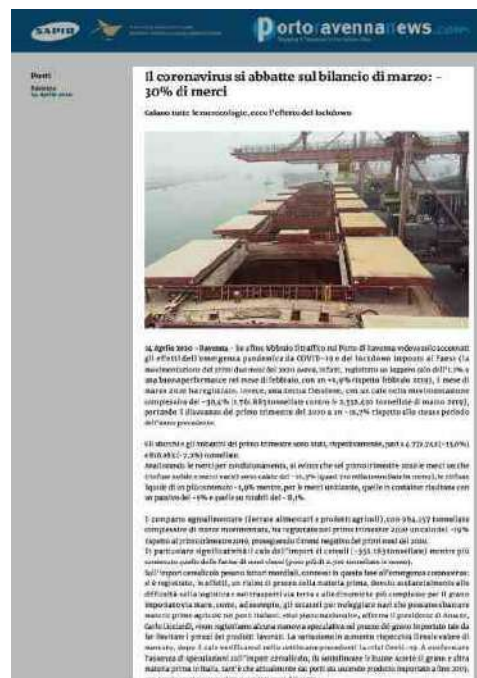
del distretto di Sassuolo (-6,7%). Interpellato dall' ente portuale, il presidente di Confindustria Ceramica, Giovanni Savorani, ha confermato che gli stabilimenti sono fermi dal 22 marzo e che la ripartenza avverrà comunque «molto lentamente. Gioco forza - ha spiegato Savorani - non ci saranno le condizioni per procedere al ritmo di prima per via di molti limiti. Gli ordinativi sono in forte calo, possiamo già stimare almeno un 20-25% in meno. Dovremo fronteggiare l' effetto filiera dove non tutto sarà disponibile, senza dimenticare che il lockdown non è avvenuto in contemporanea per tutti e, quindi, quando noi ripartiremo, ci saranno clienti fermi». Altra voce a registrare una pesante flessione è quella dei prodotti metallurgici che con 1,47 milioni di tonnellate sono calate del -17,0%, in particolare nella movimentazione dei coils (-18,9%). L' AdSP ha ricordato che all' inizio dell' emergenza pandemica da Covid-19 la produzione di acciaio dava già segni di rallentamento, con un incremento soltanto del +1,0% rispetto ai primi due mesi del 2019.

Il coronavirus si abbatte sul bilancio di marzo: - 30% di merci

Calano tutte le merceologie, ecco l'effetto del lockdown

24 Aprile 2020 - Ravenna - Se a fine febbraio il traffico nel Porto di Ravenna vedeva solo accennati gli effetti dell'emergenza pandemica da COVID-19 e del lockdown imposto al Paese (la movimentazione dei primi due mesi del 2020 aveva, infatti, registrato un leggero calo dell'1,2% e una buona performance nel mese di febbraio, con un +0,9% rispetto febbraio 2019), il mese di marzo 2020 ha registrato, invece, una decisa flessione, con un calo nella movimentazione complessiva del -30,4% (1.761.883 tonnellate contro le 2.532.490 tonnellate di marzo 2019), portando il disavanzo del primo trimestre del 2020 a un -12,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Gli sbarchi e gli imbarchi del primo trimestre sono stati, rispettivamente, pari a 4.772.742 (-13,6%) e 816.083 (-7,2%) tonnellate. Analizzando le merci per condizionamento, si evince che nel primo trimestre 2020 le merci secche (rinfuse solide e merci varie) sono calate del -16,3% (quasi 710 mila tonnellate in meno), le rinfuse liquide di un più contenuto -1,9% mentre, per le merci unitizzate, quelle in container risultano con un passivo del -9% e quelle su rotabili del -8,1%. Il comparto agroalimentare

(derrate alimentari e prodotti agricoli), con 964.357 tonnellate complessive di merce movimentata, ha registrato nel primo trimestre 2020 un calo del -19% rispetto al primo trimestre 2019, proseguendo il trend negativo dei primi mesi del 2020. Di particolare significatività il calo dell'import di cereali (-356.183 tonnellate) mentre più contenuto quello delle farine di semi oleosi (poco più di 2.500 tonnellate in meno). Sull'import cerealicolo pesano fattori mondiali, connessi in questa fase all'emergenza coronavirus: si è registrato, in effetti, un rialzo di prezzo della materia prima, dovuto sostanzialmente alle difficoltà nella logistica e nei trasporti via terra e alle dinamiche più complesse per il grano importato via mare, come, ad esempio, gli ostacoli per noleggiare navi che possano sbarcare materie prime agricole nei porti italiani. «Sul piano nazionale», afferma il presidente di Anacer, Carlo Licciardi, «non registriamo alcuna manovra speculativa sul prezzo del grano importato tale da far lievitare i prezzi dei prodotti lavorati. La variazione in aumento rispecchia il reale valore di mercato, dopo il calo verificatosi nelle settimane precedenti la crisi Covid-19. A confermare l'assenza di speculazioni sull'import cerealicolo, da sottolineare le buone scorte di grano e altra materia prima in Italia, tant'è che attualmente dai porti sta uscendo prodotto importato a fine 2019, con ampie scorte accumulate nei primi mesi del 2020.». In controtendenza, invece, i semi oleosi, la cui movimentazione complessiva aumenta, nel trimestre, del +16%, per circa quasi 30 mila tonnellate, e gli oli vegetali che aumentano di oltre 32 mila tonnellate (+15,5%). I materiali da costruzione, con 994.468 tonnellate movimentate complessivamente nel primo trimestre 2020, hanno registrato un calo dell'8,3% rispetto alla medesima movimentazione dello scorso anno; tale flessione è da imputarsi, principalmente, al calo delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo (-63.175 tonnellate; -6,7%). Commenta il presidente di Confindustria Ceramica, Giovanni Savorani, «facendo un'analisi dei nostri stabilimenti, noi siamo fermi dal 22 marzo. Abbiamo spento i forni, le fabbriche sono rimaste vuote, chi lavora, dal commerciale, all'amministrativo al marketing, lo fa in smart working.» La ripartenza avverrà comunque «molto lentamente. Gioco forza - afferma il presidente di Confindustria Ceramica - «non ci saranno le condizioni per procedere al ritmo di prima per via di molti limiti. Gli ordinativi sono in forte calo, possiamo già stimare almeno un 20-25% in meno, dovremo fronteggiare l'effetto filiera dove non tutto sarà disponibile, senza



dimenticare che il lockdown non è avvenuto in contemporanea per tutti e, quindi, quando noi ripartiremo, ci saranno clienti fermi» I prodotti metallurgici, con 1.473.392 tonnellate movimentate complessivamente nel primo trimestre 2020, diminuiscono del -17% rispetto



ai primi tre mesi dello scorso anno, in particolare nella movimentazione dei coils (-18,9%; -314.537 tonnellate). All'inizio dell'emergenza pandemica da COVID-19, la produzione di acciaio dava già segni di rallentamento, con un incremento soltanto dell'1% rispetto ai primi due mesi del 2019. L'area con la frenata più brusca è stata quella dei paesi dell'UE, con un calo della produzione di oltre il 9%. Ad eccezione di Francia, Finlandia e Slovenia, tutti gli altri Paesi hanno evidenziato riduzioni della produzione: dal -36% della Spagna, al -10,9% della Germania e al -2,3% dell'Italia. Anche il calo della domanda di acciaio, già in atto nel settore dell'automotive, ed il rallentamento in tutti gli altri settori utilizzatori a seguito dei provvedimenti di blocco dell'attività, hanno provocato un calo della produzione di acciaio che difficilmente potrà essere recuperato nel corso del 2020. In diminuzione nel primo trimestre 2020 anche i prodotti petroliferi (-2,4%) e i chimici liquidi (-16,4%). Per i contenitori, pari a 48.064 TEUs, nel primo trimestre 2020, si sono registrati 4.095 TEUs in meno rispetto ai primi tre mesi del 2019 (-7,9%): la criticità della performance nel mese di marzo (che perde, rispetto a marzo 2019, il -17,3%, pari a 3.357 TEUs) ha, di fatto, accentuato il pesante calo registrato già ad inizio anno. Dall'inizio di marzo, gli effetti della netta riduzione dell'export di container dalla Cina per effetto del lockdown e delle varie misure adottate per contrastare l'emergenza pandemica da COVID-19, hanno iniziato a farsi sentire anche nei porti italiani. In effetti, le portacontainer arrivate nei nostri porti nelle ultime settimane erano quelle partite dalla Cina prima che scoppiasse l'emergenza sanitaria (il transit time è di quasi 30 giorni) e, dunque, viaggiavano abbastanza piene, nonostante l'inizio del Capodanno cinese. Le successive rotazioni, quelle sopravvissute ai numerosi blank sailing dei vettori marittimi, hanno portato navi semivuote. Segno negativo nel primo trimestre 2020, rispetto al primo trimestre del 2019, sia per i trailer (-6,8%) che per gli automotive (-46,5%) anche per la criticità della performance realizzata nel mese di marzo 2020 rispetto a marzo 2019 (-13,9% per i trailer; -63,2% per gli automotive), che ha accentuato l'andamento negativo registrato sin da inizio anno.

Il blocco industriale dell'Italia si fa sentire sulle banchine del porto di Ravenna

Se a fine febbraio il traffico merci nel porto di Ravenna vedeva solo accennati gli effetti dell'emergenza pandemica da Covid-19 e del lockdown imposto al Paese (la movimentazione dei primi due mesi del 2020 aveva registrato un leggero calo dell'1,2% e una buona performance nel mese di febbraio, con un +0,9% rispetto febbraio 2019), il mese di marzo 2020 ha registrato, invece, una decisa flessione, con un calo nella movimentazione complessiva del -30,4% (1.761.883 tonnellate contro le 2.532.490 tonnellate di marzo 2019), portando il disavanzo del primo trimestre del 2020 a un -12,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Lo rende noto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale spiegando che gli sbarchi e imbarchi del primo trimestre sono stati rispettivamente pari a 4.772.742 (-13,6%) e 816.083 (-7,2%) tonnellate. Nel primo trimestre 2020 le merci secche (rinfuse solide e merci varie) sono calate del -16,3% (quasi 710 mila tonnellate in meno), le rinfuse liquide di un più contenuto -1,9% mentre, le merci in container fanno risultare un -9% e quelle rotabili un +8,1%. Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 964.357 tonnellate complessive di merce movimentata, ha registrato nel primo trimestre 2020 un calo del -19% rispetto al primo trimestre 2019, proseguendo il trend negativo dei primi mesi del 2020. Particolarmente significativo il calo dell'import di cereali (-356.183 tonnellate) mentre più contenuto appare quello delle farine di semi oleosi (poco più di 2.500 tonnellate in meno). Secondo l'analisi della port authority sull'import cerealicolo pesano fattori mondiali connessi in questa fase all'emergenza coronavirus: si è registrato, in effetti, un rialzo di prezzo della materia prima, dovuto sostanzialmente alle difficoltà nella logistica e nei trasporti via terra e alle dinamiche più complesse per il grano importato via mare, come, ad esempio, gli ostacoli per noleggiare navi che possano sbarcare materie prime agricole nei porti italiani. In controtendenza, invece, i semi oleosi, la cui movimentazione complessiva aumenta nel trimestre del 16%, per circa quasi 30 mila tonnellate, così come gli olii vegetali che aumentano di oltre 32 mila tonnellate (+15,5%). I materiali da costruzione, con 994.468 tonnellate movimentate complessivamente nel primo trimestre 2020, hanno registrato un calo dell'8,3% rispetto alla medesima movimentazione dello scorso anno; tale flessione è da imputarsi, principalmente, al calo delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo (-63.175 tonnellate; -6,7%). I prodotti metallurgici, con 1.473.392 tonnellate movimentate complessivamente nel primo trimestre 2020, diminuiscono di un -17% rispetto ai primi tre mesi dello scorso anno, in particolare nella movimentazione dei coil (-18,9%; -314.537 tonnellate). All'inizio dell'emergenza pandemica da Covid-19, la produzione di acciaio dava già segni di rallentamento, con un incremento soltanto dell'1% rispetto ai primi due mesi del 2019. In diminuzione nel primo trimestre 2020 anche i prodotti petroliferi (-2,4%) e i chimici liquidi (-16,4%). Per i contenitori, pari a 48.064 Teu, nel primo trimestre 2020, si sono registrati 4.095 Teu in meno rispetto ai primi tre mesi del 2019 (-7,9%): la criticità della performance nel mese di marzo (che perde, rispetto a marzo 2019, il -17,3%, pari a 3.357 Teu) ha, di fatto, accentuato il pesante calo registrato già a inizio anno. Infine segno negativo nel primo trimestre 2020, rispetto al primo trimestre del 2019, sia per i trailer (-6,8%) che per l'automotive (-46,5%) anche per la criticità della performance realizzata nel mese di marzo 2020 rispetto a marzo 2019 (-13,9% per i trailer; -63,2% per gli automotive), che ha accentuato l'andamento negativo registrato sin da inizio anno.



SHIPPING ITALY

Ravenna

Break bulk +8% con Ravenna e Taranto indiscussi protagonisti

Nel 2019, secondo i dati appena resi pubblici da **Assoporti**, le movimentazioni di merci varie non unitizzate (break bulk) sono state sulle banchine italiane pari a 23.371.063 tonnellate, vale a dire poco meno del 5% di tutti gli imbarchi e sbarchi cargo, ma con un impatto sul lavoro portuale nettamente superiore rispetto ad esempio alle rinfuse secche e liquide. Comparato con l'anno precedente (21.627.783 tonnellate), il dato del 2019 mostra una crescita dell'8% per il traffico di merci varie nel nostro Paese. L'analisi di queste statistiche condotta da SHIPPING ITALY mostra come Ravenna sia il primo scalo d'Italia con 6.426.155 tonnellate di merci varie movimentate, seguita da Taranto con 4.610.246 tonnellate, Cagliari con 2.686.610 tonnellate, Venezia con 2.264.419 tonnellate e Livorno con 1.703.721 tonnellate. Questi primi cinque porti da soli rappresentano il 75% del volume di carichi break bulk complessivamente movimentati in tutto lo Stivale. Seguono poi Trieste (1.201.645 tonnellate), Salerno (946.376), Monfalcone (879.080), Savona Vado (779.287), Chioggia (553.500), Genova (519.937), Marina di Carrara (503.374) e Brindisi (120.273). In termini di merceologie imbarcate e sbarcate i prodotti siderurgici la fanno da padrone e proprio per questa ragione l'andamento dell'attività economica di Arcelor Mittal Italy (l'ex Ilva) potrà influire notevolmente su questa speciale classifica nel 2020.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

consiglio comunale a massa consiglio comunale a massa

Costa Luminosa, passeggeri ospitati in un nostro albergo

L'informazione è stata fornita dalla dottoressa Monica Guglielmi durante la seduta di ieri pomeriggio Nessuna notizia sui numeri L'informazione è stata fornita dalla dottoressa Monica Guglielmi durante la seduta di ieri pomeriggio Nessuna notizia sui numeri

Massa Alcuni passeggeri della Costa Luminosa soggiornano a Marina di Massa, all' Hotel Eco del Mare. Lo ha reso noto la responsabile Ausl Toscana Nord Ovest, Monica Guglielmi in occasione del consiglio comunale in diretta streaming che si è tenuto ieri. La dottoressa inizialmente aveva dichiarato che alcuni passeggeri, al momento non è stato fornito un dato preciso sul numero, della nave da crociera che a marzo aveva registrato delle difficoltà nel trovare un **porto** in cui attraccare a causa della presenza al suo interno di persone risultate positive al Covid-19, erano sotto osservazione e si trovavano all' Hotel Daisy. Da una verifica i gestori dell' albergo smentiscono la notizia, che, invece, risulta riguardare un altro hotel del litorale marino, cioè l' Hotel Eco del Mare. L' azienda sanitaria in queste settimane ha, infatti, sottoscritto alcune convenzioni con delle strutture ricettive per consentire le quarantene a chi non ha la possibilità di farle a domicilio e per ospitare pazienti dimessi che debbano concludere il percorso assistenziale. Le convenzioni, come reso noto dalla responsabile Guglielmi, prevedono la copertura di un costo di circa 30 euro a persona, escluse le spese per le pulizie, disinfezioni e ristorazione. La nave di Costa Crociere a marzo era stata oggetto di vari trasferimenti e aveva registrato diversi no allo sbarco. Alla fine, parte dei 700 passeggeri era sbarcata a Marsiglia. Un' altra parte invece era scesa dal **porto** di Savona. Tra loro è deceduto un passeggero israeliano di 81 anni che era stato ricoverato all' ospedale San Paolo di Savona. -C.P.



Porto, il Fondo F2i acquista Ferroviaria

La Holding che controlla quattro terminali a Marina, Marghera e Chioggia rileva la Compagnia trasporto merci

MARINA DI CARRARA Il Fondo F2i Sgr e Ania, l' Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici, ha annunciato l' acquisizione della maggioranza del capitale di Compagnia Ferroviaria Italiana, il principale operatore indipendente in Italia nei servizi di trasporto merci ferroviari. L' operazione è la prima realizzata dal nuovo Fondo Ania F2i, quarto fondo gestito da F2i Sgr, e prevede l' acquisto del 92,5% del capitale della società. Il restante 7,5% sarà detenuto da Giacomo Di Patrizi, attuale socio fondatore della Società che manterrà la carica di amministratore delegato. Il Fondo F2i tra le molteplici attività controlla quattro terminal nei porti di Marina di Carrara, Marghera e Chioggia. Il Fondo F2i era calato a Marina dopo avere acquistato la società **Porto** Carrara spa dal re dei trasporti marittimi Enrico Bogazzi. F2i Holding Portuale rappresenta un importante sistema portuale, in particolare nel settore strategico dei rifornimenti di alcune delle principali filiere industriali italiane. Quindi secondo il Fondo un nodo strategico per l' attività economica dell' Italia.

La movimentazione sulle banchine supera i 5 milioni di tonnellate di merce di varia natura. F2i con la maggioranza nel capitale della Compagnia Ferroviaria diventa il principale operatore indipendente nel Paese nei servizi di trasporto merci su rotaia. Una decisione condivisa da tutte le componenti del Fondo che nasce anche dalle prospettive economiche del comparto considerato che il trasporto merci via ferrovia è in pieno sviluppo in linea con gli obiettivi europei e anche italiani di «decarbonizzazione» dell' economia . «Con questa operazione - afferma Renato Ravanelli, amministratore delegato - il Fondo si posiziona in un settore essenziale per il sostegno del sistema produttivo nazionale, e allo stesso tempo determinante per contribuire alla progressiva decarbonizzazione dell' attività di trasporto merci in Italia e, inoltre, creare un campione nazionale indipendente , efficiente e capace di realizzare economie di scala , anche aggregando ulteriori operatori e, al tempo stesso, sviluppare progetti intermodali con altri asset del Fondo , quali i porti merci, settore nel quale F2i ha investito». Gianfranco Baccalupi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

L'ordinanza

Bagni vietati nei porticcioli e negli approdi da Quercianella alla Bellana: ecco la mappa

Salvetti: «Niente di nuovo, la limitazione c'è sempre stata fin dagli anni '90». I moletti restano comunque aperti

LIVORNO «Toglietemi tutto, ma non il moletto». E' bastata la firma di un'ordinanza, la 199 di mercoledì 22 aprile, con cui si ribadisce il divieto di balneazione nei porticcioli (per l'esattezza nel raggio di metri 100 dall'imboccatura dei porti o approdi), per scatenare la reazione dei livornesi. Che già hanno dovuto digerire - causa Covid-19 - lo stop alle passeggiate sul lungomare. E che adesso avrebbero vissuto un divieto di usare i moletti per siuski e derivati come un'autentica mazzata balneare. Però le cose non stanno esattamente così. L'ordinanza non vieta ai livornesi di ritrovarsi sui moletti, ma stabilisce quanto è legge dagli anni '90. Vale a dire che è vietata la balneazione negli specchi d'acqua nel raggio di metri 100 dall'imboccatura dei porti o approdi e dalle strutture portuali. **BAGNI VIETATI**, ecco doveLe aree interessate dall'ordinanza sono quella del **Porto di Livorno**, quella dell'Accademia Navale a sud della chiesa di San Jacopo fino alla spiaggia dentro all'Accademia (zona militare). Il porticciolo Nazario Sauro, il porticciolo di Ardenza (zona portuale), il porticciolo di Antignano (l'area dove sono ormeggiate le barche fino ai Bagni Roma, ovviamente esclusi dal divieto) e il porticciolo di Quercianella (area lungo il moletto). La questione dei molettiResto dunque assodato che il bagno dai moletti che non insistono in aree portuali è sempre consentito. Così come - fa notare il sindaco Salvetti - non c'è nessun divieto di utilizzare i moletti anche nelle aree portuali per prendere il sole. L'ordinanza, che riprende quelle passate, vieta solo la balneazione negli specchi d'acqua di porti e approdi. Per capire, se uno fa il bagno dal moletto all'esterno della stessa, questo non è sanzionabile. «Si ricorda che il divieto di balneazione nei porti e porticcioli - spiega il Comune - recepito anche da una specifica ordinanza della Capitaneria di **Porto di Livorno** sulla sicurezza balneare - è in vigore in tutta Italia dagli anni novanta del novecento e che i comuni sono tenuti ogni anno a delimitare le aree interdette». Divieto - si spiega - "del tutto indipendente dalla rilevazione di inquinamento". «Tutte le zone limitrofe a quelle indicate nell'ordinanza - si legge - sono monitorate e controllate e che non presentano problemi legati alla balneazione». Spiagge libere, cosa cambierà?Se è vero che i moletti, da anni, sono un punto di ritrovo di centinaia di livornesi e che l'osservanza dei divieti di balneazione non è sempre stata praticata, è altrettanto vero che sulla imminente stagione estiva gravano tanti interrogativi legati all'emergenza sanitaria da coronavirus. Cosa succedere nelle spiagge libere? «Non è certo mia intenzione mettere strisce blu a Calafuria», dice Salvetti, visto che il Comune non ha i mezzi per controllare 12 km di litorale. «Fintanto che i decreti lo prevedono - chiude il sindaco - si dovranno rispettare quelle misure di contenimento stabilite». --A.R.



Divieto di balneazione, ecco i punti critici

Dal Felciaio all' Accademia Niente tuffi nei porticcioli

LIVORNO Divieto di balneazione permanente dal 1 maggio al 30 settembre alla spiaggia del Felciaio e nelle aree portuali e di approdo. Lo ha stabilito l' amministrazione comunale con le ordinanze n. 199 e 200 del 22 aprile firmate dal sindaco Salvetti. Così il settore Ambiente del Comune ha provveduto a far apporre alla spiaggia del Felciaio e nelle aree portuali e di approdo la segnaletica che indica il divieto permanente di balneazione. Per la spiaggia del Felciaio infatti i campionamenti effettuati da Arpat negli ultimi anni, hanno fatto riscontrare numerose situazioni sfavorevoli pertanto la qualità di queste acque di balneazione, in base al sistema di classificazione adottato dalla Regione Toscana, viene definita 'scarsa'. Con l' ordinanza 199 è stata vietata la balneazione negli specchi d' acqua nel raggio di 100 m. dall' imboccatura del **porto** e dei porticcioli Nazario Sauro, Ardenza, Antignano e Quercianella. Questo specifico divieto è del tutto indipendente dalla rilevazione di inquinanti nelle acque. Infine balneazione vietata anche nello specchio d' acqua dell' Accademia Navale perché zona militare e a Gorgona perché colonia penale.

42€

15

LIVORNO PROVINCIA

«Il riso integrale va a ruba Più difese immunitarie»

Scopri l'azione del regime. La Cioccolato Natural Food «Chi viene e comprare da noi riceve anche le occhie per cucinare siamo»

Disobbedite alle norme anti virus» Sequestrato il video su Facebook

Inseguito e arrestato

Vende droga stando a casa

Piccoli Annunci

Per pubblicare gli annunci economici

SpecD

Annunci economici su QN a gratis!



Il Tirreno

Livorno

Ce l'abbiamo fatta: ok alla pulizia dei Fossi «Via i relitti intorno alla Fortezza nuova»

Accordo per l'intervento che si svolgerà la prossima settimana tra il ponte dei Domenicani e gli scali del Vescovado. Gli operai di Labromare e Sub Sea lavoreranno gratis per due giornate. Sindaco e Authority: «Questo sia solo l'inizio»

il progetto Federico Lazzotti Ce l'abbiamo fatta: la pulizia dei Fossi si farà. Un'idea di bellezza per la comunità - lanciata dal Tirreno, sostenuta da molti e raccolta dalle istituzioni - ha vinto sulla bruttezza e sulle lungaggini della burocrazia. È vero, per il momento il recupero dei relitti gettati in acqua durante anni di colpevole inciviltà sarà effettuato in una sola zona, intorno alla Fortezza nuova, partendo dal ponte dei Domenicani e proseguendo lungo gli scali del Vescovado dove mercoledì i sommozzatori hanno fatto un primo sopralluogo mappando decine di relitti. Ma si tratta di un segnale importante, dell'inizio - lo speriamo con fiducia - di un percorso comune e condiviso che abbia come obiettivo la riscoperta dei canali come monumento da proteggere (a cominciare dai livornesi), come attrazione per i turisti, e perché no - e si tratterebbe di una innovazione importante e un'opportunità - come laboratorio naturale per quelle eccellenze che lavorano nella ricerca nel campo della biologia marina. L'accordo è stato siglato ieri al termine di un lungo incontro tra i rappresentanti di tutte le istituzioni coinvolte: il Comune, in veste di «facilitatore», l'**Autorità portuale**, come gestore dei Fossi, Labromare che ha la convenzione per la pulizia, Sub Sea che metterà a disposizione i sommozzatori, Aamps, il centro di biologia marina, Ispra, Arpat e Asa. «La pulizia dei fossi medicei è un tema molto sentito dalla città - spiega il sindaco Luca Salvetti - e per questo abbiamo deciso di organizzare un tavolo di lavoro per stabilire gli interventi da effettuare in un momento in cui, a causa dell'emergenza coronavirus il traffico delle imbarcazioni è interrotto e quindi il lavoro di pulizia è facilitato. Tre sono gli elementi che riguardano i fossi medicei su cui lavorare. Il primo è quello più immediato e riguarda il lavoro di una prima pulizia che sarà effettuato entro la fine della prossima settimana. Il secondo, da valutare, è dare il via a un progetto di partecipazione dei cittadini per capire dove partire con la rivalutazione. Il terzo si riferisce a una riqualificazione complessiva dei canali e per farlo occorrono risorse europee e tempi più dilatati. A quel punto penseremo anche ad attivare un protocollo di intesa per una gestione più ampia dei fossi». L'obiettivo è la valorizzazione il patrimonio dei canali come conferma l' assessora Giovanna Cepparello: «Prima dell'inizio del lockdown, stavamo iniziando un percorso sullo stato ambientale dei fossi. Come assessorati al porto e all'ambiente, avevamo convocato in Comune una prima riunione per fare il punto della situazione. Il nostro obiettivo era ed è quello di poter costituire una cabina di regia con tutti gli enti coinvolti, per definire un piano di valorizzazione di questo importante patrimonio. In questo momento particolare è emersa in maniera evidente la presenza di numerosi relitti e di altri materiali sui fondali, e abbiamo quindi pensato di ripartire con il lavoro che ci eravamo proposte di fare, allargando la platea dei soggetti coinvolti. Come Comune, ci sembra utile agire da facilitatori rispetto a un percorso che sarà complesso e pluridisciplinare. Cominciamo intanto con l'organizzare un primo intervento di pulizia, incisivo e anche simbolico, che deve segnare l'inizio di un percorso per restituire alla città uno dei suoi tesori, per troppo tempo trascurato». I fossi medicei inoltre, collegano in modo naturale la città al porto e assumono un ruolo importante anche nel miglioramento della qualità della vita dei cittadini. «Il **sistema** fossi - aggiunge l' assessora Barbara Bonciani - come riportano le cartografie sono un collegamento funzionale all'area





Il Tirreno

Livorno

portuale e costituiscono un bene storico di grande rilevanza per la città-porto di Livorno. La loro navigabilità, seppur oggi resa parziale in alcune zone a causa della presenza dei fanghi, li rende il collegamento naturale della città allo scalo e alle zone **portuale**, oltre che elemento di connotazione urbanistica peculiare. L'augurio è che questa prima iniziativa rafforzi il legame fra **Autorità** di **sistema portuale**, amministrazione comunale, Asa, centri di ricerca e soggetti di volta in volta coinvolti per un progetto condiviso di bonifica più ampio, finalizzato, in primo luogo, al miglioramento della qualità della vita dei cittadini livornesi e all'immagine della nostra città, oltre che a ristabilirne a pieno la navigabilità». L' **Autorità portuale** ha confermato la sua collaborazione per quello che il segretario Massimo Provinciali ha definito «il primo lotto sperimentale» di pulizia dei fossi, garantita gratuitamente da Labromare e da Sub Sea. --

Il Tirreno (ed. Grosseto)

Livorno

castiglione

Unità di crisi per balneari, ricettività e alberghi

CASTIGLIONE DELLA PESCAIA La Regione Toscana ha istituito un' unità di crisi con a capo l' assessore Stefano Ciuoffo e quattro gruppi di lavoro in vista della fase 2 dell' emergenza coronavirus. I comparti interessati sono: balneari, ricettività alberghiera, extralberghiera e open-air, ristorazione, musei e luoghi di cultura. L' unità è composta da Toscana promozione turistica, Fondazione sistema Toscana, associazioni di categoria del turismo, Anci Toscana, comune di Firenze, Toscana aeroporti, **Autorità portuale** Tirreno settentrionale, Irpet. Il team crisis management è in contatto e raccordo costante con l' Agenzia nazionale del turismo (Enit) e altre regioni. Il lavoro ha un due obiettivi: garantire sostegno a imprese a cui il fatturato si è pressoché azzerato e mettere in campo iniziative per garantire la sicurezza, ma anche per rilanciare il turismo salvando la stagione estiva. Info: www.toscanapromozione.it/covid con dati, analisi, situazione dei mercati e relative azioni di promozione in programma, linee guida programmatiche e gli strumenti finalizzati alla comunicazione coordinata. --En.G.

GROSSETO-CASTIGLIONE

Partita la pulizia della spiaggia Masi: «Un segnale di speranza»

Be' Toscana prepara gli servizi ai turisti, con le vigilanze. Entro maggio la sabbia sarà pronta

La pulizia della spiaggia Masi, in provincia di Grosseto, è cominciata. Un trattore con un braccio meccanico a forma di pala sta lavorando sulla sabbia. L'operazione è stata avviata dalla Regione Toscana, che ha stanziato 10 milioni di euro per la pulizia delle spiagge. Il lavoro è stato affidato a una ditta privata. La pulizia della spiaggia Masi è un segnale di speranza per il turismo in Toscana. La Regione Toscana ha stanziato 10 milioni di euro per la pulizia delle spiagge. Il lavoro è stato affidato a una ditta privata. La pulizia della spiaggia Masi è un segnale di speranza per il turismo in Toscana.

SARDEGNA: Unità di crisi per balneari, ricettività e alberghi

La Regione Sardegna ha istituito un' unità di crisi per balneari, ricettività e alberghi. L'unità di crisi è composta da Regione Sardegna, Anci Sardegna, Associazioni di categoria del turismo, Comuni. L'obiettivo è garantire sostegno a imprese a cui il fatturato si è pressoché azzerato e mettere in campo iniziative per garantire la sicurezza, ma anche per rilanciare il turismo salvando la stagione estiva.

Ripascimento in corso a Punta Ala, Rocchette e spiaggia di Levante

Il ripascimento delle spiagge di Punta Ala, Rocchette e spiaggia di Levante è in corso. Le opere di ripascimento sono state affidate a una ditta privata. Il lavoro è stato avviato dalla Regione Toscana, che ha stanziato 10 milioni di euro per la pulizia delle spiagge.

«Un' unità di crisi per ripartire»

Costituito un tavolo interforze per tracciare le linee guida del settore turistico Appello agli operatori: «Molti di voi non guadagneranno, ma vi chiedo di esserci»

di Lisa Ciardi FIRENZE Un' unità di crisi per tracciare le linee guida del settore turistico in vista della riapertura. L' ha costituita la Regione Toscana e vede fra i protagonisti proprio Firenze, unica amministrazione comunale al tavolo presieduto dall' assessore regionale al turismo Stefano Ciuoffo e composto anche da Toscana Promozione Turistica, Fondazione Sistema Toscana, associazioni di categoria del turismo, Anci, Toscana Aeroporti, **Autorità portuale** Tirreno Settentrionale e Irpet.

Inoltre il team è in contatto costante con l' Agenzia nazionale del turismo (Enit) e con le altre regioni italiane. Per capirne obiettivi e modalità di lavoro abbiamo proprio con l' assessore Ciuoffo. Assessore come opererà concretamente l' unità di crisi? «Ci saranno quattro gruppi di lavoro che nei prossimi giorni tratteranno le linee guida per la fase della riapertura, la cosiddetta Fase 2, applicando le disposizioni sulla prevenzione e sulla sicurezza dettate dal Governo. I comparti interessati sono quelli della ricettività alberghiera, extralberghiera e open-air, la

ristorazione, i lidi, i musei e luoghi di cultura, quest' ultimi affidati al coordinamento del Mibact e del Comune di Firenze». Proprio Firenze è l' unico comune inserito nell' unità di crisi, come mai? «Oltre ad essere il capoluogo di Regione, la città registra, da sola, un quarto delle presenze turistiche della Toscana e infatti, dati 2019, ben 40 milioni di euro di tassa di soggiorno. Insomma è strategica sotto tutti i punti di vista. Detto questo il tavolo terrà conto delle esigenze di tutte le città e realtà toscana».

Da quali temi partirete? «Vogliamo lavorare su due direttrici: sostenere le imprese del settore che hanno visto azzerarsi il fatturato e concentrarci su come ripartire per salvare la stagione estiva alle porte. L' unità di crisi svolgerà anche un monitoraggio sui trasporti, con particolare attenzione ai collegamenti aerei. Un ulteriore approfondimento, infine, verrà fatto per predisporre nuovi itinerari e accompagnare i flussi dai grandi poli di attrazione ai cosiddetti 'luoghi diffusi'».

Un altro protagonista al tavolo è proprio Toscana Aeroporti. Qual è la situazione in questo campo? «Purtroppo ancora ci sono poche certezze: stiamo aspettando le decisioni nazionali e internazionali. Va capito come e quando si potrà tornare a volare normalmente, con quali precauzioni e a quali costi. Le domande che ancora devono trovare risposta sono tante».

Quale turismo possiamo aspettarci per questa estate? «Sicuramente molti settori saranno ancora fermi, totalmente o in parte, nei prossimi mesi: penso alle crociere, al turismo legato al wedding e ai matrimoni di stranieri, alle fiere, agli eventi e ai congressi. Qualcosa però ripartirà: Toscana Promozione Turistica, con Fondazione Sistema Toscana, punta a concentrarsi prima sul mercato interno per poi passare ai mercati europei. Anche nello scenario più pessimistico, ci sarà sicuramente un turismo dei toscani in Toscana. È quindi importante creare proposte magari valorizzando le località meno affollate. Probabilmente molti operatori non guadagneranno, ma a loro chiediamo comunque di esserci. Questa fase



La Nazione (ed. Firenze)

Livorno

passerà e dobbiamo essere pronti». **Quanto tempo servirà per ripartire?** «Siamo di fronte a uno scenario inedito: abbiamo perso in due mesi l' 8-9% di Pil, la stessa percentuale che avevamo guadagnato fra il 2009 e il 2018, uscendo dalla crisi del 2008. Non sarà facile, sappiamo che tanti operatori sono in difficoltà e stiamo studiando come aiutarli. Firenze e la Toscana però restano i luoghi eccezionali che sono sempre stati: riusciremo a superare anche questo momento difficile». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Travelnostop

Livorno

In Toscana unità crisi per affrontare Fase 2, tra linee guida e riaperture

In Toscana ha preso vita un' unità di crisi per accelerare le riaperture della Fase 2 del turismo con 4 gruppi di lavoro che appronteranno le linee guida per il settore, in attuazione delle disposizioni sulla prevenzione e sicurezza dettate dal Governo. I comparti interessati sono quello della ricettività alberghiera, extralberghiera e open-air, la ristorazione, i lidi, e i musei e luoghi di cultura (affidati al coordinamento del Mibact e del Comune di Firenze). L' unità di crisi è presieduta dall' assessore regionale al turismo Stefano Ciuoffo ed è composta da Toscana Promozione Turistica, Fondazione Sistema Toscana, associazioni di categoria del turismo, Anci Toscana, Comune di Firenze, Toscana Aeroporti, **Autorità portuale** Tirreno settentrionale, Irpet. Il team è in contatto costante con l' Enit e le altre regioni italiane. Per Ciuoffo, "questa operazione ci consente di lavorare contemporaneamente su due fondamentali direttrici: sostenere le imprese del settore che hanno visto azzerarsi il fatturato in queste settimane, e concentrarci sul come ripartire per salvare la stagione estiva alle porte. Dobbiamo infatti trovare le giuste soluzioni per garantire il minor rischio possibile di contagio e le modalità che possano effettivamente consentire il godersi una vacanza. Con troppe restrizioni infatti si impedirebbe nei fatti il fare turismo. Stiamo lavorando per la stagione estiva - aggiunge - e mi appello ai gestori degli stabilimenti balneari affinché non rinuncino ad aprire scoraggiati dalla situazione di incertezza, perchè senza questo anello della catena si ferma anche tutto il resto della filiera, dalla ristorazione ai servizi". "Dobbiamo riscoprire il territorio: noi toscani dobbiamo stare in Toscana per dare una mano al nostro turismo, stiamo qui: si possono scoprire bellezze che non si trovano certo da altre parti, si possono visitare i nostri musei bellissimi, le nostre città d' arte. le nostre colline, il nostro Appennino, gli agriturismi, la campagna toscana o il mare". Ad affermarlo Enrico Rossi, presidente della Toscana. "Ragioneremo insieme anche con le categorie - ha concluso Rossi - su come riuscire davvero a dare un impulso".



Il Nautilus

Livorno

Livorno e Piombino più vicine

Le difficoltà operative di questi tempi d' emergenza non frenano l' attività dell' Autorità di sistema portuale che, oltre ai procedimenti a rilevanza esterna, continua a lavorare per giungere alla piena integrazione di uffici e procedure che fino a poco tempo fa lavoravano con ritmi e processi interni diversi. In questo quadro, è attivo da ieri il collegamento diretto in fibra ad 1 Gb tra le due sedi dell' Ente, che, con la migrazione su questo canale tutti i servizi di interesse comune (ad esempio la contabilità e le paghe), permetterà di usufruire delle risorse sistemiche dell' una e dell' altra sede in modo più rapido ed efficiente. 'Come Segretario generale e Responsabile della transizione al digitale - ha dichiarato Massimo Provinciali - non posso che essere molto soddisfatto del lavoro di squadra, coordinato dal Capo Servizio informatica e digitalizzazione dott.ssa Debora Bertocci, che emerge da questo importante risultato. Proprio l' emergenza COVID-19 sta dimostrando ancora una volta come l' informatica e la digitalizzazione siano la strada per riuscire a costruire le cose più in fretta e con meno fatica.'



AdSp: Livorno e Piombino sono più vicine

Collegamento diretto in fibra ad 1 Gb tra le due sedi dell'Ente

Redazione

LIVORNO Da ieri Livorno e Piombino sono più vicine. Le difficoltà operative di questi tempi d'emergenza non frenano l'attività dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale che, oltre ai procedimenti a rilevanza esterna, continua a lavorare per giungere alla piena integrazione di uffici e procedure che fino a poco tempo fa lavoravano con ritmi e processi interni diversi. In questo quadro, è attivo da ieri il collegamento diretto in fibra ad 1 Gb tra le due sedi dell'Ente a Livorno e Piombino, che, con la migrazione su questo canale tutti i servizi di interesse comune (ad esempio la contabilità e le paghe), permetterà di usufruire delle risorse sistemistiche dell'una e dell'altra sede in modo più rapido ed efficiente. Come segretario generale e Responsabile della transizione al digitale ha dichiarato Massimo Provinciali non posso che essere molto soddisfatto del lavoro di squadra, coordinato dal Capo Servizio informatica e digitalizzazione dott.ssa Debora Bertocci, che emerge da questo importante risultato. Proprio l'emergenza Covid-19 sta dimostrando ancora una volta come l'informatica e la digitalizzazione siano la strada per riuscire a costruire le cose più in fretta e con meno fatica.



AdSp: Livorno e Piombino sono più vicine
Collegamento diretto in fibra ad 1 Gb tra le due sedi dell'Ente

LIVORNO - Da ieri Livorno e Piombino sono più vicine. Le difficoltà operative di questi tempi d'emergenza non frenano l'attività dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale che, oltre ai procedimenti a rilevanza esterna, continua a lavorare per giungere alla piena integrazione di uffici e procedure che fino a poco tempo fa lavoravano con ritmi e processi interni diversi.

In questo quadro, è attivo da ieri il collegamento diretto in fibra ad 1 Gb tra le due sedi dell'Ente a Livorno e Piombino, che, con la migrazione su questo canale tutti i servizi di interesse comune (ad esempio la contabilità e le paghe), permetterà di usufruire delle risorse sistemistiche dell'una e dell'altra sede in modo più rapido ed efficiente.

Come segretario generale e Responsabile della transizione al digitale ha dichiarato Massimo Provinciali: "Non posso che essere molto soddisfatto del lavoro di squadra, coordinato dal Capo Servizio informatica e digitalizzazione dott.ssa Debora Bertocci, che emerge da questo importante risultato. Proprio l'emergenza Covid-19 sta dimostrando ancora una volta come l'informatica e la digitalizzazione siano la strada per riuscire a costruire le cose più in fretta e con meno fatica."

ANNUNCI CONNESSI: COLLEGAMENTO DIRETTO
Medicina e farmacia: il nuovo sito di...
Massimo Provinciali: intervista

LA NOSTRA PAGINA: [Rasgari senza hashtag](#) [Civiltà vecchia, storia?](#)

Raugei lancia hashtag #Livorno operativo

A tutte le compagnie di navigazione, il porto ha ancora spazi disponibili

Redazione

LIVORNO #Livorno operativo. Questo l'hashtag lanciato da Enzo Raugei a tutte le compagnie di navigazione, comunicando loro che il porto ha ancora spazi disponibili per le merci in genere ed anche e soprattutto per le auto nuove. Prendo spunto dall'attenzione che le istituzioni portuali e locali stanno dando alla questione porto nel contesto dell'emergenza Covid-19 scrive Raugei, presidente della Compagnia Portuale di Livorno e vicepresidente Ancip giudicando positivamente che si facciano le riunioni del Comitato di Partenariato ogni dieci giorni e che esista una cabina di regia tra i vari Enti e le Associazioni degli operatori che focalizza le problematiche più urgenti, cercando di prospettare soluzioni. Le problematiche che ci siamo trovati ad affrontare sono uniche, il porto da sempre si è basato sulla flessibilità di utilizzo della risorsa umana modellando le prestazioni in ragione della presenza nave e di tutto quello che ne consegue, le misure che abbiamo adottato di fatto hanno perimetrato l'organico in quattro gruppi di lavoro, uno per ciascun turno per coprire le 24 ore di attività, al fine di far lavorare insieme sempre i soliti soggetti ma irrigidendo oltremodo la possibilità di impiego su turni diversi da quello pianificato. Il presidente della Compagnia Portuale, aggiunge che Per far fronte alle distanze interpersonali indicate, nel ciclo auto per il trasporto dei lavoratori da piazzale a stiva nave siamo scesi da 8 lavoratori trasportati sul furgone a tre, sono stati forniti nuovi Dpi (mascherine e guanti monouso) e si è proceduto alla sanificazione continua dei mezzi e luoghi chiusi di lavoro; nel comparto tecnico-amministrativo abbiamo dovuto introdurre gruppi alterni, mattina pomeriggio e laddove possibile postazioni di smart-working da casa. Tutto questo è stato fatto in primis per garantire sicurezza ai lavoratori e per dare continuità alla filiera ma con costi che si sono quasi triplicati e la produttività che ne ha risentito pesantemente, costi di cui abbiamo preso buona nota e che spero siano riconosciuti alle aziende che hanno contribuito a dare continuità al sistema. Mi sento di dover ringraziare tutti i lavoratori e le lavoratrici del porto che lavorando, nonostante i legittimi iniziali timori, garantiscono la presenza e la continuità del lavoro, confermando a livello internazionale, l'affidabilità del nostro porto, anche in un momento così difficile. I traffici da noi operati prosegue Raugei non hanno subito un crollo anche se una certa flessione c'è stata, che temiamo aumenti nelle prossime settimane, soprattutto sul traffico auto a seguito della chiusura di alcune realtà produttive e dello stop forzato che hanno attuato alcune linee di navigazione. Dalla stampa specializzata, mi preme lanciare un hashtag a tutte le compagnie di navigazione #Livorno operativo, ha ancora spazi disponibili per le merci in genere ed anche e soprattutto per le auto nuove, settore in rallentamento ma che riprenderà non appena si allenteranno le misure di lockdown. In questa fase credo sia necessario sostenere e aiutare le imprese portuali, sfruttando tutto ciò che dalle misure governative viene messo a disposizione, l'Autorità di Sistema ha in mano una leva eccezionale per rispondere a queste esigenze, la prima che mi viene in mente riguarda la sospensione/azzeramento almeno per un periodo dei canoni concessori, occorre anche portare avanti i progetti pensando al futuro, in primis la Piattaforma Europa, parlarne ora sembra di essere marziani, ma tornerà di grande attualità appena l'economia ripartirà, così come devono essere concentrate tutte le energie possibili sulle questioni più



impellenti: il microtunnel e l'allargamento del canale di accesso alla Darsena Toscana, temi su cui la comunità portuale è unita, il resto, ciò che divide, deve essere accantonato per non distogliere, in questa delicatissima fase, l'attenzione delle imprese dal core-business. Questa epidemia ha messo in evidenza tutte le contraddizioni di una concezione che si basa sulla concentrazione univoca verso i grandi sistemi e le grandi concentrazioni logistiche che in questa occasione hanno mostrato tutta



Messaggero Marittimo

Livorno

la loro fragilità, ancora una volta la carta rappresentata dall'essere un porto multipurpose, quale è Livorno, che lavora con imprese diverse e su un ampio spettro merceologico e di traffico è risultata la migliore strategia per l'attività e fronteggiare le grandi crisi. Il porto è globale e locale, guarda al mondo conclude il presidente Rauei accusandone le situazioni economiche e geopolitiche ma ha anche relazioni strette con il territorio retrostante e con il Paese, non può essere un soggetto passivo inglobato nella filiera dei grandi player della logistica, il porto e i Terminal devono mantenere le proprie peculiarità, caratteristiche e funzioni, qui le merci cambiano modalità di trasporto, si fermano per essere distribuite o imbarcate ed il ventaglio delle esigenze è quanto mai variegato e sempre diverso.

Livorno deve rientrare nelle ZIs rafforzate

L'assessore Simoncini ringrazia on. Andrea Romano per il suo Ordine del giorno alla Camera

Redazione

image_pdfimage_print LIVORNO Livorno deve rientrare nelle nuove Zone logistiche semplificate rafforzate. L'assessore al Lavoro e allo Sviluppo Economico Gianfranco Simoncini, esprime soddisfazione per il fatto che la Camera dei deputati, grazie a un ordine del giorno al Decreto Cura Italia presentato dall'onorevole Andrea Romano, abbia impegnato il Governo ad includere anche le Aree di Crisi Industriale Complessa (come Livorno-Collesalveti) nelle nuove Zone Logistiche Semplificate Rafforzate. Ovvero tra quelle zone dove sia permessa l'adozione di regimi fiscali e tariffari adeguati, per un rilancio economico e produttivo nella fase della ripartenza, successiva alla fase acuta dell'epidemia Covid-19. Le Aree di crisi industriale complessa già in condizioni normali richiedevano un sostegno in più, ed è tanto più urgente in un momento come questo, sottolinea l'assessore Simoncini. Ringrazio Andrea Romano per il suo impegno, scaturito anche da una mia sollecitazione tesa proprio a scongiurare il rischio che Livorno sia esclusa dai provvedimenti che prevedano l'adozione di misure straordinarie e differenziate a sostegno dello sviluppo. Le Zone logistiche semplificate rafforzate sono il nuovo strumento introdotto con la Legge di Bilancio 2020 che di fatto permette di allargare anche al centro e nord Italia le agevolazioni fiscali, tariffarie e amministrative già previste per il sud con le Zone economiche speciali (Zes), ma che fino ad oggi poneva criteri e paletti tali non prevedere le Aree di crisi industriale complessa. Dopo l'approvazione, da parte della Camera, dell'Ordine del giorno presentato da Romano conclude Simoncini l'obiettivo sembra più vicino. Insieme all'onorevole Romano lavoreremo perchè il Governo modifichi la legge, consentendo quindi anche a Livorno di poter utilizzare strumenti rafforzati e speciali indispensabili per poter ripartire e pensare a un vero sviluppo economico e produttivo, anche dopo il pesantissimo stallo dovuto alle restrizioni per il contenimento del coronavirus.



SHIPPING ITALY

Livorno

Mercato ro-ro Italia: il porto di Livorno è ancora una volta leader

Nel 2019 il traffico di carichi rotabili (ro-ro) nei porti italiani ha raggiunto quota 106.382.996 tonnellate, in lieve flessione rispetto 108.952.411 dell'esercizio precedente (-2,3%). In termini di unità ro-ro imbarcate e sbarcate il totale del 2019 in Italia è stato pari a 4.626.330, in flessione rispetto al 2018 quando il totale era stato di 4.680.282 (-1,1%). Il peso dei rotabili sul totale delle merci movimentate nei porti italiani è pari al 22%. Lo si apprende dalle statistiche annuali dei traffici appena pubblicate da **Assoporti**. L'analisi sui numeri condotta da SHIPPING ITALY mostra che lo scalo leader in Italia per quantità di merce movimentata si conferma

essere Livorno con 16.041.803 tonnellate, seguito da Genova (9.643.929 tonnellate), Salerno (8.095.864), Catania (7.495.395), Trieste (6.504.361), Messina (6.299.542), Civitavecchia 5.561.631, Olbia (5.446.089), Napoli (5.277.804) e Palermo (5.171.348). Sotto la soglia dei 5 milioni di tonnellate annue figurano poi Ancona (4.693.531), Savona-Vado (4.296.472), Cagliari (3.745.599), Bari (3.419.408), Piombino (2.948.482), gli scali elbani (2.791.734), Brindisi (2.247.012), Venezia (1.763.717), Ravenna (1.630.737), Porto Torres (1.569.280), Marina di Carrara (693.372), Termini Imerese (400.192), Monfalcone (265.134) e Gioia Tauro (213.042). Cambia la classifica se si analizza considerando le singole unità ro-ro imbarcate e sbarcate: Messina diventa prima (grazie ovviamente all'elevato traffico di mezzi sullo Stretto) con 995.571 unità imbarcate e sbarcate, seguita da Livorno (518.873), Genova (376.735), Catania (296.990), Olbia (257.366), Napoli (247.488), Salerno (241.070), Trieste (227.805), Palermo (221.134), Cagliari (182.616), Savona-Vado (173.395), Bari (165.945), Ancona (143.874), Brindisi (115.559), Piombino (98.497), Portoferraio Rio Marina Cavo (96.239), Venezia (79.211), Ravenna (66.853), Porto Torres (56.937), Marina di Carrara (19.589) e Termini Imerese (13.566).



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Sbarcati 241 filippini dalla Costa Diadema Nella notte trasferiti a Milano Malpensa

Erano risultati tutti negativi al tampone, a bordo della nave ormeggiata in porto ora sono rimaste 743 persone

PIOMBINO Sono sbarcati ieri 241 membri dell' equipaggio della Costa Diadema risultati negativi al tampone. Nella notte, si sono imbarcati su un charter in partenza da Malpensa diretto nelle Filippine, il loro paese d' origine. Sono partiti direttamente dalla banchina del porto su 20 autobus diretti all' aeroporto. I pullman sono arrivati verso le 10 di ieri, sostando prima nell' area di supporto e, successivamente - dopo il via libera dell' **Autorità di sistema portuale** - nell' area sterile a bordo nave. Ciascun mezzo ha ospitato circa 12 marittimi opportunamente distanziati l' uno dall' altro. Sono quindi rimaste a bordo poco più di settecento persone (743) dei 1255 membri dell' equipaggio imbarcati sulla Diadema, la nave ormeggiata al porto di Piombino dal 30 marzo scorso. «È stato un momento emozionante» ha detto il responsabile per l' AdSP dell' ufficio **portuale** di Piombino, Claudio Capuano, intervenuto nella diretta televisiva del programma "Storie italiane" di Rai1 condotto da Eleonora Daniele. «Da quando la nave è arrivata, è la prima volta che vengono fatti sbarcare tanti marittimi tutti in una volta - ha proseguito Capuano - Ci tengo a dire che le operazioni sono state effettuate in piena sicurezza anche grazie al coordinamento e alla sinergia che le forze di polizia e tutte le istituzioni hanno saputo attivare in questi giorni di emergenza. Ci auguriamo a questo punto di poter sbarcare presto anche tutti gli altri marittimi rimasti a bordo. Dopo mesi di navigazione meritano di tornare alle loro case e ai loro affetti». «"La macchina organizzativa - ha aggiunto in una nota il sindaco Francesco Ferrari - sta continuando a funzionare nel migliore dei modi grazie alla proficua collaborazione di tutti i soggetti che operano sul porto, e questa è una grande soddisfazione e un motivo di orgoglio per tutta la città. Sono molto felice per questi lavoratori che, finalmente, possono sbarcare e riabbracciare le proprie famiglie dopo mesi di lontananza e settimane di preoccupazione». «Le operazioni di sbarco hanno subito dei rallentamenti a causa delle complesse procedure per il rimpatrio - ha aggiunto il sindaco - in particolare per quanto riguarda l' India e l' Indonesia che chiedono maggiori garanzie in ordine alla salute dei loro connazionali che devono essere rimpatriati: mi auguro che in poco tempo sia possibile far sbarcare tutti i membri dell' equipaggio ancora a bordo». Le condizioni di salute a bordo sono stabili: nessun membro dell' equipaggio ha avuto necessità di assistenza medica da parte degli operatori del Punto medico avanzato installato ai piedi della nave. --



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Costa Diadema, sbarcati 241 filippini risultati negativi al tampone

I membri dell' equipaggio torneranno a casa A bordo ancora 743 persone

PIOMBINO Una grande operazione di protezione civile. Sono sbarcati ieri a mezzogiorno i 241 filippini, membri dell' equipaggio della nave da crociera Costa Diadema risultati negativi al tampone. I marittimi verranno trasferiti in Lombardia con pullman protetti secondo tutte le norme di sicurezza previste. Da lì prenderanno il volo per tornare in patria. I pullman, 20 in tutto, sono arrivati verso le 10, sostando prima nell' area di supporto e, successivamente - dopo il via libera dell' **Autorità di Sistema Portuale** - nell' area sterile a bordo nave. Ciascun mezzo ospiterà circa 12 marittimi opportunamente distanziati l' uno dall' altro. La nave è ormeggiata al porto di Piombino dal 30 marzo scorso. Attualmente a bordo ci sono ancora 743 persone. «È stato un momento emozionante» ha detto il responsabile per l' **Autorità** di Porto dell' ufficio di Piombino, Claudio Capuano, che è intervenuto nella diretta televisiva del programma «Storie Italiane» di Rai1 condotto da Eleonora Daniele. «Da quando la nave è arrivata, è la prima volta che vengono fatti sbarcare tanti marittimi tutti in una volta - ha proseguito - ci tengo a dire che le operazioni sono state effettuate in piena sicurezza anche grazie al coordinamento e alla sinergia che le forze di polizia e tutte le istituzioni hanno saputo attivare in questi giorni di emergenza. Ci auguriamo di poter sbarcare presto anche tutti gli altri marittimi rimasti a bordo. Meritano di tornare alle loro case e ai loro affetti».

The image shows a newspaper page with several articles. The main article is titled "Costa Diadema, sbarcati 241 filippini risultati negativi al tampone". Other visible headlines include "Il Comune sulla poeira certificata", "Militari le fontanelle a Piombino e Bismato. La gente riprende", "Cerimonia 25 Aprile, diretta Face", and "I carabinieri aiutano gli anziani". There is also a small photo of a man speaking at a podium.



Costa Diadema: sbarcati 241 filippini

GAM EDITORI

25 aprile 2020 - Sono sbarcati ieri alle 12.00 i 241 filippini della Costa Diadema risultati negativi al tampone. I marittimi verranno trasferiti in Lombardia con pullman protetti secondo tutte le norme di sicurezza previste. Da lì prenderanno il volo per tornare in patria. I pullman, 20 in tutto, sono arrivati verso le 10.00, sostando prima nell' area di supporto e, successivamente - dopo il via libera dell' **Autorità di Sistema Portuale** - nell' area sterile a bordo nave. Ciascun mezzo ospiterà circa 12 marittimi opportunamente distanziati l' uno dall' altro. La nave è ormeggiata al porto di Piombino dal 30 marzo scorso. Attualmente a bordo ci sono ancora 743 persone. «È stato un momento emozionante» ha dichiarato il responsabile per l' AdSP dell' ufficio **portuale** di Piombino, Claudio Capuano, che è intervenuto nella diretta televisiva del programma "Storie Italiane" di Rai1 condotto da Eleonora Daniele. Da quando la nave è arrivata, è la prima volta che vengono fatti sbarcare tanti marittimi tutti in una volta - ha proseguito - ci tengo a dire che le operazioni sono state effettuate in piena sicurezza anche grazie al coordinamento e alla sinergia che le forze di polizia e tutte le istituzioni hanno saputo attivare in questi giorni di emergenza. Ci auguriamo a questo punto di poter sbarcare presto anche tutti gli altri marittimi rimasti a bordo. Dopo mesi di navigazione meritano di tornare alle loro case e ai loro affetti». Questo messaggio non impegna in alcun caso l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** e contiene informazioni appartenenti al mittente, che potrebbero essere di natura confidenziale, esclusivamente dirette al destinatario sopra indicato. Qualora Lei non sia il destinatario indicato, Le comuniciamo che, ai sensi dell' articolo 616 Codice penale e del d.lgs n.196/03, sono severamente proibite la revisione, divulgazione, rivelazione, copia, ritrasmissione di questo messaggio nonché ogni azione correlata al contenuto dello stesso.



Commissione consiliare sull'arrivo di Costa Magica

ANCONA Prosegue la navigazione di Costa Magica verso Ancona. La nave da crociera, battente bandiera italiana, ieri sera era all' altezza di Algeri: l' arrivo ad Ancona è previsto per martedì mattina. Prosegue intanto, secondo il protocollo già utilizzato per gli altri scali delle navi della Costa negli altri porti italiani, anche la macchina organizzativa che si sta adoperando per accogliere le 617 persone imbarcate, di cui 130 positive al quick test per il Coronavirus, e rendere il più celere la loro permanenza sulle banchine 19 e 20. Si tratta della zona di porto dove c' erano i silos, all' interno della zona chiusa dal varco doganale. Ci saranno inoltre altri dispositivi di sicurezza, a cominciare dalla videosorveglianza dell' **Autorità portuale** per impedire sia a chiunque di avvicinarsi sia alle persone a bordo di poter scendere, se non per lasciare, a cura della Costa, la nave in direzione delle proprie residenze. Intanto, in tema amministrativo, dopo le polemiche che si sono accese, non si ferma anche il dibattito politico. La presidente della III commissione Porto e Lavori Pubblici, Federica Fiordelmondo convocherà una seduta monotematica sul tema della Costa Magica ad Ancona, per un passaggio istituzionale, di natura informativa, che possa coinvolgere tutte le forze politiche presenti in consiglio comunale. Infine, l' onorevole Eugenio Duca è intervenuto sull' arrivo di Costa Magica stigmatizzando le critiche del centrodestra. Secondo Duca, «Il fatto che il Ministro De Micheli ha previamente informato il Presidente della Regione e il Sindaco è, a mio avviso, un atto positivo che rientra nello spirito di leale collaborazione tra lo Stato e gli Enti locali». Che l' attracco sia una decisione giusta, infine, lo dimostra, secondo Duca, il fatto che «tutti gli operatori portuali e dei servizi portuali stanno collaborando attivamente e senza dubbi, con le **Autorità** per garantire un approdo sicuro, assistenza e cure a 617 lavoratori del mare. Tutti vanno ringraziati». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LA NAVE IN ARRIVO

Commissione sulla Costa Magica

Fiordelmondo (Pd): «Bisogna coinvolgere tutte le forze politiche»

La presidente della commissione Federica Fiordelmondo (Pd) è prossima a convocare una seduta monotematica sul tema della Costa Magica ad Ancona, nave da crociera con a bordo 617 membri dell' equipaggio che approderà al porto dorico martedì', «per un passaggio istituzionale, di natura informativa che possa coinvolgere tutte le forze politiche presenti in consiglio comunale».



Quarantena e 600 tamponi nella nave da crociera Covid. Banchina di Ancona bloccata per mesi?

ANCONA - Sicurezza, sì. Ma anche celerità. Perché tra mille procedure, il rischio è che la nave della Costa Crociere con un sesto dell' equipaggio contagiato dal Coronavirus resti nello scalo dorico non per settimane, ma per mesi. «Il suo ormeggio, anche se prolungato, non inficerà l' operatività del porto - puntualizza Rodolfo Giampieri , presidente dell' **Autorità portuale** di Ancona - abbiamo scelto l' area ex Silos, tra le banchine 19 e 20, totalmente protetta, per non toccare l' attività dello scalo: anzi, ci dovremo preparare ad una ripartenza più rapida possibile»

APPROFONDIMENTI LA NAVE DA CROCIERA Martedì sbarcherà ad Ancona la Costa Magica: tampone...

The screenshot shows the top of the Corriere Adriatico website. The main headline reads: "Quarantena e 600 tamponi nella nave da crociera Covid. Banchina di Ancona bloccata per mesi?". Below the headline is a photograph of the Costa Magica cruise ship docked at a pier. To the right of the main article, there are several smaller news snippets with thumbnails, including one about Francesco Rutatori and another about the "VIDEO PIU' VISTO". The website's navigation bar at the top includes the logo and the date "venerdì 24 aprile - oggi 16:32".

IL PORTO

Riparte il traghetto per la Croazia per ora viaggiano soltanto le merci

Riprende la circolazione della linea traghetti dal porto di Ancona alla Croazia sospesa per l'emergenza sanitaria. La Jadrolinija ripristinerà il collegamento fra Zara e Ancona da lunedì, al momento esclusivamente per il trasporto delle merci tramite i mezzi pesanti con a bordo gli autisti. Due alla settimana gli attracchi del traghetto Marko Polo: lunedì e giovedì. L'equipaggio rimarrà sempre a bordo del traghetto durante la sosta nello scalo. Resta attivo il collegamento con la Grecia ma solo per il trasporto delle merci su mezzi pesanti con autisti a bordo, quello con l'Albania dovrebbe riprendere entro maggio.

The image shows a page from the 'Ancona' newspaper. The main headline reads 'Riparte il traghetto per la Croazia per ora viaggiano soltanto le merci' (Ferry service to Croatia resumes, only goods travel for now). Below the headline, there is a sub-headline: 'Riprende la circolazione della linea traghetti dal porto di Ancona alla Croazia sospesa per l'emergenza sanitaria. La Jadrolinija ripristinerà il collegamento fra Zara e Ancona da lunedì, al momento esclusivamente per il trasporto delle merci tramite i mezzi pesanti con a bordo gli autisti. Due alla settimana gli attracchi del traghetto Marko Polo: lunedì e giovedì. L'equipaggio rimarrà sempre a bordo del traghetto durante la sosta nello scalo. Resta attivo il collegamento con la Grecia ma solo per il trasporto delle merci su mezzi pesanti con autisti a bordo, quello con l'Albania dovrebbe riprendere entro maggio.' To the right of the main article, there is a smaller article titled 'La Giunta Ragni adesso vuole vendere una parte di piazzale dei Martiri'. At the bottom of the page, there is an advertisement for 'PIEMME' with the text 'NECROLOGIE PARTECIPAZIONI' and a phone number '800 893 426'.

Porto di Ancona, riparte timidamente il collegamento con la Croazia

Il traghetto Marko Polo della compagnia di navigazione Jadrolinija attraccherà nello scalo dorico due volte alla settimana. Per ora solo per il trasporto dei mezzi pesanti con autisti a bordo

ANCONA - Un primo piccolo passo per il ritorno alla normalità. Riprende la circolazione della linea traghetti dal porto di Ancona alla Croazia sospesa per l'emergenza sanitaria del coronavirus. La compagnia di navigazione Jadrolinija ripristinerà il collegamento fra Zara e Ancona da lunedì 27 aprile al momento esclusivamente per il trasporto delle merci tramite i mezzi pesanti con a bordo gli autisti. Saranno due alla settimana gli attracchi del traghetto Marko Polo fra Italia e Croazia, il lunedì e il giovedì. I componenti dell'equipaggio rimarranno sempre a bordo del traghetto durante la sosta nello scalo. Il collegamento per la Croazia era stato sospeso l'11 marzo come misura preventiva per contrastare la diffusione del coronavirus anche a seguito delle forti restrizioni in entrata e in uscita dal territorio attuate dalla Croazia. In queste settimane di emergenza è rimasto sempre attivo il collegamento con la Grecia ma solo per il trasporto delle merci su mezzi pesanti con autisti a bordo mentre quello con l'Albania dovrebbe riprendere entro il mese di maggio. «Si è venuta a creare una situazione che richiede tempo e lucidità. Dovremo fare i conti, nei prossimi mesi, con le conseguenze sociali ed economiche di questo periodo duro che stiamo affrontando - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, ci vorrà la collaborazione di tutti ma soprattutto il sostegno agli operatori portuali perché possano riprendere con vigore le loro attività mantenendo i livelli di occupazione». 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.

The screenshot shows the top part of a news article on the ANCONA TODAY website. The article title is "Porto di Ancona, riparte timidamente il collegamento con la Croazia". The sub-headline reads: "Il traghetto Marko Polo della compagnia di navigazione Jadrolinija attraccherà nello scalo dorico due volte alla settimana. Per ora solo per il trasporto dei mezzi pesanti con autisti a bordo". The article text begins with "ANCONA - Un primo piccolo passo per il ritorno alla normalità. Riprende la circolazione della linea traghetti dal porto di Ancona alla Croazia sospesa per l'emergenza sanitaria del coronavirus. La compagnia di navigazione Jadrolinija ripristinerà il collegamento fra Zara e Ancona da lunedì 27 aprile al momento esclusivamente per il trasporto delle merci tramite i mezzi pesanti con a bordo gli autisti. Saranno due alla settimana gli attracchi del traghetto Marko Polo fra Italia e Croazia, il lunedì e il giovedì. I componenti dell'equipaggio rimarranno sempre a bordo del traghetto durante la sosta nello scalo." Below the text, there is a section titled "I più letti di oggi" with a list of four items. At the bottom, there is a section titled "In evidenza" with four small article teasers.

Coronavirus: ripartono collegamenti porto Ancona-Croazia

(ANSA) - **ANCONA**, 24 APR - Un primo piccolo passo per il ritorno alla normalità. Riprende la circolazione della linea traghetti dal **porto** di **Ancona** alla Croazia sospesa per l'emergenza coronavirus. La compagnia di navigazione Jadrolinija ripristinerà il collegamento fra Zara e **Ancona** da lunedì 27 aprile, al momento esclusivamente per il trasporto delle merci tramite i mezzi pesanti con a bordo gli autisti. Saranno due alla settimana gli attracchi del traghetti Marko Polo fra Italia e Croazia, il lunedì e il giovedì. L'equipaggio rimarrà sempre a bordo del traghetti durante la sosta nello scalo. Il collegamento per la Croazia era stato sospeso l'11 marzo come misura preventiva per contrastare la diffusione del coronavirus anche a seguito delle forti restrizioni in entrata e in uscita dal territorio attuate dalla Croazia. In queste settimane di emergenza è rimasto sempre attivo il collegamento con la Grecia, ma solo per il trasporto delle merci su mezzi pesanti con autisti a bordo, mentre quello con l'Albania dovrebbe riprendere entro maggio. (ANSA).



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al porto di Ancona riparte il collegamento con la Croazia

TRASPORTI - Il traghetto Marko Polo della compagnia di navigazione Jadrolinija attraccherà nello scalo dorico due volte alla settimana

Un primo piccolo passo per il ritorno alla normalità. Riprende la circolazione della linea traghetti dal porto di Ancona alla Croazia sospesa per l'emergenza Coronavirus. La compagnia di navigazione Jadrolinija ripristinerà il collegamento fra Zara e Ancona da lunedì 27 aprile al momento esclusivamente per il trasporto delle merci tramite i mezzi pesanti con a bordo gli autisti. Saranno due alla settimana gli attracchi del traghetto Marko Polo fra Italia e Croazia, il lunedì e il giovedì. I componenti dell'equipaggio rimarranno sempre a bordo del traghetto durante la sosta nello scalo. Il collegamento per la Croazia era stato sospeso l'11 marzo come misura preventiva per contrastare la diffusione del coronavirus anche a seguito delle forti restrizioni in entrata e in uscita dal territorio attuate dalla Croazia. In queste settimane di emergenza è rimasto sempre attivo il collegamento con la Grecia ma solo per il trasporto delle merci su mezzi pesanti con autisti a bordo mentre quello con l'Albania dovrebbe riprendere entro il mese di maggio. «Si è venuta a creare una situazione che richiede tempo e lucidità. Dovremo fare i conti, nei prossimi mesi, con le conseguenze sociali ed economiche di questo periodo duro che stiamo affrontando - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri** -, ci vorrà la collaborazione di tutti ma soprattutto il sostegno agli operatori portuali perché possano riprendere con vigore le loro attività mantenendo i livelli di occupazione».



Dal porto Ancona riprendono collegamenti con la Croazia

Marco Traini

Ancona 24 aprile.- Un primo piccolo passo per il ritorno alla normalità. Riprende la circolazione della linea traghetti dal porto di Ancona alla Croazia sospesa per l'emergenza sanitaria del coronavirus. Lo rende noto l'Autorità portuale dorica. La compagnia di navigazione Jadrolinija ripristinerà il collegamento fra Zara e Ancona da lunedì 27 aprile al momento esclusivamente per il trasporto delle merci tramite i mezzi pesanti con a bordo gli autisti. Saranno due alla settimana gli attracchi del traghetto Marko Polo fra Italia e Croazia, il lunedì e il giovedì. I componenti dell'equipaggio rimarranno sempre a bordo del traghetto durante la sosta nello scalo. Il collegamento per la Croazia era stato sospeso l'11 marzo come misura preventiva per contrastare la diffusione del coronavirus anche a seguito delle forti restrizioni in entrata e in uscita dal territorio attuate dalla Croazia. In queste settimane di emergenza è rimasto sempre attivo il collegamento con la Grecia ma solo per il trasporto delle merci su mezzi pesanti con autisti a bordo mentre quello con l'Albania dovrebbe riprendere entro il mese di maggio. 'Si è venuta a creare una situazione che richiede tempo e lucidità dice il presidente dell'Autorità portuale, Rodolfo Giampieri. Dovremo fare i conti, nei prossimi mesi, con le conseguenze sociali ed economiche di questo periodo duro che stiamo affrontando e ci vorrà la collaborazione di tutti ma soprattutto il sostegno agli operatori portuali perché possano riprendere con vigore le loro attività mantenendo i livelli di occupazione'.



#Coronavirus: di Majo (Porto di Civitavecchia) relaziona il Partenariato sulla strategia anti crisi

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 24 APR - Si è riunito ieri mattina, in video conferenza e protraendosi fino a pomeriggio inoltrato, l' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Il primo incontro, quindi, dall' inizio dell' emergenza sanitaria che non poteva non prendere avvio dalla situazione generale in cui versa la comunità portuale tutta a seguito dell' epidemia da Covid-19. Il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo ha, così, aperto la seduta delineando quelle che sono state le iniziative dell' ente nell' ultimo mese di incessante lavoro al fine di affrontare, in primis, la situazione dal punto di vista della sanità e della sicurezza dei lavoratori e degli utenti portuali e, quindi, impostare le mosse per affrontare la critica situazione che si è delineata. Un lungo intervento, nel quale di Majo ha spiegato che numerose e continue sono state e sono le interlocuzioni, non solo con gli operatori, ma anche con le maggiori istituzioni, regionali e governative, segnatamente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per attenzionare le criticità in cui versa il **porto** di Roma che necessita di particolari e mirati interventi non solo

per affrontare e superare, nel breve periodo, l' assenza dei maggiori traffici, crocieristico e passeggeri (sulle quali si era fortemente puntato nell' ultimo decennio), ma, soprattutto, in vista di una ripresa e del tanto auspicato "decollo" ancora oggi mortificato da una crescita che tarda ad arrivare per motivi legati principalmente alla carenza di alcuni importanti collegamenti infrastrutturali con le principali aree logistiche del Lazio. Il Presidente di Majo ha illustrato il piano di azione dell' ente, declinato in dieci punti di intervento, per mitigare la crisi in atto e, contemporaneamente, gettare le basi di un rinnovato sviluppo commerciale dei porti di **Civitavecchia** e di Gaeta. Piena adesione è stata data dal Partenariato alla proposta di estensione dei benefici fiscali previsti per le ZES anche alle ZLS, come anche alla necessità di avviare le dieci opere relative ad infrastrutture trasportistiche (ferroviarie e stradali), identificate nell' ambito dell' esercizio del gruppo di lavoro ZLS, necessarie per assicurare collegamenti diretti con i principali centri logistici della Regione. "Alla luce, poi, del fatto che il **porto** di **Civitavecchia** ha la peculiarità, forse unica nel panorama della portualità italiana, di avere il maggior numero di banchine ed aree pubbliche, non affidate, quindi, in concessione a terzi, abbiamo avanzato proposte per interventi mirati - ha sottolineato nel suo intervento - facendo presente la necessità di adottare un provvedimento legislativo ad hoc nei confronti del **porto** di **Civitavecchia** volto a mitigare il drammatico impatto sull' economia portuale e sulla già fragile economia del territorio derivante dal crollo del traffico crocieristico e passeggeri, cui si somma il drastico calo del carbone per la centrale dell' Enel e quello di jet fuel per l' aeroporto di Fiumicino". "Un simile provvedimento legislativo - ha proseguito - troverebbe il suo fondamento sia nella circostanza che per quanto riguarda **Civitavecchia** il venir meno del fondamentale apporto economico dei traffici crocieristico e passeggeri non può essere (al momento) compensato, a differenza di altri porti, dai traffici commerciali ed industriali e dal fatto che proprio la peculiarità di avere gran parte delle banchine pubbliche e non in concessione a terzi, determina conseguenti elevati costi sia per le manutenzioni che per assicurare la funzionalità del **porto** stesso attraverso la prestazione dei servizi di interesse generale". "Un' ulteriore proposta avanzata al Governo- ha incalzato di Majo - riguarda un utilizzo più ampio del fondo di cui all' art.18 bis "della legge 84/94 (diversa destinazione dei fondi e diritto di trattenere una parte maggiore dell' IVA dovuta sull' importazione delle merci introdotte in Italia attraverso i



porti che fanno parte delle AdSP) e, in ragione dell' emergenza in essere, la possibilità di destinare le risorse



FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

provenienti da tale fondo (o da altri destinati alle infrastrutture) anche per far fronte a spese non relative ad investimenti in conto capitale. Stiamo affrontando anche il tema del rilancio del terminal container, a noi particolarmente caro alla luce della necessità di far aumentare i traffici commerciali almeno nella misura delle capacità che tale terminal e il nostro porto può esprimere". "Stiamo, infine, lavorando - ha chiarito di Majo - per fare in modo che gli utenti, vecchi e nuovi, possano contare su servizi e condizioni che rendano ulteriormente appetibile portare le merci nel porto di Civitavecchia". Apprezzamenti per la relazione del Presidente dell' AdSP sono arrivati da gran parte dei membri dell' Organismo ai quali di Majo ha anche fatto presente che l' ente risconterà, a breve, la proposta del Presidente della Compagnia Portuale, sostenuta da diverse imprese del cluster portuale, di trasferire sulle banchine portuali lo scarico di alcune navi di carbone da sempre movimentate sulla banchina Enel. Al riguardo ha sottolineato che tale proposta, avendo una giusta finalità in questo momento storico, deve essere vagliata con cura anche dai Ministeri che hanno competenza sulla materia. All' ordine del giorno anche il "piano emergenziale" per assicurare i servizi minimi essenziali di viabilità, manutenzione e trasporto passeggeri della Port Mobility, argomento discusso con particolare pacatezza e partecipazione e che ha trovato il consensus dell' Organismo con l' astensione dei sindacati e del rappresentante del Consorzio Autotrasportatori. Sull' argomento il Presidente ha sottolineato che i servizi minimi, così individuati, possono assicurare la funzionalità ed operatività del porto con riferimento alla parte commerciale. Preoccupazione, tuttavia, è stata espressa dai sindacati per il mantenimento dei livelli occupazionali e dell' equilibrio economico-finanziario della società concessionaria di tali servizi. Su quest' ultimo punto il Presidente ha ribadito che continuerà a prestare molta attenzione alla salvaguardia dei livelli occupazionali delle società che prestano servizi di interesse generale (il cui costo è coperto dai diritti sui passeggeri e crocieristi) e che, comunque, ha sottoposto la questione della loro sostenibilità economica, tenuto conto della predetta peculiarità del porto di Civitavecchia, anche al Governo.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia, di Majo relaziona il Partenariato sulla strategia anti crisi

Civitavecchia- Si è riunito questa mattina, in video conferenza e protraendosi fino a pomeriggio inoltrato, l' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Il primo incontro, quindi, dall' inizio dell' emergenza sanitaria che non poteva non prendere avvio dalla situazione generale in cui versa la comunità portuale tutta a seguito dell' epidemia da Covid-19. Il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo ha, così, aperto la seduta delineando quelle che sono state le iniziative dell' ente nell' ultimo mese di incessante lavoro al fine di affrontare, in primis, la situazione dal punto di vista della sanità e della sicurezza dei lavoratori e degli utenti portuali e, quindi, impostare le mosse per affrontare la critica situazione che si è delineata. Un lungo intervento, nel quale di Majo ha spiegato che numerose e continue sono state e sono le interlocuzioni, non solo con gli operatori, ma anche con le maggiori istituzioni, regionali e governative, segnatamente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per attenzionare le criticità in cui versa il **porto** di Roma che necessita di particolari e mirati interventi non solo per affrontare e superare, nel breve periodo, l' assenza dei maggiori traffici, crocieristico e passeggeri (sulle quali si era fortemente basato nell' ultimo decennio), ma, soprattutto, in vista di una ripresa e del tanto auspicato 'decollo' ancora oggi mortificato da una crescita che tarda ad arrivare per motivi legati principalmente alla carenza di alcuni importanti collegamenti infrastrutturali con le principali aree logistiche del Lazio. Il Presidente di Majo ha illustrato il piano di azione dell' ente, declinato in dieci punti di intervento, per mitigare la crisi in atto e, contemporaneamente, gettare le basi di un rinnovato sviluppo commerciale dei porti di **Civitavecchia** e di Gaeta. Piena adesione è stata data dal Partenariato alla proposta di estensione dei benefici fiscali previsti per le ZES anche alle ZLS, come anche alla necessità di avviare le dieci opere relative ad infrastrutture trasportistiche (ferroviarie e stradali), identificate nell' ambito dell' esercizio del gruppo di lavoro ZLS, necessarie per assicurare collegamenti diretti con i principali centri logistici della Regione. 'Alla luce, poi, del fatto che il **porto** di **Civitavecchia** ha la peculiarità, forse unica nel panorama della portualità italiana, di avere il maggior numero di banchine ed aree pubbliche, non affidate, quindi, in concessione a terzi, abbiamo avanzato proposte per interventi mirati - ha sottolineato nel suo intervento - facendo presente la necessità di adottare un provvedimento legislativo ad hoc nei confronti del **porto** di **Civitavecchia** volto a mitigare il drammatico impatto sull' economia portuale e sulla già fragile economia del territorio derivante dal crollo del traffico crocieristico e passeggeri, cui si somma il drastico calo del carbone per la centrale dell' Enel e quello di jet fuel per l' aeroporto di Fiumicino'. 'Un simile provvedimento legislativo - ha proseguito - troverebbe il suo fondamento sia nella circostanza che per quanto riguarda **Civitavecchia** il venir meno del fondamentale apporto economico dei traffici crocieristico e passeggeri non può essere (al momento) compensato, a differenza di altri porti, dai traffici commerciali ed industriali e dal fatto che proprio la peculiarità di avere gran parte delle banchine pubbliche e non in concessione a terzi, determina conseguenti elevati costi sia per le manutenzioni che per assicurare la funzionalità del **porto** stesso attraverso la prestazione dei servizi di interesse generale'. 'Un' ulteriore proposta avanzata al Governo- ha incalzato di Majo - riguarda un utilizzo più ampio del fondo di cui all' art.18 bis "della legge 84/94 (diversa destinazione dei fondi e diritto di trattenere una parte maggiore dell' IVA dovuta sull' importazione delle merci introdotte in Italia attraverso i porti che fanno parte delle AdSP) e, in ragione dell' emergenza in essere, la possibilità di destinare le risorse





Il Nautilus

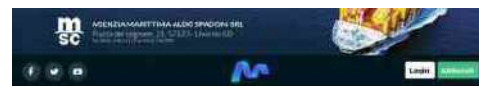
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

provenienti da tale fondo (o da altri destinati alle infrastrutture) anche per far fronte a spese non relative ad investimenti in conto capitale. Stiamo affrontando anche il tema del rilancio del terminal container, a noi particolarmente caro alla luce della necessità di far aumentare i traffici commerciali almeno nella misura delle capacità che tale terminal e il nostro porto può esprimere'. 'Stiamo, infine, lavorando - ha chiarito di Majo - per fare in modo che gli utenti, vecchi e nuovi, possano contare su servizi e condizioni che rendano ulteriormente appetibile portare le merci nel porto di Civitavecchia'. Apprezzamenti per la relazione del Presidente dell' AdSP sono arrivati da gran parte dei membri dell' Organismo ai quali di Majo ha anche fatto presente che l' ente risconterà, a breve, la proposta del Presidente della Compagnia Portuale, sostenuta da diverse imprese del cluster portuale, di trasferire sulle banchine portuali lo scarico di alcune navi di carbone da sempre movimentate sulla banchina Enel. Al riguardo ha sottolineato che tale proposta, avendo una giusta finalità in questo momento storico, deve essere vagliata con cura anche dai Ministeri che hanno competenza sulla materia. All' ordine del giorno anche il "piano emergenziale" per assicurare i servizi minimi essenziali di viabilità, manutenzione e trasporto passeggeri della Port Mobility, argomento discusso con particolare pacatezza e partecipazione e che ha trovato il consensus dell' Organismo con l' astensione dei sindacati e del rappresentante del Consorzio Autotrasportatori. Sull' argomento il Presidente ha sottolineato che i servizi minimi, così individuati, possono assicurare la funzionalità ed operatività del porto con riferimento alla parte commerciale. Preoccupazione, tuttavia, è stata espressa dai sindacati per il mantenimento dei livelli occupazionali e dell' equilibrio economico-finanziario della società concessionaria di tali servizi. Su quest' ultimo punto il Presidente ha ribadito che continuerà a prestare molta attenzione alla salvaguardia dei livelli occupazionali delle società che prestano servizi di interesse generale (il cui costo è coperto dai diritti sui passeggeri e crocieristi) e che, comunque, ha sottoposto la questione della loro sostenibilità economica, tenuto conto della predetta peculiarità del porto di Civitavecchia, anche al Governo.

Civitavecchia: riunito l' Organismo di Partenariato

Il presidente di Majo ha illustrato la strategia anti crisi

CIVITAVECCHIA L' Organismo di Partenariato della risorsa mare dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, si è riunito ieri mattina, in video conferenza, protraendosi fino a pomeriggio inoltrato. Il primo incontro, quindi, dall'inizio dell'emergenza sanitaria che non poteva non prendere avvio dalla situazione generale in cui versa la comunità portuale tutta a seguito dell'epidemia da Covid-19. Il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo ha, così, aperto la seduta delineando quelle che sono state le iniziative dell'ente nell'ultimo mese di incessante lavoro al fine di affrontare, in primis, la situazione dal punto di vista della sanità e della sicurezza dei lavoratori e degli utenti portuali e, quindi, impostare le mosse per affrontare la critica situazione che si è delineata. Un lungo intervento, nel quale di Majo ha spiegato che numerose e continue sono state e sono le interlocuzioni, non solo con gli operatori, ma anche con le maggiori istituzioni, regionali e governative, segnatamente il Mit, per attenzione le criticità in cui versa il porto di Roma che necessita di particolari e mirati interventi non solo per affrontare e superare, nel breve periodo, l'assenza dei maggiori traffici, crocieristico e passeggeri (sulle quali si era fortemente puntato nell'ultimo decennio), ma, soprattutto, in vista di una ripresa e del tanto auspicato decollo ancora oggi mortificato da una crescita che tarda ad arrivare per motivi legati principalmente alla carenza di alcuni importanti collegamenti infrastrutturali con le principali aree logistiche del Lazio. Il presidente di Majo ha illustrato il piano di azione dell'ente, declinato in dieci punti di intervento, per mitigare la crisi in atto e, contemporaneamente, gettare le basi di un rinnovato sviluppo commerciale dei porti di Civitavecchia e di Gaeta. Piena adesione è stata data dal Partenariato alla proposta di estensione dei benefici fiscali previsti per le Zes anche alle ZIs, come anche alla necessità di avviare le dieci opere relative ad infrastrutture trasportistiche (ferroviarie e stradali), identificate nell'ambito dell'esercizio del gruppo di lavoro ZIs, necessarie per assicurare collegamenti diretti con i principali centri logistici della Regione. Alla luce, poi, del fatto che il porto di Civitavecchia ha la peculiarità, forse unica nel panorama della portualità italiana, di avere il maggior numero di banchine ed aree pubbliche, non affidate, quindi, in concessione a terzi, abbiamo avanzato proposte per interventi mirati ha sottolineato nel suo intervento facendo presente la necessità di adottare un provvedimento legislativo ad hoc nei confronti del porto di Civitavecchia volto a mitigare il drammatico impatto sull'economia portuale e sulla già fragile economia del territorio derivante dal crollo del traffico crocieristico e passeggeri, cui si somma il drastico calo del carbone per la centrale dell'Enel e quello di jet fuel per l'aeroporto di Fiumicino. Un simile provvedimento legislativo ha proseguito troverebbe il suo fondamento sia nella circostanza che per quanto riguarda Civitavecchia il venir meno del fondamentale apporto economico dei traffici crocieristico e passeggeri non può essere (al momento) compensato, a differenza di altri porti, dai traffici commerciali ed industriali e dal fatto che proprio la peculiarità di avere gran parte delle banchine pubbliche e non in concessione a terzi, determina conseguenti elevati costi sia per le manutenzioni che per assicurare la funzionalità del porto stesso attraverso la prestazione dei servizi di interesse generale. Un'ulteriore proposta avanzata al Governo ha incalzato di Majo riguarda un utilizzo più ampio del fondo di cui all'art.18 bis della legge 84/94 (diversa destinazione dei fondi e diritto di trattenere una parte maggiore dell'Iva dovuta sull'importo delle merci introdotte in Italia attraverso i porti che fanno parte delle AdSp) e, in ragione dell'emergenza in essere, la possibilità di destinare



ASPT - AREA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE
 PORTO DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA

CHIAMI | LOGISTICA | PORTI | ATTIVITÀ PORTUALI

Civitavecchia: riunito l' Organismo di Partenariato

Il presidente di Majo ha illustrato la strategia anti crisi

di Redazione

24 aprile 2020



CIVITAVECCHIA - L' Organismo di Partenariato della risorsa mare dell'area portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, si è riunito ieri mattina, in video conferenza, protraendosi fino a pomeriggio inoltrato. Il primo incontro, quindi, dall'inizio dell'emergenza sanitaria che non poteva non prendere avvio dalla situazione generale in cui versa la comunità portuale tutta a seguito dell'epidemia da Covid-19. Il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo ha, così, aperto la seduta delineando quelle che sono state le iniziative dell'ente nell'ultimo mese di incessante lavoro al fine di affrontare, in primis, la situazione dal punto di vista della sanità e della sicurezza dei lavoratori e degli utenti portuali e, quindi, impostare le mosse per affrontare la critica situazione che si è delineata. Un lungo intervento, nel quale di Majo ha spiegato che numerose e continue sono state e sono le interlocuzioni, non solo con gli operatori, ma anche con le maggiori istituzioni, regionali e governative, segnatamente il Mit, per attenzione le criticità in cui versa il porto di Roma che necessita di particolari e mirati interventi non solo per affrontare e superare, nel breve periodo, l'assenza dei maggiori traffici, crocieristico e passeggeri (sulle quali si era fortemente puntato nell'ultimo decennio), ma, soprattutto, in vista di una ripresa e del tanto auspicato decollo ancora oggi mortificato da una crescita che tarda ad arrivare per motivi legati principalmente alla carenza di alcuni importanti collegamenti infrastrutturali con le principali aree logistiche del Lazio. Il presidente di Majo ha illustrato il piano di azione dell'ente, declinato in dieci punti di intervento, per mitigare la crisi in atto e, contemporaneamente, gettare le basi di un rinnovato sviluppo commerciale dei porti di Civitavecchia e di Gaeta. Piena adesione è stata data dal Partenariato alla proposta di estensione dei benefici fiscali previsti per le Zes anche alle ZIs, come anche alla necessità di avviare le dieci opere relative ad infrastrutture trasportistiche (ferroviarie e stradali), identificate nell'ambito dell'esercizio del gruppo di lavoro ZIs, necessarie per assicurare collegamenti diretti con i principali centri logistici della Regione. Alla luce, poi, del fatto che il porto di Civitavecchia ha la peculiarità, forse unica nel panorama della portualità italiana, di avere il maggior numero di banchine ed aree pubbliche, non affidate, quindi, in concessione a terzi, abbiamo avanzato proposte per interventi mirati ha sottolineato nel suo intervento facendo presente la necessità di adottare un provvedimento legislativo ad hoc nei confronti del porto di Civitavecchia volto a mitigare il drammatico impatto sull'economia portuale e sulla già fragile economia del territorio derivante dal crollo del traffico crocieristico e passeggeri, cui si somma il drastico calo del carbone per la centrale dell'Enel e quello di jet fuel per l'aeroporto di Fiumicino. Un simile provvedimento legislativo ha proseguito troverebbe il suo fondamento sia nella circostanza che per quanto riguarda Civitavecchia il venir meno del fondamentale apporto economico dei traffici crocieristico e passeggeri non può essere (al momento) compensato, a differenza di altri porti, dai traffici commerciali ed industriali e dal fatto che proprio la peculiarità di avere gran parte delle banchine pubbliche e non in concessione a terzi, determina conseguenti elevati costi sia per le manutenzioni che per assicurare la funzionalità del porto stesso attraverso la prestazione dei servizi di interesse generale. Un'ulteriore proposta avanzata al Governo ha incalzato di Majo riguarda un utilizzo più ampio del fondo di cui all'art.18 bis della legge 84/94 (diversa destinazione dei fondi e diritto di trattenere una parte maggiore dell'Iva dovuta sull'importo delle merci introdotte in Italia attraverso i porti che fanno parte delle AdSp) e, in ragione dell'emergenza in essere, la possibilità di destinare

le risorse provenienti da tale fondo (o da altri destinati alle infrastrutture) anche per far fronte a spese non relative ad investimenti



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

in conto capitale. Stiamo affrontando anche il tema del rilancio del terminal container, a noi particolarmente caro alla luce della necessità di far aumentare i traffici commerciali almeno nella misura delle capacità che tale terminal e il nostro porto può esprimere. Stiamo, infine, lavorando ha chiarito di Majo per fare in modo che gli utenti, vecchi e nuovi, possano contare su servizi e condizioni che rendano ulteriormente appetibile portare le merci nel porto di Civitavecchia. Apprezzamenti per la relazione del presidente dell'AdSp sono arrivati da gran parte dei membri dell'Organismo di Partenariato ai quali di Majo ha anche fatto presente che l'ente risconterà, a breve, la proposta del presidente della Compagnia Portuale, sostenuta da diverse imprese del cluster portuale, di trasferire sulle banchine portuali lo scarico di alcune navi di carbone da sempre movimentate sulla banchina Enel. Al riguardo ha sottolineato che tale proposta, avendo una giusta finalità in questo momento storico, deve essere vagliata con cura anche dai Ministeri che hanno competenza sulla materia. All'ordine del giorno anche il piano emergenziale per assicurare i servizi minimi essenziali di viabilità, manutenzione e trasporto passeggeri della Port Mobility, argomento discusso con particolare pacatezza e partecipazione e che ha trovato il consensus dell'Organismo con l'astensione dei sindacati e del rappresentante del Consorzio Autotrasportatori. Sull'argomento il presidente ha sottolineato che i servizi minimi, così individuati, possono assicurare la funzionalità ed operatività del porto con riferimento alla parte commerciale. Preoccupazione, tuttavia, è stata espressa dai sindacati per il mantenimento dei livelli occupazionali e dell'equilibrio economico-finanziario della società concessionaria di tali servizi. Su quest'ultimo punto il Presidente ha ribadito che continuerà a prestare molta attenzione alla salvaguardia dei livelli occupazionali delle società che prestano servizi di interesse generale (il cui costo è coperto dai diritti sui passeggeri e crocieristi) e che, comunque, ha sottoposto la questione della loro sostenibilità economica, tenuto conto della predetta peculiarità del porto di Civitavecchia, anche al Governo.

Di Majo: interventi per superare la crisi

Il presidente ha delineato quelle che sono state le iniziative dell'ente nell'ultimo mese di incessante lavoro

Redazione

CIVITAVECCHIA Di Majo, interventi per superare la crisi. Per questo si è riunito in video conferenza l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale. Il primo incontro, quindi, dall'inizio dell'emergenza sanitaria che non poteva non prendere avvio dalla situazione generale in cui versa la comunità portuale tutta a seguito dell'epidemia da Covid-19. Il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo ha, così, aperto la seduta delineando quelle che sono state le iniziative dell'ente nell'ultimo mese di incessante lavoro al fine di affrontare, in primis, la situazione dal punto di vista della sanità e della sicurezza dei lavoratori e degli utenti portuali e, quindi, impostare le mosse per affrontare la critica situazione che si è delineata. Un lungo intervento, nel quale di Majo ha spiegato che numerose e continue sono state e sono le interlocuzioni, non solo con gli operatori, ma anche con le maggiori istituzioni, regionali e governative, segnatamente il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per attenzionare le criticità in cui versa il porto di Roma che necessita di particolari e mirati interventi non solo per affrontare e superare, nel breve periodo, l'assenza dei maggiori traffici, crocieristico e passeggeri (sulle quali si era fortemente puntato nell'ultimo decennio), ma, soprattutto, in vista di una ripresa e del tanto auspicato decollo ancora oggi mortificato da una crescita che tarda ad arrivare per motivi legati principalmente alla carenza di alcuni importanti collegamenti infrastrutturali con le principali aree logistiche del Lazio. Il presidente di Majo ha illustrato il piano di azione dell'ente, declinato in dieci punti di intervento, per mitigare la crisi in atto e, contemporaneamente, gettare le basi di un rinnovato sviluppo commerciale dei porti di Civitavecchia e di Gaeta. Piena adesione è stata data dal Partenariato alla proposta di estensione dei benefici fiscali previsti per le Zes anche alle ZIs, come anche alla necessità di avviare le dieci opere relative ad infrastrutture trasportistiche (ferroviarie e stradali), identificate nell'ambito dell'esercizio del gruppo di lavoro ZIs, necessarie per assicurare collegamenti diretti con i principali centri logistici della Regione. Alla luce, poi, del fatto che il porto di Civitavecchia ha la peculiarità, forse unica nel panorama della portualità italiana, di avere il maggior numero di banchine ed aree pubbliche, non affidate, quindi, in concessione a terzi, abbiamo avanzato proposte per interventi mirati ha sottolineato nel suo intervento facendo presente la necessità di adottare un provvedimento legislativo ad hoc nei confronti del porto di Civitavecchia volto a mitigare il drammatico impatto sull'economia portuale e sulla già fragile economia del territorio derivante dal crollo del traffico crocieristico e passeggeri, cui si somma il drastico calo del carbone per la centrale dell'Enel e quello di jet fuel per l'aeroporto di Fiumicino. Un simile provvedimento legislativo ha proseguito troverebbe il suo fondamento sia nella circostanza che per quanto riguarda Civitavecchia il venir meno del fondamentale apporto economico dei traffici crocieristico e passeggeri non può essere (al momento) compensato, a differenza di altri porti, dai traffici commerciali ed industriali e dal fatto che proprio la peculiarità di avere gran parte delle banchine pubbliche e non in concessione a terzi, determina conseguenti elevati costi sia per le manutenzioni che per assicurare la funzionalità del porto stesso attraverso la prestazione dei servizi di interesse generale. Un'ulteriore proposta avanzata al Governo- ha incalzato di Majo riguarda un utilizzo più



ampio del fondo di cui all'art.18 bis della legge 84/94 (diversa destinazione dei fondi e diritto di trattenere una parte maggiore dell'Iva dovuta sull'importazione delle merci introdotte in Italia attraverso i porti che fanno parte delle AdSp) e, in ragione dell'emergenza in essere,



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

la possibilità di destinare le risorse provenienti da tale fondo (o da altri destinati alle infrastrutture) anche per far fronte a spese non relative ad investimenti in conto capitale. Stiamo affrontando anche il tema del rilancio del terminal container, a noi particolarmente caro alla luce della necessità di far aumentare i traffici commerciali almeno nella misura delle capacità che tale terminal e il nostro porto può esprimere. Stiamo, infine, lavorando ha chiarito di Majo per fare in modo che gli utenti, vecchi e nuovi, possano contare su servizi e condizioni che rendano ulteriormente appetibile portare le merci nel porto di Civitavecchia. Apprezzamenti per la relazione del presidente dell'AdSp sono arrivati da gran parte dei membri dell'Organismo ai quali di Majo ha anche fatto presente che l'ente risconterà, a breve, la proposta del presidente della Compagnia Portuale, sostenuta da diverse imprese del cluster portuale, di trasferire sulle banchine portuali lo scarico di alcune navi di carbone da sempre movimentate sulla banchina Enel. Al riguardo ha sottolineato che tale proposta, avendo una giusta finalità in questo momento storico, deve essere vagliata con cura anche dai ministeri che hanno competenza sulla materia. All'ordine del giorno anche il piano emergenziale per assicurare i servizi minimi essenziali di viabilità, manutenzione e trasporto passeggeri della Port Mobility, argomento discusso con particolare pacatezza e partecipazione e che ha trovato il consensus dell'Organismo con l'astensione dei sindacati e del rappresentante del Consorzio autotrasportatori. Sull'argomento il Presidente ha sottolineato che i servizi minimi, così individuati, possono assicurare la funzionalità ed operatività del porto con riferimento alla parte commerciale. Preoccupazione, tuttavia, è stata espressa dai sindacati per il mantenimento dei livelli occupazionali e dell'equilibrio economico-finanziario della società concessionaria di tali servizi. Su quest'ultimo punto il presidente ha ribadito che continuerà a prestare molta attenzione alla salvaguardia dei livelli occupazionali delle società che prestano servizi di interesse generale (il cui costo è coperto dai diritti sui passeggeri e crocieristi) e che, comunque, ha sottoposto la questione della loro sostenibilità economica, tenuto conto della predetta peculiarità del porto di Civitavecchia, anche al Governo.

Rimorchiatori Napoletani: Inaugurato nel porto di Napoli il "Baia", il nuovo rimorchiatore

(FERPRESS) - **Napoli**, 24 APR - Inaugurato nel **porto** di **Napoli** il "Baia", il nuovo rimorchiatore di ultima generazione della Rimorchiatori Napoletani, realizzato in Turchia dai cantieri Sanmar SA su progetto Rastar 2800/80 dello studio canadese Robert Allan, che hanno già realizzato per la società altre 3 unità, entrate in esercizio nel 2017 e nel 2019. Il mezzo, che ha una elevatissima capacità di intervento in sicurezza sia in ambito portuale che in mare aperto, entra a far parte della flotta Rimorchiatori Napoletani in qualità di nuova ammiraglia, dopo una ristretta cerimonia svolta il 23 aprile, in base alle procedure di sicurezza per l' emergenza Covid-19. "In un momento così difficile, sia sanitario che di forte riduzione dei traffici portuali - ha commentato il Presidente Gianni Andrea de Domenico - c' è stato un grande impegno di eccezionale efficienza di tutti i soggetti coinvolti per mantenere la data di inaugurazione della nostra nuova ammiraglia, tra cui lo studio legale Cimmino Carnevale De Filippis, la MPS Capital Services Banca per le Imprese SpA, la Capitaneria di **Porto** di **Napoli** e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Assistere all' inalberarsi della bandiera italiana e di quella Rimorchiatori Napoletani sul pennone del Baia ci ha emozionato tutti, confermando la nostra volontà di essere tra i protagonisti nel superare questo difficile momento. Con questa operazione mettiamo a disposizione della comunità portuale un significativo investimento, per garantire servizi sempre migliori ed aumentare la competitività dei nostri porti".



Il Nautilus

Napoli

Nuova Ammiraglia per la flotta Rimorchiatori Napoletani

Napoli- Inaugurato nel porto di Napoli il 'Baia', il nuovo rimorchiatore di ultima generazione della Rimorchiatori Napoletani, realizzato

Napoli - Inaugurato nel **porto** di **Napoli** il 'Baia', il nuovo rimorchiatore di ultima generazione della Rimorchiatori Napoletani, realizzato in Turchia dai cantieri Sanmar SA su progetto Rastar 2800/80 dello studio canadese Robert Allan, che hanno già realizzato per la società altre 3 unità, entrate in esercizio nel 2017 e nel 2019. Il mezzo, che ha una elevatissima capacità di intervento in sicurezza sia in ambito portuale che in mare aperto, entra a far parte della flotta Rimorchiatori Napoletani in qualità di nuova ammiraglia, dopo una ristretta cerimonia svolta il 23 aprile, in base alle procedure di sicurezza per l'emergenza Covid-19. 'In un momento così difficile, sia sanitario che di forte riduzione dei traffici portuali - ha commentato il Presidente Gianni Andrea de Domenico - c' è stato un grande impegno di eccezionale efficienza di tutti i soggetti coinvolti per mantenere la data di inaugurazione della nostra nuova ammiraglia, tra cui lo studio legale Cimmino Carnevale De Filippis, la MPS Capital Services Banca per le Imprese SpA, la Capitaneria di **Porto** di **Napoli** e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Assistere all' inalberarsi della bandiera italiana e di quella Rimorchiatori Napoletani sul pennone del Baia ci ha emozionato tutti, confermando la nostra volontà di essere tra i protagonisti nel superare questo difficile momento. Con questa operazione mettiamo a disposizione della comunità portuale un significativo investimento, per garantire servizi sempre migliori ed aumentare la competitività dei nostri porti'.



Informare

Napoli

Inaugurata la nuova ammiraglia della flotta di Rimorchiatori Napoletani

Entra in servizio nel **porto** di **Napoli** Nel **porto** di **Napoli** è stato inaugurato il Baia , il nuovo rimorchiatore di ultima generazione della Rimorchiatori Napoletani che è stato realizzato in Turchia dai cantieri Sanmar che hanno già costruito per la società italiana altre tre unità entrate in esercizio nel 2017 e nel 2019. Il nuovo mezzo, che è la nuova ammiraglia della flotta di Rimorchiatori Napoletani, ha una capacità di tiro alla bitta di 82,4 tonnellate, una velocità massima di 13,5 nodi ed una elevatissima capacità di intervento in sicurezza sia in ambito portuale che in mare aperto. «In un momento così difficile, sia sanitario che di forte riduzione dei traffici portuali - ha sottolineato il presidente di Rimorchiatori Napoletani, Gianni Andrea de Domenico - c'è stato un grande impegno di eccezionale efficienza di tutti i soggetti coinvolti per mantenere la data di inaugurazione della nostra nuova ammiraglia, tra cui lo studio legale Cimmino Carnevale De Filippis, la MPS Capital Services Banca per le Imprese Spa, la Capitaneria di **Porto** di **Napoli** e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti». «Con questa operazione - ha aggiunto - mettiamo a disposizione della comunità portuale un significativo investimento, per garantire servizi sempre migliori ed aumentare la competitività dei nostri porti».

inforMARE
Il quotidiano online per gli operatori e gli amanti del trasporto

24 aprile 2020

Inaugurata la nuova ammiraglia della flotta di Rimorchiatori Napoletani

Entrata in servizio nel porto di Napoli

Nel porto di Napoli è stato inaugurato il Baia, il nuovo rimorchiatore di ultima generazione della Rimorchiatori Napoletani che è stato realizzato in Turchia dai cantieri Sanmar che hanno già costruito per la società italiana altre tre unità entrate in esercizio nel 2017 e nel 2019. Il nuovo mezzo, che è la nuova ammiraglia della flotta di Rimorchiatori Napoletani, ha una capacità di tiro alla bitta di 82,4 tonnellate, una velocità massima di 13,5 nodi ed una elevatissima capacità di intervento in sicurezza sia in ambito portuale che in mare aperto.

«In un momento così difficile, sia sanitario che di forte riduzione dei traffici portuali - ha sottolineato il presidente di Rimorchiatori Napoletani, Gianni Andrea de Domenico - c'è stato un grande impegno di eccezionale efficienza di tutti i soggetti coinvolti per mantenere la data di inaugurazione della nostra nuova ammiraglia, tra cui lo studio legale Cimmino Carnevale De Filippis, la MPS Capital Services Banca per le Imprese Spa, la Capitaneria di Porto di Napoli e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti». «Con questa operazione - ha aggiunto - mettiamo a disposizione della comunità portuale un significativo investimento, per garantire servizi sempre migliori ed aumentare la competitività dei nostri porti».

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo atterro

Indirizzo atterro	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
01 Atterro: molinaccio	25 Apr 2020	25 Apr 2020	
	2620	2620	

Indice • Home pagina • Indicare notizie

inforMARE - Piazza Matteotti 13 - 10123 Genova - ITALIA
tel. +39 010 21122.000 - fax +39 010 2116700

Informazioni Marittime

Napoli

Arriva "Baia", nuova ammiraglia Rimorchiatori Napoletani

Con una ristretta cerimonia tenutasi giovedì nel porto campano, si rinforza la flotta di Gianni Andrea De Domenico

Inaugurato nel porto di Napoli il Baia, nuovo rimorchiatore di ultima generazione della Rimorchiatori Napoletani. È stato costruito in Turchia dai cantieri Sanmar, ad Istanbul, su progetto Rastar 2800/80 dello studio canadese Robert Allan, che hanno già realizzato per la società altre tre unità, entrate in esercizio nel 2017 e nel 2019. Baia entra a far parte della flotta Rimorchiatori Napoletani in qualità di nuova ammiraglia, dopo una ristretta cerimonia svoltasi il 23 aprile, viste le procedure di sicurezza per l'emergenza Covid-19 ancora in corso. È una salvage tug, quindi sia rimorchio che soccorso, lunga quasi 30 metri e con una capacità di tiro di 82,4 tonnellate. Monta due motori principali Caterpillar da 2525 kW e 1,800 rpm. Infine, due propulsioni azimutali Rolls-Royce e altri due motori Caterpillar ausiliari da 99 kW. «In un momento così difficile, sia sanitario che di forte riduzione dei traffici portuali c'è stato un grande impegno di eccezionale efficienza di tutti i soggetti coinvolti per mantenere la data di inaugurazione della nostra nuova ammiraglia, tra cui lo studio legale Cimmino Carnevale De Filippis, la MPS Capital Services Banca per le Imprese, la Capitaneria di Porto di Napoli e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti», commenta il presidente di Rimorchiatori Napoletani, Gianni Andrea de Domenico. «Assistere - ha concluso - all'inalberarsi della bandiera italiana e di quella Rimorchiatori Napoletani sul pennone del Baia ci ha emozionato tutti, confermando la nostra volontà di essere tra i protagonisti nel superare questo difficile momento. Con questa operazione mettiamo a disposizione della comunità portuale un significativo investimento, per garantire servizi sempre migliori ed aumentare la competitività dei nostri porti».



Due altri casi, nessun morto è approdata la Costa Favolosa

Il sindaco Melucci: «Siamo tranquilli, adottato un protocollo sanitario rigoroso»

Due nuovi casi di positività al coronavirus in una giornata in cui calano vistosamente i casi a livello regionale (ieri 42, il dato più basso). Con i due casi registrati ieri dal Bollettino regionale, il numero complessivo dei casi Covid positivi a Taranto arriva a 253. Nessun decesso, altro dato importante. E pian piano cala anche il numero dei ricoverati all' hub Covid dell' ospedale Mocati. Ieri - ha informato l' Asl - il Moscati ospitava 53 pazienti (uno in meno rispetto al giorno prima) di cui uno solo in Rianimazione. Altri 21 sono nel reparto di Pneumologia, pure 21 nel reparto di Malattie infettive e 10 a Medicina Covid. Si tratta - aggiunge la nota inviata alla stampa - per la quasi totalità di pazienti Covid. Alcuni di essi sono in attesa di primo tampone, altri in attesa di secondo tampone per la conferma. Stabile anche il numero dei pazienti ricoverati al presidio territoriale post -acuzie di Mottola. Cinque anche ieri, come da giorni ormai, a fronte di una capienza di 30 posti letto. In assenza di casi in ingresso nelle strutture ospedaliere, si può ritenere che i due nuovi casi siano riferiti a pazienti magari in osservazione ed in isolamento domiciliare e successivamente positivizzati. Intanto, a tenere banco ieri la preoccupazione per l' arrivo in rada di Mar Grande non di una sola nave da crociera italiana (la Costa Favolosa), come annunciato nei giorni scorsi, bensì di due della stessa società. A bordo della prima, come annunciato, l' equipaggio in quarantena. Si tratta di 674 persone prevalentemente indiani e filippini. Gli italiani sono 55. Secondo alcune notizie filtrate in mattinata, a bordo ci sarebbero una trentina di persone con leggeri sintomi febbrili. Nella mattinata di ieri, l' autorità medica portuale (Usmaf) è salita a bordo per verificare la situazione. L' ormeggio è previsto fino al prossimo 4 maggio. Ieri mattina a verificare la situazione c' era anche il sindaco Rinaldo Melucci, giunto per un sopralluogo insieme alla Polizia Locale. I primo cittadino ionico - si legge in una nota di Palazzo di Città - ha discusso con il presidente Sergio Prete di altri aspetti della sosta, ma nell' occasione anche delle iniziative del cluster portuale per la fase 2 dell' emergenza epidemiologica, ed ha soprattutto potuto apprezzare il rigoroso protocollo assicurato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, dalla Capitaneria di Porto, dalle Autorità sanitarie e dalla stessa Compagnia di navigazione. La seconda nave da crociera giunta sempre nel Porto di Taranto ieri mattina, la Costa Fortuna, è rimasta ancorata nella rada di Mar Grande per poche ore. Si è trattato un semplice scalo tecnico per rifornimento carburante prima di riprendere a rotta del porto di Brindisi per completare la programmata quarantena. Il sindaco Melucci ha, quindi, voluto tranquillizzare la città: «Non c' è al momento davvero alcun elemento preoccupante in questa operazione, la vigilanza è altissima e molto professionale da parte di tutti, il nostro porto sta dando prova di essere un sistema ed una infrastruttura seconda a nessuno nel Mediterraneo. Sono molto fiducioso - ha aggiunto il primo cittadino in un comunicato inviato agli organi di informazione - sulla ripartenza e la prospettiva per la nostra economia legata al commercio internazionale, alla logistica e al turismo. Anche dalle crisi e dai momenti di emergenza, se si resta uniti e razionali, possono nascere grandi opportunità».



Taranto Costa Favolosa inizia la quarantena in porto

Ha concluso alle 9 di ieri le manovre di ormeggio al molo polisetoriale la Costa Favolosa. La nave è a Taranto col suo equipaggio, proveniente dalle Canarie, per effettuare la quarantena imposta dalle norme del Coronavirus. La Costa Favolosa rimarrà al molo polisetoriale sino al 4 maggio, attraccata alla testata che è la parte più esterna di tutta la banchina. Se dovesse essere necessario prolungare la quarantena, occorrerà cercare un approdo alternativo nel **porto**.

Le città
Rincarì top su mascherine e gel scattano sequestri, due denunce

Quattro ventatori polverosi sequestrati dalla Orpa

Alta Silliani Corvi i presunti sarti Bb

Carabinieri sequestrano polverosi ai sequestri

Cento tessile viene in quarantena in porto

Elastico per mascherine
arpex

Arpes Tessile srl
www.arpes.it

Costa Favolosa in quarantena al porto Melucci: «Non ci sono preoccupazioni»

Si continua a discutere molto, a Taranto, dell' approdo in quarantena dell' equipaggio della nave da crociera Costa Favolosa, da ieri ormeggiata al Molo Polisettoriale. Ieri mattina c' è stato il sopralluogo del sindaco Rinaldo Melucci, accompagnato dalla Polizia Locale. Il primo cittadino ionico ha discusso con il presidente Sergio Prete di altri aspetti della sosta, ma nell' occasione anche delle iniziative del cluster **portuale** per la fase 2 dell' emergenza epidemiologica, ed ha soprattutto potuto apprezzare il rigoroso protocollo assicurato dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio, dalla Capitaneria di Porto, dalle **Autorità** sanitarie e dalla stessa Compagnia di navigazione. Nel frattempo, Palazzo di Città precisa che la seconda nave da crociera, la Costa Fortuna, che per poche ore è stata ancorata nella Rada di Mar Grande ieri, ha effettuato un semplice scalo tecnico per rifornimento carburante, ed ha poi ripreso la rotta verso il porto di Brindisi per completare la programmata quarantena. «Non c' è al momento davvero alcun elemento preoccupante in questa operazione, la vigilanza è altissima e molto professionale da parte di tutti, il nostro porto sta dando prova di essere un **sistema** ed una infrastruttura seconda a nessuno nel

Mediterraneo - ha commentato il sindaco -, sono molto fiducioso sulla ripartenza e la prospettiva per la nostra economia legata al commercio internazionale, alla logistica e al turismo. Anche dalle crisi e dai momenti di emergenza, se si resta uniti e razionali, possono nascere grandi opportunità». Temi questi ripresi in una nota dai consiglieri comunali Brisci e Casula: «Sembra un vero e proprio scherzo, Costa Favolosa arriva a Taranto con il solo equipaggio da sottoporsi a quarantena per il Covid. Ma chi siamo? Un ospedale? Una discarica? Un buco nero? E' vero, dimostriamo ancora una volta di essere solidali, ma a noi chi pensa? Alla nostra salute? Alla nostra economia? A tutte le misure e alle risorse umane che ci costerà mettere in campo per vigilare. Nonostante sia stato riferito al sindaco e anche lui pare essere stato chiaro sulla questione che non ci sarà sbarco del personale e che non si prevede transito degli stessi sul territorio comunale o alcuna permanenza presso le nostre strutture ospedaliere, non riusciamo a convincerci». Sulla Costa Favolosa è intervenuto anche il consigliere di opposizione Giampaolo Vietri: «Il sindaco Melucci in merito all' arrivo al porto di Taranto della nave della Costa Crociere, il cui equipaggio è in quarantena, ha sottolineato nei giorni scorsi di aver ricevuto una chiamata dal ministro delle infrastrutture e di avergli dimostrato la disponibilità della città. Visto che tale nave non ha trovato ospitalità nei porti in cui normalmente fa scalo e porta business, perché Melucci ha palesato al ministro la disponibilità della città? Perché non si è opposto come ha fatto la classe politica di quelle città che hanno fatto resistenza invece di dimostrare disponibilità? Avevamo già anche noi qui un sito sensibile che è l' Ilva: nonostante i suoi proclami di chiusura, lo stabilimento è in esercizio e ogni giorno i lavoratori si recano lì dentro con tutti i rischi a cui sono esposti. Abbiamo anche qui criticità nella sanità in questa fase di emergenza e di contrasto all' epidemia da coronavirus. Se al ministro il sindaco avesse mostrato un piglio diverso forse le cose avrebbero preso un' altra piega perché per assumere tale decisione era fondamentale l' avallo del Comune. Infatti, il sindaco, ha anche detto che il Comune ha partecipato alla conferenza dei servizi con le altre **autorità** per stabilire l' organizzazione necessaria all' arrivo e alla permanenza in porto della nave attestando di fatto un ruolo attivo anche



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

del comune nella gestione di tale emergenza. Melucci ha inviato formalmente un istanza di incontro urgente ai dirigenti di Costa per parlare di Taranto quale porto di scalo per le proprie crociere visto che la Costa Crociere ha finanziato per milioni di euro la realizzazione di scali croceristici in diversi porti del Mediterraneo?». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

È a Taranto la Costa Favolosa

È arrivata questa mattina a Taranto la Costa Favolosa, che trascorrerà la sua quarantena, con a bordo il solo equipaggio, al Molo Polisettoriale. In sopralluogo sulla banchina il Sindaco Rinaldo Melucci, accompagnato dalla Polizia Locale. Il primo cittadino ionico ha discusso con il Presidente dell'Autorità Portuale Sergio Prete di altri aspetti della sosta, ma nell'occasione anche delle iniziative del cluster portuale per la fase 2 dell'emergenza epidemiologica, ed ha soprattutto potuto apprezzare (così si esprime la nota di Palazzo di Città) «il rigoroso protocollo assicurato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, dalla Capitaneria di Porto, dalle Autorità sanitarie e dalla stessa Compagnia di navigazione». Nel frattempo, Palazzo di Città precisa che la seconda nave da crociera, la Costa Fortuna, che per poche ore è stata ancorata nella Rada di Mar Grande quest'oggi, ha effettuato un semplice scalo tecnico per rifornimento carburante, mentre prenderà la rotta del porto di Brindisi per completare la programmata quarantena. «Non c'è al momento davvero alcun elemento preoccupante in questa operazione, la vigilanza è altissima e molto professionale da parte di tutti, il nostro porto sta dando prova di essere un sistema ed una infrastruttura seconda a nessuno nel Mediterraneo ha commentato il Sindaco di Taranto -, sono molto fiducioso sulla ripartenza e la prospettiva per la nostra economia legata al commercio internazionale, alla logistica e al turismo. Anche dalle crisi e dai momenti di emergenza, se si resta uniti e razionali, possono nascere grandi opportunità». La decisione di mettere a disposizione la città per la quarantena di Costa Favolosa avevano suscitato non pochi mal di pancia, sia in maggioranza (con Puglia Popolare che lamentava scarsa trasparenza dal primo cittadino sulle decisioni) che nelle opposizioni, con il consigliere Vietri il quale affermava che il sindaco non avrebbe dovuto consentire l'approdo.

Corriere di Taranto

È a Taranto la Costa Favolosa

Mezzogiorno del Taranto - sbaragliati al massimo, il nostro porto sta dando prova di essere un sistema ed una infrastruttura seconda a nessuno nel Mediterraneo.



MEZZAGIONE
venerdì 24 aprile 2020, 14:00

È arrivata questa mattina a Taranto la Costa Favolosa, che trascorrerà la sua quarantena, con a bordo il solo equipaggio, al Molo Polisettoriale.

In sopralluogo sulla banchina il Sindaco Rinaldo Melucci, accompagnato dalla Polizia Locale. Il primo cittadino ionico ha discusso con il Presidente dell'Autorità Portuale Sergio Prete di altri aspetti della sosta, ma nell'occasione anche delle iniziative del cluster portuale per la fase 2 dell'emergenza epidemiologica, ed ha soprattutto potuto apprezzare (così si esprime la nota di Palazzo di Città) «il rigoroso protocollo assicurato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, dalla Capitaneria di Porto, dalle Autorità sanitarie e dalla stessa Compagnia di navigazione».

Nel frattempo, Palazzo di Città precisa che la seconda nave da crociera, la Costa Fortuna, che per poche ore è stata ancorata nella Rada di Mar Grande quest'oggi, ha effettuato un semplice scalo tecnico per rifornimento carburante, mentre prenderà la rotta del porto di Brindisi per completare la programmata quarantena.

«Non c'è al momento davvero alcun elemento preoccupante in questa operazione, la vigilanza è altissima e molto professionale da parte di tutti, il nostro porto sta dando prova di essere un sistema ed una infrastruttura seconda a nessuno nel Mediterraneo ha commentato il Sindaco di Taranto -, sono molto fiducioso sulla ripartenza e la prospettiva per la nostra economia legata al commercio internazionale, alla logistica e al turismo. Anche dalle crisi e dai momenti di emergenza, se si resta uniti e razionali, possono nascere grandi opportunità».

La decisione di mettere a disposizione la città per la quarantena di Costa Favolosa aveva suscitato non pochi mal di pancia, sia in maggioranza (con Puglia Popolare che lamentava scarsa trasparenza dal primo cittadino sulle decisioni) che nelle opposizioni, con il consigliere Vietri il quale affermava che il sindaco non avrebbe dovuto consentire l'approdo.

MANFREDONIA IL COMANDANTE DELLA CAPITANERIA SPIEGA COSA CAMBIA RISPETTO AL RECENTE PASS AT O

Le navi da diporto straniere dovranno fare scalo al molo

in vigore il nuovo regolamento. Lo stop prima di poter sostare in rada

MANFREDONIA. Nuovo regolamento per le formalità da adempiere per le unità da diporto battenti bandiera comunitaria ed extracomunitaria nel circondario marittimo di **Manfredonia**. Il nuovo dispositivo codificato nell'ordinanza emessa dal comandante della Capitaneria di **porto** di **Manfredonia**, capitano di fregata Giuseppe Turiano, «recepisce le osservazioni» spiega Turiano «emerse nel tavolo tecnico tenutosi presso questo comando per l'applicazione del codice Schengen nell'ambito del compartimento marittimo di **Manfredonia**, al fine di discutere e adottare procedure di coordinamento tra le varie forze di polizia e l'agenzia delle dogane per l'esatta applicazione del regolamento UE relativo al codice frontiere Schengen alle unità da diporto nell'ambito del compartimento marittimo di **Manfredonia** e dunque acquisire il parere professionale delle autorità ed enti competenti in materia di attraversamento delle frontiere». L'ordinanza, composta da 12 articoli, fornisce nel dettaglio le incombenze amministrative, compreso i format da compilare e da inviare alle autorità preposte, a carico delle imbarcazioni da diporto (sia con uso commerciale che non) provenienti o dirette da porti appartenenti a Paesi extra Schengen al fine di permettere alle autorità preposte di esperire i previsti controlli di polizia e doganali. La normativa si applica alle unità addette alla navigazione da diporto di ogni nazionalità adibite a scopi non commerciali (pleasure yacht); unità addette alla navigazione da diporto dell'Unione europea destinate a uso commerciale (denominati commercial yacht, yacht for commercial use, commercial vessel, charter yacht ed altre formule analoghe), ivi comprese le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, abilitate al trasporto di passeggeri per un numero non superiore a 12 unità, escluso l'equipaggio; unità addette alla navigazione da diporto che battono bandiera extraeuropea destinate a uso commerciale (denominati commercial yacht, yacht for commercial use, commercial vessel, charter yacht ed altre formule analoghe). «Nel dettaglio viene sancito» aggiunge il comandante Turiano «l'obbligo da parte delle imbarcazioni da diporto che intendono fare scalo presso porti, rade o sodalizi nautici ovvero rimanere in rada all'interno del circondario di **Manfredonia** di fare scalo prima nel **porto** di **Manfredonia** (frontiera esterna) al fine di permettere agli organi proposti di effettuare le dovute verifiche». L'ordinanza non si applica ai natanti da diporto ovvero alle barche aventi lunghezza inferiore ai dieci metri che per legge non possono navigare fuori dalle acque nazionali. Va altresì ricordato che il naviglio da diporto è bloccato in **porto** per i decreti anti Copvid-19 emessi dal governo nazionale.



Rimodulazione delle corse, i pendolari dello Stretto: 'Un importante passo avanti'

Nonostante l'aggiunta di una nuova corsa, i pendolari, in particolar modo gli operatori sanitari, sperano in una distribuzione 'più equa' dei traghettiamenti

Alla luce della rimodulazione degli orari dei collegamenti marittimi con l'aumento di una corsa sia da parte di Caronte & Tourist che della compagnia Blujet mediante mezzi veloci e con la possibilità di poter usufruire del traghettiamento da Villa S. Giovanni a Messina Tremestieri soprattutto per chi è impegnato nei centri Covid, c'è da sottolineare come i pendolari sanitari dello stretto di Messina possono esprimere parziale soddisfazione per quello che è indubbiamente da considerare un passo avanti rispetto alla situazione drammatica che abbiamo fin qui vissuto dall'inizio di questo stato di emergenza. Questo perché la mancata rimodulazione delle corse mattutine con lo spostamento della seconda corsa tra Messina e Villa San Giovanni tra le 9 e le 10 non risolve il disagio di coloro che terminano il turno di servizio notturno, difficoltà che emergono anche per la presa di servizio pomeridiana, essendo per buona parte scoperta la fascia oraria mattutina. Premesso ciò, ci sentiamo in dovere di ringraziare l'On. Francesco Cannizzaro, deputato della Repubblica, che, mostrando grande solidarietà e vicinanza nei nostri confronti, ha perorato la nostra causa, sin dai primi giorni di disagio, contrattando direttamente e con assoluta costanza sia con il Ministero dei Trasporti che con la Regione Sicilia, in particolare nella persona dell'assessore delle infrastrutture e della mobilità, per l'incremento delle corse di traghettiamento giornaliero. Si ringrazia l'On. Francesco D'Uva, anch'egli deputato della Repubblica, per la trattativa portata avanti con la Regione Sicilia per rendere possibile a noi sanitari il transito con i vettori di Blufferries che collegano il porto di Villa San Giovanni con il porto di Messina-Tremestieri. Fondamentale l'impegno ed il lavoro dell'Assessore alle Infrastrutture, Pianificazione e sviluppo territoriale, Pari opportunità della Regione Calabria Ing. Domenica Catalfamo che intercedendo, anche lei in prima persona, sia con il MIT che con la regione Sicilia e con il Presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto di Messina, ha ottenuto questo primo risultato, che ci si augura, possa quanto meno alleggerire i tempi di attesa per i rientri presso i rispettivi domicilio. Un sentito ringraziamento allo stesso Presidente dell'Autorità portuale, ing. Mario Paolo Mega, il quale ha dimostrato grande sensibilità nei confronti della nostra categoria, interfacciandosi con noi nella serata di Sabato e nella mattinata di Domenica quando si è svolto il tavolo tecnico per il riordino degli orari di traghettiamento. Un grazie al Dott. Domenico Battaglia che, come componente del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dello stretto, ha sostenuto la nostra causa all'interno dei tavoli tecnici che si sono svolti per la riprogrammazione dei traghettiamenti. Un sentito riconoscimento all'intermediazione del Direttore Laganga che in qualità di coordinatore per l'emergenza Covid 19 per l'area metropolitana di Messina ha fin qui svolto e tuttora sta svolgendo l'importante ruolo di nostro portavoce nei tavoli tecnici che si sono tenuti in queste settimane con rappresentanti delle istituzioni politiche locali, con l'autorità portuale e con i rappresentanti delle compagnie di navigazione. La gratitudine va estesa, infine, ai Presidenti degli Ordini dei Medici di Reggio Calabria e Messina (Dott. Pasquale Veneziano e Dott. Giacomo Caudo) che ci stanno sostenendo in questa battaglia per tutelare i nostri diritti. Si auspica che nel corso dell'evoluzione dello stato di emergenza si riesca a sensibilizzare in maniera più incisiva il presidente della Regione Sicilia ed i Ministeri dei Trasporti e della Salute affinché adeguino le corse delle navi traghetto, sia in numero che nella distribuzione durante



l'arco della giornata, ad orari più consoni alle esigenze soprattutto degli operatori sanitari (tenendo in considerazione che i nostri turni giornalieri si sviluppano su tre fasce orarie: principalmente 8-14, 14-20 e 20-8) ed infine per evitare pericolosissimi



assembramenti quando il flusso degli utenti aumenterà inevitabilmente.

Stretto di Messina, dopo l' intervento della Regione Calabria aumentano le corse per i pendolari

" Aumentano le corse dei traghetti che attraversano lo Stretto di Messina e i pendolari che utilizzano il servizio potranno contare su un numero maggiore di collegamenti, ridotti in relazione all' emergenza Covid-19». Lo riferisce un comunicato dell' ufficio stampa della Giunta regionale della Calabria. «L' assessore alle Infrastrutture della Calabria, Domenica Catalfamo, lo scorso 17 aprile - è detto nel comunicato - aveva formalmente interessato della questione il Ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, evidenziando la 'notevole criticità per l' attraversamento dello Stretto di Messina derivante da un' offerta assolutamente inadeguata a soddisfare la domanda di trasporto che, come è noto, ricomprende personale impegnato in servizi essenziali, quali medici, infermieri e personale tecnico ospedaliero, militari e operatori delle Forze dell' Ordine, che operano sul versante opposto dello Stretto rispetto a quella che è la loro residenza'. Il Ministero si è prontamente attivato e, nella stessa giornata, ha richiesto al presidente della Regione Siciliana un parere in merito all' incremento delle corse ricevendo parere positivo. È del 22 aprile, infatti, il documento congiunto del Ministro delle Infrastrutture e dei

Trasporti e del Ministro della Salute, che prevede l' incremento delle corse, che colma, così, un vuoto nell' orario del servizio. Oltre ai notevoli disagi all' utenza, il rischio sera anche quello di generare assembramenti nelle zone di filtraggio dei passeggeri in attesa di imbarcarsi». «Dopo questo primo importante passo - afferma l' assessore Catalfamo - permane l' impegno dell' Assessorato a monitorare le condizioni dell' attraversamento dello Stretto al fine di proporre prontamente al Ministro la soluzione di eventuali criticità». «L' impegno per l' area dello Stretto - riporta il comunicato - è assicurato anche in termini di investimenti: l' assessore Catalfamo ha coinvolto l' **Autorità Portuale di Sistema** dello Stretto per la realizzazione di due interventi nei porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria che erano stati finanziati per 11,5 milioni di euro, a serio rischio di definanziamento, 'perché - rileva Catalfamo - nessuno fino ad oggi si era curato di interloquire con il soggetto competente'». © Riproduzione riservata.



Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

Trasporti sullo Stretto, pendolari sanitari: "Parziale soddisfazione, ma i nuovi orari non risolvono disagio di coloro che terminano il turno di servizio notturno"

"Alla luce della rimodulazione degli orari dei collegamenti marittimi con l' aumento di una corsa sia da parte di Caronte & Tourist che della compagnia Blujet mediante mezzi veloci e con la possibilità di poter usufruire del traghetto da Villa S. Giovanni a Messina Tremestieri soprattutto per chi è impegnato nei centri Covid, c' è da sottolineare come i pendolari sanitari dello stretto di Messina possono esprimere parziale soddisfazione per quello che è indubbiamente da considerare un passo avanti rispetto alla situazione drammatica che abbiamo fin qui vissuto dall' inizio di questo stato di emergenza. Questo perché la mancata rimodulazione delle corse mattutine con lo spostamento della seconda corsa tra Messina e Villa San Giovanni tra le 9 e le 10 non risolve il disagio di coloro che terminano il turno di servizio notturno, difficoltà che emergono anche per la presa di servizio pomeridiana, essendo per buona parte scoperta la fascia oraria mattutina". A scrivere è un gruppo di sanitari pendolari. "Premesso ciò, - proseguono - ci sentiamo in dovere di ringraziare l' On. Francesco Cannizzaro, deputato della Repubblica,

che, mostrando grande solidarietà e vicinanza nei nostri confronti, ha perorato la nostra causa, sin dai primi giorni di disagio, contrattando direttamente e con assoluta costanza sia con il Ministero dei Trasporti che con la Regione Sicilia, in particolare nella persona dell' assessore delle infrastrutture e della mobilità, per l' incremento delle corse di traghettamento giornaliero. Si ringrazia l' On. Francesco D' Uva, anch' egli deputato della Repubblica, per la trattativa portata avanti con la Regione Sicilia per rendere possibile a noi sanitari il transito con i vettori di Blufferries che collegano il porto di Villa San Giovanni con il porto di Messina-Tremestieri. Fondamentale l' impegno ed il lavoro dell' Assessore alle Infrastrutture, Pianificazione e sviluppo territoriale, Pari opportunità della Regione Calabria Ing. Domenica Catalfamo che intercedendo, anche lei in prima persona, sia con il MIT che con la regione Sicilia e con il Presidente dell' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto di Messina, ha ottenuto questo primo risultato, che ci si augura, possa quanto meno alleggerire i tempi di attesa per i rientri presso i rispettivi domicilio. Un sentito ringraziamento allo stesso Presidente dell' **Autorità** portuale, ing. Mario Paolo Mega, il quale ha dimostrato grande sensibilità nei confronti della nostra categoria, interfacciandosi con noi nella serata di Sabato e nella mattinata di Domenica quando si è svolto il tavolo tecnico per il riordino degli orari di traghettamento. Un grazie al Dott. Domenico Battaglia che, come componente del Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema** portuale dello stretto, ha sostenuto la nostra causa all' interno dei tavoli tecnici che si sono svolti per la riprogrammazione dei traghetti. Un sentito riconoscimento all' intermediazione del Direttore Laganga che in qualità di coordinatore per l' emergenza Covid 19 per l' area metropolitana di Messina ha fin qui svolto e tuttora sta svolgendo l' importante ruolo di nostro portavoce nei tavoli tecnici che si sono tenuti in queste settimane con rappresentanti delle istituzioni politiche locali, con l' **autorità** portuale e con i rappresentati delle compagnie di navigazione. La gratitudine va estesa, infine, ai Presidenti degli Ordini dei Medici di Reggio Calabria e Messina (Dott. Pasquale Veneziano e Dott. Giacomo Caudo) che ci stanno sostenendo in questa battaglia per tutelare i nostri diritti, Si auspica che nel corso dell' evoluzione dello stato di emergenza si riesca a sensibilizzare in maniera più incisiva il presidente della Regione Sicilia ed i Ministeri dei Trasporti e della Salute affinché adeguino le corse delle navi traghetto, sia in numero che nella distribuzione durante l' arco della giornata, ad orari più consoni alle esigenze



soprattutto degli operatori sanitari (tenendo in considerazione che i nostri turni giornalieri si sviluppano su tre fasce orarie: principalmente 8-14, 14-20 e 20-8)



Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

ed infine per evitare pericolosissimi assembramenti quando il flusso degli utenti aumenterà inevitabilmente".

Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

Traghetti, l' assessore Catalfamo: "Bene aumento delle corse tra Calabria e Sicilia"

Aumentano le corse dei traghetti che attraversano lo Stretto di Messina. I pendolari, dunque, potranno contare su un numero maggiore di collegamenti, ridotti in relazione all' emergenza Covid-19. L' Assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, Domenica Catalfamo, lo scorso 17 aprile aveva formalmente interessato della questione il Ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, evidenziando la "notevole criticità per l' attraversamento dello Stretto di Messina derivante da un' offerta assolutamente inadeguata a soddisfare la domanda di trasporto che, come è noto, ricomprende personale impegnato in servizi essenziali, quali medici, infermieri e personale tecnico ospedaliero, militari e operatori delle Forze dell' Ordine, che operano sul versante opposto dello Stretto rispetto a quella che è la loro residenza". Il Ministero si è prontamente attivato e, nella stessa giornata, ha richiesto al presidente della Regione Siciliana un parere in merito all' incremento delle corse ricevendo parere positivo. È del 22 aprile, infatti, il documento congiunto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro della Salute, che prevede l' incremento delle corse, che colma, così, un vuoto nell' orario del servizio. Oltre ai notevoli disagi all' utenza, il rischio sera anche quello di generare assembramenti nelle zone di filtraggio dei passeggeri in attesa di imbarcarsi. "Dopo questo primo importante passo - fa sapere l' assessore Catalfamo - permane l' impegno dell' Assessorato a monitorare le condizioni dell' attraversamento dello Stretto al fine di proporre prontamente al Ministro la soluzione di eventuali criticità". L' impegno per l' area dello Stretto è assicurato anche in termini di investimenti: l' assessore Catalfamo ha coinvolto l' **Autorità Portuale di Sistema** dello Stretto per la realizzazione di due interventi nei porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria che erano stati finanziati per 11,5 milioni di euro, a serio rischio di definanziamento, "perché - conclude Catalfamo - nessuno fino ad oggi si era curato di interloquire con il soggetto competente".

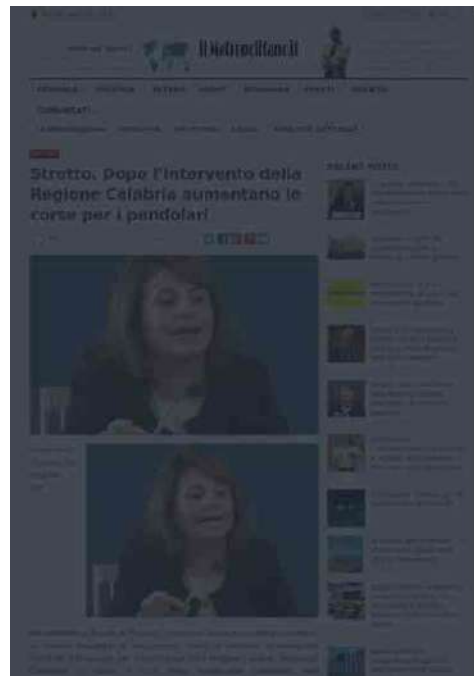


Il Metropolitan

Messina, Milazzo, Tremestieri

Stretto. Dopo l'intervento della Regione Calabria aumentano le corse per i pendolari

Aumentano le corse dei traghetti che attraversano lo Stretto di Messina. I pendolari, dunque, potranno contare su un numero maggiore di collegamenti, ridotti in relazione all'emergenza Covid-19. L'Assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, Domenica Catalfamo, lo scorso 17 aprile aveva formalmente interessato della questione il Ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, evidenziando la 'notevole criticità per l'attraversamento dello Stretto di Messina derivante da un'offerta assolutamente inadeguata a soddisfare la domanda di trasporto che, come è noto, ricomprende personale impegnato in servizi essenziali, quali medici, infermieri e personale tecnico ospedaliero, militari e operatori delle Forze dell'Ordine, che operano sul versante opposto dello Stretto rispetto a quella che è la loro residenza'. Il Ministero si è prontamente attivato e, nella stessa giornata, ha richiesto al presidente della Regione Siciliana un parere in merito all'incremento delle corse ricevendo parere positivo. È del 22 aprile, infatti, il documento congiunto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro della Salute, che prevede l'incremento delle corse, che colma, così, un vuoto nell'orario del servizio. Oltre ai notevoli disagi all'utenza, il rischio sarà anche quello di generare assembramenti nelle zone di filtraggio dei passeggeri in attesa di imbarcarsi. 'Dopo questo primo importante passo - fa sapere l'assessore Catalfamo - permane l'impegno dell'Assessorato a monitorare le condizioni dell'attraversamento dello Stretto al fine di proporre prontamente al Ministro la soluzione di eventuali criticità'. L'impegno per l'area dello Stretto è assicurato anche in termini di investimenti: l'assessore Catalfamo ha coinvolto l'**Autorità Portuale** di **Sistema** dello Stretto per la realizzazione di due interventi nei porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria che erano stati finanziati per 11,5 milioni di euro, a serio rischio di definanziamento, 'perché - conclude Catalfamo - nessuno fino ad oggi si era curato di interloquire con il soggetto competente'.



Stretto di Messina. Dopo l'intervento della Regione Calabria aumentano le corse per i pendolari

Aumentano le corse dei traghetti che attraversano lo Stretto di Messina. I pendolari, dunque, potranno contare su un numero maggiore di collegamenti, ridotti in relazione all'emergenza Covid-19. L'Assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, Domenica Catalfamo, lo scorso 17 aprile aveva formalmente interessato della questione il Ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, evidenziando la 'notevole criticità per l'attraversamento dello Stretto di Messina derivante da un'offerta assolutamente inadeguata a soddisfare la domanda di trasporto che, come è noto, ricomprende personale impegnato in servizi essenziali, quali medici, infermieri e personale tecnico ospedaliero, militari e operatori delle Forze dell'Ordine, che operano sul versante opposto dello Stretto rispetto a quella che è la loro residenza'. Il Ministero si è prontamente attivato e, nella stessa giornata, ha richiesto al presidente della Regione Siciliana un parere in merito all'incremento delle corse ricevendo parere positivo. È del 22 aprile, infatti, il documento congiunto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro della Salute, che prevede l'incremento delle corse, che colma, così, un vuoto nell'orario del servizio. Oltre ai notevoli disagi all'utenza, il rischio era anche quello di generare assembramenti nelle zone di filtraggio dei passeggeri in attesa di imbarcarsi. 'Dopo questo primo importante passo - fa sapere l'assessore Catalfamo - permane l'impegno dell'Assessorato a monitorare le condizioni dell'attraversamento dello Stretto al fine di proporre prontamente al Ministro la soluzione di eventuali criticità'. L'impegno per l'area dello Stretto è assicurato anche in termini di investimenti: l'assessore Catalfamo ha coinvolto l'**Autorità Portuale di Sistema** dello Stretto per la realizzazione di due interventi nei porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria che erano stati finanziati per 11,5 milioni di euro, a serio rischio di definanziamento, 'perché - conclude Catalfamo - nessuno fino ad oggi si era curato di interloquire con il soggetto competente'.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

Collegamenti sullo Stretto di Messina, pendolari parzialmente soddisfatti: "Restano i disagi per chi fa il turno di notte"

Gli operatori sanitari pendolari dello Stretto: "rimodulare gli orari delle corse tenendo conto dei nostri turni di lavoro"

Riportiamo di seguito la nota di un nutrito gruppo di operatori sanitari pendolari dello Stretto: "Alla luce della rimodulazione degli orari dei collegamenti marittimi con l' aumento di una corsa sia da parte di Caronte & Tourist che della compagnia Blujet mediante mezzi veloci e con la possibilità di poter usufruire del traghettamento da Villa S. Giovanni a Messina Tremestieri soprattutto per chi è impegnato nei centri Covid, c' è da sottolineare come i pendolari sanitari dello stretto di Messina possono esprimere parziale soddisfazione per quello che è indubbiamente da considerare un passo avanti rispetto alla situazione drammatica che abbiamo fin qui vissuto dall' inizio di questo stato di emergenza. Questo perché la mancata rimodulazione delle corse mattutine con lo spostamento della seconda corsa tra Messina e Villa San Giovanni tra le 9 e le 10 non risolve il disagio di coloro che terminano il turno di servizio notturno , difficoltà che emergono anche per la presa di servizio pomeridiana, essendo per buona parte scoperta la fascia oraria mattutina. Premesso ciò, ci sentiamo in dovere di ringraziare l' On. Francesco Cannizzaro , deputato della Repubblica, che,



mostrando grande solidarietà e vicinanza nei nostri confronti, ha perorato la nostra causa, sin dai primi giorni di disagio, contrattando direttamente e con assoluta costanza sia con il Ministero dei Trasporti che con la Regione Sicilia, in particolare nella persona dell' assessore delle infrastrutture e della mobilità, per l' incremento delle corse di traghettamento giornaliero. Si ringrazia l' On. Francesco D' Uva , anch' egli deputato della Repubblica, per la trattativa portata avanti con la Regione Sicilia per rendere possibile a noi sanitari il transito con i vettori di Blufferries che collegano il porto di Villa San Giovanni con il porto di Messina-Tremestieri. Fondamentale l' impegno ed il lavoro dell' Assessore alle Infrastrutture, Pianificazione e sviluppo territoriale, Pari opportunità della Regione Calabria Ing. Domenica Catalfamo che intercedendo, anche lei in prima persona, sia con il MIT che con la regione Sicilia e con il Presidente dell' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto di Messina, ha ottenuto questo primo risultato, che ci si augura, possa quanto meno alleggerire i tempi di attesa per i rientri presso i rispettivi domicilio. Un sentito ringraziamento allo stesso Presidente dell' **Autorità** portuale, ing. Mario Paolo Mega, il quale ha dimostrato grande sensibilità nei confronti della nostra categoria, interfacciandosi con noi nella serata di Sabato e nella mattinata di Domenica quando si è svolto il tavolo tecnico per il riordino degli orari di traghettamento. Un grazie al Dott. Domenico Battaglia che, come componente del Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema** portuale dello stretto, ha sostenuto la nostra causa all' interno dei tavoli tecnici che si sono svolti per la riprogrammazione dei traghetti. Un sentito riconoscimento all' intermediazione del Direttore Laganga che in qualità di coordinatore per l' emergenza Covid 19 per l' area metropolitana di Messina ha fin qui svolto e tuttora sta svolgendo l' importante ruolo di nostro portavoce nei tavoli tecnici che si sono tenuti in queste settimane con rappresentanti delle istituzioni politiche locali, con l' **autorità** portuale e con i rappresentati delle compagnie di navigazione. La gratitudine va estesa, infine, ai Presidenti degli Ordini dei Medici di Reggio Calabria e Messina (Dott. Pasquale Veneziano e Dott. Giacomo Caudo) che ci stanno sostenendo in questa battaglia per tutelare i nostri diritti, Si auspica che nel corso dell' evoluzione dello stato di emergenza si riesca a sensibilizzare in maniera più incisiva il presidente della Regione Sicilia ed i Ministeri dei

Trasporti e della Salute affinché adeguino le corse delle navi traghetto, sia in numero che nella distribuzione durante l'arco della giornata, ad orari più consoni alle esigenze soprattutto degli operatori sanitari (tenendo in considerazione



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

che i nostri turni giornalieri si sviluppano su tre fasce orarie: principalmente 8-14, 14-20 e 20-8) ed infine per evitare pericolosissimi assembramenti quando il flusso degli utenti aumenterà inevitabilmente ". I Pendolari dello Stretto.

Traghetti sullo Stretto, autorizzata una quinta corsa giornaliera: "importante passo, pronti a comunicare al Ministero la soluzione di eventuali criticità"

Traghetti sullo Stretto, autorizzata una quinta corsa giornaliera. Catalfamo: "dopo questo primo importante passo permane l'impegno dell'Assessorato a monitorare le condizioni dell'attraversamento dello Stretto al fine di proporre prontamente al Ministro la soluzione di eventuali criticità"

Aumentano le corse dei traghetti che attraversano lo Stretto di Messina. I pendolari, dunque, potranno contare su un numero maggiore di collegamenti, ridotti in relazione all'emergenza Covid-19. L'Assessore alle Infrastrutture della Regione Calabria, Domenica Catalfamo, lo scorso 17 aprile aveva formalmente interessato il Ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, evidenziando la "notevole criticità per l'attraversamento dello Stretto di Messina derivante da un'offerta assolutamente inadeguata a soddisfare la domanda di trasporto che, come è noto, ricomprende personale impegnato in servizi essenziali, quali medici, infermieri e personale tecnico ospedaliero, militari e operatori delle Forze dell'Ordine, che operano sul versante opposto dello Stretto rispetto a quella che è la loro residenza". Il Ministro si è prontamente attivato e, nella stessa giornata, ha richiesto al presidente della Regione Siciliana un parere in merito all'incremento delle corse ricevendo parere positivo. È del 22 aprile, infatti, il documento congiunto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro della Salute, che prevede l'incremento delle corse, che colma, così, un vuoto nell'orario del servizio. Oltre ai notevoli disagi all'utenza, il rischio era anche quello di generare assembramenti nelle zone di filtraggio dei passeggeri in attesa di imbarcarsi. "Dopo questo primo importante passo - fa sapere l'assessore Catalfamo - permane l'impegno dell'Assessorato a monitorare le condizioni dell'attraversamento dello Stretto al fine di proporre prontamente al Ministro la soluzione di eventuali criticità". L'impegno per l'area dello Stretto è assicurato anche in termini di investimenti: l'assessore Catalfamo ha coinvolto l'**Autorità Portuale di Sistema** dello Stretto per la realizzazione di due interventi nei porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria che erano stati finanziati per 11,5 milioni di euro, a serio rischio di definanziamento, "perché - conclude Catalfamo - nessuno fino ad oggi si era curato di interloquire con il soggetto competente".

The screenshot shows the website 'strettoweb.com' with a news article titled 'Traghetti sullo Stretto, autorizzata una quinta corsa giornaliera: "importante passo, pronti a comunicare al Ministero la soluzione di eventuali criticità"'. The article text is partially visible, matching the main text of the document. There are also several smaller news snippets on the right side of the page.

I pendolari dello Stretto: "Grazie a chi ha ci ha ascoltati. Servono però altre corse"

La lettera dei Pendolari dell' emergenza che apprezzano quanto fatto finora e chiedono un passo in più per alleviare i disagi Di seguito la lettera dei Pendolari dello Stretto per ringraziare quanti hanno contribuito a migliorare le condizioni di traghettamento in questo periodo d' emergenza con l' introduzione dalla quinta corsa e l' uso dei pass, nonché il traghettamento gratis per gli operatori della sanità a Tremestieri. E chiedono un passo in più. Un passo avanti Alla luce della rimodulazione degli orari dei collegamenti marittimi con l' aumento di una corsa sia da parte di Caronte & Tourist che della compagnia Blujet mediante mezzi veloci e con la possibilità di poter usufruire del traghettamento da Villa S. Giovanni a Messina Tremestieri soprattutto per chi è impegnato nei centri Covid, c' è da sottolineare come i pendolari sanitari dello stretto di Messina possono esprimere parziale soddisfazione per quello che è indubbiamente da considerare un passo avanti rispetto alla situazione drammatica che abbiamo fin qui vissuto dall' inizio di questo stato di emergenza. Serve ancora un passo Questo perché la mancata rimodulazione delle corse mattutine con lo spostamento della seconda corsa tra Messina e Villa San Giovanni tra le 9 e le 10 non risolve il disagio di coloro che terminano il turno di servizio notturno, difficoltà che emergono anche per la presa di servizio pomeridiana, essendo per buona parte scoperta la fascia oraria mattutina. I ringraziamenti Premesso ciò, ci sentiamo in dovere di ringraziare l' On. Francesco Cannizzaro, deputato della Repubblica, che, mostrando grande solidarietà e vicinanza nei nostri confronti, ha perorato la nostra causa, sin dai primi giorni di disagio, contrattando direttamente e con assoluta costanza sia con il Ministero dei Trasporti che con la Regione Siciliana , in particolare nella persona dell' assessore delle infrastrutture e della mobilità, per l' incremento delle corse di traghettamento giornaliera. Si ringrazia l' On. Francesco D' Uva , anch' egli deputato della Repubblica, per la trattativa portata avanti con la Regione Siciliana per rendere possibile a noi sanitari il transito con i vettori di Blufferries che collegano il porto di Villa San Giovanni con il porto di Messina-Tremestieri. Grazie tra le due sponde Fondamentale l' impegno ed il lavoro dell' Assessore alle Infrastrutture, Pianificazione e sviluppo territoriale, Pari opportunità della Regione Calabria Ing. D omenica Catalfamo che intercedendo, anche lei in prima persona, sia con il MIT che con la regione Sicilia e con il Presidente dell' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto di Messina, ha ottenuto questo primo risultato, che ci si augura, possa quanto meno alleggerire i tempi di attesa per i rientri presso i rispettivi domicilio. Un sentito ringraziamento allo stesso Presidente dell' **Autorità** portuale, ing. Mario Paolo Mega , il quale ha dimostrato grande sensibilità nei confronti della nostra categoria, interfacciandosi con noi nella serata di Sabato e nella mattinata di Domenica quando si è svolto il tavolo tecnico per il riordino degli orari di traghettamento. Un grazie al Dott. Domenico Battaglia che, come componente del Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema** portuale dello stretto, ha sostenuto la nostra causa all' interno dei tavoli tecnici che si sono svolti per la riprogrammazione dei traghettamenti. Grazie agli Ordini dei medici Un sentito riconoscimento all' intermediazione del Direttore Laganga che in qualità di coordinatore per l' emergenza Covid 19 per l' area metropolitana di Messina ha fin qui svolto e tuttora sta svolgendo l' importante ruolo di portavoce nei tavoli tecnici che si sono tenuti in queste settimane con rappresentanti delle istituzioni politiche locali, con l' **autorità** portuale e con i rappresentati delle compagnie di navigazione. La gratitudine va estesa, infine, ai Presidenti degli Ordini dei Medici di Reggio Calabria e Messina (Dott. Pasquale Veneziano e Dott. Giacomo Caudo) che ci stanno





TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri

Si auspica che nel corso dell' evoluzione dello stato di emergenza si riesca a sensibilizzare in maniera più incisiva il presidente della Regione Siciliana ed i Ministeri dei Trasporti e della Salute affinché adeguino le corse delle navi traghetto, sia in numero che nella distribuzione durante l' arco della giornata, ad orari più consoni alle esigenze soprattutto degli operatori sanitari (tenendo in considerazione che i nostri turni giornalieri si sviluppano su tre fasce orarie: principalmente 8-14, 14-20 e 20-8) ed infine per evitare pericolosissimi assembramenti quando il flusso degli utenti aumenterà inevitabilmente. Messina 24/04/2020 I Pendolari dello Stretto Articoli correlati.

Espo Conference 2020 rinviata al 2021

Appuntamento quindi, sempre a Oslo il 27 e 28 Maggio 2021

Redazione

image_pdfimage_print BRUXELLES Espo Conference 2020 è stata rinviata al 2021. L' European Sea Ports Organisation annuncia con rammarico la decisione di cancellare la Conferenza Espo 2020, che avrebbe dovuto svolgersi tra un mese a Oslo. Siamo arrivati a questa decisione difficile informa l'Organizzazione alla luce dell'attuale situazione della diffusione di Covid-19 in Europa e dei diversi divieti di viaggio che probabilmente saranno ancora in vigore a Maggio, in Norvegia e in molti altri Stati membri dell'Ue. Espo ha così deciso di rimandare il suo evento annuale al 2021, stesso luogo, stesso periodo. Appuntamento quindi, sempre a Oslo il 27 e 28 Maggio 2021, dove saranno mantenute tutte le buone iniziative previste per l'edizione di quest'anno, con la certezza che nel 2021 sarà celebrata una versione ancora migliore. Ingvar M. Mathisen, direttore e Ceo del porto di Oslo, ha dichiarato: L' Espo 2020 è rinviato, ma non cancellato! Non vedevamo davvero l'ora di ospitare questa conferenza ed è un peccato che mancheranno tutti gli eccellenti oratori, ma torneranno. Speriamo di vedervi tutti a Oslo alla fine di Maggio del prossimo anno per un programma e un evento di networking ancora migliori per i porti europei . Isabelle Ryckbost, segretario generale dell'Espo, si è detta profondamente dispiaciuta perchè questo tradizionale appuntamento con l'industria portuale europea non possa aver luogo quest'anno. Poiché le conferenze Espo devono essere aperte e accessibili a tutti i porti e le parti interessate di tutta Europa e questo non può essere garantito nei prossimi mesi, abbiamo deciso di rimandare l'evento al 2021. Ma siamo felici che sia già stata fissata una nuova data e che il porto di Oslo rimanga la sede della Conferenza. Speriamo sinceramente di vedere tutti i nostri membri, partecipanti e porti di nuovo a Oslo in buona salute. Vi promettiamo un'edizione che conta per due!. Per i partecipanti che si erano già registrati per l'edizione di quest'anno, è possibile contattare la signora Braekke dal porto di Oslo: ESPO2020@oslohavn.no . Il tema, il programma e le informazioni pratiche per l'edizione del prossimo anno saranno diffusi all'inizio del 2021 attraverso il sito web ufficiale della conferenza.



Il virus cinese che dà lezioni all'Europa

Fabio Massimo Parenti

Stretta sui movimenti di persone a livello internazionale e nazionale, regolamentazioni di distanziamento sociale, quarantena imposta e volontaria. Il mondo non si è fermato ma certamente ha rallentato il flusso degli scambi, in alcuni casi fino al punto di annullarli. Tutti i settori economici stanno subendo le conseguenze di queste misure anti-covid-19, in particolare i servizi, quindi anche le attività portuali. Abbiamo proiezioni e stime diverse sull'impatto economico della pandemia ed è difficile prevedere quando e con quali contraccolpi si tornerà alla normalità. In Italia e in gran parte dei Paesi occidentali ci siamo fatti trovare impreparati di fronte ad un evento pandemico a lungo preannunciato e manifestatosi inizialmente in Cina. Rinomati giornali e riviste internazionali hanno dovuto constatare come l'Occidente non abbia saputo far tesoro dell'unica esperienza empirica disponibile, quella in Estremo Oriente, che avrebbe potuto fornire moltissimi elementi per prevenire e contenere in anticipo l'espansione dell'epidemia. Nel frattempo, la politicizzazione di questo virus, tramite la sua etnicizzazione, ha costituito un'aggravante. La frase più eloquente, emblema di questa partita giocata in

modo sleale e disumano, è stata quella di Mike Pompeo, Segretario di Stato degli Stati Uniti, che il 30 gennaio scorso ha definito la Cina e il partito comunista 'la più grande minaccia per l'umanità'. La posizione critica di Washington nei confronti della BRI è ben nota. Gli USA hanno fatto tutto il possibile per contenere il consenso internazionale emerso intorno alle iniziative cinesi. Purtroppo quella di Pompeo non è stata una voce isolata e le critiche contro il sistema politico cinese sono giunte da più parti. In questo frangente, non pochi si stanno chiedendo, correttamente, che fine farà la Via della Seta: il progetto, basato sull'accrescimento delle interconnessioni viarie e ferroviarie, pare aver subito un rallentamento non solo a causa della crisi economica innescata dal Covid-19 ma anche in ragione della diffidenza che diversi Stati europei hanno espresso nei confronti della cosiddetta Debt-Trap Diplomacy. Per molti detrattori, infatti, la Belt and Road Initiative fornirebbe una copertura a una vera e propria strategia di dominio: indebitare i Paesi coinvolti attraverso la concessione di prestiti finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture, e assumere poi il controllo di queste ultime. In realtà tali accuse sono prive di fondamento. Non solo gli investimenti cinesi non sono legati a condizionalità politiche (come nel caso delle politiche neoliberali), ma la maggior parte dei paesi che vengono considerati particolarmente vulnerabili non vedono nei nuovi progetti di investimento, e nei nuovi prestiti cinesi, la fonte principale di indebitamento con l'estero. A dispetto, comunque, di ogni paura o pregiudizio, negli ultimi sette anni l'iniziativa ha mantenuto e ampliato il numero dei paesi e delle organizzazioni aderenti, dimostrando la sua tenuta complessiva, sia in termini di consenso che di forza d'attrazione. Una tenuta che depone a favore di una veloce ripartenza dei progetti infrastrutturali, che appaiono difficilmente accantonabili nonostante la Pandemia. La BRI è dotata di flessibilità e ha una grande capacità di adattamento. Non è un caso che non vi siano piani dettagliati di investimento ma solo linee guida da adattare di volta in volta alle esigenze riscontrate sul terreno, e ai processi di negoziazione tra contesti culturali e politici spesso molto differenti. Nell'evoluzione di questo giovane progetto riscontriamo almeno due fasi. Dopo aver inizialmente focalizzato la propria attenzione sulle infrastrutture di trasporto e sui servizi energetici (che coprono per il 70% le risorse messe a disposizione della BRI), da due anni a questa parte

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo Me in Q

24 Aprile 2020 — 6:04
Nuovi orizzonti
Il virus cinese che dà lezioni all'Europa
 di Fabio Massimo Parenti
 Professore associato di Geografia e Sviluppo di Global Financial Markets, Giacobetti and Social Change, China & Development e War and Media presso l'International Institute for the Study of War and Peace

Svelta sui movimenti di persone a livello internazionale e nazionale, regolamentazioni di distanziamento sociale, quarantena imposta e volontaria. Il mondo non si è fermato ma certamente ha rallentato il flusso degli scambi, in alcuni casi fino al punto di annullarli. Tutti i settori economici stanno subendo le conseguenze di queste misure anti-covid-19, in particolare i servizi, quindi anche le attività portuali. Abbiamo proiezioni e stime diverse sull'impatto economico della pandemia ed è difficile prevedere quando e con quali contraccolpi si tornerà alla normalità. In Italia e in gran parte dei Paesi occidentali ci siamo fatti trovare impreparati di fronte ad un evento pandemico a lungo preannunciato e manifestatosi inizialmente in Cina. Rinomati giornali e riviste internazionali hanno dovuto constatare come l'Occidente non abbia saputo far tesoro dell'unica esperienza empirica disponibile, quella in Estremo Oriente, che avrebbe potuto fornire moltissimi elementi per prevenire e contenere in anticipo l'espansione dell'epidemia. Nel frattempo, la politicizzazione di questo virus, tramite la sua etnicizzazione, ha costituito un'aggravante. La frase più eloquente, emblema di questa partita giocata in modo sleale e disumano, è stata quella di Mike Pompeo, Segretario di Stato degli Stati Uniti, che il 30 gennaio scorso ha definito la Cina e il partito comunista 'la più grande minaccia per l'umanità'. La posizione critica di Washington nei confronti della BRI è ben nota. Gli USA hanno fatto tutto il possibile per contenere il consenso internazionale emerso intorno alle iniziative cinesi. Purtroppo quella di Pompeo non è stata una voce isolata e le critiche contro il sistema politico cinese sono giunte da più parti. In questo frangente, non pochi si stanno chiedendo, correttamente, che fine farà la Via della Seta: il progetto, basato sull'accrescimento delle interconnessioni viarie e ferroviarie, pare aver subito un rallentamento non solo a causa della crisi economica innescata dal Covid-19 ma anche in ragione della diffidenza che diversi Stati europei hanno espresso nei confronti della cosiddetta Debt-Trap Diplomacy. Per molti detrattori, infatti, la Belt and Road Initiative fornirebbe una copertura a una vera e propria strategia di dominio: indebitare i Paesi coinvolti attraverso la concessione di prestiti finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture, e assumere poi il controllo di queste ultime. In realtà tali accuse sono prive di fondamento. Non solo gli investimenti cinesi non sono legati a condizionalità politiche (come nel caso delle politiche neoliberali), ma la maggior parte dei paesi che vengono considerati particolarmente vulnerabili non vedono nei nuovi progetti di investimento, e nei nuovi prestiti cinesi, la fonte principale di indebitamento con l'estero. A dispetto, comunque, di ogni paura o pregiudizio, negli ultimi sette anni l'iniziativa ha mantenuto e ampliato il numero dei paesi e delle organizzazioni aderenti, dimostrando la sua tenuta complessiva, sia in termini di consenso che di forza d'attrazione. Una tenuta che depone a favore di una veloce ripartenza dei progetti infrastrutturali, che appaiono difficilmente accantonabili nonostante la Pandemia. La BRI è dotata di flessibilità e ha una grande capacità di adattamento. Non è un caso che non vi siano piani dettagliati di investimento ma solo linee guida da adattare di volta in volta alle esigenze riscontrate sul terreno, e ai processi di negoziazione tra contesti culturali e politici spesso molto differenti. Nell'evoluzione di questo giovane progetto riscontriamo almeno due fasi. Dopo aver inizialmente focalizzato la propria attenzione sulle infrastrutture di trasporto e sui servizi energetici (che coprono per il 70% le risorse messe a disposizione della BRI), da due anni a questa parte

incontrate sul terreno, e ai processi di negoziazione tra contesti culturali e politici spesso molto differenti. Nell'evoluzione di questo giovane progetto riscontriamo almeno due fasi. Dopo aver inizialmente focalizzato la propria attenzione sulle infrastrutture di trasporto e sui servizi energetici (che coprono per il 70% le risorse messe a disposizione della BRI), da due anni a questa parte

Pechino ha deciso di puntare sulla qualità degli investimenti, sulle telecomunicazioni e sui processi innovativi determinabili da una maggiore cooperazione. Inoltre, c'è l'intenzione di rafforzare i rapporti con i paesi più avanzati, come insegna il caso dell'Italia. Oggi l'esigenza maggiore è quella della



Portnews

Focus

cooperazione sanitaria, in ambito di ricerca, trattamenti e scambio di informazioni. Per tale motivo Pechino ha adeguato il proprio approccio alla nuova realtà pandemica, parlando di 'via della seta della salute' e agendo di conseguenza con la messa in opera di una rete di aiuti e di forniture mediche, non solo di beni, ma anche di medici e ricercatori. Sono moltissimi i paesi che hanno ricevuto assistenza dalla Cina, in modo fattuale ed efficace. Nel frattempo, purtroppo, le maggiori potenze occidentali hanno subito l'evolversi degli eventi, mostrandosi deboli non solo nella risposta al virus, ma anche nella capacità di coordinamento e cooperazione internazionale. Anzi, sono emerse tensioni e chiusure piuttosto che aperture e inviti al sostegno reciproco. Questo esito macroscopico della pandemia non può essere sottaciuto o censurato ed infatti la legittimazione internazionale della Cina sta aumentando anche in Occidente (secondo diversi sondaggi). Globalizzazioni a confronto L'evoluzione di questa crisi e le diverse risposte a essa fornite hanno palesato l'emersione di dinamiche di fondo già in movimento da alcuni decenni, di cui la via della seta rappresenta chiaramente un tassello relativamente nuovo. Proprio alla BRI si è associata una sorta di 'nuova globalizzazione' rispetto a quella che ci ha accompagnato dagli anni 70 e che è stata guidata dalla leadership occidentale, in modo particolare dagli Usa. Mantenendo una prospettiva globale, l'attuale situazione emergenziale sta mettendo a nudo tutti i difetti e le debolezze strutturali accumulate dall'Occidente negli ultimi decenni. E' sempre più evidente l'esaurimento della spinta propulsiva della globalizzazione occidentale, cui corrisponde, di converso, una chiara forza costruttiva della globalizzazione con caratteristiche cinesi. Se la prima, sotto il cosiddetto Washington consensus, ha promosso per decenni processi di liberalizzazione e privatizzazione estesi al livello planetario, la seconda ha proposto e sta praticando le interconnessioni tra gli Stati, attraverso strategie di investimento e di cooperazione volte allo sviluppo di aree depresse, alla stabilizzazione di regioni strategiche e al collegamento più efficiente tra diverse regioni del mondo. Una nuova era sta sorgendo e la Belt and Road Initiative si sta adattando alle esigenze di cooperazione internazionale per la gestione dei fattori di rischio e delle crisi globali. È qualcosa di cui abbiamo bisogno, qualcosa che in Europa stiamo chiedendo a gran voce: la Bri può realmente contribuire alla costruzione di una comunità dal futuro condiviso.

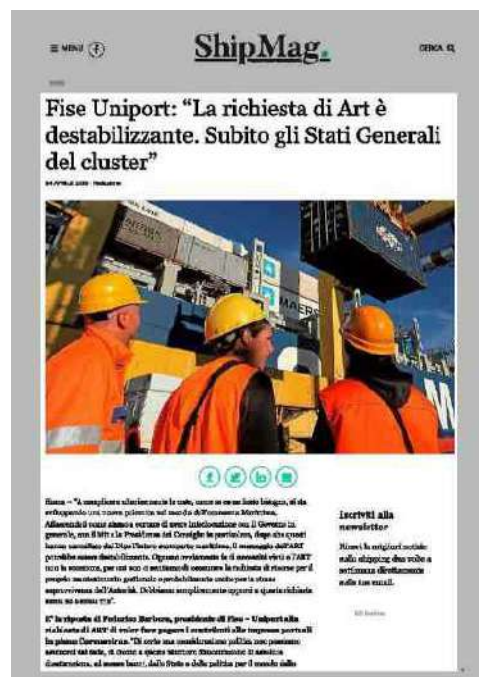
Fase 2 del trasporto marittimo passeggeri: ecco le prime misure

Come sarà la fase 2 del trasporto marittimo in Italia una volta che il lockdown imposto dal Governo verrà rimosso? A questa domanda ancora non è possibile dare una risposta certa ma i primi indizi sulle misure che le compagnie di navigazione dovranno adottare iniziano a emergere. L'agenzia di stampa Ferpress ha rivelato che, dopo l'adozione il 14 marzo scorso del Protocollo di regolamentazione per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro, il Governo sta lavorando ora al suo aggiornamento al fine di consentire il passaggio alla successiva fase del contenimento del contagio, che prevede la riapertura scaglionata delle attività industriali, commerciali e di libera circolazione delle merci e delle persone. Attualmente si sta provvedendo alla revisione delle previsioni di utilizzo dei mezzi di trasporto passeggeri al fine di adeguarle alla successiva fase emergenziale, definita Fase 2. Secondo la bozza del documento a cui sta lavorando il Ministero dei Trasporti e che Ferpress ha potuto visionare ci saranno adempimenti da seguire per ogni specifico settore del trasporto passeggeri. Con riferimento al settore del trasporto marittimo, specifiche previsioni vanno dettate in materia di prevenzione dei contatti tra passeggeri e personale di bordo, di mantenimento di un adeguato distanziamento sociale e di sanificazione degli ambienti della nave è scritto in questa bozza di documento. Che poi prosegue aggiungendo alcune misure specifiche come quelle di evitare, per quanto possibile, i contatti fra personale di terra e personale di bordo, assicurare la corretta e costante igiene e pulizia delle mani fornendo al personale sia a bordo sia presso le unità aziendali (uffici, biglietterie e magazzini) appositi distributori di disinfettante con relative ricariche, il rafforzamento di servizi di pulizia e l'attività di disinfezione. A bordo delle navi la disinfezione avrà luogo durante la sosta in porto, avendo cura che le operazioni di disinfezione non interferiscano o si sovrappongano con l'attività commerciale dell'unità si legge ancora nella bozza. Fra le misure figurano anche disposizioni come Mantenere il distanziamento di almeno un metro tra i passeggeri, per il trasporto pubblico locale marittimo viene fatto cenno ad accorgimenti da adottare per garantire una distanza adeguata tra le persone nel corso della navigazione e durante le operazioni di imbarco e sbarco, l'obbligo di informare immediatamente le Autorità sanitarie e marittime qualora a bordo siano presenti passeggeri con sintomi riconducibili all'affezione da Covid-19. Se queste saranno le condizioni da rispettare è lecito attendersi che le navi dovranno necessariamente ridurre almeno in parte la capacità di trasporto delle persone e riorganizzare in taluni casi gli spazi comuni.



Fise Uniport: La richiesta di Art è destabilizzante. Subito gli Stati Generali del cluster

Roma A complicare ulteriormente le cose, come se ce ne fosse bisogno, si sta sviluppando una nuova polemica nel mondo dell'economia Marittima. Affaccendati come siamo a cercare di avere interlocuzione con il Governo in generale, con il Mit e la Presidenza del Consiglio in particolare, dopo che questi hanno cancellato dal Dipe l'intero comparto marittimo, il messaggio dell'ART potrebbe essere destabilizzante. Ognuno ovviamente fa di necessità virtù e l'ART non fa eccezione, per cui non ci sentiamo di censurare la richiesta di risorse per il proprio mantenimento gestionale e probabilmente anche per la stessa sopravvivenza dell'Autorità. Dobbiamo semplicemente opporci a questa richiesta senza se e senza ma. E' la risposta di Federico Barbera, presidente di Fise Uniport alla richiesta di ART di voler fare pagare i contributi alle imprese portuali in pieno Coronavirus. Di certo una considerazione politica non possiamo astenerci dal farla, di fronte a questa ulteriore dimostrazione di assoluta disattenzione, ad essere buoni, dello Stato e della politica per il mondo dello shipping, rincara la dose il presidente dell'associazione che rappresenta le imprese che svolgono attività di operazioni di imbarco e sbarco, spostamento delle merci, attività accessorie alla navigazione ex art. 16 legge 84/94, terminals operator e servizi portuali. Aziende, con un fatturato complessivo annuo di circa 260 milioni di euro, che occupano oltre 3000 lavoratori. Lo Stato dal 1994 ad oggi, 26 anni, con governi di tutti i colori dell'arcobaleno e ministri di tutte le estrazioni ed appartenenze, non è riuscito a dare una forma definitiva, coerente ed omogenea alla legge di riforma portuale attraverso regolamenti e decreti applicativi attacca Barbera -: non al lavoro portuale, non alle norme per le concessioni, non alle norme per la concorrenza, non alle norme applicative di molte, troppe, norme europee. Per voglia di fare e di strafare si è rinnovata una legge mai completamente realizzata, la L. 84/94, creando 15 sistemi portuali invece delle 24/25 Autorità portuali, senza però tener conto che la creazione di 15 micro sistemi non contenuti in un macrosistema, non possono creare che confusione e correre il rischio di trasformarsi in potentati. Per contro, osserva il presidente, lo stesso Stato decide di aver bisogno di una Autorità regolatrice dei trasporti, di cui non ne sentivamo il bisogno. Più che altro perché la vera mancanza che abbiamo sempre sentito è uno Stato interessato alla chiarezza delle norme ed al rispetto univoco delle stesse garantendo concorrenza leale ovunque, in maniera omogenea. L'auspicio di Uniport è di fronte ad un situazione così grave tutti i settori che riconoscono il proprio interesse nel valore dell'economia marittima, riescano ad auto convocarsi in una assemblea degli Stati Generali e pretenda attenzione per le proprie istanze, consapevoli di non essere un bacino di voti e quindi di interesse per la politica, ma anche di essere una componente strategica dello Stato. Ci riusciremo? Non lo sappiamo! Di certo però sentiamo la campanella dell'ultimo giro e far finta di non sentirla non aiuterà a vincere.



Avvisatore Marittimo

Focus

IMO ai marittimi: Non vi lasciamo soli

Londra. «Non siete soli, nessuno vi abbandonerà». Il segretario generale dell'International Maritime Organization (IMO), Kitack Lim, ha scritto a tutti i marittimi del mondo - ed esortato gli Stati membri (178 Paesi) - assicurandogli tutta l'assistenza possibile in questo difficile momento. Un «messaggio personale», diretto ai seafarers di ogni nazionalità. Ai suoi membri, Lim li esorta a riconoscere i marittimi come «lavoratori chiave», a rimuovere gli ostacoli burocratici ed eliminare le restrizioni di viaggio nazionali: i lavoratori dei mercantili devono poter tornare a casa, ricongiungendosi alle loro famiglie. Spesso i marittimi restano bloccati a bordo, negli hotel delle città di sbarco, senza poter partire per tornare nel loro Paese. «Mi preoccupano molto le difficoltà che l'industria marittima sta affrontando per fare i cambi di equipaggio - scrive Lim -, a fornire assistenza medica ai marittimi malati o feriti, a consentire il congedo a terra e rendendo impossibile il rimpatrio. Tutti noi dell'IMO comprendiamo le sfide che affrontate. A tutti marittimi, il mio messaggio per voi è forte e chiaro: vi stiamo ascoltando». L'IMO ha calcolato segue in ultima pagina



Avvisatore Marittimo

Focus

Imo ai marittimi

che sono circa 100 mila i marittimi coinvolti in rimpatri estremamente dalle autorità governative, sanitarie e marittime per garantire la salute e l'incolumità dei passeggeri e dei suoi equipaggi". complicati, se non impossibili, con gli ultimi due mesi circa caratterizzati da centinaia di partenze cancellate per via del rallentamento globale dell'economia. Il problema principale riguarda i cambi di turno. Quando un marittimo termina il proprio turno di lavoro sbarcherà logicamente nel porto più vicino a casa. Discorso analogo per il marittimo che lo sostituisce, il quale deve raggiungere una nave che però non è detto che si trovi vicino la città dove vive, se non in un altro Stato, o in un altro continente. Nella situazione attuale, dove la circolazione delle persone è fortemente limitata, il traffico aereo, ferroviario e stradale è praticamente fermo nel trasporto passeggeri, il marittimo spesso non potrà raggiungere la nave o tornare a casa. Pernoterà in albergo, pagando una stanza magari senza stipendio. Il mercantile, a sua volta, si ritrova con un equipaggio in condizioni precarie.

The collage contains several elements:

- DALLA PRIMA PAGINA**: A section with multiple short news snippets. One headline is "Carga All'Italia" and another is "Nidica e Civitavecchia".
- GRIMALDI GROUP**: A large advertisement featuring a map of the Mediterranean Sea with shipping routes. The text includes "servizio diretto Nord America-Mediterraneo" and lists various shipping companies and services.
- AVVISATORE MARITTIMO**: A small sidebar on the right with the title "AVVISATORE MARITTIMO" and some text.

SHIPPING ITALY

Focus

Nei porti italiani calano i traffici di rinfuse solide e liquide

Nel 2019 i porti italiani hanno visto transitare 179.551.064 tonnellate di rinfuse liquide, quasi 4,5 milioni di tonnellate in meno (-2,5%) rispetto ai 184.007.463 del 2018, mentre le rinfuse solide imbarcate e sbarcate sono state 58.758.759 di tonnellate, oltre 6,6 milioni in meno rispetto ai 65.410.645 di tonnellate dell'anno prima (-10%). Nel 2019 i traffici di rinfuse hanno pesato per quasi la metà (49,7%) sul totale delle merci imbarcate e sbarcate sulle banchine del nostro paese. Questi dati emergono dalle statistiche annuali appena pubblicate da **Assoporti** e analizzate da SHIPPING ITALY. Per ciò che riguarda le rinfuse secche, il primo porto d'Italia per volume di merce movimentata risulta essere Ravenna con 11.167.726 tonnellate, seguita da Taranto (9.170.869), Marghera (6.183.927) e Brindisi (3.009.984). Al di sotto della soglia dei 3 milioni di tonnellate ci sono Monfalcone (2.949.211), Genova (2.564.866), Savona (2.483.075), Piombino (2.401.775), Civitavecchia (2.361.826), Bari (1.965.124), Trieste (1.717.294), Porto Torres (1.624.699), Oristano (1.093.724) e Napoli. Movimentano meno di un milione di tonnellate di rinfuse secche Napoli (1.048.510), Augusta (956.659), Livorno (782.190) e Marina di Carrara (676.335). Le quantità e i trend dei traffici di rinfuse dipende molto dai siti produttivi alle spalle dei porti che richiedono approvvigionamenti di materie prime e dall'andamento economico dell'Italia e dei Paesi serviti attraverso i nostri scali. Passando invece alle rinfuse liquide il totale del 2019 è stato, come detto, pari a 179.551.064 tonnellate, di cui il 50% transita dai porti di Trieste, Augusta e Cagliari. Lo scalo giuliano ha movimentato l'anno scorso 43.349.423 tonnellate, Augusta 20.465.954, Cagliari Sarroch 26.915.689, Messina 17.856.829 e Genova 15.361.950. Sotto la soglia dei 10 milioni di tonnellate ci sono Livorno (9.045.286), Venezia (9.017.717), Savona Vado (6.299.635), Napoli (5.489.264), Ravenna (4.643.362), Ancona Falconara Marittima (4.434.506), Taranto (4.344.056), Fiumicino (3.487.012), Brindisi (2.165.794), La Spezia (2.132.635) e Gaeta (1.113.040).



Il transhipment vale il 33% del mercato container nazionale

In Italia nel 2019 il volume di container trasbordati nei porti italiani è stato pari a 3.572.042 Teu, vale a dire il 33% del traffico complessivamente imbarcato e sbarcato che ammonta a 10.770.017 Teu. Per differenza il traffico gateway' di container vuoti e pieni negli scali del Paese è pari a 7.197.975 Teu. Il totale di container trasbordati nel 2019 è rimasto sostanzialmente stabile rispetto al 2018 (3.509.746) nonostante l'inattività del porto di Cagliari per più di un semestre e la debole partenza di Gioia Tauro nei primi mesi dell'anno scorso. Lo si apprende dalle statistiche rilasciate da **Assoport**, l'associazione nazionale delle port authority, da cui provengono i dati forniti per ogni singolo scalo marittimo. L'analisi dei dati condotta da SHIPPING ITALY mostra che Gioia Tauro, come noto, è il porto leader nel segmento di mercato del transhipment grazie a 2.522.876 Teu movimentati, il 70% del totale nazionale. Di fatto lo scalo calabrese è rimasto l'unico hub di transhipment in Italia dopo che Cagliari e Taranto negli ultimi anni sono usciti completamente di scena. Il loro posto è stato preso in parte da altri porti di destinazione finale. Il secondo porto per quantità di container trasbordati in Italia è Genova con 318.261 Teu (il 12,1% del traffico complessivo dello scalo ligure), seguito da Trieste con 304.366 Teu (il 38,5% della movimentazione complessiva di container in porto) e da Livorno con 230.318 Teu (il 29,1% del totale del porto). Si limita ad appena un 9% il transhipment nel porto di La Spezia, dove nel 2019 sono stati trasbordati 134.175 Teu. Questa particolare classifica si completa poi con i volumi di Cagliari, 35.354 Teu trasbordati fino a quando Contship Italia non ha abbandonato lo scalo, di Napoli (14.202 Teu), Salerno (11.853 Teu), Savona-Vado (1.216 Teu) e Ravenna (637 Teu). Da notare, invece, che fra i principali scali gateway il porto di Venezia (Marghera) genera al 100% traffico in importazione ed esportazione. Il 2020 avrebbe dovuto rappresentare un anno di rilancio importante per il porto di Gioia Tauro, dove il Medcenter Container Terminal ora controllato al 100% dal Gruppo Msc ha avviato un piano d'investimento significativo, ma rimarrà da capire che effetti avrà sui volumi movimentati l'emergenza Coronavirus che ha ridotto la domanda di trasporto merci via mare innescando una significativa cancellazione di rotazioni delle linee dell'alleanza 2M che avrebbero dovuto scalare il porto.



SHIPPING ITALY

Focus

Sfiorati i 12 milioni di crocieristi. Bene anche i traghetti

Nel 2019 i porti italiani hanno raggiunto un traffico passeggeri complessivo pari a 55.914.734 persone, di cui 11.969.005 crocieristi, 17.724.678 imbarcati e sbarcati dai traghetti e infine 26.221.051 trasportati sulle rotte di corto cabotaggio con le isole minori e attraverso lo Stretto di Messina. Rispetto al 2018 i dati sono in significativo aumento (2,7 milioni in più, pari a +5,1%), spinti in particolare dai crocieristi che sono cresciuti di oltre 1,1 milioni (+11%; erano 10.775.028 l'anno precedente) e dai traghetti con le isole minori e lo Stretto (24.956.882 per un +5%).

La classifica dei singoli scali per traffico di passeggeri generato dalle navi da crociera è guidato ancora una volta da Civitavecchia (2.652.403 persone), seguita da Venezia (1.617.945) e Napoli (1.356.320) che per poche unità esclude Genova (1.349.370) dal podio. Seguono Livorno (832.121), Bari (680.021), Savona (668.900), La Spezia (623.021), Palermo (501.281) e Messina. Sotto il mezzo milione di crocieristi imbarcati e sbarcati ci sono figurano Messina (423.293), Cagliari (273.181), Catania (208.343), Olbia (126.381) e Ancona (100.109). Per quanto riguarda invece i traghetti gli scali sardi dominano il mercato con Olbia leader nazionale con 2.994.913 passeggeri, affiancato sull'isola da Porto Torres (1.060.577), Golfo Aranci (616.179) e Cagliari (320.090). Il secondo scalo singolo a livello nazionale per imbarco e sbarco dai traghetti è Livorno con 2.734.150 passeggeri, poi Genova (2.168.721), Civitavecchia (1.804.201), Palermo (1.344.762), Bari (1.191.753) e Ancona (1.089.332). Sotto alla soglia psicologica del milione di passeggeri si trovano Napoli (809.673), Brindisi (520.459), Savona (360.270), Salerno (225.806), Piombino (203.594), Venezia (103.286) e Termini Imerese (55.093). Per quanto riguarda infine la classifica dei passeggeri che viaggiano sulle linee di corto cabotaggio al primo posto ovviamente c'è Messina (11.978.503 persone), Napoli (6.041.775) e l'arcipelago toscano con Piombino (2.971.723) e gli scali di Portoferraio-Rio Marina-Cavo (2.979.369)



SHIPPING ITALY

Focus

Stop alle mega opere nei porti italiani

Guido Nicolini

A proposito dei traffici nei porti italiani, il 2019 pare sia stato abbastanza in linea con il 2018. Al netto della riduzione, che ormai si trascina da oltre circa 18 mesi, del cargo aereo, le altre modalità di trasporto delle merci sembrano tutte più o meno coerenti con la media italiana degli ultimi cinque anni. Certo i porti italiani hanno scontato nel 2019 un'ulteriore flessione del transhipment dopo la chiusura del porto di Cagliari. Probabilmente sarà fattibile una ripresa, per quanto graduale, di Gioia Tauro dopo che è stato chiarito chi debba essere l'operatore del terminal e chi debba quindi sviluppare l'attività nello scalo. Ero e resto molto



fiducioso anche sul lavoro dei turchi di Yilport a Taranto: per cui almeno due su tre degli ex hub di transhipment potrebbero tornare a sviluppare un discreto traffico. Il fronte passeggeri in questo momento è completamente fermo invece. Con la mobilità di passeggeri limitata causa restrizioni Covid-19, e le crociere completamente ferme, è ragionevole prevedere che la stagione 2020 ormai sia archiviata. Il comparto del trasporto passeggeri sarà probabilmente il più colpito, ed è un peccato anche perché le crociere erano in forte rilancio. Stesso discorso vale anche per la parte traghetti, compresi quelli operativi sul corto cabotaggio, il cosiddetto Tpl mare (trasporto pubblico locale marittimo), cui sono state recentemente destinate importanti risorse per il rifinanziamento delle flotte. Anche il segmento delle autostrade del mare stava andando molto bene, ma ovviamente esso risentirà del crollo dell'industria automotive, sperando poi in una ripresa nel secondo semestre dell'anno. Purtroppo la pandemia non si è manifestata nei diversi Paesi nello stesso spazio temporale: per questo il rischio è che l'Italia ne esca a giugno, Francia e Germania a luglio, Spagna e Stati Uniti ancora dopo, e così via. Il rischio vero allora è che l'economia globale non riesca a rimettersi pienamente in moto prima che passi tutto il 2020. Le filiere corte si riprenderanno certamente prima, ma l'Italia è un Paese che si regge sull'import e sull'export: dal 2008 al 2019 - a fronte di investimenti privati, consumi interni e Pil praticamente stagnanti - l'economia si è invece retta sul costante incremento di produzione industriale, importazioni e soprattutto esportazioni e turismo. Per la ripresa, piuttosto che concentrarsi su nuove grandi opere nei porti italiani, bisognerebbe completare o realizzare tutti quegli interventi che sono già programmati e finanziati da anni. Questo sarebbe un punto di svolta fondamentale, a cominciare da tutti i raccordi e i collegamenti ferroviari e stradali di ultimo miglio. Il rallentamento economico della Cina, che tra l'altro era già in atto da prima del COVID-19, avrà un effetto complessivo sui traffici marittimi contenitori, ed anche per questo insistiamo da tempo nel sostenere che nuovi ampliamenti dell'offerta infrastrutturale lato mare sono forse poco utili. A parte quei tre o quattro progetti importanti già avviati come la Piattaforma Europa a Livorno, il progetto Hub portuale di Ravenna o la realizzazione della Piattaforma logistica a Trieste, le energie del Governo e delle pubbliche amministrazioni coinvolte andrebbero poi concentrate sui lavori di completamento dei Corridori Ten-T, sull'allacciamento di tutti i porti core e comprehensive alla rete, e sugli investimenti programmati da Rfi e Anas sull'ultimo miglio ferroviario e stradale. Come più volte sostenuto, praticamente le priorità contenute nel Documento di Programmazione Connettere l'Italia. Onestamente non so se oggi la portualità italiana possa porsi come priorità il tema di una nuova diga foranea nel porto di Genova. La crisi che stiamo vivendo ci pone soprattutto il grande tema della resilienza del sistema infrastrutturale europeo e nazionale, che è poi una grande sfida anzitutto comunitaria. I mercati saranno oggetto certamente di ulteriori grandi e rapidi cambiamenti - si pensi alle sperimentazioni di hyperloop, alle prime consegne



SHIPPING ITALY

Focus

stata la guerra dei dazi Usa - Cina, che stava pesantemente minando il commercio mondiale ben prima della pandemia in atto. In questo contesto probabilmente serviranno più cervello logistico e più strategie innovative di connettività, che cemento armato. E soprattutto servirà ripartire dall'economia reale: dalle imprese e dal fabbisogno di trasporto che esse esprimeranno.

SHIPPING ITALY

Focus

Abbiamo necessità di strumenti straordinari nei porti

Luca Becce

Nel 2019 i volumi di merce risultano uniformemente in assestamento per quanto attiene al traffico container in tutti i porti italiani. Rispetto al trend di crescita degli ultimi cinque anni non si auspicava una crescita più sostenuta ma i dazi USA, le incertezze su Brexit e i problemi infrastrutturali del nostro paese non hanno favorito numeri importanti. Ottimo invece il trend crociere, in linea con lo sviluppo di questa modalità turistica su tutti i mercati mondiali, così come il costante aumento del traffico di cabotaggio nazionale e internazionale. I dati dei primi due mesi del 2020 sono tendenzialmente in linea con il 2019. Da marzo, con l'avvio



della pandemia, assistiamo al fermo delle crociere, del traffico passeggeri e ro-ro (con contrazione traffico merci dovuta ai divieti interni e esterni) e a una progressiva contrazione dei volumi container che nei prossimi mesi (causa blank sailing) arriverà a -40%. I porti (laddove i flussi si mantengono) sono rimasti operativi, pur rallentando in termini di efficienza avendo adottato misure di prevenzione e protezione dei lavoratori per la tutela della salute e sicurezza. Il proliferare di norme che si sta susseguendo non agevola certamente la fluidità delle attività anche se il DPCM 10/4/20 quantomeno dà finalmente la stura per non congestionare i piazzali a seguito del fermo della produzione. Questo scenario di sintesi ha evidenziato la strategicità del settore e come lo stesso sia il fulcro dei trasporti e della distribuzione delle merci nella catena logistica: se si fossero fermati i porti (o si dovessero fermare) ci sarebbe il blocco della distribuzione, sia in import che per l'export. Ribadiamo due concetti. Il traffico passeggeri è fermo, con prospettive di ripartenza sul lungo periodo e ciò provoca la chiusura delle stazioni marittime con accesso a cassa integrazione e azzeramento dei flussi di cassa. Le dinamiche del trasporto merci sono diverse in quanto la pianificazione dei viaggi delle shipping line (40 giorni circa di viaggio per le navi) è più dilatata. È ormai acclarata la cancellazione da parte delle compagnie di navigazione di quasi il 50% dei viaggi a causa della contrazione dei traffici (le concentrazioni delle alleanze armatoriali che hanno accelerato la corsa al gigantismo navale mostra i suoi effetti: eccesso di stiva vs. drastico calo degli interscambi = blank sailing). Anche il settore delle rinfuse è in contrazione a causa del minor consumo di materie prime da parte delle industrie. Ciò si somma alle inefficienze di un sistema che denunciavamo da tempo: arretratezza del modello di lavoro portuale, mancanza di omogeneità di regole e discipline, a cominciare da quella fondamentale sulle concessioni, che continuano a essere improntate al più ferreo localismo, deficit infrastrutturali ed eccesso di burocrazia. Resta del tutto inattuato uno dei presupposti che, pur con rilievi critici su alcuni punti, ci spinse ad accettare la riforma della 84/94 dell'ex Ministro Delrio: se possibile, e sembra impossibile, è aumentato il localismo nella gestione del sistema istituzionale portuale, con paradossi davvero clamorosi che vedono nella stessa Autorità di Sistema Portuale convivere norme differenti, quando addirittura non contraddittorie, su temi fondamentali come la disciplina concessoria e il modello di organizzazione del lavoro. Né questo governo e questo Ministro, né tantomeno quello precedente hanno segnato alcun passo in avanti nella direzione di dare quella omogeneità alle norme che è essenziale per dare competitività a tutto il sistema. Il nostro senso di responsabilità che ha sempre favorito il dialogo con le istituzioni (con scarsa reciprocità) pone anche il nostro comparto in una condizione di forte criticità se le risposte non arriveranno a breve: la richiesta di azzeramento dei canoni è coerente con la fotografia sopra rappresentata. Assenza o forte contrazione di volumi = nessun flusso di cassa = impossibilità e nonsense di remunerazione della concessione. Sono indispensabili provvedimenti a tutela del



SHIPPING ITALY

Focus

sono adeguati a una situazione emergenziale come quella attuale. Necessitiamo di strumenti straordinari quali una decontribuzione del costo del lavoro (cuneo fiscale) o una reale e prolungata sospensione del versamento dei contributi, l'esonero dal pagamento delle accise sui carburanti dei mezzi operativi, il ripristino dell'iperammortamento, condizioni di accesso al credito a fondo perduto (per non sommare debito al debito) e ribadiamo un intervento radicale sui canoni concessori: la mera sospensione non è assolutamente sufficiente e suona come una presa in giro.

Le tre fasi dell'emergenza Covid-19 e lo shipping italiano

Gian Enzo Duci

Troppo facile ripetere lo slogan Nulla sarà come prima. Anche un osservatore superficiale si potrebbe rendere conto della violenza con la quale l'emergenza Covid-19 ha impattato e sta impattando sul settore marittimo portuale. Salvo rare eccezioni favorite dalla congiuntura di eventi diversi dal Covid (si veda il settore delle navi cisterna), l'intero comparto nella sua globalità, ovvero comprensivo di attività armatoriali e legate all'armamento (equipaggi), porti, terminal intermodali, catena logistica e autotrasporto stanno subendo conseguenze negative che per molte aziende rischiano di minare la sopravvivenza. Su alcuni settori protagonisti negli ultimi anni di una crescita che pareva inarrestabile, è addirittura impossibile formulare previsioni. Mi riferisco ad esempio alle crociere, che non solo stanno subendo oggi un impatto devastante con azzeramento dell'attività, ma che vedono profilarsi anche una crisi di medio periodo determinata dall'annullamento di molte prenotazioni e da previsioni che individuano fra la fine del 2021 e il 2022 una ripresa piena dell'attività (che comunque si pronostica diversa da come l'abbiamo conosciuta in passato). E proprio il caso delle crociere, per altro con ricadute tutte da computare sul portafoglio ordini dell'industria cantieristica che su questo prodotto aveva scommesso con maggiore convinzione, risulta emblematico per capire quale potrà essere la reazione a catena su tutto il mercato dello shipping. Le conseguenze in fase 1 saranno e sono sull'operatività, sulla possibilità di gestire in modo remunerativo i servizi, sul calo dei quantitativi di merce e di container che saranno oggetto dell'interscambio via mare, sul livello dei noli che conseguirà da un eccesso di offerta di navi che tenderà a cronicizzarsi. Quindi in fase 2 saranno di tipo finanziario e di governance delle imprese, provocando una riddiscussione dei rapporti, in molti casi, già abbastanza critici e delicati fra shipping e finanza, mettendo duramente alla prova imprese oggi depauperate di risorse e quindi costrette a ricercare in tempi brevi la liquidità necessaria per continuare a operare. Nella fase 3 si assisterà inevitabilmente a un raggustamento dei mercati, conseguenza di probabili processi di ulteriore accorpamento e dall'uscita di scena dei player che si collocavano già in fasce di fragilità strutturale e finanziaria. In tutte e tre le fasi un grande punto interrogativo riguarda il ruolo che la pubblica amministrazione, lo Stato, potrà svolgere a sostegno di servizi logistici, portuali e marittimi di importanza strategica per l'economia e la struttura produttiva del Paese. Servizi che già oggi, come accade per i traghetti e le autostrade del mare, o per l'autotrasporto e le imprese di logistica, scricchiolano sotto il peso di problemi quotidiani determinati da extra costi, crollo del fatturato, impossibilità di mettere a punto piani operativi e industriali di medio e lungo periodo. Di certo dallo Stato è attesa una maggiore sensibilità per quanto riguarda gli interventi di emergenza (sulla liquidità e sugli oneri che gravano sulle imprese di questo comparto) e in parallelo un abbattimento della pressione burocratica sull'operatività di porti e strutture logistiche.



SHIPPING ITALY

Focus

Ripartire da zero: iniziamo a collaborare

Silvia Moretto

Il tessuto economico internazionale e la supply chain globale sono segnati pesantemente dalla crisi Coronavirus e lo saranno per tutto il 2020 con probabili ricadute anche sull'andamento del 2021. L'emergenza sanitaria in corso ha innescato una crisi globale senza precedenti che, tra l'altro, si inserisce in un contesto economico che registrava già alcune difficoltà. Come analizzato anche dal Fedespedit Economic Outlook del Centro Studi Fedespedit, il 2019 non è stato un anno brillante: soprattutto nell'ultimo trimestre si evidenziavano segni di flessione del ciclo economico internazionale a causa delle tensioni politiche in atto, tra cui la guerra dei dazi tra Usa e Cina. La situazione italiana ha risentito della debolezza della produzione industriale legata alla decisa contrazione della produzione tedesca che a dicembre ha registrato un -2,5%: siamo connessi alle filiere produttive tedesche, nel settore dell'automotive ad esempio. Nonostante ciò, il nostro export ha tenuto bene segnando una crescita del 3,8%. Questa crisi, però, cambia completamente le nostre prospettive: le stime sul Pil 2020 erano già al ribasso prima dello scoppio dell'emergenza, ora si parla di una crescita mondiale compresa tra l'1% e il 2,4% (OCSE) - quindi recessione a livello di economia-Mondo a causa degli stop alla produzione e del rallentamento degli scambi commerciali le stime del WTO parlano di una contrazione superiore al 30%. Gli effetti sul Pil italiano saranno pesantissimi: in caso di emergenza prolungata oltre il primo semestre dell'anno la flessione sarà intorno al -10%. In uno scenario simile la supply chain italiana sarà colpita gravemente: le imprese di spedizioni hanno fatturato nel 2019 intorno ai 12 miliardi di euro (fonte: Osservatorio Contract Logistics Gino Marchet - Politenico di Milano). Nel 2020 saremo davanti a una contrazione consistente, la cui entità dipenderà innanzitutto dai tempi della fase 2, cioè la graduale riapertura del settore produttivo: se questo avverrà entro qualche settimana, avremo la possibilità di recuperare parzialmente nel secondo semestre dell'anno, registrando comunque contrazioni di fatturato consistenti, anche superiori al 30%. In uno scenario di blocco più prolungato, invece, la contrazione del fatturato delle nostre imprese sarà intorno al 50%: se nel 2019 abbiamo raggiunto circa 12 miliardi di euro di fatturato, nel 2020 potremmo registrare valori anche intorno ai 6/7 miliardi di euro. Un secondo fattore da tenere in considerazione è la tempistica delle riaperture a livello internazionale che influenzerà il nostro export e quindi la domanda di trasporto merci. I Paesi sono entrati in crisi in momenti diversi e si trovano in fasi diverse dell'epidemia: al momento della nostra riapertura in altri Stati potrebbero essere ancora vigenti blocchi e restrizioni severe che limiterebbero la capacità operativa delle nostre aziende. Ad oggi gli effetti di questa crisi sono già visibili. Il crollo della domanda di trasporto merci è evidente: guardiamo alla gravissima contrazione del cargo aereo, alle mancate toccate nei nostri porti di alcune importanti linee, al fenomeno dei blank sailing. A Genova i dati sul mese di marzo indicano una flessione del 30% dei traffici portuali, e questo è solo l'inizio. L'effetto dello stop produttivo si farà sentire anche nei prossimi mesi. I porti italiani, inoltre, stanno vivendo una situazione paradossale: i traffici sono diminuiti ma i terminal sono stati congestionati dai container che non potevano essere consegnati nei magazzini delle imprese. Sono tante le difficoltà operative che gli spedizionieri stanno affrontando in questi mesi a causa del carattere emergenziale della situazione. A questo si aggiunge la crisi di liquidità finanziaria: su questo punto ci siamo già espressi, richiamando tutti alle proprie responsabilità in quanto attori economici. Alla fine di questa emergenza bisognerà ripartire da zero: iniziamo adesso a collaborare.





SHIPPING ITALY

Focus

Noi armatori continuiamo a trasportare merci necessarie per la vita quotidiana

Mario Mattioli

La debole situazione dell'economia del nostro Paese a fine 2019 risultava ancora in una sostanziale stagnazione con la produzione industriale in calo e l'export che cresceva poco, sostenuto un po' dalle vendite extra-Ue, specie verso il Giappone e la Svizzera, ma con tassi negativi verso i mercati del Medio Oriente, del Sud America e della Cina. A fine anno, secondo le previsioni, l'espansione sarebbe stata modesta anche nel 2020, con aspettative per l'industria non molto ottimistiche. Certamente i dazi commerciali imposti sui prodotti agroalimentari dagli Stati Uniti hanno influito negativamente, così come le incertezze globali per il settore

dell'automotive e tutto il commercio mondiale registra un modesto trend di crescita. Il trasporto marittimo, che serve il 90% del commercio mondiale, è quindi un importante testimone dello sviluppo economico mondiale che evidentemente dipende dalla domanda di materie prime, di merci alimentari, di beni semilavorati e finiti. Ed ecco perché la protezione delle linee marittime e del libero commercio ha un'importanza strategica ed è condizione imprescindibile per mantenere vitale lo sviluppo dell'economia e della società. Non stupisce quindi che gli ultimi dati sui traffici marittimi da e per l'Italia, evidenzino una generale flessione delle tonnellate di merci movimentate nel 2019 nei nostri porti, sia per quanto riguarda le rinfuse, sia per quanto concerne le merci trasportate con navi operanti servizi di linea, siano esse portacontainer o traghetti. Peraltro, se le navi dovessero fermarsi sarebbe un problema enorme per tutto il mondo e, in particolare per il nostro Paese caratterizzato da un'economia di trasformazione, dove le materie prime arrivano, per lo più da altri continenti, per essere processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo. Nonostante la flessione registrata in totale, nei porti italiani le linee di navigazione internazionali e di cabotaggio hanno movimentato circa oltre 480 milioni di tonnellate complessive. Per questo, noi armatori, di fronte alla grave emergenza del Coronavirus ci stiamo battendo affinché le nostre navi continuino a trasportare le merci necessarie per la vita quotidiana di tutti. Diverso è stato l'andamento dei traffici passeggeri che nel 2019 ha registrato un aumento complessivo del 5% nei nostri porti, con punte del 32% per i passeggeri di traghetti e del 21% in più per i crocieristi, per un totale di quasi 56 milioni passeggeri totali. È chiaro che oggi fare previsioni per l'anno in corso è praticamente impossibile perché la pandemia da coronavirus si sta ripercuotendo sul trasporto marittimo in modo diverso a seconda dei comparti. Per esempio, il trasporto passeggeri (sia delle crociere che dei traghetti), si è praticamente fermato, mentre il trasporto di petrolio greggio e prodotti petroliferi, dopo una prima fase di incertezza, nel primo trimestre 2020 registra andamenti positivi sotto il profilo delle rate di nolo. Purtroppo, anche se è ancora presto per poter fare previsioni e rilevare quali saranno gli effetti sull'economia reale, dai primi dati diffusi in questi giorni dall'Istat, emerge che la pandemia da Covid-19 ha causato quello che viene definito uno shock generalizzato, senza precedenti storici. Inutile dire che le difficoltà operative riguardanti i trasporti marittimi sono molto numerose e molto complesse e che gli armatori italiani sin dai primi segnali di allarme si sono attivati per fronteggiare la gestione dell'emergenza al fine di garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici e soprattutto, per tutelare gli equipaggi a bordo delle nostre unità, mettendosi a disposizione delle Autorità nazionali e locali per contribuire alla soluzione di questa crisi sanitaria che ha colpito particolarmente il nostro Paese e che sta discriminando l'Italia e gli italiani nel mondo.



Le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi

Stefano Messina

Secondo il Fondo Monetario Internazionale l'economia mondiale nel 2020 avrà una flessione del 3%. Nel 2009, dopo il fallimento di Lehman Brothers, la caduta del Pil globale si fermò allo 0,6%. E basterebbero questi numeri per far capire quanto sia grave questa crisi, che, sempre secondo il FMI farà scendere il Pil italiano del 9,1%, due punti in più delle altre grandi economie europee. È un disastro senza precedenti, uno tsunami che ha colpito in pieno tutto il cluster marittimo travolgendo compagnie di navigazione, porti, terminal e l'intera catena logistica. Reggere l'urto e ripartire comporterà sacrifici enormi per tutti. Le



compagnie stanno già affrontando una dolorosissima contrazione dei traffici merci e passeggeri, le navi da crociera sono ferme e i traghetti viaggiano solo per garantire la continuità territoriale delle isole e il traffico merci indispensabile al rifornimento del Paese, ma i flussi di liquidità che la biglietteria garantiva sono stati azzerati, mettendo a rischio sia la prosecuzione dei servizi sia il mantenimento degli attuali assetti occupazionali con ulteriori conseguenze anche sull'intero indotto. Al Governo, quindi, gli armatori hanno chiesto garanzie pubbliche perché il credito non si esaurisca e si recuperi in altro modo la liquidità necessaria, ma non basta, bisogna intervenire anche sul lato dei costi e qui entrano in campo i porti e le autorità che li gestiscono. Ad esse Assarmatori ha chiesto che accordino alle compagnie di navigazione, soprattutto quelle impegnate nei servizi di collegamento con le isole e nei collegamenti marittimi ro-ro/ro-pax, le cosiddette autostrade del mare, una rimodulazione dei costi/canoni portuali dovuti per l'anno 2020, perché è evidente che quelle imprese non potranno sostenere tutte le spese necessarie per garantire la piena operatività delle navi (che sono in gran parte costi fissi), senza incassare la quantità dei proventi previsti prima del crollo. Discorso che vale anche per i diritti portuali per il traffico passeggeri e veicoli, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale (comprensivi degli oneri ISPS e degli oneri per i servizi di interesse generale); i canoni demaniali marittimi, la tassa di ancoraggio e la sovrattassa per le merci in coperta; gli oneri di security portuale e i servizi tecnico nautici. Al momento, invece, l'unico aiuto concesso agli armatori riguarda la sospensione per un periodo molto limitato della tassa d'ancoraggio. E se resterà la sola agevolazione è chiaro che non basterà a evitare il collasso definitivo. La crisi attuale è senza precedenti e anche le risposte devono essere tali. Le compagnie di navigazione stanno facendo la loro parte mantenendo attive le rotte e aprendo nuove linee di credito nonostante il crollo dei ricavi, le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi. Mai come ora siamo tutti sulla stessa barca e dobbiamo remare insieme per evitare gli scogli.

SHIPPING ITALY

Focus

Le navi non includano il pilotaggio fra le spese da sospendere

Francesco Bandiera

I dati del 2019 sono sostanzialmente in linea con gli ultimi anni. È evidente che anche noi, come tutti, seguiamo con molta attenzione l'evolversi della situazione per questo anno che è cominciato da subito in salita, per le notizie che arrivavano dall'est del mondo dove l'emergenza sanitaria era già ampiamente cominciata ed eravamo solo in attesa di capire quando e in che termini avrebbe impattato nel nostro Paese e nel resto del mondo. Oggi che potremmo definirci nell'occhio del ciclone, ovvero passata la prima fase della tempesta, che oltre alle tante persone perite e ricoverate, ha visto cambiare radicalmente ogni abitudine di vita consolidata fino alla



restrizione coatta delle libertà personali come azione estrema del contenimento pandemico, attendiamo la seconda fase, ovvero che da sanitaria, l'emergenza si trasformi in economica il cui impatto potrebbe addirittura essere altrettanto duro, trascinandoci in una crisi economica senza precedenti dal dopoguerra. La ripresa arriverà e dovrà farci trovare pronti. Sicuramente un asset strategico per il nostro Paese come i porti deve tornare prepotentemente al centro dell'agenda politica, perché saranno fondamentali. Così come, per permettere che l'intera filiera marittima e portuale mantenga la piena efficienza operativa, per continuare a permettere che la collettività riceva gli approvvigionamenti necessari, l'armamento italiano andrà adeguatamente sostenuto economicamente, ove necessario. Il pilotaggio in Italia è affidato ai piloti dei porti che sono organizzati in corporazioni normate dal codice della navigazione e sotto il pieno controllo dello Stato, per il quale garantiamo l'accesso sicuro alle navi nei porti della nazione. Il nostro sistema è un unicum nel suo genere e non risponde alle normali logiche del mercato, perché a dover essere tutelato in primis è l'interesse pubblico generale della sicurezza delle acque portuali e delle rade, senza alcun costo per l'amministrazione pubblica. Il presidio di pilotaggio nel porto è infatti sostenuto da chi il porto lo utilizza per fini commerciali, ai quali invece, sempre attraverso la nostra opera a bordo, garantiamo manovre sicure in tempi rapidi con una gestione del traffico portuale lineare e in piena sinergia con gli altri servizi del porto, tutti coordinati e disciplinati dal comandante della locale Capitaneria di porto. Con questo intendo dire che non siamo impresa e non facciamo impresa. Detto ciò, sicuramente nel momento in cui viene a mancare il traffico in un porto è naturale che il contraccolpo economico immediato lo percepiamo in maniera diretta e rilevante, soprattutto se, come sta accadendo in questo particolare difficile momento, una crisi di liquidità generalizzata colpisce chi utilizza il nostro servizio: l'armamento. Questo sta generando problematiche legate al fatto che se le corporazioni non riscuotono il dovuto per il servizio reso obbligatoriamente, esiste la reale possibilità di non poter far fronte, nel medio/ lungo periodo, alle spese minime di mantenimento della struttura, che sono incompressibili per loro stessa natura: dai mezzi navali per recarci a bordo, al personale marittimo imbarcato, alla gestione delle stazioni di pilotaggio, fino al personale amministrativo necessario. Quindi per quanto ci riguarda, nella consapevolezza che avremo un calo generalizzato degli approdi per il 2020 senza precedenti, è per noi fondamentale che quel poco traffico commerciale continui a usufruire del servizio anche in questo periodo, non includa il pilotaggio nelle voci di spesa da sospendere, perché servizio essenziale, obbligatorio e tecnicamente necessario proprio per l'ingresso e l'uscita dal porto. Specie se parliamo di traffici marittimi sovvenzionati dallo Stato. Per il resto colgo l'occasione perché giunga al Governo, alla nostra Amministrazione e a tutti i nostri connazionali, un forte segnale di vicinanza dalle Corporazioni dei piloti dei porti italiani che non si sono mai fermate, durante tutto questo ormai lungo periodo di emergenza pandemica e che hanno



SHIPPING ITALY

Focus

condizioni sanitarie davvero al limite.

Coronavirus: Costa Crociere ricorre ad ammortizzatori

(ANSA) - GENOVA, 24 APR - Incontro tra Costa Crociere e le segreterie territoriali di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil Trasporti e le RSU aziendali per confrontarsi sul difficile momento del settore a causa della pandemia. Costa Crociere si è trovata costretta a fermare le operazioni fino al 30 maggio e la situazione sui tempi di una ripartenza sono incerti. Le parti hanno valutato le misure da intraprendere per salvaguardare i posti di lavoro in modo da affrontare il periodo difficile fino alla ripartenza senza ricadute occupazionali, ma con il contributo equo e solidale di tutti i ruoli aziendali, compreso il management. E' stato ritenuto indispensabile il ricorso agli ammortizzatori sociali e le parti si sono date appuntamento per lunedì prossimo 27 aprile per proseguire i lavori e definire un accordo che andrà a richiedere l' utilizzo dell' assegno di solidarietà tramite il fondo Solimare, fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo. (ANSA).



Crociere, attenzione ai repeaters giusti: non è tutto oro quel che luccica

Contributo a cura di Andrea Moizo * * Giornalista esperto in economia marittima e portuale È sicuramente sensato cercare di farsi un'idea della futura domanda di crociere tastando il polso ai repeaters. In primis perché, almeno fino a prima della pandemia di coronavirus, coloro che in passato avevano già effettuato una crociera costituivano ancora più del 50% del mercato. In secundis perché, rispetto al nuovo potenziale crocierista, il repeater è facilmente individuabile. Certo per una campionatura significativa occorre circoscrivere un po' il campo. Ad esempio, per quanto formalmente lo sia, difficilmente potrà essere un repeater interessante' ai fini della domanda (cioè uno che, avendone già esperienza, prenoterà a breve una crociera) colui che l'ultima volta ci sia stato, chissà, 10 anni fa. Magari è rimasto traumatizzato dall'ultimo viaggio o ha perso la disponibilità economica o è morto. Di certo non è un repeater significativo' per le prospettive future del comparto. Parimenti sembra una sotto nicchia fuorviante quella dei repeater che abbiano già prenotato una nuova crociera.

Tanto più se la domanda che gli si pone è: Compatibilmente con il superamento dell'attuale emergenza e dei vincoli normativi, ha cambiato la sua intenzione?. Della domanda futura costoro dicono poco, perché sono una sparuta minoranza. E nulla se ciò che gli si chiede è se vogliono usare il prodotto comprato, piuttosto che se ne vogliono acquisire un altro DOPO. Ciò che interessa dovrebbe infatti essere la propensione a spendere ANCORA oltre a quello che GIA' si è speso. Per farsi un'idea dell'impatto sulla domanda di crociere post coronavirus, peraltro nel solo ambito, ancorché rappresentativo, degli aficionados, chi ha oggi già comprato una crociera non ancora effettuata andrebbe quindi, escluso dal campione o limitato alle code' di esso. Pertanto il fatto che il 64,3% di questo sotto insieme, in un insieme in cui costoro rappresentano 757 dei 900 repeater sentiti, abbia risposto affermativamente, non mi pare proprio possa portare ad inferire che due crocieristi italiani su tre pronti a effettuare una vacanza in crociera già nel 2020 a emergenza sanitaria Covid-19 conclusa. Che è quello che ha affermato ieri il centro studi Risposte e Turismo. A me il suddetto dato suggerisce piuttosto il contrario: l'effetto coronavirus è così devastante che persino 1 dei 3 che hanno già un biglietto in mano è pronto a cestinarlo, non rimborsato, anche qualora il viaggio avvenisse a emergenza superata. E ancor peggio è che larga parte di costoro, 173 su 270, lo farebbe non ritenendo più la crociera una vacanza sicura, nemmeno trovato il vaccino al coronavirus (cioè superata l'attuale emergenza).



How much is cruising's pause hurting economies? A lot, by CLIA's tally

Anne Kalosh

Should the global cruise suspension continue for 60 days, the economic loss worldwide would be \$21bn, 150,000 jobs and \$7.3bn in wages, according to Cruise Lines International Association. CLIA said each day of suspended cruises results in the loss of 2,500 jobs. Should the suspension stretch 90 days, the worldwide impact would be an economic loss of \$32bn, 222,000 jobs and \$11bn in wages. According to CLIA, cruising contributes \$150bn annually to the global economy, supporting 1.17m jobs. 'We know that for every 1% drop in cruising that occurs worldwide, up to 9,100 jobs can be lost,' the association said. 'However, suspending operations is the right thing to do as the world works to address this challenge.' Ready to contribute to recovery when time is right Given its hefty impact, 'cruising will be a significant contributor to fueling the economic recovery,' CLIA added. 'We will focus our attention and our conversations on that issue when the time is right ... We plan to do our part to contribute to and fuel the global economic and societal recovery.' Here are some country by country, regional and state impacts, all calculated by CLIA. United States In the US the cruise industry generates

\$53bn in total economic impact and \$24bn in direct spending and supports more than 421,000 jobs and \$23.15bn in wages and salaries each year (based on the latest 2018 figures). Of the 1.17m industry-supported jobs worldwide, nearly 40% are US jobs. Every 30 cruisers leaving from a US port supports one American job. According to CLIA, every 1% drop in cruising from the US means more than 2,000 jobs can be lost. Beginning in mid-March up until the end of April, the estimated direct impact of the suspension of cruising stateside will be a loss of \$2bn in direct spending and 15,422 American jobs, representing \$670m in direct wages. The full economic impact could reach almost \$4.6bn lost, representing 31,000 jobs with an average wage of \$51,300 each. Each day of the suspension results in a total economic impact loss of about \$92m and the loss of more than 300 direct jobs and 620 total jobs. Should the suspension continue through May, the impact will be a direct loss of \$3.43bn, representing 26,700 jobs and \$1.16bn in direct wages. The total economic loss would be \$7.84bn, representing 53,160 jobs and \$2.73bn in total wages. Should the suspension continue through June, CLIA projects a total economic loss for the US of \$11.1bn, representing 75,230 jobs and \$3.87bn in total wages. Florida In Florida, cruising contributes nearly \$8.5bn in direct spending annually and supports 154,646 jobs (direct, indirect and induced), representing \$7.7bn in total wages and salaries. As many as 240 Florida jobs are lost each day cruise operations are suspended. Beginning in mid-March through the end of April, this translates into the direct loss of \$685m in direct spending in the state and a loss of 11,940 jobs and \$620m wages. If the suspension continues through June, the loss in direct spending will be \$1.6bn with 27,900 jobs and \$1.45bn in wages going away. Significant impacts are seen across other states, particularly Alaska, California, New York, Louisiana, Washington, Georgia, New Jersey, Illinois, Maryland and South Carolina for which CLIA has tallied specific estimates. Europe In Europe the cruise industry generates \$53bn annually and supports nearly 215,000 direct jobs paying 6.5bn in wages and 435,000 total jobs paying 14bn in wages. Nearly 40% of the worldwide jobs supported by cruising are in Europe. Every 49,000 spent directly by cruise passengers, crews and cruise lines there generates one job in the EU. For every 1% drop in cruising from Europe, up to 3,500 jobs can be

Seatrade
Cruise News



How much is cruising's pause hurting economies? A lot, by CLIA's tally

Ann Kamm April 24, 2020

Should the global cruise suspension continue for 60 days, the economic loss worldwide would be \$21bn, 150,000 jobs and \$7.3bn in wages, according to Cruise Lines International Association.

CLIA said each day of suspended cruises results in the loss of 2,500 jobs.

Should the suspension stretch 90 days, the worldwide impact would be an economic loss of \$32bn, 222,000 jobs and \$11bn in wages.

According to CLIA, cruising contributes \$150bn annually to the global economy, supporting 1.17m jobs.

'We know that for every 1% drop in cruising that occurs worldwide, up to 9,100 jobs can be lost,' the association said. 'However, suspending operations is the right thing to do as the world works to address this challenge.'

Ready to contribute to recovery when time is right

lost. Each day of the suspension results in the loss of nearly 400 direct jobs and 800 total jobs. Should the suspension continue for 60 days, the total economic loss, according to CLIA, would be about 8bn, 48,000 jobs and 2bn in wages. A 90-day suspension would raise those numbers to a loss of about 13bn, 77,000 jobs and 3.2bn in wages. UK The cruise industry generates 11.2bn annually for the United Kingdom,



supporting 40,517 direct jobs paying 1.5bn in wages and 88,519 total jobs paying 3.5bn. Each day of the suspension results in the loss of 55 direct jobs and 139 total jobs. A 60-day suspension would result in a total economic loss of about 1.6bn, 8,359 jobs and 513m in wages. Should the suspension extend for 90 days, the result would be a total loss of about 2.7bn, 13,788 jobs and 847m in wages. Germany In Germany, cruising annually generates 6.6bn, supporting more than 21,000 direct jobs paying 885m in wages and 48,455 total jobs paying 1.8bn. Each day of the suspension results in the loss of 67 direct jobs and 135 total jobs. For a 60-day suspension, the total loss would be about 1.3bn, 8,082 jobs and 361m in wages. A 90-day suspension would raise those numbers to a loss of about 2bn, 12,773 jobs and 571m in wages. CLIA also tallied specifics for France, Italy, Spain, Greece and Norway.