



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 28 aprile 2020**



Prime Pagine

28/04/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 28/04/2020	8
28/04/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 28/04/2020	9
28/04/2020	Il Foglio Prima pagina del 28/04/2020	10
28/04/2020	Il Giornale Prima pagina del 28/04/2020	11
28/04/2020	Il Giorno Prima pagina del 28/04/2020	12
28/04/2020	Il Manifesto Prima pagina del 28/04/2020	13
28/04/2020	Il Mattino Prima pagina del 28/04/2020	14
28/04/2020	Il Messaggero Prima pagina del 28/04/2020	15
28/04/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 28/04/2020	16
28/04/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 28/04/2020	17
28/04/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 28/04/2020	18
28/04/2020	Il Tempo Prima pagina del 28/04/2020	19
28/04/2020	Italia Oggi Prima pagina del 28/04/2020	20
28/04/2020	La Nazione Prima pagina del 28/04/2020	21
28/04/2020	La Repubblica Prima pagina del 28/04/2020	22
28/04/2020	La Stampa Prima pagina del 28/04/2020	23
28/04/2020	MF Prima pagina del 28/04/2020	24

Primo Piano

27/04/2020	Messaggero Marittimo Assoporti conferma: tutti i porti sono operativi	<i>Redazione</i> 25
28/04/2020	euomerchi.it L'ORGOGGIO DI ESSERE PORTI 'ITALIANI'	26
27/04/2020	Newsletter INU La crisi dei porti durante la pandemia	27

27/04/2020	Transportonline		28
"iportinonsifermano", un filmato che testimonia il ruolo fondamentale dei porti per l'economia e non solo			
27/04/2020	Corriere Marittimo		29
Covid-19/ Porti e trasporto marittimo, il nuovo Protocollo per la sicurezza			
28/04/2020	Il Secolo XIX	Pagina 17	31
I contributi all'Authority dei trasporti diventano un caso			
27/04/2020	The Medi Telegraph		32
Porti, vertice al ministero per l'alleanza con la Spagna			

Trieste

28/04/2020	Il Piccolo	Pagina 13	33
Via libera alla nave-ospedale a Trieste Per l'attracco si guarda a Porto vecchio			
27/04/2020	Trieste Prima		35
La nave ospedale "scalda" i motori, chiesto l'ok sui costi alla Protezione Civile			<i>NICOLÒ GIRALDI</i>
28/04/2020	Il Piccolo	Pagina 28	36
Grande distribuzione in via Flavia Tutto fermo, congelate le richieste			
28/04/2020	Primo Magazine		37
Trieste lancia la sua sfida internazionale			<i>GAM EDITORI</i>

Venezia

28/04/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 16	38
Logistica, crollano i traffici nei porti			<i>M.Mor.</i>
28/04/2020	Corriere del Veneto	Pagina 10	40
Porti, traffici in forte calo «Crocieristica, crisi per 2 anni Va sostenuta, ma ripensata»			
28/04/2020	Il Gazzettino	Pagina 29	41
I venti del Covid-19 flagellano il Porto Un calo del 10,5% nel primo trimestre			<i>ALVISE SPERANDIO</i>
28/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 14	42
Porto, croceristi in calo del 65% E il traffico merci sempre più in crisi			
28/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 15	43
I portuali in cassa integrazione «Resistiamo e aspettiamo la fase 2»			
28/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 15	45
«Saranno mesi difficili bisogna fare attenzione a manovre speculative»			
28/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 15	47
«Con meno navi sui canali si possono scavare i fondali»			
27/04/2020	Ansa		48
Porto Venezia: -10,5% volumi traffico primo trimestre 2020			
27/04/2020	FerPress		49
#Coronavirus: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico del Porto di Venezia			
27/04/2020	Il Nautilus		51
Porto di Venezia: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico			
27/04/2020	Informare		53
Nel primo trimestre il traffico delle merci nel porto di Venezia è calato del -10,5% e quello dei passeggeri del -56,0%			
27/04/2020	Informatore Navale		55
Porto di Venezia: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico (dati 1° trimestre 2020)			
27/04/2020	Messaggero Marittimo		57
In calo i traffici nel porto di Venezia			<i>Redazione</i>
27/04/2020	Messaggero Marittimo		59
Venezia colpita due volte avrà la forza di riprendersi			<i>Veio Benetti</i>

28/04/2020	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	60
<hr/>				
Porto di Venezia: Covid, giù del 10,5% i volumi di traffico				
27/04/2020	Sea Reporter			61
<hr/>				
Porti di Venezia e Chioggia: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico				
27/04/2020	shipmag.it			63
<hr/>				
Covid-19, porto di Venezia: volumi di traffico giù del 10,5% nel primo trimestre				
27/04/2020	shippingitaly.it			65
<hr/>				
Anche a Venezia merci in calo nel primo trimestre: -10,5%				
27/04/2020	The Medi Telegraph			67
<hr/>				
Primo trimestre -10,5% per il porto di Venezia				
27/04/2020	Venezia Today			69
<hr/>				
Porto di Venezia: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico				
28/04/2020	Corriere del Veneto	Pagina 10	<i>A. Zo.</i>	71
<hr/>				
Cvn, casse vuote appello al ministro Verso la chiusura della società Comar				
28/04/2020	Il Fatto Quotidiano	Pagina 18	<i>Giuseppe Pietrobelli</i>	72
<hr/>				
Mose, trenta funzionari non pagheranno mai				
28/04/2020	Il Gazzettino	Pagina 38	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	73
<hr/>				
Mose, arrivano i rinforzi dell' esercito per far funzionare il test di sollevamento				
27/04/2020	shippingitaly.it			74
<hr/>				
Deposito Gpl di Chioggia: uno studio segnala elevati rischi per le navi gasiere				

Genova, Voltri

28/04/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 4		76
<hr/>				
Porto, marzo in calo ma nel trimestre resistono i container				
27/04/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	77
<hr/>				
Ports of Genoa: merci in calo nel trimestre				
27/04/2020	FerPress			79
<hr/>				
#Coronavirus: a Genova nasce tavolo porto-città. Imprese marittime pronte a ripartire in sicurezza				
27/04/2020	Imperia Tv		<i>IMPERIA TV</i>	80
<hr/>				
NASCE IL TAVOLO PERMANENTE PORTO-CITTA', LE IMPRESE MARITTIME PRONTE A ...				
27/04/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	81
<hr/>				
Genova: nasce tavolo permanente porto-città				
27/04/2020	The Medi Telegraph			82
<hr/>				
«Tir in porto a Genova pure di notte, turni su 24 ore per evitare la paralisi»				

Ravenna

28/04/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 7	<i>ALESSANDRO MONTANARI</i>	83
<hr/>				
Il coronavirus affonda il porto Alcune merci perdono fino al 65%				
28/04/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 7		84
<hr/>				
«Le navi arrivano semivuote» Movimentazione container a picco				
28/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 40		85
<hr/>				
Casse di colmata, si cercano aree				
27/04/2020	RavennaNotizie.it			86
<hr/>				
Effetto Coronavirus. Marzo da incubo per il Porto di Ravenna: meno 30% nei traffici				

Piombino, Isola d' Elba

28/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 14		87
<hr/>				
Porto, segni meno davanti a tutti gli indici di traffico				

28/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 47	88
	Il porto perde 68mila passeggeri a causa dei blocchi	
27/04/2020	ansa.it	89
	Porti: Piombino, in calo traffico merci e passeggeri	
27/04/2020	Informare	90
	Nel primo trimestre il traffico dei passeggeri nel porto di Piombino è diminuito del -25,0%	
27/04/2020	Informazioni Marittime	91
	Movimentazione, trimestre da dimenticare per Piombino	
27/04/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	92
	Flessione dell'11% a Piombino	
27/04/2020	Portnews	93
	Marzo nero per il porto di Piombino	
27/04/2020	shippingitaly.it	94
	Crollo dei traffici a Piombino a marzo	
27/04/2020	The Medi Telegraph	95
	Trimestre nero per Piombino	
28/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 23	96
	Meno restrizioni, più fiducia Ecco la proposta alle istituzioni	

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

28/04/2020	Corriere Adriatico Pagina 16	97
	«Da giorni qui siamo chiusi nelle cabine»	
28/04/2020	Corriere Adriatico Pagina 16	98
	Arriva Costa Magica nella nave-zona rossa a bordo 130 positivi	
28/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 9	99
	Costa Magica, a bordo 130 positivi	
28/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 37	100
	La Costa Magica è arrivata in porto: «Ecco come tutta l' area sarà blindata»	
27/04/2020	Ancona Today	101
	Arriva la nave con 130 Covid, porto blindato per lo sbarco: ecco il piano di sicurezza	
27/04/2020	Ansa	102
	Coronavirus: Costa Magica ad Ancona, settimane per evacuarla	
27/04/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	103
	Porto di Ancona: riparte timidamente il collegamento per la Croazia	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

28/04/2020	La Provincia di Civitavecchia	104
	L'UE approva il progetto Yep-Med per 3 milioni	
27/04/2020	FerPress	105
	AdSP Tirreno centro settentrionale: quarto contributo a fondo perduto ricevuto dall' Ue negli ultimi tre anni	
27/04/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	106
	Civitavecchia: sì a piano per mobilità in porto	

Brindisi

27/04/2020	Ansa	107
	I marittimi di Costa a casa con Mediterranea	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

28/04/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 25	108
<hr/>		
28/04/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 20	109
<hr/>		
27/04/2020	FerPress	110
<hr/>		
Autorità portuale Gioia Tauro: esenzione temporanea della riscossione delle tasse d' ancoraggio e canoni demaniali		
<hr/>		
27/04/2020	Il Dispaccio	111
<hr/>		
Gioia Tauro (RC), il vicesindaco Romano: "Rilanciare in via prioritaria e strategica le attività portuali"		
<hr/>		
27/04/2020	Informazioni Marittime	112
<hr/>		
Gioia Tauro sospende canoni demaniali e tasse d' ancoraggio		
<hr/>		
28/04/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i> 113
<hr/>		
Gioia Tauro, sospensione canoni		

Cagliari

28/04/2020	La Nuova Sardegna Pagina 34	<i>WALKIRIA BALDINELLI</i> 114
<hr/>		
Palau, porto commerciale il Tar dice stop al cantiere		

Messina, Milazzo, Tremestieri

28/04/2020	Gazzetta del Sud Pagina 23	115
<hr/>		
È tornato operativo il Porto di Tremestieri		
<hr/>		
27/04/2020	gazzettadelsud.it	116
<hr/>		
Messina, conclusi lavori di dragaggio: operativo il porto di Tremestieri nella zona sud		

Palermo, Termini Imerese

27/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Veziro Benetti</i> 117
<hr/>		
Pasqualino Monti: siamo in crisi ma pronti a ripartire		

Focus

27/04/2020	Portnews	<i>Marco Casale</i> 118
<hr/>		
Porti in overdose normativa		
<hr/>		
28/04/2020	Italia Oggi Pagina 28	<i>FRANCESCO CERISANO</i> 119
<hr/>		
In viaggio con la mascherina		
<hr/>		
27/04/2020	(Sito) Adnkronos	120
<hr/>		
Coronavirus, così si viaggia in fase 2		
<hr/>		
27/04/2020	Informazioni Marittime	122
<hr/>		
Distanza sociale, dispenser e marker. La fase 2 del trasporto		
<hr/>		
27/04/2020	shipmag.it	124
<hr/>		
Crociere e navi passeggeri: cosa dice il nuovo Dpcm		
<hr/>		
27/04/2020	shippingitaly.it	126
<hr/>		
Dpcm Fase 2: l'elenco delle misure per navi, porti e logistica		

27/04/2020	Transportonline	128
Trasporti: Dpcm 26 aprile 2020, dal 4 maggio avvio alla Fase 2		
27/04/2020	shipmag.it	130
Camanzi (Art) gela gli operatori: I contributi non saranno sospesi		
27/04/2020	Ansa	132
Coronavirus: Costa crociere, due giorni di cassa a settimana		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979310
mail: servizioclienti@corriere.it



A settembre
Un concerto di Chailly
per la rinascita della Scala
di **Pierluigi Panza**
a pagina 35

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



Si alle visite per fidanzati e «affetti stabili». Le Regioni accelerano sulle riaperture. Il premier promette cambiamenti per le messe

Fase 2, proteste e correzioni

Negozianti e ristoratori: così falliremo. Conte a Milano: misure impopolari ma dovute

NUOVE IDEE PER L'ITALIA

di **Venanzio Postiglione**

Cerchi rossi. Su tutti i vagoni. La scritta «stai qui», l'obiettivo di garantire le distanze: l'epoca della ripartenza non è ancora nata ma ha già i suoi simboli. Quando si aprì la linea uno del metrò, alle 17 del primo novembre 1964, la gente premeva ai tornelli e il sindaco Pietro Bucalossi parlò di «coraggio e tenacia», prevedendo grandi folle «per i decenni a venire». Un po' di retorica, ma ci stava. Anche Dino Buzzati tornò cronista, per un giorno, e si appassionò alla «nuova favola di Milano».

continua a pagina 24



Il premier Giuseppe Conte (55 anni) con il governatore della Lombardia Attilio Fontana (68) all'interno della Prefettura di Milano

L'annuncio della fase 2 suscita proteste e promette modifiche. «Così falliremo» dicono ristoratori e negozianti. Il premier Giuseppe Conte, in visita a Milano, ricorda che si tratta di misure impopolari ma dovute. Ma promette cambiamenti per partecipare alle messe. Arriva anche il via libera alle visite per fidanzati e «affetti stabili». Le Regioni accelerano sulle riaperture.

da pagina 2 a pagina 21

«Così lavoriamo per i fondi Ue»

di **Francesca Basso**

Il presidente del Consiglio europeo Charles Michel dice al Corriere: «Rafforzeremo il bilancio Ue, vogliamo una strategia di rilancio che non aggravi le disparità tra gli Stati». E aggiunge: «I fondi per il rilancio dell'economia saranno disponibili al più tardi dall'inizio di giugno».

a pagina 15

SORPRESE EUROPEE

di **Maurizio Ferrera**

Nel suo discorso televisivo di domenica sera, il presidente del Consiglio ha dedicato un passaggio all'Ue e ha parlato di una svolta «storica», sollecitata dall'Italia: l'impegno a istituire un Recovery Fund per il rilancio dell'economia europea, basato su risorse comuni. Per la verità il documento ufficiale non si è sbilanciato sul versante del finanziamento. Dopo tutto, ci sono molti modi per condividere i rischi anche senza «mutualizzazione».

continua a pagina 15

Al lavoro ma scuole chiuse Famiglie spiazzate: zero aiuti

di **Luisa Pronzato**
e **Rita Querzè**

Si torna gradualmente al lavoro. Ma le scuole restano chiuse. Se ne riparla a settembre. Spiazzate le famiglie: non ci sono aiuti. Il presidente Mattarella: le aule vuote sono una ferita per tutti.

alle pagine 6 e 7
Fregonara, Serra

Morti, bugie sui numeri

di **Milena Gabanelli** e **Simona Ravizza**

Conti non tornano: in Europa i morti sarebbero il 49% in più. Lo rivela l'Ispli che ha incrociato i dati con gli anni precedenti. I casi di Paesi Bassi e Gran Bretagna.

a pagina 17

GIANNELLI



L'EMERGENZA

INTERVISTA A ZINGARETTI
«Giugno è tanto lontano per far ripartire le attività»



di **Maria Teresa Meli**

«Qualsiasi scelta sui tempi di riapertura deve essere orientata a limitare la recrudescenza di una diffusione che probabilmente ci sarà», dice il segretario del Pd Nicola Zingaretti, ma «gli aiuti devono arrivare presto nelle tasche degli italiani». Ora «parlare di cambi di maggioranza e di governo è deprimente e velleitario».

a pagina 11

L'EPIDEMIA NEL MONDO

Gli Stati Uniti hanno raggiunto il milione di casi

di **Giuseppe Sarcina**

Un milione di contagiati negli Stati Uniti, un terzo della somma mondiale. Ma molti governatori allentano i lockdown.

a pagina 18

GLI OTTO FEMMINICIDI

Storie di donne uccise nei mesi di isolamento

di **Giulio Fasano**

Sono otto le donne vittime di violenza domestica in questo periodo di isolamento. «Ma non sia tutto derubricato a stress da quarantena».

a pagina 20

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Congiunti e disgiunti

Era immaginabile che un governo dove alcuni ministri hanno problemi con il congiuntivo potesse inciampare sulla parola successiva del dizionario: congiunto. Vocabolo antico, ma per nulla caloroso, che odora di burocrazia e sembra inadatto a circoscrivere quel gomito di relazioni dentro al quale ci muoviamo ogni giorno. Dell'imminente fase due, in cui ci sarà concesso uscire di casa per meglio apprezzare le gioie dei ristoranti, l'incontro con «i congiunti» appresserà il momento-clou, la novità più preziosa e fumosa. Ma chi sono le persone care a cui, opportunamente mascherati, ci potremo di nuovo accostare? Soltanto i parenti stretti, alcuni dei quali sopportiamo già a stento nelle feste comandate?

Il misterioso Comitato Tecnico-Scientifico, che nella prosa ispirata di Conte incarna il totem dello Sciaricabarile da citare all'occorrenza per dare una patente di autorevolezza all'Incomprensibile, considera «congiunti» tutti gli affetti stabili. E qui la cosa, invece di semplificarsi, si ingarbuglia. Tra gli affetti stabili ciascuno di noi annovera gli amici di una vita, gli amanti, i fidanzati in carica: qualcuno anche gli ex. Per evitare la multa bisognerà dunque trasferire sull'autocertificazione i brandelli della propria autobiografia? Una cosa sola è sicura: a giudicare dalla scarsa attenzione ancora una volta loro riservata, anche nella fase due i figli andranno considerati disgiunti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Prova Sustenium Bioritmo 3

Con Vitamina C e Zinco

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

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

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

A. MENARINI

00428
9 771120 498008
Noni Nature SpA - P.A.P. - DL 33/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano



Salvini e Renzi sparano sulle restrizioni dopo il 4 maggio. Ma, per Demopolis, l'81% degli italiani condivide la linea Conte e solo il 16% quella dei due Matteo



Martedì 28 aprile 2020 - Anno 12 - n° 117
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "La sventura di Adalberto"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PRECISAZIONI

Sono 'congiunti' anche i fidanzati. Messe stop

■ Chiarimento parziale sulla norma che autorizza le visite ai familiari. Il Viminale farà verifiche a campione. Con il traffico in aumento sarà impossibile proseguire con i posti di blocco come ora: troppe le auto in giro

DE CAROLIS, MARRA E PACELLI A PAG. 5 - 6



EXTRA-DIDATTICA

Azzolina alle Regioni: scuole aperte se sicure

■ La ministra mette a disposizione gli spazi aperti degli istituti per le iniziative a sostegno delle famiglie per i progetti degli enti locali autorizzati dal comitato scientifico. Intanto aumentano i crediti per la maturità

DELLA SALA A PAG. 8

Virus, governo ladro

di MARCO TRAVAGLIO

Domenica sera su La7, nel nuovo programma di Massimo Giletti "Non è l'Arena: è Salvini", è andato in onda il prototipo del nuovo talk show modello governissimo. Dopo tre mesi di teledibattiti luttuosi e pallosi che issavano sul podio il virologo di turno all'insegna del "ricordati che devi morire" e del "noisiamoscienza, non fantascienza", si è deciso che il virus non esiste più, i contagiati neppure, i morti sono un trascurabile effetto collaterale e il diritto costituzionale alla salute è un optional, anzi la fissa di un premier dittatore che ci dice di tenere le distanze ed evitare assembramenti per loschi scopi di potere. Il dibattito sulla fase 2 al netto del virus funziona così. Il conduttore strilla, tutto sudato come l'ossessa de L'Esorcista, che i negozi devono riaprire, le scuole pure, le fabbriche (quasi tutte aperte) pure (e lui ne sa qualcosa perché "ho un'azienda"), le chiese (mai chiuse) pure (e anche noi mangiapreti, puttanieri e mignottoni anelano a tutti e sette i sacramenti). E gli ospiti, fra cui manca purtroppo Panzironi, rimpiazzato però dalla Chirico che ha il pregio di parlare di tutto senza mai sapere nulla (ora vuole assolutamente "fare la messa"), hanno due opzioni: unirsi agli alti laici e dunque parlare liberamente; oppure, come il rassegnato Pregliasco, obiettare che riaprire tutto mentre si festeggiano "solo" 260 morti (più di quanti se ne piangevano l'11 marzo, giorno del lockdown), coi contagi in aumento in Piemonte e in Lombardia, è un filino azzardato, e dunque venire subissati dalle urla belluine del conduttore e dei riaperturisti dell'ultima ora.

Giletti deve dimostrare che la gente sta organizzando la sommossa e trasmette, per la seconda domenica consecutiva, lo stesso video delinquenziale di un "imprenditore" che minaccia in veneto stretto i "pezzi di merda" al governo: "Veniamo a prendervi a casa, vi buttiamo fuori di lì, pezzi di merda!". E lo spaccia per l'emblema di milioni di italiani arrabbiati, senza spiegare perché manda in onda sempre quello. Sallusti commenta che Conte non riapre non perché morti e contagi a Nord-Ovest restano altissimi, ma "per evitare che la gente scenda in piazza contro di lui". La Chirico, che pensa sempre quel che pensano i due Matteo ma un minuto dopo, in questa la modalità indignazione sull'occhio vitreo: "Mica possiamo chiuderci in casa per il virus". Giletti, per riequilibrare, chiede alla redazione se Salvini non stia per caso parlando: guardo Salvo sta parlando e per combinazione - essendo il 26, giorno pari - vuole riaprire tutto con lo stesso cipiglio con cui, nei giorni dispari e con meno morti, voleva chiedere tutto.

SEGUE A PAGINA 24

RETROSCENA LO SCENARIO ISS DIETRO LA PRUDENZA DI CONTE

"SE SI RIAPRE TUTTO, COLLASSO IN UN MESE"

MANTOVANI E PALOMBI A PAG. 3

- 1. TRIVULZIO: NO AI MALATI IN OSPEDALE**
Si indaga sull'input politici
MASSARI A PAG. 11
- 2. TUTTI I RITARDI IN VISTA DELLA FASE 2**
Piemonte e Lombardia out
CASELLI A PAG. 2
- 3. LE LARGHE INTENZE PER SPIAZZARE ZAIA**
Salvini cala, addio Papeete
ROSELLI A PAG. 16
- 4. I DUE FLOP DI MR. FUGGHI D'ARTIFICIO**
Che fine ha fatto Bertolaso
CORRIAS A PAG. 10

NON VI PIACE CONTE? C'È TRUMP O MACRON
LE DEMOCRAZIE MEGLIO DEI REGIMI
MA LA CEI TEMEVA L'OK DAL 4 MAGGIO
ORA IL BILDERBERG CI RISCRIVE LENIN

ANTONIO PADELLARO A PAG. 16 | GIANFRANCO PASQUINO A PAG. 13 | MARCO MARZANO A PAG. 13 | DANIELE LUTTAZZI A PAG. 12

"FASE DUE" Un bestiario italiano

Il dpcm delle donne contro i puttanieri

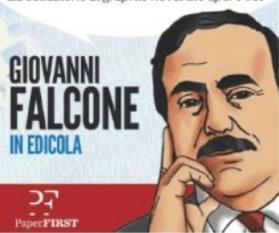
di SELVAGGIA LUCARELLI

Riflessioni sparse sulla fase 2. Il decreto è uguale per tutti. La fase 2 ricorda quando a scuola c'era un compagno che lanciava il diario della secciona fuori dalla finestra e l'insegnante, per punizione, toglieva il diritto alla ricreazione a tutta la classe: "Perché punisce anche noi che non abbiamo fatto niente?".

SEGUE A PAGINA 7

CHIEDI CHI ERANO GLI EROI

La collezione di graphic novel di Paper First



LE CARTE DEI GIUDICI



Il Dap rispose tardi, ma Zagaria sarebbe uscito ugualmente

MASCALI A PAG. 18

La cattiveria

Conte: "Dal 4 maggio, si ai funerali". D'ora in poi chi vuole uscire potrà accollare un parente

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

CAPITALI D'IMPRESA

Enel: profitti stabili, ma ai manager stipendi quadrupli

MELETTI A PAG. 14 - 15





il Giornale



MARTEDÌ 28 APRILE 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 101 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

IL PAESE IN GINOCCHIO

Il discorso di Conte fa chiudere 500mila imprese

La protesta di negozi, ristoranti e artigiani: «Così ci uccidete» «Affetti stabili» e seconde case, la «Fase 2» è un delirio

di Nicola Porro

La conferenza stampa sulla cosiddetta Fase 2 del presidente del Consiglio ha decretato la morte di qualche decina di migliaia di imprese, per lo più piccole. Sono morti invisibili: il nostro ceto produttivo è all'agonia, e domenica sera ha scoperto che il presidente del consiglio «potrà ulteriormente chiudere i rubinetti», con l'«ammirazione» di tutta Europa.

Il clima retorico di Palazzo Chigi è lontano anni luce da quello che sta avvenendo nel Paese reale. I primi tre mesi dell'anno hanno visto la chiusura di trentamila imprese (9mila in più rispetto all'anno precedente). Ma è un dato per difetto: le aziende in pericolo sono più di 500mila. Sono bloccate ad esempio le procedure concorsuali, per dirne una. Siamo costretti ad usare una nuova parola, lockdown, per descrivere un cataclisma che la lingua della civiltà non riesce a spiegare: così come la premorte di un figlio non ha una sua parola nella nostra bellissima lingua, così l'inconsapevole (speriamo) assassinio dell'attività privata, senza una norma di legge, non ha una sua descrizione commerciale.

È difficile elencare tutti i settori economici che dovranno rimanere fermi fino al primo giugno. Dai servizi alle persone alla tolettatura per animali, dai ristoranti ai baristi, dalle autoscuole ai negozi di prossimità, ma la lista è infinita, come complesso è il mercato. Che la nostra folle politica ha voluto cancellare definendolo con i cosiddetti codici Ateco, strumento statistico, già assurdo per le pratiche fiscali e burocratiche, e oggi ancora più superficiale.

Il principio che il comitato di salute pubblica in perfetta sintonia con il rinnovato potere dei sindacati ha fatto proprio è l'irresponsabilità dell'imprenditore. Sono sindacati, medici e politici che decidono («consentono») è la parola chiave di Conte) quali professionisti e lavoratori autonomi potranno riprendere.

Non comprendendo che tra dipendenti pubblici, che circondano Palazzo Chigi, e ceto produttivo esiste una differenza. I primi sono a stipendio pieno, illicenziabili, possono avere permessi per i figli a casa, e vista l'arretratezza della nostra pubblica amministrazione considerano lo smart working più o meno una barzelletta (sì, sì, domani si alzerà qualcuno offeso raccontando la propria eccellenza). I secondi vivono in aziende da pochi dipendenti, lavorano con minori tutele, sono licenziabili e soprattutto alla fine del mese se il fatturato è zero, se ne vanno a casa.

Migliaia di imprese morte. Nessuno piangerà per loro. Il loro funerale non vedrà neanche la presenza dei quindici parenti permessi dal ministero.

C'è l'arroganza di una classe politica (con le dovute eccezioni) che parrucchieri e commesse, partite Iva e lavoratori autonomi semplicemente non considera.

servizi da pagina 2 a pagina 19

IL PROCURATORE MARESCA: «IMPREPARATI» Pasticcio boss scarcerati Oggi si decide su Cutolo

Luca Fazio

alle pagine 16-17

INTERVISTA AL SINDACO MARCO BUCCI

Ecco il nuovo Ponte di Genova «Poteri speciali, ma per riaprire»

Carmelo Caruso



MISSIONE COMPIUTA L'ultimo tratto del nuovo Morandi

Sono bastati meno di due anni, lo invidia già il mondo. Lo chiamano modello. A Genova è stato costruito un nuovo ponte. Ieri è stato completato il sollevamento dell'impalcato. Lo ha reso possibile Marco Bucci, il sindaco più silenzioso d'Italia: «Non mi piacciono le chiacchiere e le polemiche. Non ho tempo per farle». E non gli piacciono neppure i nastri, che da oggi, c'è da scommettere, si proveranno (...)

segue a pagina 13

NAPOLI, LA VITTIMA AVEVA 37 ANNI

Poliziotto ucciso dal rapinatore Cinque fermati, sono tutti rom

Giannini a pagina 20

LO SCONTRO CON LA CHIESA

Verso il sì alle messe dal 10 maggio Ruini: «Errore, bisogna rimediare»

di Francesco Boezi

«Sia la libertà sia la tutela della salute non sono degli assoluti. Nel caso di una pandemia sono inevitabili delle restrizioni della nostra libertà, per limitare il contagio. Questo però non significa che le pubbliche autorità abbiano mano libera nel limitare o addirittura sopprimere, sia pure temporaneamente, le libertà che ci appartengono». Parla il cardinale Camillo Ruini, ex presidente della Cei.

a pagina 11

CHI POTREMO INCONTRARE?

Il gioco di società fra parenti e partner

di Valeria Braghieri

Il presidente Conte non emette decreti, lancia giochi di società per la quarantena. Ogni volta che parla, riempie le nostre settimane successive con una gara (senza premi) all'interpretazione dell'enigma che si interrompe bruscamente solo con l'emaneazione di un nuovo decreto. Altri sotto testi da decrittare, altre date da tenere a mente, altri ostacoli logici da superare per arrivare a una meta che, proprio (...)

segue a pagina 7

L'aiutino del latino sdogana l'amante

di Massimo Arcangeli

«L'è virtù patrie e la pietà congiunta». Così scrive il Foscolo nel carne *Dei Sepolcri* (v. 102), riferendosi alla pietà verso i parenti. I congiunti sono anzitutto loro, i parenti (stretti o strettissimi). I consanguinei. Congiunto non combacia alla perfezione con moglie o marito, ma in italiano è sinonimo di coniuge fin dal Trecento. Possiamo dunque stare tranquilli: dal 4 maggio ci si può (...)

segue a pagina 7

MINISTRI DEM DELUSI SULL'AVVENTINO

Il Pd processa il premier: «Non può fare il burocrate»

di Adalberto Signore

Quanto è labile la politica se solo quattro mesi fa Nicola Zingaretti celebrava pubblicamente Giuseppe Conte arrivando a definirlo «il punto di riferimento di tutte le forze progressiste». Una quasi investitura. Che, come del resto buona parte del Paese, è finita travolta dallo tsunami del Covid-19. Oggi, infatti, i rapporti tra il Pd e il premier si sono di molto complicati. Colpa del Mes e non solo. Uno sfilacciamento che ieri si è trasformato (...)

segue a pagina 8

IERI LA VISITA IN SERATA

L'inutile blitz fuori tempo di Giuseppe a Milano

di Stefano Zurlo

a pagina 8

LA PRESCRIZIONE SULLE ESEQUIE: MASSIMO 15 PERSONE

Il governo dà i numeri sul funerale Serve una riffa per poterci andare

di Felice Manti

Le spoglie di un uomo contese come a una riffa, un governo che non smette di dare i numeri. Dopo aver giocato con la vita delle persone, con la loro fede religiosa, con il diritto alla scuola, adesso scherza con la morte, imponendoci l'ennesimo macabro conteggio.

Duecento metri, 40 minuti, Fase 2. L'altra sera sulla roulette degli scienziati è uscito il 15. Nero. Vicino allo zero. Quindici persone (...)

segue a pagina 10

L'EMERGENZA DOMESTICA

Riaprite i toelettatori Lavare e tosare i cani è questione di salute

di Oscar Grazioli

a pagina 14

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIRE IN TUTTI I PAESI - C.A. 3000) (C.M. N. 2950/2008) (C. 401 - C. 1.30.10.10)



IL GIORNO

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

MARTEDÌ 28 aprile 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Lombardia alle prese con il rebus trasporti

**Sangalli: negozi aperti
O rischiamo uno choc
da cinquanta miliardi**

A. Gianni e Mingoia alle pagine 8 e 9



Colico, festa tragica

**Morti a 18 anni
Sospetto mix
alcol-metadone**

De Salvo e Pusterla a pagina 18

ristora
INSTANT DRINKS

Conte tiene duro: normalità lontana

Il premier a Milano: «Non cerco consensi. Mancano le condizioni per allentare le restrizioni. Dobbiamo convivere col virus»
Poggia di critiche alla Fase 2. Freddi Pd e renziani. Rabbia dei negozianti, vescovi irritati. La guida alle nuove misure

Servizi
da pag. 2 a pag. 15

Le incertezze sulla ripresa

**Ma ora serve
il coraggio
di decidere**

Raffaele Marmo

Se la sola strategia che si intravede è la strategia della paura, non stiamo messi per niente bene. Con 15 task force per 400 consulenti ci saremmo aspettati che il Premier avesse tirato fuori un piano organico e articolato per la benedetta fase due. E, invece, ci siamo trovati di fronte alla più elementare delle non scelte: si prolunga di fatto il lockdown e poi si vede. Eppure, per chi ha l'immodesta ambizione di considerarsi la guida illuminata di un Paese nel mezzo di una terribile tragedia, torna-no fertili e congeniali le parole di Aldo Moro: «Se fosse possibile dire saltiamo questo tempo e andiamo direttamente a domani, credo che tutti accetteremo di farlo».

Continua a pagina 4

**BUFERA SULLE REGOLE PER INCONTRARE FAMILIARI E CONGIUNTI
IL GOVERNO APRE AI FIDANZATI E ALLE RELAZIONI CONSOLIDATE**

AFFETTI STABILI



Farruggia
e Ponchia a p. 3

DALLE CITTÀ

Milano

**Scarcerato
un detenuto
su quattro
Contagi limitati**

Servizio nelle **Cronache**

Milano

**Scultore-pusher
alla Bovisa
finisce in manette**

Palma nelle **Cronache**

Il caso

**Sentenza Tar
"frena"
l'e-commerce**

Servizio nelle **Cronache**



Galli della Loggia: restrizioni tollerabili

**«Terza via italiana
tra salute e libertà»**

Massi a pagina 11



Braun e Petacci, 75 anni fa la tragica fine

**Eva e Claretta,
le amanti del diavolo**

Giardina a pagina 23

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

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

- MUSCOLI
- OSTEA
- SISTEMA IMMUNITARIO
- MENTE
- BELLEZZA DI BELLE, UNGHIE E CAPELLI
- FUNZIONE CARDIACA

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

A. MENKINI



1° Maggio e pandemia

INSERTO MERCOLEDÌ 29 Intervista a Maurizio Landini segretario della Cgil, editoriale di T. Di Francesco, interventi di M. Orizzolo, A. Capocci e intervista a Antonio Casilli



Culture

PATRIMONIO Parla Christian Greco, direttore del Museo Egizio di Torino in vista della riapertura il 18 maggio
Valentina Porcheddu pagina 10



Visioni

KAMAL ALJAFARI Voci dalla Palestina nel nuovo film del regista con immagini da una telecamera di sorveglianza
Cristina Piccino pagina 12

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

MARTEDÌ 28 APRILE 2020 - ANNO L - N° 102

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

E SUI CONCORSI DEI PROF PD E LEU: PROVEREMO A CAMBIARE IL DECRETO

Scuole chiuse, allarme per i bambini

■ All'indomani dell'annuncio ufficiale della chiusura delle scuole fino a fine anno, si alza un coro di dubbi. L'allarme delle province e dell'Emilia Romagna. I pediatri chiedono al governo se la scelta tiene conto dei bambini delle famiglie più disagiate. In serata Conte corre ai ri-

pari e annuncia un «piano per l'infanzia». Ma dal 4 maggio molti genitori torneranno comunque al lavoro. Il presidente Mattarella ai ragazzi: «La scuola è anche comunità». Riunione fra la ministra Azzolina e la maggioranza, è spaccatura sul concorso straordinario per i prof precari.

Pd e Leu annunciano emendamenti al decreto scuola in esame al senato. Anche l'ex ministro Fioramonti interviene: «Il concorso tradizionale ad agosto è impensabile». Ma il ministero tira dritto: allestirà 33mila postazioni pc nelle 8mila scuole
DANIELA PREZIOSI A PAGINA 3

LA PROTESTA DI BOLOGNA

Genitori in crisi: «Non c'è un piano»

■ Hanno ascoltato il discorso di Conte. Nulla, nessun accento ai bimbi. «E non basta certo dire che la scuola riaprirà a settembre», spiega un pa-

pà bolognese che giovedì protesterà di fronte al portone di casa esponendo un cartello con la scritta «Qui vivono dei bambini». LOMBARDI A PAGINA 3

Quattro maggio
Tutti a far visita
al «congiunto»
Ma chi era costui?

MASSIMO VILLONE

Si poteva pensare che la crisi da coronavirus fosse occasione del sorgere di nuove eguaglianze. Invece, e paradossalmente, potrebbe aprire la via a nuove forme di sottili - e nemmeno tanto - discriminazioni. Tutto nasce dall'art. 1, lettere a) e i), del Dpcm 26 aprile 2020. La prima disposizione prevede come necessario, e quindi consentito, lo spostamento per incontrare i congiunti.

— segue a pagina 3 —

Roma, aprile 2020, preghiera a Santa Maria in Trastevere foto di Maddalena Marescialo



Salvini, Berlusconi e Renzi cavalcano il duro attacco dei vescovi contro il governo che ha rimandato la ripartenza delle funzioni religiose. Conte, alle prese con una Fase 2 che accontenta solo le industrie, fa mea culpa e palazzo Chigi annuncia: presto un protocollo pag 2

Governo

Dio, patria e famiglia

MARCO BASCETTA

Patria e Famiglia. Per dio bisognerà attendere, i vescovi con le messe non l'hanno spuntata. Ma nella sua infinita misericordia Lui non dovrebbe prendersela a male. Salvini invece sì. Questo sarebbe il titolo più proprio del decreto che proroga con minime varianti la rigida chiusura della fase uno. L'amor di patria, dello stucchevole e timoroso discorso del premier Conte, in assenza di eventi bellici si esprime nel lavoro.

— segue a pagina 15 —

Piemonte

Un disastro che viene da lontano

FRANCESCO PALLANTE

Difficile fare peggio di così: da qualche giorno, il Piemonte è la Regione d'Italia con il maggior numero di casi attivi (positivi meno guariti e deceduti) rispetto alla popolazione. I malati sono 356 ogni centomila abitanti (uno ogni 281 persone), il doppio della media nazionale. In Lombardia il dato ammonta a 343 casi ogni centomila abitanti (uno ogni 286 persone).

— segue a pagina 7 —

Il ruolo dello Stato
Tra le grandi depressioni e le grandi guerre

MANFREDI ALBERTI

Secondo le recenti stime del Fmi, il "Grande lockdown" potrebbe produrre a fine anno una recessione mondiale di proporzioni mai viste, almeno dai tempi della crisi del '29. Guardando al caso dell'Italia il quadro appare ancora più fosco.

— segue a pagina 15 —

ASL SOTTO STRESS
Cala il numero dei contagi ma c'è l'effetto weekend



■ 1.739 nuovi casi positivi al Covid-19 non si registravano dal 10 marzo, prima che la curva si impennasse fino a quasi settemila test positivi al giorno. In parte è "merito" del fine settimana. Le Asl sotto stress si preparano alla fase 2, ma servono persone dedicate al contact tracing e alle indagini epidemiologiche. CAPOCCI A PAGINA 6

All'interno

Svimez Giannola: «Per il Sud l'impatto è devastante»

ADRIANA POLLICE PAGINA 5

Imprese I «grandi» riaprono, i piccoli rischiano il crac

MASSIMO FRANCHI PAGINA 4

Torino La procura crea un pool anti-Covid

MAURO RAVARINO PAGINA 7

POVERO RAMADAN

Le rimesse dei migranti cancellate dalla crisi



■ Sarà un Ramadan solitario quello appena iniziato. E più povero: la Banca Mondiale stima un crollo delle rimesse dei migranti nei paesi di origine del 20%. Un dramma individuale per tante famiglie che perderanno accesso a cibo, salute, educazione, e collettivo: per le economie più deboli il Pil vive delle rimesse dall'estero. CRUCIATI A PAGINA 8

Foto: Gabriele Sgarbi / Ina. p. - U.L. - 353/2003 (omv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Opuscolo 2020/0100
01428
9 770235 415000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILE N° 117 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 28 Aprile 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il concertone
Primo maggio con Vasco e Nannini addio alla piazza solo lo show in tv
Federico Vacabre a pag. 14



Le copie pirata
Ladri di giornali sul web raffica di sequestri per i canali Telegram
Servizio a pag. 13



Sentimenti perduti
Sorpresa: abbiamo riscoperto il dolce piacere della nostalgia
Ruggero Cappuccio a pag. 15



«Troppa folla, così richiudo»

► De Luca nel primo giorno con meno divieti: «Più responsabilità o tutti a casa. Quarantena per chi viene dal Nord»
I governatori leghisti: pronti ad aprire da soli. Conte in Lombardia: non si può. Il governo: Regioni, chi sbaglia paga

L'analisi/1
LA SCIENZA
TUTELA
ANCHE LA FEDE

Carlo Nordio
L'è voci che avevano anticipato la conferenza stampa di Giuseppe Conte per la sera di domenica avevano suscitato l'aspettativa che l'inverno del nostro scontento stesse per finire, o che comunque non si sarebbe prolungato in una maledetta primavera. Invece e per fortuna il presidente del Consiglio ha mantenuto più o meno le regole ferree di prima.
Continua a pag. 35

L'analisi/2
LA LEZIONE
DEL CARDINALE
BORROMEO

Alessandro Perissinotto
Imparare dai vescovi, dalla loro grandezza e dai loro errori, è cosa assai lodevole, specie per i vescovi stessi. Il vescovo al quale l'episcopato italiano dovrebbe oggi guardare è Federigo Borromeo. Siamo nel maggio del 1630 (ce lo dice il Ripamonti e ce lo conferma il Manzoni), quasi quattro secoli addietro, ma ciò che accade a Milano in quei giorni potrebbe riempire la cronaca del nostro presente.
Continua a pag. 35

Adolfo Pappalardo
Il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, mantiene il punto su chi viene da fuori regione. Non i confini come minacciato una decina di giorni fa ma quarantena per due settimane: «Troppi comportamenti irresponsabili» dice. Così è inevitabile il ripristino immediato del divieto di mobilità. Ma anche al Nord i governatori si fanno sentire: «Pronti ad aprire da soli», Conte, in visita in Lombardia, spiega: «Non si può».
A pag. 3
Gentili alle pagg. 2 e 3

Le nuove regole dal 4 maggio
I fidanzati sono congiunti si potrà andare a trovarli

Chi sono i «congiunti» a cui, dal 4 maggio prossimo, si potrà andare a far visita? Non è l'unico dubbio emerso dopo il nuovo Dpcm con il quale partirà la fase due. Ma quella dei congiunti era accezione che aveva fatto discutere più di altre. In questa definizione, chiarisce Palazzo Chigi, vanno fatte rientrare anche «fidanzati e affetti stabili».
Ajello e Canettieri alle pagg. 4 e 5

L'intervista/1 Monsignor Forte
«Il no alle messe anticostituzionale»
Il governo si prepara al dietrofront
Trotta a pag. 6

L'intervista/2 Carlo Calenda
«Cittadini costretti ad arrangiarsi»
Il Sud dovrebbe riaprire prima»
Di Fiore a pag. 9

Napoli Volante speronata dopo l'assalto a una banca



La Volante incidentata e, nel tondo, la vittima Pasquale Apicella

La folle fuga dei rom, agente ucciso

Crimaldi, Del Gaudio e Roano in Cronaca

La giungla dei test per ripartire imprese nel caos

► Il fai date te per gli esami sierologici ai dipendenti
In Campania mancano anche i laboratori autorizzati

Nando Santonastaso
Tra il "fai da te" di alcune grandi firme del sistema produttivo nazionale e i dubbi della comunità scientifica; tra le fughe in avanti di Regioni del Nord e lo stop ai laboratori privati deciso da altre, in attesa del Piano del governo, «Benvenuti» nella confusione molto italiana sui test sierologici rapidi visti dal versante imprese. In Campania? Mancano laboratori autorizzati.
A pag. 8

Baby sitter, no al bonus
I genitori al lavoro che non sanno a chi affidare i figli
Provvedimenti certi nel pacchetto famiglia in arrivo dal governo nel «decreto aprile»: l'indennità a colf e badanti (solo se non conviventi) ma sfuma l'assegno mensile per i figli.
Fransese a pag. 14

Virù e comunicazione
La confusione che cancella la trasparenza

Anna Corrado
Per settimane le giornate degli italiani sono state scandite da un unico appuntamento: la quotidiana conferenza stampa dei vertici della Protezione civile sui dati dell'epidemia. Voleva essere un momento di «trasparenza» verso i cittadini, allo scopo di informarli sulla gravità del momento che il Paese sta attraversando e sulla sua evoluzione.
Continua a pag. 34

Parole di verità
Perché purtroppo il calcio non può (ancora) ripartire

Francesco De Luca
Il momento dello scontro è arrivato: il calcio contro il governo, dopo il colpo assestato dal ministro allo Sport, Spadafora, che è andato oltre l'annullamento del Dpcm da parte del premier Conte e ha giudicato «insufficiente» il protocollo della Federazione per la ripresa del campionato (quello di serie A, perché serie B, serie C e Dilettanti potrebbero aver chiuso le loro storie a inizio marzo).
Continua a pag. 34





Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 142-N°117 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 28 Aprile 2020 • S. Valeria

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Lo scrittore
Se l'intellettuale viene schiacciato dalla politica l'eredità di Enquist
Minore a pag. 23



Serie su Netflix
"Summertime" il mare di oggi col sapore di sale degli anni '60
Ravarino a pag. 27



Il calcio nel caos
La Figc cerca il dialogo ma la Lazio è contro il governo: «Non vuole la ripartenza»
Bernardini nello Sport



Il Messaggero
WROOM
motori.ilmessaggero.it

«Governatori, chi sbaglia paga»

► Il governo avverte le Regioni del Nord dopo ► «Se risaliranno i contagi in quelle aree, i presidenti lo strappo sulle riaperture: pronti a impugnare ne risponderanno a tutti i livelli davanti ai cittadini»

Stato, scienza e salute
Il primato della ragione tutela anche la Chiesa

Carlo Nordio

Le voci che avevano anticipato la conferenza stampa di Giuseppe Conte per la sera di domenica avevano suscitato l'aspettativa che l'inverno del nostro scontento stesse per finire, o che comunque non si sarebbe prolungato in una maledetta primavera. Invece è per fortuna il presidente del Consiglio ha mantenuto più o meno le regole ferree di prima, dando credito più agli scienziati - timorosi di un ritorno del virus - che alle eterogenee schiere di chi vorrebbe allentare le briglie.

Era naturale che questa prudenza sollevasse obiezioni, perché ognuno tende a veder le cose nella prospettiva dei propri interessi o dei propri pregiudizi: i virologi mirano a contenere l'epidemia, gli industriali e i commercianti a contenere le perdite, e la Previdenza Sociale, malgrado la strage di pensionati, a contenere le erogazioni. Conte da due mesi prova a comporre queste esigenze in una sintesi accettabile.

Continua a pag. 26

Maggiore libertà per gli «affetti stabili». Conte a Milano: ancora presto per la normalità



Il premier Giuseppe Conte e il governatore lombardo Attilio Fontana in prefettura a Milano (foto ANSA) Servizi da pag. 2 a pag. 18

Visite, anche i fidanzati sono "congiunti"

Avviso dell'Oms, timori degli scienziati
Gli esperti: «Seconda ondata possibile in autunno, ma ora siamo preparati»

ROMA «Se il virus tornerà in autunno?». La questione di una seconda ondata è seria e gli scienziati di tutto il mondo lo sanno bene.

«Questo virus resterà con noi molto tempo», ha avvertito il direttore generale dell'Oms.

Melina a pag. 13

Giovedì il varo del decreto
Bonus da 500 euro per colf e badanti e sfuma l'assegno mensile per i figli

ROMA Due punti sono fermi per il pacchetto famiglia che il governo sta per varare nell'ambito del decreto "aprile": si all'indennizzo

a colf e badanti (solo se non conviventi), mentre sfuma l'assegno mensile per i figli.

Francesca a pag. 14

Dietro l'ultima stretta
Ecco la relazione che ha avvertito dei nuovi rischi

Alberto Gentili

Giuseppe Conte è rimasto sorpreso e amareggiato per l'offensiva dei governatori del Nord. C'è però di più. La cautela del governo è stata motivata da un report segreto degli scienziati. La relazione dei virologi che, alla luce dei dati, ha frenato sulle riaperture lancia l'allarme sugli spazi stretti.

A pag. 3

Trattativa con la Cei
Messe, il premier ora ci ripensa e apre un varco

Mario Ajello e Franca Glansoldati

Miracolo. Il frastagliato arcipelago cattolico che fino all'altro giorno appariva diviso e con tante sfumature, persino segnato da ultrà bergogliani e anti-bergogliani, si è improvvisamente compatto facendo fronte unico. La forzatura del premier Conte ha sortito un effetto imprevisto.

A pag. 7

Boris Johnson torna a Downing Street: «Resta il lockdown»
Macron sfida i medici: scuole riaperte

Francesca Pierantozzi

Le chat dei genitori francesi su whatsapp sono popolate da giorni da una sola domanda: «Voi che fate, il mandate?». Sottinteso: i figli, a scuola. La Francia è tra i pochi Paesi in Europa ad aver inserito la riapertura delle scuole tra le prime misure attive il primo giorno del "de-confinamento", l'11 maggio. Intanto ieri è tornato a Downing Street il premier britannico Boris Johnson, ora molto più cauto: «Resta il lockdown».

A pag. 18

La sottoscrizione
Gemelli e Spallanzani, aiuti decisivi



ROMA «Studiando il coronavirus abbiamo visto quali danni devastanti può avere. Per questo le vostre donazioni sono decisive». A parlare è Laura Falasca, ricercatrice senior dello Spallanzani.

De Cicco a pag. 17

CANCRO, IL SEGNO DEL MOMENTO

Buongiorno, Cancro! Concluderete aprile con Luna nel segno, che attenua la pressione che avete subito anche voi in questa prima parte di primavera, ma almeno un primo risultato positivo nel settore finanziario sta per arrivare grazie al ritrovato Mercurio. Siete anche più sicuri di voi stessi, lascerete una buona impressione. Un contratto da sottoscrivere subito! Un'offerta merita la vostra attenzione. Auguri.

L'oroscopo all'interno

Verrà issata l'ultima campata, sventolando la bandiera di città
Genova, oggi la rinascita del Ponte

Claudia Guasco

Quando questa mattina gli ultimi quaranta metri di campata del nuovo ponte di Genova verranno incastrati tra le pile, la sirena del cantiere suonerà. Un avviso alle navi in porto e in rada che la parte est e la parte ovest della città, tagliate a metà dal fiume Polcevera, sono finalmente riunite. E a 623 giorni dal tragico crollo del Morandi, anche le sirene delle navi riecheggeranno. Ieri è iniziato il varo della diciannovesima campata, su cui sventola la bandiera di San Giorgio.



A pag. 19

Travolto a Napoli
Poliziotto ucciso dalla gang in fuga

NAPOLI Una sterzata killer, una sfida mortale, con un obiettivo criminale: speronare l'auto della polizia, farla carambolare lontano, per poi riprendere la fuga. E così che hanno ucciso il poliziotto Pasquale Apicella, agente scelto alla guida di un'auto intervenuta per bloccare quattro rapinatori.

Del Gaudio a pag. 19

* € 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 Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero; Corriere dello Sport; Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero; Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero; Nuovo Quotidiano di Puglia; Corriere dello Sport; Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 28 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il governatore: «Cartellino rosso per la scuola»

Bonaccini attacca il premier e litiga a distanza con Merola

Orsi a pagina 6



Fede e pandemia: caso Bologna

Zuppi blocca la Madonna di San Luca?

Selleri a pagina 9

ristora
INSTANT DRINKS

Conte tiene duro: normalità lontana

«Non cerco facili consensi. Mancano le condizioni per allentare le restrizioni, dobbiamo convivere col virus»
Pioggia di critiche alla Fase 2. Freddi Pd e renziani. Rabbia dei negozianti, vescovi irritati. La guida alle misure

Servizi
da p. 2 a p. 15

Le incertezze sulla ripresa

Ma ora serve il coraggio di decidere

Raffaele Marmo

Se la sola strategia che si intravede è la strategia della paura, non stiamo messi per niente bene. Con 15 task force per 400 consulenti ci saremmo aspettati che il Premier avesse tirato fuori un piano organico e articolato per la benedetta fase due. E, invece, ci siamo trovati di fronte alla più elementare delle non scelte: si prolunga di fatto il lockdown e poi si vede. Eppure, per chi ha l'immodesta ambizione di considerarsi la guida illuminata di un Paese nel mezzo di una terribile tragedia, torna non fertili e congeniali le parole di Aldo Moro: «Se fosse possibile dire saltiamo questo tempo e andiamo direttamente a domani, credo che tutti accetteremo di farlo».

Continua a pagina 4

**BUFERA SULLE REGOLE PER INCONTRARE FAMILIARI E CONGIUNTI
IL GOVERNO APRE AI FIDANZATI E ALLE RELAZIONI CONSOLIDATE**

AFFETTI STABILI

Farruggia
e Ponchia a p. 3

DALLE CITTÀ

Bologna, Zuppi in attesa

Madonna di San Luca: troppe regole, discesa a rischio

Selleri in Cronaca

Bologna, le farmacie

«Mascherine a 50 cent? Stop alle vendite»

Orlandi in Cronaca

Cesenatico

Summertime, la Romagna in onda su Netflix

Berti a pagina 25



Galli della Loggia: restrizioni tollerabili

«Terza via italiana tra salute e libertà»

Massi a pagina 11



Braun e Petacci, 75 anni fa la tragica fine

Eva e Claretta, le amanti del diavolo

Giardina a pagina 23

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

MUSCOLI SISTEMA IMMUNITARIO BELLEZZA DI BELLE UNGHIE E CAPELLI
OSSA MENTE FUNZIONE CARDIACA

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

A. MENKINI



MARTEDÌ 28 APRILE 2020

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C - Anno CXXXIV - NUMERO 101, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN



La croce di San Giorgio, bandiera di Genova, sventola accanto a quelle di Fincantieri e Salini Impreglio sull'ultimo tratto di impalcato. Oggi la trave sarà collegata alle pile 11 e 12 e la struttura del ponte sarà ultimata

IL PREMIER È ATTESO QUESTA MATTINA PER LA CONCLUSIONE DEI LAVORI DELLA CAMPATA CHE COMPLETA LA STRUTTURA. LE PRIME AUTO DOVREBBERO INIZIARE A CIRCOLARE A LUGLIO

Il ponte torna a unire Genova

La ministra De Micheli: «Una lezione per il Paese, ma non è un modello replicabile ovunque. Il nome? Italia mi piace»
«Sulla concessione ad Autostrade decideremo presto». Il futuro della Gronda: «Il Parlamento ha detto sì, l'opera si fa»

LUCA UBALDESCHI

«Il nome? Mi piace ponte Italia», dice Paola De Micheli, ministra Pd alle Infrastrutture, oggi a Genova con il premier Conte per vedere ultimare i lavori dell'impalcato del nuovo viadotto che riunisce le sponde di Genova a 20 mesi dal crollo del Morandi. Nell'intervista al Secolo XIX la ministra dice che il cantiere insegna come snellire le procedure, anche se le condizioni eccezionali di Genova impediscono di replicarlo altrove.

L'INTERVISTA / PAGINA 3
GLI ARTICOLI DI RIOTTA E SCULLI / PAGINE 2 E 13



ROLLI



Liguria, alcuni sindaci frenano sulle riaperture di Toti Bufera su Conte: rifarei tutto. Bagnasco: messe libere

Prime passeggiate a piedi e in bicicletta nell'area del Porto antico di Genova (foto Fornetti)

SERVIZI / PAGINE 4-13

IL COLLOQUIO

Andrea Plebe

Piano: «È l'ultimo varo non resta tanto lavoro Non è l'ora della festa»

L'architetto Renzo Piano, che ha donato il progetto alla sua città, avverte. «Resta tanto lavoro, non è il momento della festa. E non dimentichiamo che qui è avvenuta una terribile tragedia».

PLEBE / PAGINA 2

BUONGIORNO

Per vivere senza leggi bisogna essere persone oneste, disse uno col gusto del paradosso e la pratica dell'arguzia. La storia d'Italia è infatti già scritta nel grande libro delle norme, delle ordinanze, dei codici, degli statuti, coi commenti e i rimandi e le note interpretative, i milioni di pagine di uno spettacolare romanzo di formazione in cui non c'è bisogno di protagonisti e amori e battaglie e gesta epiche. Il carattere nazionale è contenuto nel fondamento relativo alla legge quadro, o qualcosa del genere. E del resto se ovunque arrivasse, poniamo a fine pandemia, il presidente per quanto pasticciatore di un per quanto pasticciatore governo, con la smania delle telecamere davanti alle quali intimare ai cittadini di non fare casino, quei cittadini non farebbero caso: l'indicazione sarebbe in sé esaustiva. Ma se quel medesimo

Diario della nazione | MATTIA FELTRI

presidente di quel medesimo governo arriva da noi e dice andate a trovare soltanto i congiunti, eh no, noi vogliamo il bis e il ter e il quater a esplicitare la qualificazione precisa del congiunto, dal momento che qualcuno, qualche sacro sacerdote dei nostri annali, avverte subito che congiunto è un termine privo di forza giuridica (è successo davvero). Così il ridicolo rende tambureggiante l'autobiografia collettiva, in un pomeriggio trascorso a ritracciare i confini fino al sesto grado di parentela, a ricomprendere le eccezioni degli affetti stabili, con o senza implicazioni erotiche, di qualsiasi natura e costanza, sicché finirà che si potrà andare dove si vuole, in una entusiasmante dimostrazione della tesi secondo cui un popolo ha il governo che si merita, e il governo si merita il suo popolo. —

Farmacia Orientale
#iorestoacasa
Consegna farmaci con prescrizione medica a domicilio!
Scopri i nostri sconti e le offerte!
Visita il sito
www.farmaciaorientale.it

Farmacia Orientale
#iorestoacasa
Consegna farmaci con prescrizione medica a domicilio!
Scopri i nostri sconti e le offerte!
Visita il sito
www.farmaciaorientale.it



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani
Lockdown, il libro dei commentatori del Sole sulla sfida della ripartenza



In edicola per un mese a 12,90 euro oltre al prezzo del giornale

Guida alla Fase 2
Imprese, lavoro e famiglia: come prepararsi alla riapertura

—Domani un inserto estraibile nel quotidiano

WWW.GRUPPONSA.IT

Gestione integrale finanziamenti e garanzie per Banche e PMI

nsc
FINANCIAL MANAGEMENT

FTSE MIB 17380,21 +3,09% | SPREAD BUND 10Y 222,70 -9,10 | €/S 1,0852 +0,48% | BRENT DTD 10,08 -18,05% | **Indici&Numeri** → PAGINE 34-37

Bankitalia: alle imprese servono fondi

DL LIQUIDITÀ

L'allarme di via Nazionale: debiti e perdite rendono le imprese vulnerabili

Servono anche trasferimenti diretti da parte dello Stato

Edizione chiusa in redazione alle 22

Una parte delle perdite subite dalle imprese non sarà recuperabile, e non tutti i debiti accessi, assistiti da garanzie pubbliche, saranno immediatamente ripagati al termine dell'emergenza. Per questo, «compatibilmente con le condizioni generali dei conti pubblici, alla concessione di garanzie si affiancheranno trasferimenti diretti alle imprese da parte dello Stato». È quanto ha affermato la Banca d'Italia in un'audizione alla Camera.

Carlo Marroni — a pag. 3

860 euro

Una tantum Giappone, il giorno dell'helicopter money

È il bonus procacite che verrà elargito in maggio dal Giappone ai residenti che ne faranno richiesta

Stefano Carrer — a pag. 2

Intervista
Breton: meglio sussidi che prestiti per le aziende

Thierry Breton, commissario europeo per il mercato interno e i servizi della commissione Von der Leyen

Beda Romano — a pag. 5

PAOLA SEVERINO

«Autocertificazioni e controlli per favorire le imprese virtuose»

Laura Serafini — a pag. 3

«Alle Pmi 15 miliardi. Con Cdp piani per Tlc, energia e acciai»

L'INTERVISTA

STEFANO PATUANELLI



«Nascerà un fondo di solidarietà nazionale per micro aziende e Pmi»

Un intervento forte dello Stato per affrontare la crisi e impostare le ripartenze. Lo indica tra i piani del governo lo rivendica Stefano Patuanelli, ministro dello Sviluppo ed esponente di spicco del M5s, che commenta anche difficoltà iniziali dell'operazione di liquidità, nonché le nuove misure del decreto in arrivo, con un pacchetto che nel complesso per le Pmi arriverà a 15 miliardi più il rifinanziamento del bonus autonomi. Con Cdp piani per Tim-Open Fiber, Snam-Terna, Iva.

Carmine Fotina — a pag. 6

I FOCUS

INDUSTRIA

La manifattura riapre i cancelli in ordine sparso

Luca Orlando — a pag. 8

BUROCRAZIA

Prestiti, sull'ok della Ue guerra tra ministri

Giuseppe Chieffino — pag. 3

IL PREZZO IMPOSTO

Mascherine a 0,5 euro, è polemica

Silvia Pieraccini — a pag. 12

LA FASE 2 DEGLI ALTRI



Il virus lo divertiamo! Nel quartier generale della Volkswagen a Wolfsburg il logo del gruppo mangia il coronavirus come "Pacman", celebre videogame degli anni 80

Scuole, negozi, impianti Vw. La Germania prova a riaprire

Dopo solo un mese di lockdown la Germania si prepara a riprendere l'attività, dalle scuole ai negozi fino alle fabbriche della Volkswagen. Grande organizzazione e programmazione, con calendari differenziati per ogni regione e per settore produttivo. I primi a riaprire saranno gli studenti degli ultimi anni.

Isabella Bufacchi — a pag. 23

Ruffini: «Controlli e notifiche in due tempi»

FISCO

Separare l'attività di recupero e riscossione delle imposte da quella di notificazione degli atti. O, in termini più semplici, «chiudere l'attività ordinaria di recupero senza però andare a citofonare ai contribuenti». Per il direttore delle Entrate, Ernesto Maria Ruffini, quanto dichiarato alla Camera scorsa settimana sugli atti di accertamento in arrivo dal 1° giugno

«non è stata né una minaccia né una provocazione, anzi un atto di rispetto assoluto». Per il direttore è corretto che l'Agenzia faccia presente all'istituzione che rappresenta la volontà popolare quale siano gli effetti delle norme vigenti in modo da valutare se quegli effetti siano corrispondenti alla volontà popolare e se al contrario non sia il caso di intervenire per evitarli.

Marco Mobili — continua a pag. 10

Contenzioso
Liti fiscali, udienze anche online

Il luogo di connessione diventa aula virtuale

Ivan Cimmarusti — a pag. 26

EUROVITA
Valore alle tue 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

SONDAGGIO WINPOLL

Il 42% non crede alla Ue. Zaia il leader più gradito

di Roberto D'Allmonte

Da anni il rapporto tra italiani ed Europa è diventato difficile. La pandemia rischia di renderlo ancora più problematico. Non è un caso che il 70% dei parlamentari appartengano a partiti euroscettici o apertamente antieuropei. Tra i più grandi solo il Pd è chiaramente europeista. Forza Italia ci prova a corrente alternata, ma fa parte di uno schieramento su posizioni diametralmente opposte. La critica alla Ue è una strategia elettorale redditizia.

Eurosfiduciosi

Anche alla luce di quello che è successo con questa crisi per l'Italia è un fatto positivo o no far parte dell'Unione Europea?



continua a pag. 13

PANORAMA

LA VISITA IN LOMBARDIA

Conte: «Molti sono scontenti ma non molliamo ora»
Dubbi anche dal Pd

«Dal 4 maggio 4,5 milioni di lavoratori in più»: lo ha detto il premier Conte a Milano. «Molti cittadini non sono rimasti contenti delle nuove misure nel decreto, ma non ci sono ancora le condizioni per tornare alla normalità». «Non è questo il momento di mollare» ha insistito Conte. Ma oltre all'opposizione lo critica anche il Pd.

— alle pagine 5 e 13

CREDITO

Intesa Sanpaolo, via libera all'aumento per rilevare Ubi

Via libera all'aumento di capitale per acquistare Ubi. L'assemblea di Intesa dice sì all'emissione di 1,04 miliardi di nuove azioni a servizio dell'offerta pubblica di scambio tra le azioni Intesa e quelle dell'ex popolineo, nella misura di 17 azioni del nuovo gruppo ogni 10 azioni Ubi.

— a pagina 17

VENDITE IMMOBILIARI

Percassi, mille negozi chiusi ma ha incassato 240 milioni

Margita Mangano — a pagina 15

PARLA IL CEO HEDBERG

Windg contro la rete unica: più costi, meno efficienza

Jeffrey Hedberg, manager americano capo di Wind 3, gruppo nato dalla fusione tra Wind e 3 Italia e controllato da Citicor (Hong Kong), si schiera contro la rete unica, costosa e poco efficiente. Quanto al 5G: «Noi siamo pronti, ma in Italia ancora troppe ostacoli da superare».

— a pagina 20

PAOLO COGNETTI
L'EUROPEO DELL'INTELLIGENZA

DA OGGI
«Le otto montagne» di Paolo Cognetti, premio Strega 2017

In edicola con Il Sole 24 Ore al prezzo di 12,90 euro

salute
SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Sanità, l'urgenza non è solo il Covid

Mario Bartoloni — a pag. 30



verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.94.94.94
www.verisure.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.94.94.94
www.verisure.it

Martedì 28 aprile 2020
Anno LXXVI - Numero 117 - € 1,20
S. Valeria di Milano martire

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881
Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA
Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latino Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociari Oggi €1,50 - ISSN 0391-6990

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

GLI UNICI SOLDI CHE ARRIVANO

Ecco il vero aiuto Ue: 60 milioni

L'Italia è col cappello in mano per chiedere le poche briciole dell'unico fondo che pagherà

Annuncio della commissione che ci sfotte pure: «Siete i primi a chiedere, ma non vale nulla»

Solo dopo il prossimo 24 giugno esamineranno la nostra pratica. Oltre a quella c'è solo il Mes

Il Tempo di Oshø

Il governo: «Potete visitare gli affetti stabili»

La Rosa a pagina 4



Segue a pagina 3

Il retroscena

Anche Papa Francesco è infuriato con Conte

Bisignani a pagina 2

Parla l'economista Cazzola

«Hanno sospeso le libertà e ora rischiamo il default»

Lenzi a pagina 7

INTUIZIONE ITALIANA

Annalisa Chiusolo «Il Covid danneggia la nostra emoglobina»



D'Angelo a pagina 9

A Roma commercianti pronti alla piazza

Speravano di riaprire, poi chiusi un altro mese: manifestano il 4 maggio

Ieri secondo test per la ripresa

Tra distanziamento e file la metro sarà un disastro

Magliaro a pagina 14

... Pensavano di aprire almeno a metà maggio bar, ristoranti, parrucchieri e centri estetici. Molti di loro si erano già messi a posto con le regole sul distanziamento, invece domenica sera è arrivata la doccia fredda: si riapre il primo giugno. Scatta così la protesta che culminerà con una manifestazione il 4 maggio in Campidoglio.

Verucci a pagina 15

Ripresa del campionato

L'affondo della Lega calcio 14 giugno ultima data utile

Pieretti a pagina 23

Avviso ai lettori

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

EcoLogiko

GENERATORI DI OZONO, AD USO DOMESTICO E PROFESSIONALE
Sanifica in maniera specialistica ogni superficie ed ambiente

L'Ozono è riconosciuto come presidio naturale per la sterilizzazione di ambienti contaminati da batteri, virus, spore, acari, muffe



TEL. 049.4906463
WWW.ECOLOGIKO.IT



Visita ecologiko.it ed acquista online il Tuo Generatore di Ozono, potrai sanificare quando e quanto vorrai

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo



Tutta la settimana, su Retequattro, intorno alle 20.30, va in onda «Stasera Italia», molto ben condotto da Barbara Palombelli, con la presenza di giornalisti e personaggi della politica. Il sabato va in onda «Stasera Italia weekend», sempre su Retequattro alle 21.25, ma a condurre c'è Veronica Gentili. Non conoscevo questa conduttrice, che ho scoperto essere brava, attenta e assolutamente in grado di condurre un talk a più voci. Che bello lo speciale andato in onda su Raiuno alle 21.25 del 21 aprile, dal titolo «Pooh, amici per sempre». (...)

Segue a pagina 22

Martedì 28 Aprile 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 99 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l. L. 46/04, DCB Milano

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



A RISCHIO IL 10%
Bankitalia, sui prestiti garantiti, rischio insolvenze per 45 miliardi
Chiarollo a pag. 32

COMPLIANCE
Nella lotta all'evasione vince il ravvedimento operoso
Mandolisi a pag. 30

NUOVE REGOLE
Mascherine obbligatorie sui mezzi pubblici di trasporto
Cerisano a pag. 28

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Fuse 2 - Il dpcm del 26 aprile
Trasporto locale - La scheda ministeriale sulle informazioni agli utenti
IO ONLINE
Covid-19 - La guida delle Dogane allo sdoganamento delle mascherine

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



Uno stop ai furbetti del bonus

Baretta: il governo, sull'indennità che in aprile salirà da 600 a 800 euro, pensa di introdurre una soglia di reddito per gli autonomi iscritti all'Inps

Il governo, che sta per far salire da 600 a 800 euro l'indennità del decreto «Cura Italia», studia l'introduzione di una soglia di reddito per gli autonomi iscritti all'Inps, giacché (in occasione della prima «tranche», relativa al mese di marzo) «ci sono stati abusi» da parte di chi, con «alte entrate, non ne aveva diritto. È quel che annuncia il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta.

D'Alessio a pag. 34

PER L'ITALIA
I tedeschi spingono per una patrimoniale monstre al 14%
Oldani a pag. 5

Il divieto di andare a Messa, anche se in sicurezza, non dipende dal coronavirus

di **PIERLUIGI MAGNASCHI**



Quando ho visto il video della Messa nel Cremonese che è stata interrotta da un giovane carabinieri perché ad essa assistevano 13 fedeli adeguatamente scaglionati e muniti di mascherina in una chiesa di 250 metri quadrati, ho creduto che fosse un fake, tanto era inimmaginabile, nella vita reale di un paese come l'Italia, un episodio del genere. Invece, dopo essermi informato, ho dovuto purtroppo prendere atto che un caso del genere non solo è potuto avvenire, ma su di esso non si è nemmeno sviluppato un dibattito, a dimostrazione che, per chi detiene le leve informative *continua a pag. 9*

DIRITTO & ROVESCIO

L'assessore milanese della mobilità, Marco Granelli, ha comunicato che, come contributo dell'amministrazione maneghista alla fase 2 della lotta al coronavirus, è stato deciso di realizzare altri 33 km di piste ciclabili che (ecco la sorpresa) saranno completate entro la fine dell'anno, cioè, in parole povere, fra otto mesi. In un tempo in cui non solo in Cina ma anche a Milano e a Bergamo si costruiscono in tre settimane grandi ospedali dotati di tutte le attrezzature necessarie, al Comune di Milano ci vogliono otto mesi per realizzare 33 km di piste ciclabili. Non so se il sindaco Sala conosce questi dati e soprattutto il condizionale. Dopo il coronavirus tutto dovrebbe essere accelerato. I 33 km di piste dovrebbero essere fatti in un mese dando così ai cittadini la sensazione che il disastro causato dai posti rarefatti sui mezzi pubblici vengono compensati dalle piste ciclabili per coloro che hanno gambe buone. È il momento delle decisioni e delle scelte. Milano deve scegliere fra le auto e le bici.

CEDOLINI
Trattenute sindacali in chiaro sulla pensione
Cirioli a pag. 34

ALLEANZE GIALLOROSSE
Sono scomparsi Pd, Leu e pure Iv, mentre dilaga Conte
Cacopardo a pag. 4

FASE 2
Prometeia, il freno costerà l'8% del pil
Falentini a pag. 8

EFFETTO LOCKDOWN
Marchi, dai ristoranti ai bar tutti puntano sui voucher
Capitani a pag. 16

DUE MESI DI FERMO
Lo stop al calcio pesa sui canali tv e sui quotidiani sportivi
Piazzola a pag. 17

INFORMAZIONE DI QUALITÀ
Dmr, la moda e il lusso devono investire sui giornali
Bottoni a pag. 15

La Task Force di Noverim a supporto delle imprese italiane

FOCUS PMI

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 48 75 95 71 | noverim.it

Cin «Ristrutturare casa» a €6,00 in più; Cin «Il decreto Cura Italia» a €5,00 in più; Cin «Credito alle imprese» a €6,00 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 28 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

In Toscana cinquemila richieste da evadere

La cassa integrazione è rimasta sulla carta: lavoratori senza soldi

Vetusti a pagina 10



Firenze e le altre città d'arte

Uffici pronti: accessi contati e tre mostre

Mugnaini a pagina 11

ristora
INSTANT DRINKS

Conte tiene duro: normalità lontana

«Non cerco facili consensi. Mancano le condizioni per allentare le restrizioni, dobbiamo convivere col virus»
Pioggia di critiche alla Fase 2. Freddi Pd e renziani. Rabbia dei negozianti, vescovi irritati. La guida alle misure

Servizi
da p. 2 a p. 15

Le incertezze sulla ripresa

Ma ora serve il coraggio di decidere

Raffaele Marmo

Se la sola strategia che si intravede è la strategia della paura, non stiamo messi per niente bene. Con 15 task force per 400 consulenti ci saremmo aspettati che il Premier avesse tirato fuori un piano organico e articolato per la benedetta fase due. E, invece, ci siamo trovati di fronte alla più elementare delle non scelte: si prolunga di fatto il lockdown e poi si vede. Eppure, per chi ha l'immodesta ambizione di considerarsi la guida illuminata di un Paese nel mezzo di una terribile tragedia, torna-no fertili e congeniali le parole di Aldo Moro: «Se fosse possibile dire saltiamo questo tempo e andiamo direttamente a domani, credo che tutti accetteremo di farlo».

Continua a pagina 4

BUFERA SULLE REGOLE PER INCONTRARE FAMILIARI E CONGIUNTI IL GOVERNO APRE AI FIDANZATI E ALLE RELAZIONI CONSOLIDATE

AFFETTI STABILI



Farruggia e Ponchia a p. 3

DALLE CITTÀ

Firenze

Negozianti contro Conte «Siamo pronti a reagire»

Servizi in Cronaca

Firenze

Trasporto pubblico E' rivoluzione per bus e tram

Servizi in Cronaca

Toscana

Stop influenza Mega campagna per vaccinarsi

Servizio in Cronaca



Galli della Loggia: restrizioni tollerabili

«Terza via italiana tra salute e libertà»

Massi a pagina 9



Braun e Petacci, 75 anni fa la tragica fine

Eva e Claretta, le amanti del diavolo

Giardina a pagina 23

Prova **Sustenium Bioritmo 3**



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

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

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

A. MENKINI

ProLife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

ProLife
10 miliardi di fermenti vivi certificati
10 ceppi attivi

Anno 45 - N°100

Martedì 28 aprile 2020

In Italia €1,50

LA DIFFICILE RIPARTENZA

Messe, dietrofront di Conte

Dopo la protesta dei vescovi il governo corregge i divieti: in chiesa dal 10 maggio, ma fedeli con la mascherina. Polemiche per le visite consentite solo "ai congiunti". Palazzo Chigi precisa: inclusi fidanzati e affetti stabili

Intervista a Renzi: così il premier calpesta la Costituzione

Il commento

I limiti della Fase 2

di Stefano Cappellini

Qualcosa non funziona nella Fase 2 del governo. Forse già la definizione, Fase 2, nasce sfortunata: da decenni è usata in politica quando di solito si è irrimediabilmente incastrati nei vincoli e nelle difficoltà della Fase 1. Bisogna sperare che non sia così. Anche perché la Fase 1 ha avuto dei meriti che sarebbe grave sciupare. Certo, ci sono stati errori e contraddizioni fin dall'inizio, ma di fronte a un evento eccezionale il governo ha avuto la forza, quando il contagio è esploso in Italia, di imboccare con decisione la via del lockdown quando alcune nazioni, per esempio la Francia, escludevano l'idea e altre, in cima il Regno Unito, si vantavano addirittura di prevedere soluzioni opposte. Quasi tutti, compresi Emmanuel Macron e Boris Johnson, hanno poi dovuto seguire il modello italiano. L'appello alla responsabilità degli italiani ha funzionato. Non era scontato, anche perché il prezzo del sacrificio e della disciplina imposti al Paese è stato altissimo.

● continua a pagina 28

La data è domenica 10 maggio. Quel giorno potrebbero celebrarsi di nuovo le messe in Italia. All'aperto, dove possibile. Sicuramente con la mascherina. Al compromesso si lavora dopo la protesta dei vescovi della Cei. Intanto, polemiche per le visite consentite solo ai "congiunti". L'afondo di Renzi nell'intervista a Repubblica: «Il governo faccia un decreto vero e il Parlamento lo voti».

● i servizi ● da pagina 2 a pagina 17

La lettera

Le tre verità sui soldi del Mes

di Carlo Cottarelli e Enzo Moavero

Caro direttore, Mes sì o Mes no? L'offerta di una linea di credito precauzionale del Meccanismo europeo di stabilità specificamente dedicata all'attuale emergenza sanitaria ha acceso un gran dibattito. La scelta spetta a chi ha responsabilità di governo e deve considerare ogni implicazione economica e giuridica.

● a pagina 29

Le aziende al lavoro

In fabbrica termoscanner e operai distanti

di Paolo Griseri ● a pagina 6

Lo scudo di Trump

Team antivirus con scienziati e miliardari

di Federico Rampini ● a pagina 14

Il libro della dama di corte sulla sorella di Elisabetta



▲ Contessa di Snowdon La principessa Margaret in uno scatto del 1967

"Io e i segreti di Margaret" La vita all'ombra di una regina

di Natalia Aspesi

Lady in waiting, dama di compagnia, come ai tempi delle regine Tudor e Stuart, Hannover e Sassonia-Coburgo-Gotha, e adesso Windsor, un piccolo gruppo di nobili signore e fanciulle nel ruolo di confidenti e protettrici, ma anche giullari, spie, cameriere e amanti.

● alle pagine 32 e 33

Le inchieste



Il piano russo per raddoppiare la missione Italia

di Gianluca Di Feo

Il Cremlino è pronto a prolungare la missione militare in Italia: "Dopo la Lombardia altre regioni ci hanno chiesto aiuto".

● a pagina 18

con un servizio di Berizzi



I ladri di giornali Ora una norma per fermarli

di Carlo Bonini

Il sequestro di 19 canali Telegram utilizzati per piratare i contenuti di quotidiani e periodici è un'eccellente notizia.

● a pagina 19, con un servizio di Foschini e Mensurati

Serie A contro Spadafora

Se il ministro vuole sgonfiare il pallone

Il bivio del calcio mette la Serie A di fronte a uno spettro: una decurtazione del sistema, un livellamento verso il basso. Mai più Ronaldo, e tanti saluti anche a chi ha vissuto per anni al di sopra delle proprie possibilità. Molti tra i presidenti di Serie A si chiedono: «Perché il ministro ce l'ha con il calcio?». Il ministro è Vincenzo Spadafora, a cui Conte ha affidato le redini nazionali dello sport.

● di Vanni e Pinci ● a pagina 36

ELIZABETH STROUT
OLIVE, ANCORA LEI

Einaudi

Il magnifico ritorno di OLIVE KITTERIDGE
«The Guardian»

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

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

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

con DVD Montalbano €11,40

NZ



Turismo L'idea di Bruxelles: un passaporto "salva-vacanze"

MARCO BRESOLIN E ELISABETTA PAGANI - P.14

Primo Maggio Da Vasco a Nannini Il concertone senza bagno di folla

LUCA DONDONI - P.25



Personaggio Tra tradizione e futuro I primi 10 anni della Juve di Agnelli

ANTONIO BARILLA E GIANLUCA ODDENINO - PP.36-37



LA STAMPA

MARTEDÌ 28 APRILE 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 154 • II N. 115 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

VESCOVI, GOVERNATORI, PADRONI DI SECONDE CASE, RISTORATORI, BARISTI E ANCHE UN PEZZO DEL PD. PIOGGIA DI CRITICHE SUL PREMIER

Parla Conte: mi attaccano ma rifarei tutto

“Non posso inseguire l'opinione pubblica. Alla Cei dico che dobbiamo tutelare parroci e fedeli. Al lavoro 4,5 milioni di persone Il problema è la curva esponenziale: se il paziente 1 ha fermato il Paese immaginate che cosa possono fare 100mila contagiati”

LE NUOVE REGOLE PER IL 4 MAGGIO

FASE DUE LA FALSA PARTENZA

ANDREA MALAGUTI

La regola numero uno era di una chiarezza cristallina. E soprattutto uguale per tutti: restate blindati in casa. Di fronte a un comando così secco, ragionevole e imperativo, chi se la sentiva di trasgredire? Sessanta milioni di italiani si sono diligentemente chiusi tra le mura domestiche soffocando la propria anima ribelle. Poi, domenica sera, è arrivata la Fase Due. Anzi, il suo annuncio. È scoppiata una sommossa che non ha risparmiato vescovi, amanti, fidanzati, baristi, congiunti (qualunque cosa voglia dire), parrucchieri, bagnini, industriali.

CONTINUA PAGINA 21

ILARIO LOMBARDO

«Tornassi indietro rifarei tutto uguale». Giuseppe Conte è atterrato in Lombardia. È la prima volta da quando è diventata l'epicentro globale della pandemia. Voleva andarci a inizio marzo, quando gli consiglierano di non farlo: troppo rischioso. L'agenda del premier è fitta: Milano, Bergamo, i governatori, i sindaci, il presidente di Confindustria. Si ritaglia qualche minuto per rispondere a "La Stampa".

COLLOQUIO A PAGINA 3 SERVIZI PP. 2-12

LE INTERVISTE

Ricciardi: il caldo indebolirà il virus

PAOLO RUSSO - P. 7

Bagnasco: basta dire solo messe virtuali

DOMENICO AGASSO JR. - P. 5

Meloni: sulla piazza Salvini sbaglia

UGO MAGRI - P. 11

Cirio: il Piemonte non potrà riaprire

LIDIA CATALANO - P. 6

OLTRE LA POLITICA MONETARIA

LA BCE, LA CRISI E I PAGAMENTI DA GARANTIRE

FABIO PANETTA

La crisi sanitaria in corso provocata dall'epidemia di coronavirus sta stravolgendo le vite di milioni di cittadini europei.

CONTINUA PAGINA 21

IL GOVERNO CIRCONSCRIVE I NOSTRI AFFETTI

LASCIATECI SCEGLIERE I "CONGIUNTI"

ELENA STANCANELLI

Chi sono i «congiunti»? Sono persone con le quali si intrattengono rapporti affettivi stabili, anche se non formalizzati sul piano giuridico: penso ai fidanzati, che sono inclusi», ha detto la ministra Paola De Micheli. Dopo una giornata nella quale, come sempre, ci siamo esercitati nell'ermeneutica, e nella disperata satira, dell'ennesima dichiarazione in conferenza stampa del presidente del Consiglio, è uscita la precisazione. Che, come sempre, peggiora la nostra condizione psichica.

CONTINUA PAGINA 4

Morandi ultimo atto: venti mesi dopo il crollo, Genova ha il suo nuovo ponte



IL SIMBOLO DELETTALIA MIGLIORE

GIANNI RIOTTA

La festa di San Giorgio cade il 23 aprile, ma il santo salvatore dal drago e patrono di tanti paesi ha dovuto attendere qualche giorno, prima di veder garrire la sua bandiera, croce rossa in campo bianco, dalla campata del Ponte Morandi, a Genova.

APAGINA 21

Genova, il varo dell'ultima campata del nuovo ponte sul Polcevera INTERVISTA DI LUCA URALDESCHI ALLA MINISTRA DELLE INFRASTRUTTURE, PAOLA DE MICHELI - P. 13

BUONGIORNO

Per vivere senza leggi bisogna essere persone oneste, disse uno col gusto del paradosso e la pratica dell'arguzia. La storia d'Italia è infatti già scritta nel grande libro delle norme, delle ordinanze, dei codici, degli statuti, coi commi e i rinvii e le note interpretative, i milioni di pagine di uno spettacolare romanzo di formazione in cui non c'è bisogno di protagonisti e amori e battaglie e gesta epiche. Il carattere nazionale è contenuto nel fondamento relativo alla legge quadro, o qualcosa del genere. E del resto se ovunque arrivasse, poniamo a fine pandemia, il presidente per quanto pasticciaccio di un per quanto pasticciaccio governo, con la smania delle telecamere davanti alle quali intimare ai cittadini di non fare casino, quei cittadini non farebbero casino: l'indicazione sarebbe in sé esautiva. Ma se quel medesimo

Diario della nazione

MATTIA FELTRI

presidente di quel medesimo governo arriva da noi e dice andate a trovare soltanto i congiunti, eh no, noi vogliamo il bis e il ter e il quater a esplicitare la qualificazione precisa del congiunto, dal momento che qualcuno, qualche sacro sacerdote dei nostri annales, avverte subito che congiunto è un termine privo di forza giuridica (è successo davvero). Così il ridicolo rende tambureggiante l'autobiografia collettiva, in un pomeriggio trascorso a ritracciare i confini fino al sesto grado di parentela, a ricomprendere le eccezioni degli affetti stabili, con o senza implicazioni erotiche, di qualsiasi natura e costanza, sicché finirà che si potrà andare dove si vuole, in una entusiasmante dimostrazione della tesi secondo cui un popolo ha il governo che si merita, e il governo si merita il suo popolo.

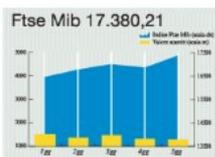
Prova Sustenium Bioritmo 3

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- BELLEZZA DI PELLE, UNGHIE E CAPELLI
- DISA
- MENTE
- FUNZIONE CIRCULATORIA

*Benefici basati sulla solida esperienza per la vitamina e i minerali contenuti nel prodotto. Gli integratori alimentari non vanno usati come sostituti di una dieta sana, equilibrata e di una vita di stile sano.





BORSA +3,09% 1€ = \$1,0852

BORSE ESTERE	
Dow Jones	24.113 ▲
Nasdaq	8.739 ▲
S&P 500	2.976 ▲
Nikkei	19.755 ▲
Francfort	10.660 ▲
Zurigo	8.758 ▲
Parigi	4.906 ▲
Londra	8.847 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,0852 ▲
Euro-Sterline	0,8726 ▼
Euro-Yen	116,32 ▼
Euro-Fr.Sv.	1,0887 ▲
Euro-Yuan	7,8860 ▲
INDICAMENTI	
Btp 10 Y	1,6500 ▼
Bund 10 Y	-0,8977 ▼
FUTURE	
Euro-Btp	136,89 ▲
Euro-Bund	172,49 ▼
Ftse Mib	17,3802 ▲

Messina: a Intesa basterà maggioranza assoluta di Ubi Banca

L'assemblea dell'istituto approva l'aumento di capitale da 1 miliardo per sostenere l'offerta pubblica di scambio

Gualtieri a pagina 3

il quotidiano dei mercati finanziari

Federmoda lancia appello per riaprire le boutique

Il presidente Borghi: Sono a rischio 17 mila punti vendita
Campana in MF Fashion

Anno XXXIII n. 083

Martedì 28 Aprile 2020

€2,00 *Classedtori*



IL NUOVO SPAZIO DI INCONTRO DIGITALE
Idee - Esperienze - Persone
Istituzioni - Aziende

Classedtori

Con MF Magazine for Fashion n. 105 a € 5,00 (P. 02) + € 3,00 - Con MF Magazine for Living n. 36 a € 5,00 (P. 02) + € 3,00 - Con i Beni e Regali a € 5,00 (P. 02) + € 3,00

*Offerta esclusiva con MF Fashion (MF € 1,00 + MF Fashion € 0,50)

CRISI GOVERNO ALLA RICERCA DI FONDI PER L'EMERGENZA: SI PREPARA UN NUOVO SCUDO FISCALE

Il paradiso finisce in purgatorio

Piano dell'esecutivo per i **300 miliardi sottratti al Fisco**: prima rientro con sconto e poi **acquisto forzoso di Btp Conte** per la prima volta a Milano cerca di sedare la **rivolta di commercio e moda** contro le mancate riaperture
Gara tra Sogei e Sia per **la gestione dell'app Immuni**. Dalle banche centrali acquisti per **6.000 miliardi con i Qe**

MERCATI SUGLI SCUDI: FORTI RIALZI IN BORSA (MILANO +3%), SPREAD GIÙ



INTERVISTA

Pignari (Huawei Italia): impariamo dalla Cina, per battere il virus servono le reti 5G

M&A

Banca Ifis a un passo dall'esclusiva per Farbanca

LABIRINTO LIQUIDITÀ

Bankitalia: a rischio il 10% delle garanzie Sileoni (Fabi): il decreto va corretto



(servizi da pagina 2 a pagina 10 e alle pagine 12 e 13)



Assoporti conferma: tutti porti sono operativi

Rossi: garantiscono la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci

Redazione

ROMA **Assoporti** conferma: tutti i porti sono operativi. Dall'inizio dell'emergenza sanitaria da Covid-19, l'Associazione lavora insieme ai diversi soggetti pubblici e privati della catena logistica, marittimo-portuale e terrestre, evidenziando, se ce ne fosse ancora bisogno, che tutti i porti italiani sono pienamente operativi e possono garantire la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci, nel pieno rispetto delle misure emanate dal Governo. Per valorizzare e rendere noti gli sforzi messi in campo dalle Autorità di Sistema, l'associazione (presidente Daniele Rossi) ha realizzato un breve filmato che testimonia sia il ruolo fondamentale dei porti per l'economia nazionale, sia che la piena operatività degli scali è stata possibile grazie a una organizzazione efficiente e affidabile. Il filmato è visibile sul canale YouTube di **Assoporti** al link: <https://www.youtube.com/watch?v=y0pwW4A4d58> (in italiano) e al link: <https://www.youtube.com/watch?v=PGgD8UKRkXA> (in inglese) nonché sulla homepage del sito e sulle pagine social dell'Associazione (Facebook, LinkedIn e Twitter). As you know, the Italian Ports Association has been working closely with the entire port and logistic chain during this COVID-19 emergency period, underlining that Ports are fully operational, ensuring safety of cargo and crew members. In order to confirm this, we have created a very brief video that summarizes that Italian ports are guaranteeing complete functionality thanks to an excellent and reliable organization, and that the transport of cargo is essential for the health and well-being of the country. This video is now available in English on the **Assoporti** YouTube channel at the following link: <https://www.youtube.com/watch?v=PGgD8UKRkXA>



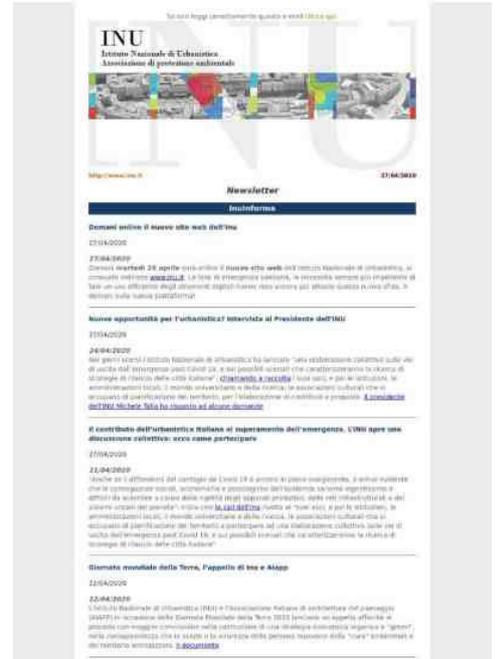
L'ORGOGGIO DI ESSERE PORTI 'ITALIANI'

Per valorizzare gli sforzi messi in campo dalle Autorità di Sistema Portuale, **Assoport** ha realizzato un breve filmato che testimonia il ruolo fondamentale dei porti per l'economia e non solo. Il filmato è reperibile sul canale YouTube di **Assoport** al link: <https://www.youtube.com/watch?v=y0pwW4A4d58> (in italiano) e al link: <https://www.youtube.com/watch?v=PGGd8UKRkXA> (in inglese) nonché sulla homepage del sito (www.assoport.it) tramite banner dedicato e notizia correlata, oltre che sulle pagine social dell'Associazione (Facebook, LinkedIn e Twitter).



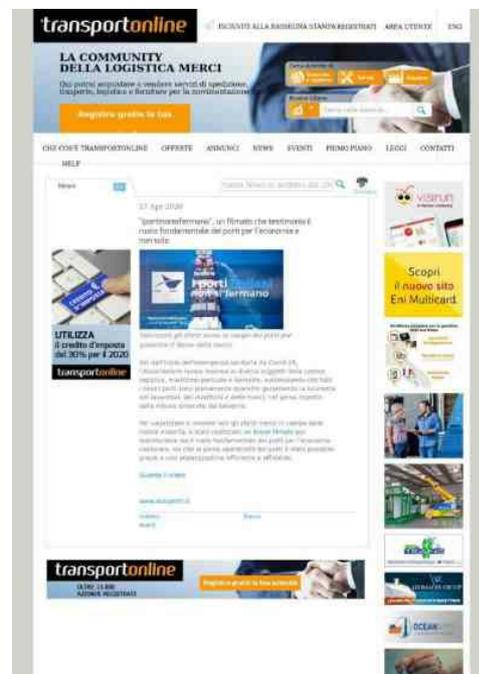
La crisi dei porti durante la pandemia

Il filmato di **Assoporti** "I porti non si fermano"



"iportinonsifermano", un filmato che testimonia il ruolo fondamentale dei porti per l'economia e non solo

Valorizzati gli sforzi messi in campo dai porti per garantire il flusso delle merci. Sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria da Covid-19, l'Associazione lavora insieme ai diversi soggetti della catena logistica, marittimo-portuale e terrestre, evidenziando che tutti i nostri porti sono pienamente operativi garantendo la sicurezza dei lavoratori, dei marittimi e delle merci, nel pieno rispetto delle misure emanate dal Governo. Per valorizzare e rendere noti gli sforzi messi in campo dalle nostre Autorità, è stato realizzato un breve filmato per testimoniare sia il ruolo fondamentale dei porti per l'economia nazionale, sia che la piena operatività dei porti è stata possibile grazie a una organizzazione efficiente e affidabile.



Covid-19/ Porti e trasporto marittimo, il nuovo Protocollo per la sicurezza

Allegato al nuovo decreto annunciato il 26 aprile dal premier Conte, vengono disciplinate le misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID 19 negli ambienti di lavoro. Per il settore del trasporto e della logistica, si è pertanto giunti ad un Protocollo condiviso dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con le associazioni datoriali di settore (Confindustria, Confetra, Confcooperative, Confrasperto, Confartigianato, **Assoporti**, Assaeroporti, CNA-FITA, AICAI, ANITA, ASSTRA, ANAV, AGENS, Confitarma, Assarmatori, Legacoop Produzione Servizi e con le OO.SS. Filt-Cgil, Fit-Cisl e UilTrasporti). Il Protocollo - per il settore marittimo e portuale Per il trasporto marittimo e per il settore portuale viene richiesta l'adozione di misure per la prevenzione dei contatti tra passeggeri e personale di bordo, di mantenimento di un adeguato distanziamento sociale e di sanificazione degli ambienti della nave che peraltro erano già sostanzialmente previste nel protocollo condiviso del 20 marzo scorso. LE MISURE Evitare per quanto possibile i contatti fra personale di terra e personale di bordo e comunque mantenere la distanza interpersonale di almeno un metro. Qualora ciò non fosse possibile, il personale dovrà presentarsi con guanti e mascherina ed ogni altro ulteriore dispositivo di sicurezza ritenuto necessario. Al fine di assicurare la corretta e costante igiene e pulizia delle mani, le imprese forniscono al proprio personale sia a bordo sia presso le unità aziendali (uffici, biglietterie e magazzini) appositi distributori di disinfettante con relative ricariche. Sono rafforzati i servizi di pulizia, ove necessario anche mediante l'utilizzo di macchinari specifici che permettono di realizzare la disinfezione dei locali di bordo e degli altri siti aziendali, quali uffici, biglietterie e magazzini. L'attività di disinfezione viene eseguita in modo appropriato e frequente sia a bordo (con modalità e frequenza dipendenti dalla tipologia del locale) che presso gli altri siti aziendali ad opera di personale a tale scopo destinato. In particolare, a bordo delle navi la disinfezione avrà luogo durante la sosta in porto, anche in presenza di operazioni commerciali sempre che queste non interferiscano con dette operazioni. Nelle unità da passeggeri e nei locali pubblici questa riguarderà in modo specifico le superfici toccate frequentemente come pulsanti, maniglie, o tavolini e potrà essere effettuata con acqua e detergente seguita dall'applicazione di disinfettanti d'uso comune, come alcol etilico o ipoclorito di sodio opportunamente dosati. Alle navi da carico impiegate su rotte in cui la navigazione avviene per diversi giorni consecutivi, tale procedura si applicherà secondo le modalità e la frequenza necessarie da parte del personale di bordo opportunamente istruito ed in considerazione delle differenti tipologie di navi, delle differenti composizioni degli equipaggi e delle specificità dei traffici. Le normali attività di igienizzazione delle attrezzature e dei mezzi di lavoro devono avvenire, con modalità appropriate alla tipologia degli stessi, ad ogni cambio di operatore ed a cura dello stesso con l'uso di prodotti messi a disposizione dall'azienda osservando le dovute prescrizioni eventualmente previste (aerazione, etc.) Le imprese forniranno indicazioni ed opportuna informativa al proprio personale: per evitare contatti ravvicinati con la clientela ad eccezione di quelli indispensabili in ragione di circostanze emergenziali e comunque con le previste precauzioni di cui alle vigenti disposizioni governative; per mantenere il distanziamento di almeno un metro tra i passeggeri; per il TPL marittimo con istruzioni circa gli accorgimenti da adottare per garantire una distanza adeguata tra le persone nel corso della navigazione e durante le operazioni di imbarco e sbarco; per informare immediatamente le Autorità sanitarie e marittime qualora a bordo siano presenti passeggeri con sintomi riconducibili all'affezione da Covid-19; per richiedere





Corriere Marittimo

Primo Piano

mascherina protettiva e sedere isolato rispetto agli altri passeggeri; per procedere, successivamente allo sbarco di qualsiasi passeggero presumibilmente positivo all'affezione da Covid-19, alla sanificazione specifica dell'unità interessata dall'emergenza prima di rimetterla nella disponibilità d'esercizio. Per quanto possibile saranno organizzati sistemi di ricezione dell'autotrasporto, degli utenti esterni e dei passeggeri che evitino congestionamenti e affollamenti di persone. Per quanto praticabile sarà favorito l'utilizzo di sistemi telematici per lo scambio documentale con l'autotrasporto e l'utenza in genere. Le imprese favoriranno per quanto possibile lo scambio documentale tra la nave e il terminal con modalità tali da ridurre il contatto tra il personale marittimo e quello terrestre, privilegiando per quanto possibile lo scambio di documentazione con sistemi informatici considerata la situazione emergenziale, limitatamente ai porti nazionali, con riferimento a figure professionali quali il personale dipendente degli operatori portuali, gli agenti marittimi, i chimici di porto, le guardie ai fuochi, gli ormeggiatori, i piloti, il personale addetto al ritiro dei rifiuti solidi e liquidi, sono sospese le attività di registrazione e di consegna dei PASS per l'accesso a bordo della nave ai fini di security. Nei casi in cui in un terminal operino, oltre all'impresa, anche altre ditte subappaltatrici il governo dei processi deve essere assunto dal terminalista. Risolvere con possibile interpretazione o integrazione del DPCM 11 marzo 2020 che nelle aree demaniali di competenza dell'ADSP e/o interporti i punti di ristoro vengano considerati alla stregua delle aree di sosta e/o mense. Nelle more dei chiarimenti da parte della Presidenza dovranno essere previsti i servizi sanitari chimici.

Il Secolo XIX

Primo Piano

I contributi all'Authority dei trasporti diventano un caso

Camanzi (Art) respinge la richiesta di sospendere le quote. Confetra attacca: «Lente va chiuso». Assiterminal: «Soggetto inutile». Ma la politica si divide

Simone Gallotti / GENOVA Hanno guadagnato - e tanto ed È giusto che adesso gli operatori del settore paghino. L' Authority dei trasporti ha innescato una reazione a catena che si È trasformata rapidamente in un assedio per Andrea Camanzi. Il ragionamento di Art È più articolato, ma il senso È quello: per funzionare l' Authority ha bisogno delle quote degli operatori. Ma con il coronavirus le imprese dello shipping e delle logistica sono in difficoltà e così hanno chiesto una moratoria sul pagamento delle quote. E su questo tema hanno cercato anche la sponda del governo. Non È un caso quindi che la risposta arrivata ad Assiterminal con la lunga lettera di Camanzi pubblicata dal sito ShipMag, sia indirizzata anche alla ministra Paola De Micheli. Art gela così le richieste delle aziende: 'Il contributo riguarda il fatturato di anni precedenti a quello corrente: esercizi che, come evidenziano i risultati economici e finanziari annunciati, sono stati certamente positivi per i gestori delle infrastrutture e la maggior parte delle imprese del settore». Ed È subito partita la polemica. Confetra, la confederazione della logistica sentenza: 'Art va chiusa» e il presidente Guido Nicolini spiega: 'L' Authority ora torni a limitare i suoi poteri di regolazione alle sole infrastrutture gestite in regime di monopolio naturale. Solo questo. E che i suoi costi di funzionamento ricadano sulla fiscalità generale, non sui regolati, se proprio la si deve lasciare in vita. Altrimenti meglio riportare questa unica funzione regolatoria utile in seno all' Antitrust, e chiuderla. Nessuno ne sentirebbe la mancanza». Anche Assiterminal, che aveva chiesto la sospensione del contributo, va giù dura: 'E' già sottile di suo il confine tra ente inutile e ente dannoso. Sino ad oggi potevamo avere ancora qualche dubbio, ma dopo la risposta di Art alla richiesta di temporanea sospensione del pagamento dei contributi per il suo funzionamento ogni dubbio È fugato. Art appartiene alla seconda categoria». Ma È anche la politica ad attaccare l' Authority di Camanzi: 'La Lega ha presentato un' interrogazione urgente al ministro De Micheli per sapere quali ragioni ci siano a monte della mancata sospensione, per l' anno in corso, dei versamenti a carico delle imprese, danneggiate dall' emergenza Covid-19. Inoltre, chiediamo che il governo si attivi, con la massima sollecitudine, nella sospensione» dice Edoardo Rixi, responsabile dei trasporti della Lega. Mentre nel Pd ieri si registravano malumori anche per aver esposto la ministra dei Trasporti, Raffaella Paita (Italia Viva) difende l' Authority: 'Trovo che la discussione su Art così come impostata nel dibattito politico non solo non condurrà a nulla ma rischia una inutile contrapposizione. A Rixi che sostiene la chiusura mi viene spontaneo chiedere: perché non lo ha fatto quando era al governo?». LA QUESTIONE SPAGNOLA Intanto ieri teneva banco ancora la questione del ricorso di Bilbao contro l' Europa che vuole far pagare le tasse ai porti spagnoli e italiani. Ma da **Assoporti** arriva una chiusura: 'Il ricorso di Bilbao non mi risulta sia sostenuto anche da Puertos del Estado - spiega Francesco Maria Di Majo, numero uno di Civitavecchia e responsabile delle questioni europee per l' associazione degli scali Madrid poi aveva già approvato senza condizioni le misure europee. A questo punto allearsi con Bilbao sarebbe per il governo italiano quantomeno bizzarro. Vediamo cosa deciderà per noi la Commissione e poi decideremo».



Porti, vertice al ministero per l' alleanza con la Spagna

Genova - Il pressing si fa sempre più forte. La Spagna si è mossa contro la decisione di Bruxelles di voler tassare i porti italiani e ora aspetta una risposta all' offerta di alleanza. Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, ieri ha esortato all' azione: «Se passasse la linea comunitaria, sarebbe un colpo pesantissimo»

Genova - Il pressing si fa sempre più forte. La Spagna si è mossa contro la decisione di Bruxelles di voler tassare i porti italiani e ora aspetta una risposta all' offerta di alleanza. Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, ieri ha esortato all' azione: «Se passasse la linea comunitaria, peraltro con un sistema portuale fortemente indebolito dagli effetti del Covid, sarebbe un colpo pesantissimo» ha avvertito la parlamentare che ha aggiunto: «L' Italia deve far valere la propria posizione a Bruxelles». Anche per questa pressione politica, il vertice dei 'saggi' di **Assoporti** con il ministero previsto per oggi, non sarà dedicato solamente al tema della semplificazione. Nel pomeriggio si collegheranno infatti i professori (Deiana, Patroni Griffi e Di Majo) e Corsini, con il sottosegretario Salvatore Margiotta. Ad **Assoporti** e al ministero adesso la politica chiede di rispondere in tempi celeri all' offerta di formare un fronte unito con la Spagna, anche perché il tempo per lo spazio di manovra sta per scadere. Ieri Il Secolo XIX-the MediTelegraph ha provato a contattare, senza successo, il referente delle questioni europee per l' associazione dei porti, Francesco Maria di Maj, presidente di Civitavecchia. E' probabile che la quarantena dovuta al coronavirus abbia rallentato la questione europea costringendo molti anche tra i presidenti a lavorare da casa da remoto, ma toccherà al numero uno del porto laziale fare il punto della situazione sul lavoro fatto e impostare una strategia futura. Gli esperti legali che hanno seguito la vicenda si sarebbero già messi a disposizione ed è probabile che il primo passo sia un contatto con Bilbao, il porto scelto da Madrid per presentare il ricorso alla Corte di Giustizia dell' Unione europea. C' è tempo, per l' Italia, sino a fine maggio. Poi anche quel treno per difendere la natura pubblica delle Authority sarà partito.



Il Piccolo

Trieste

Via libera alla nave-ospedale a Trieste Per l' attracco si guarda a Porto vecchio

Opzione approvata dal Comitato riunito in Prefettura. Decisione sull' ubicazione in 48 ore: sale l' ipotesi del Molo III

Diego D' Amelio / TRIESTE La nave ospedale arriverà a Trieste a giorni. Il traghetto potrebbe attraccare tra la fine di questa settimana e l' inizio della prossima, dopo che il presidente Fvg Massimiliano Fedriga e il suo vice Riccardo Riccardi hanno comunicato al Comitato per l' emergenza della Prefettura l' intenzione della Regione di procedere. Si è scelta la soluzione più appariscente ma, dopo una settimana di annunci e successivi rallentamenti, la giunta assicura che sia l' unica percorribile per assistere fino a duecento anziani positivi al coronavirus, oggi ospitati all' interno di case di riposo dov' è impossibile separare le persone sane da quelle ammalate. Sarà la Protezione civile nazionale a dover autorizzare e coprire la spesa, che si aggira sui 700 mila euro al mese per il solo uso dell' imbarcazione. Con il via libera di Angelo Borrelli, la nave potrà partire da Napoli, dov' è ormeggiata e già pronta per le esigenze sanitarie, garantendo dunque tempi rapidi di entrata in servizio. Il traghetto di Grandi navi veloci impiegherà due giorni per raggiungere Trieste dal Tirreno: si tratta della Allegra, varata nel 1987, con 166 metri di lunghezza e 471 cabine. L' Azienda sanitaria ha intanto avviato le procedure di assunzione di infermieri e oss per tre mesi, eventualmente prorogabili, affidandosi a una cooperativa specializzata. La decisione era nell' aria, ma è stata annunciata ieri nel corso della riunione telematica del Comitato per l' emergenza, alla presenza del prefetto Valerio Valenti, del direttore dell' Asugi Antonio Poggiana, del sindaco Roberto Dipiazza e del segretario generale dell' **Autorità portuale** Mario Sommariva, oltre che delle forze dell' ordine e della Capitaneria di porto. Quest' ultima ha chiesto che la nave ospedale sia attraccata al Molo 57, posto alla base del Molo VII nel Porto nuovo. Regione, Asugi e **Autorità** preferiscono però l' utilizzo del Porto vecchio, all' interno del bacino zero o al Molo III: appare questa la soluzione più probabile. «Do per scontato che la Protezione civile farà la sua parte autorizzando la spesa», commenta dopo il summit Riccardi. «Opereremo come in Liguria (dove Gnv ha messo a disposizione una nave ospedale simile a Genova, ndr) per ospitare 168 positivi e forse di più». Il traghetto ospiterà da subito 56 persone ma potrebbe accoglierne anche più di duecento e un' altra ottantina dovrebbe trovare sistemazione alla rsa Mademar, con cui la giunta ha già stretto un accordo. Dopo la frenata della scorsa settimana, Riccardi non si esprime sui tempi: «L' importante è fare l' operazione, dopo aver valutato tutte le soluzioni, dal palazzetto dello sport di Chiarbola alle strutture dentro al porto, passando per gli alberghi. La nave metterà le persone in sicurezza, in un luogo che permetterà all' équipe sanitaria di prestare tutte le cure». Il vicepresidente sa che non si tratta di una decisione facile da digerire: «Questa strada era l' ultima e l' unica possibile. Abbiamo 900 posti letto in condizioni insostenibili, perché la promiscuità delle residenze triestine nei condomini è un problema evidente per il contenimento del virus. Bisognava mettere in sicurezza ospiti e personale: a chi vuol fare dibattito politico ricordo che il trasferimento degli anziani positivi è stato chiesto dai Nas, anche se le perplessità del sindaco sulla nave erano anche le mie». Dipiazza si era detto perplesso rispetto all' idea di far attraccare un lazzaretto galleggiante a Trieste, ma il sindaco non ha manifestato contrarietà al tavolo. Il suo vice Paolo Polidori sposa la decisione: «Nave convintamente sì. Il Comune è allineato con la posizione



Il Piccolo

Trieste

della Regione. Ci è stato spiegato che, pur avendo cercato strutture alternative, non c'era nessuna sede con queste garanzie. Lasciamo da parte le strumentalizzazioni». Il prefetto Valenti chiarisce di «essere servente rispetto a una scelta della Regione, su cui non entriamo. È il caso di dire che le cose alla fine riusciamo a condurle in porto. Criticità non sono emerse e ora si ragiona su dove posizionare la nave. Il Porto vecchio offre maggiore isolamento e garanzie, mentre il Porto nuovo è meglio collegato alla viabilità ma vi si svolgono attività portuali. Ci siamo dati 48 ore di tempo per individuare l'attracco. La Regione è determinata ad andare avanti e l'Azienda sanitaria garantisce l'assenza di rischi per la salute all'esterno. La nave sarà completamente autonoma, a parte acqua e gasolio: tutti i servizi saranno offerti dall'**Autorità portuale**». Ma la scelta non piace alle opposizioni. Il dem Roberto Cosolini ha depositato un'interrogazione all'assessore Riccardi per chiedere su quali basi tecnico-scientifiche e da quali esperti sia stata decisa la soluzione della nave ospedale dopo aver «sentito Fedriga ribadire più volte l'estraneità della politica da una scelta che sarebbe dettata esclusivamente da esperti». Secondo il M5s Andrea Ussai, «manca trasparenza: la giunta non ha mai spiegato la scelta ed emergono dubbi sulle tempistiche per la ricerca del personale. Perché si è optato per la nave piuttosto che per gli alberghi? Perché un avviso della cooperativa che fornirà il personale è datato 17 aprile, cinque giorni di anticipo rispetto alla manifestazione di interesse pubblicata dall'Asugi?». Furio Honsell (Open) sottolinea di aver «appreso dalla stampa dell'ipotesi di nave ospedale, senza che i consiglieri regionali abbiano mai ricevuto un chiarimento da parte di Riccardi». Per Walter Zalukar (Misto), «gli anziani delle case di riposo continuano a infettarsi e gli alberghi potevano ospitarli subito e meglio di un traghetto varato nell'altro secolo e con cabine di dimensioni assai limitate». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Trieste Prima

Trieste

La nave ospedale "scalda" i motori, chiesto l'ok sui costi alla Protezione Civile

A renderlo noto è la Regione Fvg in una nota a margine del Comitato provinciale per l'emergenza. Critico il Movimento Cinque Stelle che chiede maggiore trasparenza sull'operazione. L'ira del sindacato: "Scelta scellerata"

NICOLÒ GIRALDI

All'operazione "Allegra", la nave ospedale che dovrebbe essere ormeggiata a **Trieste** ed ospitare pazienti affetti da CoViD-19 provenienti dalle case di riposo del capoluogo giuliano, mancano solo le autorizzazioni "finalizzate alla copertura dei costi" e che sono state richieste dalla Regione Friuli Venezia Giulia al Dipartimento nazionale della Protezione Civile. A renderlo noto è proprio la stessa amministrazione regionale a seguito del Comitato provinciale per l'emergenza riunitosi oggi in videoconferenza e la cui convocazione era stata richiesta anche dal Prefetto di **Trieste** Valerio Valenti.

Una conferma Una notizia che dà quindi il la all'operazione che dovrebbe portare l'imbarcazione di proprietà di Grandi Navi Veloci (Gruppo Msc) nel **porto** di **Trieste** a breve. Quella della nave ospedale è una vicenda che non ha incontrato l'approvazione di molti rappresentanti politici della stessa parte politica. Il sindaco del capoluogo giuliano era stato tra i primi ad avanzare delle perplessità sull'operazione, come pure alcuni consiglieri regionali d'opposizione come Francesco Russo e Roberto Cosolini del Partito Democratico, e Andrea Ussai del Movimento Cinque Stelle. Le "accuse" Sul



banco degli imputati erano finiti i costi che dovrebbero aggirarsi sui 700-800 mila euro al mese. L'ospedale galleggiante - tecnicamente verrà trasformata in una Rsa - dovrebbe rimanere ormeggiata nel **porto** vecchio a **Trieste** per circa tre mesi. La stessa durata era emersa in un'offerta di lavoro per personale sanitario con sede proprio a **Trieste** e pubblicata sul sito della cooperativa Arkesis di Portogruaro, realtà che da anni opera a stretto giro anche con l'Azienda Sanitaria del Friuli occidentale. In quei giorni la Regione predicava calma e ufficialmente dichiarava come l'operazione fosse in stand by anche a causa della "rivolta" degli albergatori triestini guidati da Guerrino Lanci i quali si erano fatti avanti dando la loro disponibilità ad ospitare, in alcuni hotel, i pazienti affetti da Coronavirus. Una sorta di tira e molla conclusosi poi con la scelta della nave che, anche dopo la notizia della riunione, ha fatto andare su tutte le furie il sindacato FSI-USAE che ha definito l'operazione "scellerata". Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . I dubbi dei Cinque Stelle In ultimo, viene registrato "l'attacco" dei Cinque Stelle all'esecutivo regionale che mancherebbe di "trasparenza nella scelta". "La Giunta regionale non ha mai spiegato tale scelta e ora emergono dubbi anche sulle tempistiche per la ricerca del personale che opererà sull'imbarcazione" queste le parole del triestino Andrea Ussai. Oltre a chiedere chi siano i professionisti e il motivo alla base della scelta della nave piuttosto che degli alberghi, Ussai ha concluso chiedendo che venga chiarito il "caso" dell'avviso della cooperativa. Per il consigliere pentastellato infatti, l'annuncio sarebbe datato "17 aprile" vale a dire "con cinque giorni di anticipo rispetto alla manifestazione di interesse pubblicata dall'ASUGI". Infine, la nave risulta essere ancorata nel **porto** di Napoli dove, secondo indiscrezioni, sarebbe in corso una sorta di corsa contro il tempo per concludere i lavori di adattamento degli interni.

Il Piccolo

Trieste

Grande distribuzione in via Flavia Tutto fermo, congelate le richieste

Coselag, l'ex Ezit, ha chiesto al Comune di concertare il futuro di aree di possibile utilizzo retroportuale

Massimo Greco Arrivederci alla grande distribuzione (gdo) in via Flavia e dintorni. Arrivederci a 25.000 metri quadrati di area commerciale "mista" complessivamente richiesti nella zona che a grandi linee coinvolge, nei pressi di via Flavia, le direttrici di via Caboto e del Canale navigabile. Arrivederci a sette spunti progettuali che al 19 giugno 2019 avevano risposto all' avviso comunale, pubblicato per raccogliere manifestazioni di interesse sulla variante urbanistica di via Flavia, "aperta" a destinazioni commerciali di medie-grandi dimensioni. Tutto congelato. L' iter della variante è sospeso: lo annuncia la delibera giunta 146 illustrata dall' assessore leghista Serena Tonel, d' intesa con la collega all' Urbanistica Luisa Polli. A redigere l' atto il dirigente del servizio attività economiche, Francesca Dambrosi. Arrivederci non addio: congelato, sospeso, non cancellato sottolineano in Municipio «in attesa degli approfondimenti legati alla fase di concertazione e di intesa richiesta dal Coselag». Toh, il Coselag, erede dell' Ezit, ha battuto un colpo. L' acronimo significa Consorzio di sviluppo economico locale dell' area giuliana: un modello ispirato dalla Regione Fvg, quando, durante l' era Serracchiani, venne liquidato l' Ezit causa debiti fiscali. Coselag è controllato dall' **Autorità portuale** con il 52% delle quote, una share del 16% cadauno ai Comuni di Trieste, Muggia, San Dorligo. Presidente è lo stesso numero uno dell' **Autorità** Zeno D' Agostino, nel cda siedono la vice Sandra Primiceri (sempre **Autorità**) e i rappresentanti dei municipi che sono tre profili burocratici, cioè Santi Terranova (Trieste), Antonio Maria Carbone (Muggia), Ales Kapun (San Dorligo). Esponenti della politica, del mondo delle imprese, dei sindacati non risultano in un organismo chiamato ad assumere decisioni e iniziative di carattere economico. Bene. Però il Coselag, nella cui competenza rientrano alcune zone afferenti all' asse di via Flavia, ha proposto al Comune di avviare una concertazione tecnica tra enti «alfine di addivenire a un' intesa propedeutica ai mutamenti di destinazione di beni immobili inclusi nelle suddette zone». Fuor di metafora, al Consorzio interessa l' area in questione dal punto di vista retroportuale, ovvero valutandone l' utilizzo in un' ottica non commerciale. L' articolata (e trascurata) rete ferroviaria è uno degli asset da recuperare alla lussureggiante vegetazione o alla funzione di parking. Si ricorda che il binario costeggia via Flavia dalla Illy fino all' ingresso dell' ex Aquila, dove un domani potrebbe essere rimesso in attività al servizio del futuro terminalista ungherese. A dire il vero - riporta la delibera - Confcommercio e la slovena Ures hanno richiesto a loro volta che nell' aggiornamento del Piano del commercio «venga prevista l' attivazione prioritaria delle superfici che il piano urbanistico già destina al commercio, anziché creare ulteriori zone urbanistiche a destinazione commerciale». Ciao via Flavia commerciale. Ma che bisogno c' era di suscitare interessi imprenditoriali? Perché Dipiazza, che ha votato la delibera, aveva spesso accennato a nuove attività gdo nella periferia sud triestina (dove è sorto Obi)? E che ne sarà dell' ex Olcese (proprietà Coselag), rudere tra i ruderi? --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



#ANDRÀ TUTTO BENE E NE AVETE BISOGNO
PIÙ DI SANO

LUDECCHY DAY SURGERY

SALE OPERATORIE - AMBULATORI SPECIALISTICI A DISPOSIZIONE DI TUTTI I MEDICI CHIRURGICI

CARDIOLOGIA PROF. PAOLO GAMBINO DOTT. ROBERTO MARINO DOTT. SARA ANTONI DOTT. ANTONIO MANTOVANI DOTT. ANTONIO MANTOVANI DOTT. ANTONIO MANTOVANI DOTT. ANTONIO MANTOVANI DOTT. ANTONIO MANTOVANI DOTT. ANTONIO MANTOVANI	CHIRURGIA GINECOLOGICA DOTT. ANTONIO MANTOVANI DOTT. ANTONIO MANTOVANI	CHIRURGIA ORIGINALE DOTT. ANTONIO MANTOVANI DOTT. ANTONIO MANTOVANI	CHIRURGIA ORIGINALE DOTT. ANTONIO MANTOVANI DOTT. ANTONIO MANTOVANI	CHIRURGIA ORIGINALE DOTT. ANTONIO MANTOVANI DOTT. ANTONIO MANTOVANI	CHIRURGIA ORIGINALE DOTT. ANTONIO MANTOVANI DOTT. ANTONIO MANTOVANI
--	--	---	---	---	---

TEL. 040 242222 • FAX 040 242222 • WWW.LUDDECCHY.IT • ATTIVITÀ DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ DALLE 8 ALLE 18



Trieste lancia la sua sfida internazionale

GAM EDITORI

28 aprile 2020 - Trieste unica città porto italiana in grado di svolgere un ruolo strategico a livello internazionale. Il lancio a lunga gittata di questa idea-progetto che riguarda l' interscambio mondiale, interessa direttamente tutta la parte dell' Europa, quella dell' est, che continua a crescere e ha potenzialità inesplorate derivanti dallo status di area franca, sarà oggetto di un confronto pubblico il 29 aprile prossimo a Trieste all' interno della trasmissione "Trieste Città Mondo" su Telequattro, che sarà condotta da Ferdinando Avarino. Aprirà il confronto Giulio Sapelli, economista ed esperto di geo-politica; intervengono quindi Davide Burani (direttore public affairs dell' American Chamber of Commerce in Italia) Cesare Moscati, direttore della Camera di Commercio Italia-Israele e Ettore Pollicardo, Presidente di Bureau Veritas Italia con responsabilità su tutto l' est europeo. In studio è prevista la presenza di Zeno D' Agostino, Presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale, di Fabrizio Zerbini, chairman del Trieste Marine Terminal, Enrico Samer, Presidente dell' omonimo gruppo, Angelo Aulicino, Direttore generale di Alpe Adria e Pieter Flohil di Spliethoff Marine. Il confronto muove dalla possibilità di rilancio dell' idea di zona franca, nonché del porto come unico hub internazionale d' Italia, come la porta commerciale di un territorio esteso e il terminale di un corridoio che risale tutta la parte orientale dell' Europa, sino all' Ucraina e al Baltico, e, in prospezione, sino alla Russia. L' incontro ha come presupposto l' unicità di Trieste fra le città italiane, unica a disporre di storia, presente, futuro, normative e trattati in grado di farne davvero una città di servizi internazionali, favorita dalla vicinanza con i mercati che crescono e dalla presenza strategica del porto sulle rotte di grandi collegamenti internazionali.



TRASPORTO MERCI

Logistica, crollano i traffici nei porti

Meno merci per 95 milioni di tonnellate che valgono 320mila posti di lavoro

M.Mor.

Il settore della logistica e del trasporto merci (quasi 100mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019) rischia di risultare in assoluto il più colpito dalla crisi. E di approdare alla fase 2 privo di forze. A conferma delle crescenti difficoltà arrivano i primi dati sui traffici nei principali porti italiani. L'effetto Covid-19 trascina giù del 10,5% i volumi di traffico in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre del 2020 rispetto all' analogo periodo del 2019. Anche il porto di Chioggia va in crisi (-35,8% il crollo dei traffici rispetto al primo trimestre 2019). «Gli effetti della pandemia - dice il presidente dell' Autorità di sistema portuale **Pino Musolino** - nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della Wto».

Anche i porti di Genova e Savona accusano il colpo: 5,4% di tonnellate di merci in meno movimentate nel primo trimestre del 2020. Il blocco industriale dell' Italia si fa sentire sulle banchine del porto di Ravenna, che registra un calo, a marzo, del 30,4% nella movimentazione complessiva. E a marzo crollo dei traffici anche a Piombino: -11% rispetto a un anno fa. L' ufficio studi di Confetra stima una contrazione degli scambi commerciali nel 2020 tra Italia e resto del mondo, causa Covid-19, di 149,1 miliardi di euro (-18%). Cerved, lavorando su due diversi scenari, prevede, per il settore della logistica e del trasporto merci, su base annuale, una riduzione del fatturato attestata in una forbice tra il 18 ed il 30%. L' insieme dei dati di tali studi conferma una tendenza: la crisi per la logistica, che ha contribuito alla sopravvivenza stessa della Nazione nella fase più acuta della crisi sanitaria, varrà mediamente almeno il 20% di volumi e fatturati, e di conseguenza di lavoro e occupazione. Parliamo quindi di circa 95 milioni di tonnellate di merci in meno, che valgono 17 miliardi di fatturato e 320mila posti di lavoro. Spiega Marco Migliorelli, vicepresidente di Confetra: «Siamo vittima di un paradosso: non potevamo chiudere, altrimenti il Paese sarebbe collassato». Immaginate supermercati senza cibo, farmacie senza farmaci, ospedali senza forniture mediche, distributori senza benzina e imprese aperte senza la possibilità però di produrre per assenza di materie prime. «Uno scenario apocalittico che noi abbiamo evitato. E lo abbiamo evitato - rivendica Migliorelli - mantenendo aperti gli impianti di stoccaggio della merce, i magazzini, i centri di distribuzione, i terminal, gli interporti, le piattaforme. Continuando a pagare gli stipendi a 1,5 milioni di autotrasportatori, corrieri, facchini, macchinisti ferroviari, handler, logistici, lavoratori portuali. E continuando a gestire i costi assicurativi e di manutenzione di camion, furgoni, treni merci, aerei full cargo. Abbiamo lavorato in perdita: con i costi fissi, appunto, fissi, ma al 30/40% dei volumi e del fatturato a causa del lockdown degli altri settori e del commercio. Forse ci sarebbe convenuto chiudere: questo è il terribile paradosso». Ma non esiste solo il bilancio delle imprese, esiste anche la responsabilità verso il Paese. «Ora però - continua Migliorelli - siamo arrivati al punto limite: il Paese tutto si è accorto di quanto indispensabile sia la logistica, ma ora questo stesso settore inizia seriamente ad arrancare. Ecco perché



insistiamo sulla necessità di interventi diretti e che influiscano direttamente sul conto economico delle imprese.



Il Sole 24 Ore

Venezia

Non prestiti o detrazioni fiscali nel tempo, ma ristoro economico e riduzione degli oneri fiscali e contributi subito. Il decreto Aprile è l' ultima chance che il governo ha per conservare e sostenere un patrimonio di imprese e know how indispensabile all' economia del Paese». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti, traffici in forte calo «Crocieristica, crisi per 2 anni Va sostenuta, ma ripensata»

VENEZIA Il lockdown c'è stato per un mese («siamo stati il primo porto inserito in una zona rossa, il 5 marzo», ricorda il presidente **Pino Musolino**) e il contraccolpo si vede. Ieri l'Autorità di sistema portuale ha diffuso i dati del primo trimestre del 2020, che si è chiuso con un calo di merci complessivo del 10,5 per cento a Venezia e addirittura del 35,8 per cento a Chioggia rispetto al 2019. I passeggeri delle crociere sono stati un terzo rispetto a un anno fa - 5.653 contro 16.514 - ma sul settore la vera batosta è iniziata ad aprile, quando la stagione sarebbe dovuta entrare nel vivo. «Io sono scettico sul fatto che da qui a due anni ci sia una grande voglia di andare in crociera, la gente è spaventata - ha detto ieri **Musolino** - Bisogna ripensare un settore che negli ultimi vent'anni ha avuto una crescita incredibile, senza però ipotizzare una crisi di questo tipo. Dobbiamo fare di tutto per tenere in piedi questo comparto, che però deve avere un modello di sviluppo più accettabile e sostenibile». Non a caso il presidente veneziano è stato promotore di un'iniziativa con gli altri porti crociera del Mediterraneo per spronare le compagnie a creare una «classe Europa» più a misura degli scali. Da gennaio a marzo al porto di Venezia sono arrivate quasi 5,8 tonnellate di merce: i colpi più duri riguardano le rinfuse minerarie e alimentari (meno un terzo), mentre calano di poco i prodotti petroliferi (-1,4), i general cargo (-3,2) e i container (-2,1). Le toccate sono calate da 627 a 588. Oltre ai crocieristi, giù anche i passeggeri dei traghetti, praticamente dimezzati. «Gli effetti della pandemia trascinano in basso le nostre statistiche, che già avevano accusato il colpo del rallentamento della manifattura e dell'incertezza dei mercati a livello globale - continua - E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l'avvio di opere necessarie per mantenere i fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti alla tempesta mondiale». **Musolino** però invita anche all'ottimismo. «Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile».



I venti del Covid-19 flagellano il Porto Un calo del 10,5% nel primo trimestre

I venti del Covid-19 flagellano il Porto Un calo del 10,5% nel primo trimestre

ALVISE SPERANDIO

NUMERI PESANTI VENEZIA Il Covid-19 trascina giù del 10,5% i volumi di traffico del porto, nel primo trimestre dell' anno. Inevitabilmente l' impatto della pandemia, con il conseguente lockdown delle attività, si riflette sui numeri dello scalo lagunare. Crolla del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri e cala del 43,4% quello dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Il volume di traffici in entrata e in uscita si attesta su 5.786.101 tonnellate. Al momento, tengono i container con un -2,1% equivalente a 139.919 Teu, grazie alla funzione interamente di porta d' ingresso del porto. Per quanto riguarda il traffico merci, il segno meno significativo si registra in tutti i principali dati aggregati nel raffronto con lo stesso periodo del 2019: -32,2% di rinfuse minerarie e alimentari con 1.201.695 tonnellate, -3,2% di general cargo con 2.377.120 tonnellate, -1,4% di prodotti petroliferi in genere con 2.207.286 tonnellate. Le toccate scendono a 588 rispetto alle 627 dell' anno scorso, pari a -6,2%. Caso a sé fa la forte contrazione della movimentazione del carbone, circa -300 mila tonnellate, ricollegabile al futuro processo di riconversione a gas della centrale Enel Palladio di Fusina.

ESPOSTI ALLA TEMPESTA «Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale», afferma il presidente dell' Autorità di Sistema portuale **Pino Musolino** ammonendo che «i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della Wto». **Musolino** spiega che la pandemia ha cambiato il quadro: dalle variazioni delle rotte commerciali per l' agroalimentare dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime, al brusco calo nel mercato petrolifero a causa della fluttuazione dei prezzi e alla riduzione dei consumi, «mentre si è osservato un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi». Il dato sulle importazioni di marzo, -29,9%, e quello delle esportazioni, +5,2%, viene interpretato dal presidente come «il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell' export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno». E guardando al futuro, **Musolino** conclude: «Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il Porto, le imprese e l' occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova, dove le scelte a favore del potenziamento delle attività portuali, dell' insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità». © RIPRODUZIONE





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porto, croceristi in calo del 65% E il traffico merci sempre più in crisi

Pesantissimo il bilancio al momento: con i dati di aprile sarà ancora peggio. Fermata anche la crescita di Chioggia

Gianni Favarato / **venezia** Come c'era da aspettarsi anche il traffico delle merci movimentate nel **porto** di **Venezia** e Chioggia - come sta succedendo negli porti italiani e nel resto del mondo - ha risentito pesantemente della crisi creata dalle conseguenze economiche dall'emergenza sanitaria per la pandemia da coronavirus che da ormai oltre un mese sta sconvolgendo i mercati globali. Il **porto** commerciale - a differenza di quello passeggeri che ha visto la chiusura del terminal di Santa Marta, solitamente affollato da grandi navi da crociera - malgrado tutto è sempre stato aperto, per permettere innanzi tutto la movimentazione delle merci dei settori "essenziali", a cominciare dai generi alimentari (soprattutto cereali) e gli approvvigionamenti di materie prime per le industrie energetiche e della filiera sanitaria. Il volume di traffici, però, si è ridotto a cominciare dal mese di marzo e, come prevedono tutti gli operatori del settore, è destinato a diventare molto più pesante in aprile e maggio. I dati ufficiali dell'Autorità di Sistema Portuale mostrano che nel **porto** di **Venezia** e Chioggia i primi tre mesi del 2020 sono, dunque, tutti all'insegna di un forte calo di ogni tipologia di merce movimentata via nave. A perdere di più in assoluto è il traffico passeggeri, con un -60,5 % di croceristi (solo 5.653 passeggeri nei primi mesi dell'anno) rispetto allo stesso trimestre dell'anno scorso, destinato a diventare un 100% a cominciare da aprile e chissà per quanto, visto che tutti gli armatori hanno fermato le loro flotte e cancellato tutte le crociere previste. Il traffico di passeggeri su traghetti, che parzialmente è rimasto in funzione, ha perso il 43,5 % di clienti, pari a un numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Il volume di traffico merci in entrata e in uscita dal **porto** di **Venezia** e Chioggia nel primo trimestre 2020 si attesta su 5.786.101 tonnellate, in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell'anno scorso. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci di: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) -32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container carichi sulle navi con un -2,1% equivalente a 139.919 Teu, hanno tenuto meglio di altri comparti, ma in aprile e maggio è previsto anche per loro un ulteriore e forte calo. Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (-300 mila tonnellate circa), il **Porto** segnala che «dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale». Le toccate delle navi mercantili, complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell'anno scorso (-6,2%). E non è finita, dopo un 2019 di significativa crescita, anche il **porto** di Chioggia, risente della contrazione globale. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la preoccupazione dei sindacati

I portuali in cassa integrazione «Resistiamo e aspettiamo la fase 2»

porto marghera La cassa integrazione che fino ad ora aveva interessato soprattutto i dipendenti del terminal passeggeri di Santa Marta e il terminal traghetti di Fusina, ora comincia a dilagare anche tra i lavoratori portuali addetti al carico e allo scarico delle merci imbarcate sulle navi e le organizzazioni sono sempre più preoccupate. «I dati sui traffici sono visibili a tutti» dice Renzo Varagnolo, della segreteria Filt-Cgil veneziana «Se nei primi tre mesi la portualità ha retto lo si deve prevalentemente agli ordinativi commerciali risalenti a due tre mesi prima, quindi pre - Covid 19. Ora si deve continuare a resistere per i prossimi due mesi, in attesa degli effetti dell'auspicata Fase 2 mondiale». «Il lavoro portuale, soprattutto nell'ultimo mese, si è ridotto significativamente» aggiunge Varagnolo «in modo particolare sulle filiere delle merci varie del siderurgico e anche dell'alimentare, con un calo sensibile anche sui container. Dopo l'utilizzo degli ammortizzatori al terminal passeggeri di Vtp e a quello dei traghetti a Fusina, si è dovuto ricorrere per alcune imprese all'uso della cassa integrazione, in particolare per due terminalisti, Impreport e Sorima che occupano circa 60 lavoratori nel **porto** di Chioggia su tre, ed il conseguente forte calo di lavoro per la compagnia dei lavoratori portuali. Anche alcune imprese che lavorano nei servizi portuali hanno aperto le procedure di cassa integrazione per oltre cento lavoratori diretti». A questi, bisogna aggiungere i lavoratori dell'indotto, autotrasportatori, agenzie marittime e case di spedizione, servizi portabagagli, ormeggiatori, buncheraggi, rimorchiatori subiscono il calo del lavoro e anche molte centinaia di questi lavoratori sono in cassa integrazione da settimane. «Per i prossimi mesi sarà ancora più dura, il tema è resistere, il tema è far sopravvivere il lavoro» sottolinea Varagnolo «Le previsioni indicano almeno due mesi di grande sofferenza, ma anche la speranza che i nostri porti possano farcela, anzi si possano candidare ad essere centrali nella ripresa. Si prevede un importante calo nel traffico dei container e nella movimentazione di materie prime legata alle industrie siderurgiche che, ci auguriamo, riprendano presto l'attività visto che le fabbriche stanno riaprendo e serve approvvigionarle». Non viene risparmiata neanche la filiera alimentare legata ai consumi dei cittadini. Il segretario dei portuali della Cgil teme ulteriori difficoltà nei prossimi mesi anche per la Nuova Compagnia dei Lavoratori Portuali (Nlcp) che fornisce la manodopera nei terminal di carico e scarico delle navi mercantili chiamati per i picchi di lavoro. «Picchi che evidentemente sono ora limitati» precisa il sindacalista «Un equilibrio di lavoro nel **porto** va, comunque, mantenuto e rispettato complessivamente, in modo che nessuno venga lasciato solo e nel contempo lavorare assieme agli operatori e alle imprese portuali per ricostruire il rilancio. Abbiamo lavorato per evitare licenziamenti e garantire un minimo di sostegno al reddito e così si dovrà fare nei prossimi due mesi». A tutt'oggi nel **porto**, sia a Venezia che a Chioggia, si è registrato un solo caso positivo di contagio tra i lavoratori in attività, grazie «all'impegno e alla fatica dei lavoratori anche in condizioni di rischio per la loro salute con tutte le precauzioni possibili, dall'uso dei dispositivi personali, alle igienizzazioni e sanificazioni dei luoghi di lavoro rispettando al massimo le linee guida del Governo e dei Protocolli di sicurezza sottoscritti con le parti sociali». «I portuali al lavoro per garantire le merci essenziali» conclude Renzo Varagnolo «vanno ringraziati, come vanno ringraziati quelli che hanno lavorato e lavorano direttamente per la salvaguardia della salute dei cittadini».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' autorità portuale

«Saranno mesi difficili bisogna fare attenzione a manovre speculative»

Il presidente Musolino: messe in moto azioni poco limpide nei settori petrolifero e dell' agroalimentare. Serve meno burocrazia per avviare le opere necessarie

Venezia Il calo repentino e pesante dei traffici commerciali e passeggeri era ampiamente previsto dall' Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, che nel marzo scorso - all' inizio del lockdown per il diffondersi dell' emergenza sanitaria - aveva organizzato una videoconferenza con gli operatori portuali di tutti i settori. «Gli effetti della pandemia» ha commentato ieri il presidente dell' autorità Portuale, **Pino Musolino** «nel mese di marzo hanno trascinato al ribasso le statistiche dei traffici nei due porti lagunari. Già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale». «E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie» ha aggiunto **Musolino** «in primis il mantenimento dei fondali dei canali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della Wto, l' Organizzazione mondiale del commercio». Secondo **Musolino** «il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione». E' il caso dell' agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. «Analogamente, nel mercato petrolifero» specifica il presidente «a marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi». Ne fanno le spese dinamiche import/export che nel mese di marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni hanno registrato una crescita del 5,2% delle esportazioni. «E' il segnale» dice **Musolino** «che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell' export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno». «Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile», conclude il presidente **Musolino**. «Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il Porto, le imprese e l' occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova, dove le scelte a favore del potenziamento delle attività portuali, dell' insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità». In una video intervista concessa al Messaggero Marittimo, **Pino Musolino** ha poi commentato il tonfo del traffico crocieristico, che ha perso il 65% di passeggeri nei primi tre mesi di quest' anno, dicendo: «Questa situazione è una sveglia complessiva a un settore che da 20 anni ha avuto una crescita incredibile, ma non aveva inserito nelle proprie equazioni una crisi come la pandemia. Questo è il momento di ripensare la





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

sarà grande voglia di crociere». --g.fav.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la proposta di confetra

«Con meno navi sui canali si possono scavare i fondali»

porto marghera La filiera logistica legata alle attività portuali coinvolge un gran numero di imprese e occupa molti addetti, anche loro alle prese con le conseguenze del calo dei traffici commerciali a causa dell' emergenza sanitaria. Un calo che secondo Confetra - la confederazione costituita da 16 federazioni che rappresentano i settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari - è destinato a diventare più marcato nei prossimi mesi, ma allo stesso tempo può permettere di realizzare le manutenzioni per mantenere la navigabilità dei canali richieste da tempo dagli operatori portuali e delle filiera logistica connessa. «Il prolungato lockdown della maggior parte delle attività economiche di tutto il Paese provoca un inevitabile pesante rallentamento dei traffici anche al **Porto di Venezia**» osserva il presidente di Confetra Nord Est Paolo Salvaro «In attesa dei dati ufficiali possiamo stimare un calo intorno al 30 o 40 per cento per il mese di aprile e probabilmente anche per il mese di maggio visto che con l' export bloccato il flusso di merci in partenza è significativamente calato, mentre l' import ha subito una contrazione perché le aziende italiane hanno i magazzini pieni e quindi hanno fermato gli ordini». «Meno navi in entrata e uscita vuol dire anche meno traffico nei canali di accesso al **Porto**» aggiunge Salvaro «sarebbe il momento ideale, finalmente, per dragarli, per fare questa indispensabile manutenzione che chiediamo da anni. E invece niente, come temevamo». «L' Autorità di Sistema Portuale ha fatto tutti i passi necessari per iniziare» aggiunge il presidente di Confetra «ma manca, incredibilmente l' autorizzazione al trasporto dei fanghi fino all' Isola delle Tresse. Una firma che viene rimpallata e rinviata in un modo che oserei dire vergognoso». «Capisco che l' attenzione in questi giorni è sul coronavirus e sugli effetti che ha per la nostra economia» conclude «ma se non si scavano i canali così quando ci sarà la ripresa avremo ancora un **porto** con l' handicap della accessibilità, e questo non ce lo possiamo davvero permettere». --



Porto Venezia: -10,5% volumi traffico primo trimestre 2020

Il volume di traffici del porto di Venezia nel primo trimestre 2020 segna un -10,5% sul primo trimestre 2019. In calo sullo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci di prodotti petroliferi -1,4%, rinfuse minerarie e alimentari -32,2%, general cargo -3,2%; i container con un -2,1% hanno tenuto meglio di altri comparti. Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (-300 mila ton.), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio. Le toccate complessivamente segnano un -6,2%. Crolla del 65,7% il numero dei crocieristi: soli 5.653 passeggeri nei primi mesi 2020. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti. Anche al Porto di Chioggia calano il volume di traffici (-35,8%), del 67,6% i general cargo e del 7,8% i prodotti petroliferi. "Il fenomeno pandemico - spiega Pino Musolino, presidente Sistema Portuale - finisce per aggravare la situazione. E' il caso dell'agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute specie ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime e ad un aumento delle operazioni speculative". "A marzo a fronte di un -29,9% dell'import c'è un +5,2% dell'export. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell'export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ora dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro il 2020".(ANSA).



#Coronavirus: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico del Porto di Venezia

(FERPRESS) - Venezia, 27 APR - Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2020 si attesta su 5.786.101 tonnellate, dato in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell' anno scorso. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci di: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) - 32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container con un -2,1% equivalente a 139.919 TEU, hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di gateway garantita dal nostro scalo. Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (- 300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale. Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell' anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell' anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il Porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Pino** Musolino dichiara: "Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO". "Il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. E' il caso dell' agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi". "Dal punto di vista delle dinamiche import/export, nel mese di marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell' export nei prossimi mesi quando le previsioni saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno". "Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il Porto, le imprese e l' occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there are navigation elements including 'INCONTI TEMATICI', 'VAI QUI PER LE INFORMAZIONI', and 'ON LINE SU 2008'. The main header identifies the site as 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERRARESE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. The article content is visible, starting with the headline '#Coronavirus: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico del Porto di Venezia'. The text provides detailed data on cargo volumes (liquid bulk, dry bulk, general cargo, containers) and passenger numbers for the first quarter of 2020 compared to 2019. A quote from Pino Musolino is also present. On the right side of the page, there are several promotional banners, including one for 'E' NOSTRO COMPITO GARANTIRE TUTTI I GIORNI IL TRASPORTO PUBBLICO' and another for 'ARCHIVIO QUOTIDIANO DALVETTERE'.



FerPress

Venezia

portuali, dell' insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità".

Il Nautilus

Venezia

Porto di Venezia: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico

DATI PRIMO TRIMESTRE 2020 PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Venezia -Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2020 si attesta su 5.786.101 tonnellate, dato in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell' anno scorso. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci di: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) - 32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container con un -2,1% equivalente a 139.919 TEU, hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di gateway garantita dal nostro scalo . Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (-300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale. Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell' anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell' anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il Porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Pino Musolino** dichiara: 'Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO'. 'Il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. E' il caso dell' agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi'. 'Dal punto di vista delle dinamiche import/export, nel mese di marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell' export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno'. 'Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il Porto, le imprese e l' occupazione



garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova, dove le scelte a favore del potenziamento delle attività



Il Nautilus

Venezia

portuali, dell' insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità'.

Informare

Venezia

Nel primo trimestre il traffico delle merci nel porto di Venezia è calato del -10,5% e quello dei passeggeri del -56,0%

Musolino: i nodi irrisolti della burocrazia ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo Nel primo trimestre di quest' anno il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -10,5% essendo ammontato a 5,8 milioni di tonnellate rispetto a 6,5 milioni di tonnellate nei primi tre mesi del 2019. Le merci allo sbarco sono state pari a 4,5 milioni di tonnellate (-12,2%) e quelle all' imbarco ad oltre 1,2 milioni di tonnellate (-4,4%). La flessione dei volumi movimentati è stata determinata principalmente dall' effetto delle misure assunte a livello globale per contenere la pandemia di Covid-19: «gli effetti della pandemia nel mese di marzo - ha confermato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, **Pino Musolino** - trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale». Nel solo settore delle merci varie il traffico è stato di 2,4 milioni di tonnellate (-3,2%), di cui 1,4 milioni di tonnellate di merci in container (-0,9%) con una movimentazione di contenitori pari a 139.919 teu (-2,1%), 399mila tonnellate di rotabili (-7,4%) e 594mila tonnellate di altre merci varie (-5,2%).

Le rinfuse liquide hanno totalizzato 2,2 milioni di tonnellate (-1,4%), incluse quasi 1,9 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+1,9%), 271mila tonnellate di prodotti chimici (-1,2%) e 60mila tonnellate di altri carichi liquidi (-52,3%). Nel comparto delle rinfuse solide il totale è stato di 1,2 milioni di tonnellate (-32,2%), di cui 419mila tonnellate di prodotti metallurgici (-2,9%), 334mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-17,3%), 147mila tonnellate di carbone e lignite (-68,1%), 94mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (-12,5%), 68mila tonnellate di cereali (-69,1%), 34mila tonnellate di prodotti chimici (+7,5%) e 107mila tonnellate di altre rinfuse secche (-11,3%). L' AdSP ha specificato che per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone, pari ad una riduzione di 300mila tonnellate circa, questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale. Nei primi tre mesi di quest' anno il traffico dei passeggeri nel porto di Venezia, segmento d' attività di particolare rilevanza per lo scalo, è stato pesantemente colpito dall' impatto della pandemia: i crocieristi sono diminuiti del -65,7% scendendo a meno di 6mila unità e i passeggeri dei traghetti sono calati del -43,4% a 7mila unità. Relativamente al traffico movimentato nel primo trimestre del 2020 dal porto di Chioggia, l' AdSP ha spiegato che, dopo un 2019 di significativa crescita, anche Chioggia ha risentito della contrazione globale e con 220mila tonnellate il volume di traffici ha segnato una contrazione del -35,8. Il presidente dell' ente **portuale** ha evidenziato come l' impatto negativo della pandemia sui traffici dei porti lagunari giunga in un momento delicato in quanto «i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore **portuale** - ha spiegato **Musolino** - ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO». «Il fenomeno pandemico - ha osservato **Musolino** - sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. È il caso - ha chiarito - dell' agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano



Nel primo trimestre il traffico delle merci nel porto di Venezia è calato del -10,5% e quello dei passeggeri del -56,0%

Musolino: i nodi irrisolti della burocrazia ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo

«Nel primo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del 10,5% essendo ammontato a 5,8 milioni di tonnellate rispetto a 6,5 milioni di tonnellate nei primi tre mesi del 2019. Le merci allo sbarco sono state pari a 4,5 milioni di tonnellate (-12,2%) e quelle all'imbarco ad oltre 1,2 milioni di tonnellate (-4,4%). La flessione dei volumi movimentati è stata determinata principalmente dall'effetto delle misure assunte a livello globale per contenere la pandemia di Covid-19: «gli effetti della pandemia nel mese di marzo - ha confermato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino - trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell'anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell'incertezza dei mercati a livello globale».

Nel solo settore delle merci varie il traffico è stato di 2,4 milioni di tonnellate (-3,2%), di cui 1,4 milioni di tonnellate di merci in container (-0,9%) con una movimentazione di contenitori pari a 139.919 teu (-2,1%), 399mila tonnellate di rotabili (-7,4%) e 594mila tonnellate di altre merci varie (-5,2%). Le rinfuse liquide hanno totalizzato 2,2 milioni di tonnellate (-1,4%), incluse quasi 1,9 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+1,9%), 271mila tonnellate di prodotti chimici (-1,2%) e 60mila tonnellate di altri carichi liquidi (-52,3%). Nel comparto delle rinfuse solide il totale è stato di 1,2 milioni di tonnellate (-32,2%), di cui 419mila tonnellate di prodotti metallurgici (-2,9%), 334mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-17,3%), 147mila tonnellate di carbone e lignite (-68,1%), 94mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (-12,5%), 68mila tonnellate di cereali (-69,1%), 34mila tonnellate di prodotti chimici (+7,5%) e 107mila tonnellate di altre rinfuse secche (-11,3%). L'AdSP ha specificato che per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone, pari ad una riduzione di 300mila tonnellate circa, questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale.

Nei primi tre mesi di quest'anno il traffico dei passeggeri nel porto di Venezia, segmento di attività di particolare rilevanza per lo scalo, è stato pesantemente colpito dall'impatto della pandemia: i crocieristi sono diminuiti del -65,7% scendendo a meno di 6mila unità e i passeggeri dei traghetti sono calati del -43,4% a 7mila unità.

Relativamente al traffico movimentato nel primo trimestre del 2020 dal porto di Chioggia, l'AdSP ha spiegato che, dopo un 2019 di significativa crescita, anche Chioggia ha risentito della contrazione globale e con 220mila tonnellate il volume di traffici ha segnato una contrazione del -35,8. Il presidente dell'ente portuale ha evidenziato come l'impatto negativo della pandemia sui traffici dei porti lagunari giunga in un momento delicato in quanto «i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l'avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale - ha spiegato Musolino - ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO».

«Il fenomeno pandemico - ha osservato Musolino - sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. È il caso - ha chiarito - dell'agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano

dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a marzo abbiamo assistito a un brusco



Informare

Venezia

calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi, ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi». «Dal punto di vista delle dinamiche import/export - ha proseguito il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** - nel mese di marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. È il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste. È prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell' export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno». «Ci attendono - ha concluso **Musolino** - mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il porto, le imprese e l' occupazione garantita fossero elementi da considerare nemici del nostro territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova, dove le scelte a favore del potenziamento delle attività portuali, dell' insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità».

Informatore Navale

Venezia

Porto di Venezia: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico (dati 1° trimestre 2020)

Venezia, 27 aprile 2020 - Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2020 si attesta su 5.786.101 tonnellate, dato in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell' anno scorso. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci di: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) - 32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container con un -2,1% equivalente a 139.919 TEU, hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di gateway garantita dal nostro scalo . Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (- 300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale.

Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell' anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell' anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il Porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Pino** Musolino dichiara: "Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO". "Il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. E' il caso dell' agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi". "Dal punto di vista delle dinamiche import/export, nel mese di marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell' export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno". "Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il Porto, le imprese e l' occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro



Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il Porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Pino** Musolino dichiara: "Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO". "Il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. E' il caso dell' agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi". "Dal punto di vista delle dinamiche import/export, nel mese di marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell' export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno". "Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il Porto, le imprese e l' occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro



Informatore Navale

Venezia

portuali, dell' insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità".

In calo i traffici nel porto di Venezia

Musolino: gli effetti della pandemia nel mese di Marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari,

Redazione

VENEZIA In calo i traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2020. Il dato finale si attesta su 5.786.101 tonnellate, in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell'anno scorso e anche rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti alle merci di: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) 32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container con un -2,1% equivalente a 139.919 Teu, hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di gateway garantita dallo scalo lagunare. Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (- 300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale. Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell'anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell'anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino dichiara: Gli effetti della pandemia nel mese di Marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell'anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell'incertezza dei mercati a livello globale. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l'avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO. Il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. E' il caso dell'agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a Marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi. Dal punto di vista delle dinamiche import/export, nel mese di Marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell'export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno. Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre



lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il porto, le imprese e l'occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova,



Messaggero Marittimo

Venezia

dove le scelte a favore del potenziamento delle attività portuali, dell'insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità.

Venezia colpita due volte avrà la forza di riprendersi

Il presidente Musolino impegnato nel dopo Covid sul settore merci e sopra tutto sul turismo

Veziro Benetti

LIVORNO Pino Musolino presidente della **AdSp** del mare Adriatico settentrionale ha risposto ad una nostra intervista skype. Sempre disponibile e impegnato in un porto e una città che prima della pandemia aveva dovuto subire l'offesa di una alluvione di dimensioni straordinarie. Il presidente ha evidenziato quanto fatto, cosa stanno facendo e cosa dovrà fare lo scalo lagunare sul dopo Covid che non è ancora dato sapere quando potrà concedere una libertà. I problemi sono di diversa natura perchè Venezia e Chioggia sono due porti che lavorano sul traffico merci, contenitori, ro-ro e sopra tutto sul crocierismo e sul turismo. Una città al momento in grosse difficoltà, ma che avrà la forza di riprendere e di riscattare quello che oggi gli è stato tolto. Venezia ha tradizione millenarie. A seguire l'intervista del presidente



Porto di Venezia: Covid, giù del 10,5% i volumi di traffico

GAM EDITORI

28 aprile 2020 - Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2020 si attesta su 5.786.101 tonnellate, dato in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell' anno scorso. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci di: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) - 32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container con un -2,1% equivalente a 139.919 TEU, hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di gateway garantita dal nostro scalo . Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (- 300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale. Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell' anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell' anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il Porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Pino Musolino** dichiara: "Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO".



Porti di Venezia e Chioggia: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico

Venezia, 27 aprile 2020 - Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2020 si attesta su 5.786.101 tonnellate, dato in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell' anno scorso. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci di: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) - 32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container con un -2,1% equivalente a 139.919 TEU, hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di gateway garantita dal nostro scalo . Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (- 300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale.

Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell' anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell' anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il Porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Pino Musolino** dichiara: "Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO". "Il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. E' il caso dell' agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi". "Dal punto di vista delle dinamiche import/export, nel mese di marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell' export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno". "Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il Porto, le imprese e l' occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro





Sea Reporter

Venezia

portuali, dell' insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità".

Covid-19, porto di Venezia: volumi di traffico giù del 10,5% nel primo trimestre

Venezia Il Covid-19 trascina giù del 10,5% il traffico del porto di Venezia nel primo trimestre dell'anno. I volumi, in entrata e in uscita, si attestano su 5.786.101 tonnellate. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci di: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) 32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container con un -2,1% equivalente a 139.919 Teu, hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di gateway garantita dal nostro scalo. Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (- 300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia energetica nazionale (Sen). Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell'anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell'anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell'anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell'incertezza dei mercati a livello globale dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino -. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l'avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO. Musolino sottolinea che il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. E' il caso dell'agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi. L'analisi del presidente si focalizza poi sulle dinamiche import/export: Nel mese di marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni dice -. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell'export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno. In conclusione, Musolino ammette: Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il porto, le imprese e l'occupazione garantita fossero



elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova, dove le scelte a favore del potenziamento

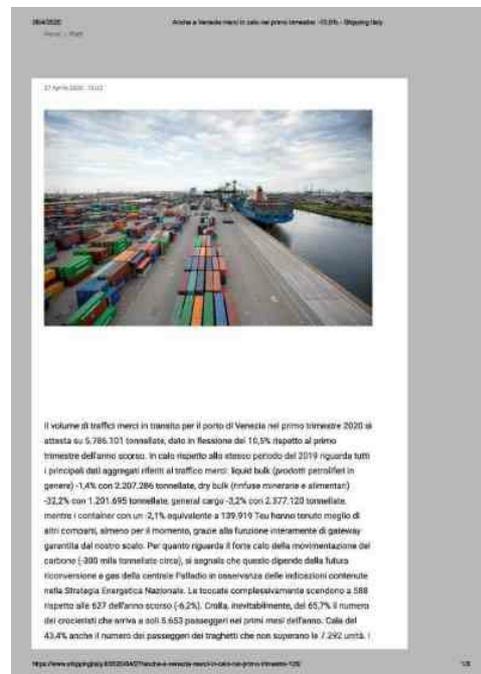


delle attività portuali, dell'insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità.

Anche a Venezia merci in calo nel primo trimestre: -10,5%

Il volume di traffici merci in transito per il porto di Venezia nel primo trimestre 2020 si attesta su 5.786.101 tonnellate, dato in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell'anno scorso. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 riguarda tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) -32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container con un -2,1% equivalente a 139.919 Teu hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di gateway garantita dal nostro scalo. Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (-300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale. Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell'anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell'anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti

che non superano le 7.292 unità. I dati sono stati resi pubblici dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale che, a proposito del porto di Chioggia, ha aggiunto come anch'esso risente della contrazione economica in atto. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. Pino Musolino, presidente della port authority veneta, ha dichiarato: Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascivano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell'anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell'incertezza dei mercati a livello globale. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l'avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della Wto. Musolino ha poi aggiunto: Il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. E' il caso dell'agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi. Dal punto di vista dell'import/export, nel mese di marzo, a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni, si è assistito a una crescita del 5,2% delle esportazioni, segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime secondo la port authority che considera prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell'export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Questa la conclusione di Musolino: Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il porto, le imprese e l'occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova, dove le scelte a favore del potenziamento delle attività portuali, dell'insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione





la comunità.

The Medi Telegraph

Venezia

Primo trimestre -10,5% per il porto di Venezia

Venezia - Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2020 si attesta su 5,7 milioni di tonnellate, dato in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell' anno scorso. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci: rinfuse liquide (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2,2 milioni di tonnellate, rinfuse secche (minerarie e alimentari) - 32,2% con 1,2 milioni di tonnellate, carichi convenzionali -3,2% con 2,3 milioni di tonnellate, mentre i contenitori con un -2,1% equivalente a 139 mila teu, hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di destinazione garantita dallo scalo veneto. Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (-300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia energetica nazionale. Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell' anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell' anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220 mila tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52 mila tonnellate e del 7,8% il dry bulk che registra 167 mila tonnellate movimentate. Il presidente dell' **Autorità di sistema** portuale, Pino Musolino, dichiara: "Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale. Così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta dell' Organizzazione mondiale del commercio. Il fenomeno pandemico - aggiunge Musolino - sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. E' il caso dell' agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi. Dal punto di vista delle dinamiche di importazione ed esportazione, nel mese di marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell' export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno. Ci attendono mesi difficili - conclude Musolino - ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il porto, le imprese e l' occupazione





The Medi Telegraph

Venezia

territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova, dove le scelte a favore del potenziamento delle attività portuali, dell' insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità".

Porto di Venezia: il Covid trascina giù del 10,5% i volumi di traffico

Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino denuncia: «Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari»

Il volume di traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2020 si attesta su 5.786.101 tonnellate, dato in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell' anno scorso. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti al traffico merci di: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) - 32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container con un -2,1% equivalente a 139.919 TEU, hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di gateway garantita dal nostro scalo. Dati Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (- 300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale. Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell' anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell' anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità. Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il Porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220.019 tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate. Ripercussioni negative Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Pino Musolino** dichiara: «Gli effetti della pandemia nel mese di marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell' anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell' incertezza dei mercati a livello globale. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l' avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO. Il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione. E' il caso dell' agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a un aumento delle operazioni speculative. Analogamente, nel mercato petrolifero a marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi». 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. Import/Export «Dal punto di vista delle dinamiche import/export, nel mese di marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell' export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite.



Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno. Ci attendono mesi difficili ma non



Venezia Today

Venezia

dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il Porto, le imprese e l'occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova, dove le scelte a favore del potenziamento delle attività portuali, dell'insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità».

Mose

Cvn, casse vuote appello al ministro Verso la chiusura della società Comar

A. Zo.

VENEZIA Ci sono 7-8 milioni di utili delle imprese, che però congelati. E poi altri 4, che però non bastano per tirare avanti a lungo, tra stipendi e lavori. Nell'incontro di ieri mattina del comitato consultivo del Consorzio Venezia Nuova, è arrivata l'ennesima conferma da parte dei commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola: le casse sono abbastanza vuote, tali da non consentire, in questo momento, di pagare alcunché alle piccole e medie imprese che sono rimaste nel Consorzio e stanno eseguendo e soprattutto progettando i lavori complementari, da quelli ambientali alla linea di manutenzione (che ancora però non si sa se sarà a Marghera, all'Arsenale o in entrambi i luoghi), dalla riparazione delle criticità agli inserimenti architettonici. Era successo lo stesso due mesi fa, prima della crisi legata al coronavirus, quando era stato minacciato lo stop ai cantieri e soprattutto ai test di sollevamento: poi erano stati sbloccati 5 milioni di euro, di cui metà dati alle imprese edili e metà a quelle vincitrici degli appalti degli impianti, e l'allarme era rientrato. Ma si è tornati da capo. «Ora basta - si arrabbia Devis Rizzo, presidente del consorzio Kostruttiva - si continua a dire che c'è un miliardo, ma Roma lo deve sbloccare. Non è più una questione di commissari, di Provveditorato, di super-commissario: è il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli che deve darci delle risposte». Per questo le imprese nei prossimi giorni scriveranno ai commissari per rappresentare la loro situazione critica e il rischio della loro continuità aziendale, minacciando un nuovo stop se non succederà qualcosa entro la metà di maggio. «Tra tutte le imprese coinvolte diamo lavoro a 1500 persone», sottolinea ancora Rizzo. E chiederanno di farsi portavoce della loro situazione a Roma a Fiengo e Ossola, che si sono dichiarati disponibili a farlo. L'altro punto su cui si sarebbe trovato un accordo è quello di inglobare i lavoratori di Comar nel Consorzio, mettendo la società in liquidazione. Un'operazione che consentirebbe di risparmiare qualche soldo, ma soprattutto di semplificare l'operatività della società: una finalità più funzionale, insomma, che economica. Comar, che è la società degli appalti in cui sono ancora presenti tutti i grandi ex soci del Cvn (Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Condotte) ed è stata anch'essa commissariata dalla Prefettura di Roma su input dell'Anac, è nel mirino delle altre imprese consorziate perché sarebbe la causa di buona parte del buco di circa 40 milioni del bilancio 2019, in fase di revisione. Proprio da loro arriva la spinta a chiudere tutto, ma i commissari non si sarebbero detti contrari, ovviamente non prima di aver spostato il personale, proprio perché Comar in questa fase è cruciale, dato che sta coordinando i lavori di installazione degli impianti per poter sollevare il Mose per giugno e poi in emergenza in autunno. Pare dunque che rispetto ad alcune tensioni del passato i rapporti si siano ristabiliti. «Ci sono state convergenze importanti», ammette Fiengo.



Mose, trenta funzionari non pagheranno mai

Fatture gonfiate per 42 milioni - L'atto di costituzione in mora è stato annullato: "Mascherarono" le tangenti per l'opera

Giuseppe Pietrobelli

Tre anni e mezzo fa si erano visti recapitare un atto di costituzione in mora da capogiro. A una trentina fra funzionari del Magistrato alle Acque di Venezia, professionisti, manager del Consorzio Venezia Nuova, perfino un ministro, era stata notificata l'intimazione a pagare entro 90 giorni una somma imprecisata, comunque tale da compensare i 42 milioni di euro per sassi da diga che avevano gonfiato le fatture, per mascherare le tangenti del **Mose**. Il documento, firmato dal viceprocuratore generale della Corte dei Conti di Venezia, Alberto Mingarelli, era la ricostruzione dettagliata del sistema di supposte collusioni che nel 2005 aveva portato a fissare il "prezzo chiuso" del **Mose** a 3 miliardi 709 milioni di euro. Un modo per rendere certa la spesa, sostenne allora Giovanni Mazzacurati, presidente del Consorzio e "gran tangentiere". Un modo, ha replicato la Procura contabile, per coprire i soldi della tangenti, visto che i sassi furono pagati a peso d'oro e il surplus (12,5 per cento) costituì la provvista del malaffare. Adesso si scopre che l'atto di costituzione in mora del giugno 2016 è stato annullato. Nessuno ha pagato, la Corte dei Conti non vi ha dato seguito e lo ha assorbito nel procedimento che a dicembre si è concluso con la condanna a risarcire 7 milioni di euro inflitta a Mazzacurati (deceduto), all'imprenditore Alessandro Mazzi e al Consorzio Venezia Nuova. E quindi una trentina di persone, alcune delle quali ancora in posizione di vertice, sono uscite di scena. A confermare che lo Stato finanziò le tangenti del **Mose**, grazie al "prezzo chiuso" di un'opera da 6 miliardi di euro non ancora conclusa, è stato il procuratore regionale veneto della Corte dei Conti, Paolo Evangelista. Nella relazione per l'anno giudiziario, depositata solo ora causa pandemia, scrive che si è arrivati all'"epilogo delle azioni risarcitorie" nei confronti della cricca che provocò "un maggior costo dell'opera e influito sulla formazione del cosiddetto 'prezzo chiuso', oltre che sul sistema dei controlli, con possibili riflessi sulla qualità dell'opera e aggravio dei costi sull'Amministrazione". Ai funzionari pubblici (e a Mazzacurati) era contestato di aver avallato l'incremento del prezzo chiesto, senza verificare il costo effettivo dei sassi da diga, che lo avevano formalmente giustificato. Nell'elenco c'erano anche il ministro Pietro Lunardi e l'ex capo del Magistrato alle acque Patrizio Cuccioletta (arrestato nel 2014). Ma soprattutto venivano citati dipendenti del Magistrato che, come collaudatori di parti del **Mose**, erano pagati dal Consorzio. I controllori retribuiti dai controllati. Attorno al **Mose** hanno campato in tanti, non solo in modo illecito (tangenti), ma anche inopportuno (collaudi retribuiti da parte di dipendenti del Magistrato alle Acque). Il viceprocuratore Mingarelli aveva contestato cifre importanti percepite fino al 2014 da componenti del Comitato Tecnico di Magistratura, che poi avevano contribuito ad approvare le richieste del Consorzio sul "prezzo chiuso".



Mose, arrivano i rinforzi dell' esercito per far funzionare il test di sollevamento

GIOVEDÌ IN REGIONE IL CONSIGLIO ASCOLTERÀ IL COMMISSARIO STRAORDINARIO ELISABETTA SPITZ
Da tempo sofferente per una malattia, era stato per anni punto di riferimento della Dc veneziana. L'ex assessore e presidente della Fondazione Querini Stampalia è scomparso ieri a 81 anni

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA I militari del 7. Reggimento trasmissioni hanno già fatto i sopralluoghi alle tre bocche di porto. E oggi, a cominciare da Chioggia, inizieranno ad installare le loro antenne. In un paio di settimane - hanno assicurato - tutta l'apparecchiatura sarà pronta per un ponte radio che servirà a coordinare il sollevamento delle barriere del Mose. Così tra un mese, il 28 maggio, si potranno alzare, per la prima volta contemporaneamente, due barriere: a Chioggia e a Malamocco. E il 30 giugno, con lo stesso sistema, saranno sollevate tutte e quattro le barriere del sistema. Sarà un'altra tappa importante verso l'autunno quando, con il ritorno dell'acqua alta, il Mose potrebbe essere usato per fermare le maree eccezionali. Insomma, se le tensioni sulla governance del Mose continuano, continua anche il lavoro di chi è in prima linea per far funzionare la grande opera. IL PONTE RADIO Quella di servirsi dell'esercito per velocizzare la messa in funzione della struttura era stata soluzione prospettata a inizio anno, per rispondere alla richiesta di velocizzare i tempi dopo i disastri del 12 novembre. Se gli impianti alle tre bocche di porto sono ormai quasi completati, manca ancora la control room dell'Arsenale - futura sala comando delle operazioni di sollevamento - e soprattutto il suo collegamento con le bocche di porto: c'è solo un tratto di fibra ottica già posato, dall'Arsenale all'isola artificiale del Lido, ma per arrivare a Chioggia la strada è lunga. Ed ecco l'idea di coordinare le operazioni, non dall'Arsenale, ma dalle sale di bocca, attraverso un ponte radio realizzato dall'Esercito. Idea che in questi mesi si è concretizzata, grazie al coinvolgimento del 7. Reggimento trasmissioni che si è coordinato con gli ingegneri del Cvn. «Abbiamo avuto riunioni, hanno visitato i siti. E ora, nel giro di un paio di settimane, montano le apparecchiature - spiega l'ingegner Davide Sernaglia, responsabile delle operazioni di sollevamento del Mose - Abbiamo impostato un sistema per cui ci forniranno un supporto h24 per tutte le movimentazioni». Un ponte radio che poi potrà restare, come backup del collegamento in fibra. Tra un mese la prima prova con due barriere, il 30 giugno quella completa. Per prepararsi, già la prossima settimana riprendono i test. Il 6 maggio, a Chioggia, saranno sollevate quattro paratoie, per la prima volta con tutte le linee di carico. La settimana successiva sarà alzata tutta la barriera. L'AUDIZIONE Intanto giovedì il punto sul Mose sarà fatto anche in Consiglio regionale dove è atteso il commissario straordinario, Elisabetta Spitz. Un'audizione telematica, ovviamente, in seconda commissione, richiesta dal Pd dopo le ultime polemiche scoppiate tra il provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone, e gli amministratori del Cvn, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, sul tema delle consulenze. Sarà una ricognizione sui lavori, ma anche sui motivi di tensione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Deposito Gpl di Chioggia: uno studio segnala elevati rischi per le navi gasiere

Il progetto di un nuovo deposito di Gpl nel porto di Chioggia con annesso accosto di navi gasiere ha ricevuto una bocciatura che farà piacere ai suoi detrattori. Il Comune locale ha reso noto che una non meglio specifica ditta pisana incaricata di redigere lo Studio di rischio d'area nel bacino lagunare e nel territorio di Chioggia non solo lo ha consegnato, ma che il suo esito sarebbe tutt'altro che rassicurante. Non solo per la popolazione e per il tessuto urbano a terra ma anche per la navigazione. In una nota il vicesindaco di Chioggia e assessore all'ambiente, Marco Veronese, ha detto: Lo studio ha utilizzato 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. Lo stesso approccio è stato adottato nell'elaborazione di alcuni Rapporti Integrati di Sicurezza Portuale (Risp) redatti quando vigeva il D.M. 293/2001 abrogato dalla legge Seveso 3' che non prevede appunto la redazione del Risp. Questa analisi dei rischi che ha commissionato l'amministrazione comunale vuole essere uno strumento utile nella valutazione del piano di emergenza che dovrà predisporre la Prefettura 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 da 9.000 metri cubi in Val da Rio. Veronese prosegue spiegando che lo studio si basa su modelli matematici e curve, che rappresentano l'accettabilità del rischio connesso a eventi incidentali che potrebbe causare l'impianto di Gpl e i flussi di materia pericolosa per alimentarlo. Dall'analisi è emerso sottolinea il vicesindaco 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 per quanto riguarda la 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. Si ricordano casi recenti di incaglio di navi di grandi dimensioni nell'area portuale di Chioggia, come nel luglio 2019 per una nave mercantile, le cui operazioni di recupero non sono state semplici e si sono protratte per più giorni. Il documento sarà inserito nel piano comunale di Protezione Civile e trasmesso al Comitato Tecnico Regionale, alla Prefettura di Venezia, all'Autorità di Sistema Portuale e alla Capitaneria di Porto per quanto di competenza. Ad aver promosso ormai diversi anni fa questo impianto è Socogas, azienda che si occupa da 50 anni di intermediazione di Gpl e gestisce in Italia l'intera logistica distributiva del prodotto per conto di alcune fra le maggiori compagnie petrolifere. Per ottimizzare tale attività, puntando a una riduzione del trasporto su ferrovia e a una maggiore sicurezza del Gpl viaggiante, il Gruppo Socogas e Costa Bioenergie vorrebbero realizzare questo deposito costiero con un investimento da 35 milioni di euro. Sul proprio sito web Socogas ricorda di aver seguito tutto l'iter previsto per gli impianti strategici' inoltrando le richieste di autorizzazione a livello ministeriale. I Ministeri competenti (Sviluppo Economico e Infrastrutture e Trasporti) hanno poi coinvolto nel procedimento tutti gli enti interessati, comprese le Autorità locali, chiamandole a esprimersi in sede di Conferenza dei Servizi. L'iter, che si è protratto per oltre un anno, si è concluso con l'emissione del Decreto Interministeriale di Autorizzazione, datato 29 Maggio 2015. La parte relativa alla sicurezza è stata oggetto di specifica disamina da parte del Comitato Tecnico



Regionale che, dopo aver attentamente valutato il progetto, ha emesso il proprio Nulla Osta di Fattibilità, formalizzando



la sua compatibilità con il territorio circostante. Il Deposito è quindi regolarmente autorizzato e assolutamente rispettoso di tutte le norme vigenti sottolineano da Socogas. Da un punto di vista marittimo il progetto del deposito prevede un punto per travaso Gpl da nave e un altro per travaso gasolio da bittolina. La strada verso la concreta realizzazione di questa nuova infrastruttura è in realtà ancora in salita però perché, nell'ultimo anno e mezzo, prima il Ministero dello sviluppo economico sotto la guida di Luigi Di Maio, poi l'Autorità di Sistema Portuale timonata da Pino Musolino, hanno espresso a più riprese e con decisione la volontà di bloccare la costruzione di questo impianto. Lo studio di rischio per la navigazione appena ricevuto dal Comune di Chioggia rappresenta un altro punto a favore degli oppositori del progetto.

I traffici La flessione robusta sia sulle merci sia nei passeggeri si avverterà sicuramente ad aprile

Porto, marzo in calo ma nel trimestre resistono i container

La flessione robusta la si avverterà sicuramente ad aprile. Fino al primo trimestre, invece, i porti di Genova e Savona resistono, soprattutto sul fronte dei container. I primi due mesi dell' anno, infatti, si erano chiusi in positivo, così il calo di marzo non è bastato per far girare la lancetta verso il segno meno. Discorso diverso per i passeggeri, che nei primi tre mesi dell' anno già chiudono con un meno 21,5 per cento. Nel dettaglio dei numeri appena ufficializzati dall' **autorità di sistema portuale** il traffico generale (somma di commerciale e industriale) scende del 5,4 per cento. I container aumentano invece del 3,2. Ci sarà sicuramente da soffrire anche nei prossimi mesi e difficilmente nel 2020 Genova e Savona, riuniti sotto lo stesso cappello autoritativo, riusciranno a bilanciare i dati del 2019 che avevano confermato gli scali come il primo cluster **portuale** italiano per volumi di traffico, diversificazione produttiva e valore economico. Eppure, già lo scorso anno, per le conseguenze lunghe della crisi infrastrutturale, il dato finale era lievemente inferiore al 2018. Nonostante una contrazione delle movimentazioni di merce del 3,2%, per un volume consuntivo di 68.1 milioni di tonnellate, si era comunque trattato del miglior risultato nazionale sommando le differenti merceologie. Da record invece l' andamento del settore passeggeri, con il transito di oltre 4,5 milioni di persone su traghetti e navi da crociera, per un incremento del 5,9%. I numeri di container movimentati si era 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 erano cresciuti dello 0,5%, superando i 2,3 milioni di teu, mentre l' attività di transhipment si era ridotta, assestandosi a 318.261 teu (-5,2% rispetto al 2018). - (mas.m.)



Ports of Genoa: merci in calo nel trimestre

Bene i contenitori con 663.671 teu (+ 3,2%) rispetto allo stesso periodo del 2019

Redazione

GENOVA Nel primo trimestre il volume di merci complessivamente movimentate nei porti di Genova e Savona-Vado Ligure hanno mostrato un calo del 5,4%, chiudendo il periodo a 16.050.177 tonnellate. Un risultato che l'AdSp del Mar Ligure occidentale imputa al negativo andamento nel mese di Marzo: quasi un milione di tonnellate in meno rispetto allo stesso mese del 2019, pari ad un calo del 16,2%. Senza ovviamente dimenticare che la crisi legata alla pandemia da Covid-19, che rappresenta il terzo più grande shock economico, finanziario e sociale dopo l'11 Settembre 2001 e la crisi finanziaria del 2008, sta modificando lo scenario economico globale. Passiamo quindi all'analisi dei dati statistici relativi ai vari comparti, forniti dall'AdSp. Merce containerizzata Oltre che dall'irrompere dell'emergenza sanitaria, il primo trimestre è stato caratterizzato dall'avvio delle attività di Vado Gateway. Nel rilevare una prima lieve redistribuzione di volumi tra gli scali del Sistema, già nel 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, con 663.671 teu, + 3,2% rispetto allo stesso periodo del 2019. Dopo l'andamento positivo dei primi due mesi dell'anno si è registrata a Marzo una contrazione del 5,3%, pari a 11.638 teu in meno rispetto a Marzo 2019. Di pari passo con l'andamento generale dei traffici, la movimentazione di container via treno ha registrato nel trimestre un andamento positivo (+ 1.9%). 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, mentre il numero di treni è invece cresciuto del 7,6%. Merce convenzionale e rotabili Il traffico di merce convenzionale (rotabili e merce varia) nel Sistema ha chiuso il primo trimestre con 3,3 milioni di merce movimentata, in forte calo rispetto ai 3,63 milioni dell'anno precedente (- 8,9%). Il traffico di rotabili, dopo un buon risultato nei primi due mesi, ha registrato una brusca flessione a 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 a Marzo. Rinfuse liquide Il settore delle rinfuse liquide ha nel traffico di petrolio greggio la sua maggiore componente, 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. Nel periodo in esame gli oli minerali hanno subito un calo del 5,9%, chiudendo il periodo movimentando 4,9 milioni di tonnellate (3,3 a Genova e 1,6 a Savona-Vado Ligure). 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 trimestre, le rinfuse solide movimentate a livello di Sistema mostrano un pesante calo (- 46,5%), condizionato soprattutto dalla performance negativa a Marzo (- 50,9%). I traffici a Genova si attestano a circa 94 mila tonnellate (- 47,4%). Mentre lo scalo di Savona registra una contrazione del 46,3% con 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 ad essere penalizzato da eventi eccezionali legati agli scali del Sistema. Funzione Industriale Il comparto industriale evidenzia nel mese di Marzo una riduzione del 31,1% con una perdita di circa 66.974 tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2019.



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Tale flessione contribuisce al 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. Traffico passeggeri Questo segmento ha maggiormente risentito della pandemia. Nonostante le compagnie di navigazione già a fine Gennaio avessero deciso di rafforzare le misure precauzionali da applicare alle proprie flotte, a metà Marzo, a causa delle restrizioni adottate da diversi Paesi, sono state costrette a sospendere le proprie attività. Pertanto, il mese di marzo ha posto un freno al crescente sviluppo del traffico passeggeri nei porti dell'AdSp in cui sono stati movimentati 31.012 passeggeri contro i 163.520 del Marzo 2019 (- 132.508, pari a 81%). Nel Sistema portuale, sono approdate sette navi da crociera, per un totale di 15.927 crocieristi, di cui 7.862 homeport e 8.065 in transito. Mentre sono stati 83 (24 in meno rispetto a Marzo 2019) i traghetti che hanno scalato i porti di Genova e Savona, movimentando 15.085 passeggeri, portando la flessione del primo trimestre al 21,5%.

#Coronavirus: a Genova nasce tavolo porto-città. Imprese marittime pronte a ripartire in sicurezza

(FERPRESS) - Genova, 27 APR - 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 8 mila 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.



NASCE IL TAVOLO PERMANENTE PORTO-CITTA', LE IMPRESE MARITTIME PRONTE A ...

IMPERIA TV

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 allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico 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.



NASCE IL TAVOLO PERMANENTE PORTO-CITTA', LE IMPRESE MARITTIME PRONTE A RIAPRIRE IN SICUREZZA

OGGI | NOTIZIE | ATTUALITÀ | 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 allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico 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.

Genova: nasce tavolo permanente porto-città

Le imprese marittime pronte a ripartire in sicurezza

Redazione

GENOVA Il Comune di Genova ha convocato un tavolo permanente porto-città che intende farsi portavoce delle esigenze del settore e gestirà la Fase 2 nel rispetto della sicurezza. A livello nazionale, la chiusura dei cantieri navali ha generato un calo del fatturato del 13% 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 genovese impiega 8000 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 ha quindi inaugurato il primo tavolo economico porto-città, insieme alle associazioni di categoria portuali. Il tavolo, convocato dall'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca, come accennato all'inizio, 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 ha detto l'assessore Maresca 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. 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 del tavolo permanente 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 dell' **AdSp** Mar Ligure occidentale) e Giacomo Gavarone (presidente Gruppo Giovani Armatori e consigliere Confitarma).



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

«Tir in porto a Genova pure di notte, turni su 24 ore per evitare la paralisi»

Genova - Il mondo dell' autotrasporto, che sta vivendo da settimane una situazione di forte crisi per un calo del lavoro e una mancanza di liquidità delle imprese, è pronto a sostenere una più ampia riapertura delle attività produttive ma chiede un cambiamento radicale rispetto al passato. L' obiettivo dei camionisti è operare su turni di 24 ore, anche di notte. Un cambio di rotta che dovrà riguardare tutti i centri nevralgici per il ritiro e la consegna delle merci: terminal portuali, centri logistici e magazzini genovesi ma più in generale liguri e di tutto il Nord Italia. CAMBIO STRUTTURALE PER I TIR «Ci aspettiamo - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - un intervento di tutti gli altri enti pubblici e privati coinvolti. Le nostre aziende sono in forte crisi e quello che chiediamo è un cambio strutturale per il bene di tutti». Le imprese dei Tir guardano già ai prossimi mesi di lavoro: è necessario «un piano di forte incentivazione, a tutta la filiera trasportistica e logistica, per l' estensione nell' arco delle 24 ore della raccolta e distribuzione delle merci nei magazzini commerciali cittadini, nelle piattaforme logistiche, nei terminal portuali e interportuali», dice Tagnochetti. Secondo l' autotrasporto i pericoli da evitare sono sostanzialmente due: il primo è non mandare in tilt il traffico autostradale e cittadino. «I liguri ma non solo - aggiunge - utilizzeranno molto di più rispetto a prima i mezzi privati cercando di evitare, per paura di contagi, i mezzi pubblici e questo, sommato alla presenza dei mezzi pesanti sulle strade, rischia di paralizzare completamente la viabilità. Per questo chiediamo di spalmare su 24 ore la presenza su strada dei camion». Il secondo aspetto riguarda la sicurezza dei lavoratori. «Dobbiamo garantire distanziamenti e turnazioni dei lavoratori e tutto questo sarà possibile solo operando anche di notte», sottolinea Tagnochetti. APERTURA DEGLI INDUSTRIALI Il presidente di Confindustria **Genova**, Giovanni Mondini, non chiude alla proposta dell' autotrasporto pur esprimendo qualche perplessità sulla necessità che il settore produttivo necessiti di un' apertura su più fasce orarie: «Siamo disponibili - dice - al confronto e possiamo valutare tutti assieme le richieste che arrivano dal mondo dei Tir. Certamente ci saranno molti più cittadini che utilizzeranno i mezzi privati per spostarsi e questo potrebbe creare problemi. In ogni caso - prosegue - dubito che almeno nel breve periodo possa esserci qualche difficoltà di circolazione per i mezzi pesanti visto che il lavoro per le imprese in molti casi è calato e non ci sarà, sia in **porto** che in altri settori, una concentrazione tale di traffici da rischiare che i nostri collegamenti vadano in tilt». LAVORO IN BANCHINA «Non credo che ci siano problemi, e mai ci sono stati, da parte dei portuali per lavorare su tutte le fasce orarie della giornata - spiega Davide Traverso, segretario regionale Fit-Cisl con delega ai porti - visto che già al momento i terminal non si fermano mai completamente anche di notte e c' è sempre qualcuno in banchina. Piuttosto - aggiunge - serve rivedere l' intero sistema che ruota attorno alla movimentazione dei container perché al momento i camion possono accedere in banchina solo dalle prime ore dal mattino sino a tarda sera. Perché il **porto** sia completamente operativo h24 - chiude - serve che siano aperti anche di notte i controlli ai gate con il personale che si occupa delle verifiche e delle pratiche sulle merci, e ad esempio gli uffici delle Dogane».



Il coronavirus affonda il porto Alcune merci perdono fino al 65%

Gli effetti del lockdown si fanno sentire su tutti i settori, contribuendo ad una flessione complessiva superiore al 30 per cento. Lo stop alla produzione frena l'arrivo di coils

RAVENNA È pesante il bilancio del coronavirus sul traffico merci nel porto di Ravenna: i dati il marzo 2020 mettono nero su bianco una flessione del 30,4% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Tutte le categorie merceologiche registrano perdite a due cifre, con i container in calo del 17,3%, come scriviamo sotto. Quella del traffico portuale è una fotografia importante in questo periodo perché registra in tempo reale la frenata dell'economia. L'agroalimentare il comparto agroalimentare ha registrato a marzo un crollo verticale sui prodotti agricoli e animali (-64,8%, pari a 74.203 tonnellate) e una flessione del 19% (-36.243 tonnellate). Dati che portano i numeri del trimestre gennaio-marzo, rispetto all'analogo periodo del 2019, ad un calo di circa il 20%. Il coronavirus ha inciso in particolare sull'import ceralicolo - scrive l'Autorità portuale nella sua nota a corredo dei dati - al rialzo di prezzo della materia prima che è dovuto a sua volta a difficoltà di vario tipo, come gli ostacoli «per noleggiare navi che possano sbarcare materie agricole nei porti italiani». Il comparto metallurgico il traffico di prodotti metallurgici ha una perdita netta del 43,5 per cento e si assesta a 460mila tonnellate contro le 814mila del 2019. Quasi la totalità di questa categoria di merce è costituita da coils il cui traffico passa da 779.450 tonnellate a 434.821 (-44,5%). Sul trimestre, la perdita è più contenuta ma si assesta comunque a -17% rispetto ai primi mesi dello scorso anno. «All'inizio dell'emergenza pandemica - scrive Ap - la produzione di acciaio dava già segni di rallentamento, con un incremento soltanto dell'uno per cento rispetto ai primi due mesi del 2019». Si soffre la riduzione della produzione in Spagna (-36%), Germania (-10,9%) e Italia (-2,3%). A pesare il rallentamento dei settori dell'automotive e la frenata in tutti gli altri settori utilizzatori a seguito del lockdown. Il calo della produzione di acciaio «difficilmente potrà essere recuperato nel corso del 2020». Le costruzioni il materiale per costruzioni è la categoria di merce che a marzo ha sofferto meno, facendo registrare un calo dell'8,9% sul singolo mese. Il dato ha però portato in negativo il trimestre (-8,3%). «Tale flessione è da imputarsi principalmente al calo delle materie prime per le ceramiche nel distretto di Sassuolo» che da solo vale il 6,7% del traffico. Si prevede una ripartenza lenta, come afferma il presidente di Confindustria Ceramica Giovanni Savorani: «Non ci saranno le condizioni per procedere al ritmo di prima. Gli ordinativi sono in forte calo, possiamo già stimare almeno un 20-25% di meno».

ALESSANDRO MONTANARI

LE RICALDUTE DELLO STOP

IL CALO DEL TRAFFICO PORTUALE TRA MARZO 2019 E 2020

**Il coronavirus affonda il porto
Alcune merci perdono fino al 65%**

**«Le navi arrivano semivuote»
Movimentazione container a picco**

«Le navi arrivano semivuote» Movimentazione container a picco

RAVENNA Soffrono i settori in cui il porto è storicamente più forte ma anche quello in cui si cerca faticosamente un posto al sole: i container. Il calo nel mese del lockdown per il traffico contenitori è del 17,3%. Una flessione che peggiora se si guarda al solo dato dei container pieni, escludendo i vuoti movimentati a fini logistici: in questo caso si arriva ad un tracollo del 22,3% rispetto al marzo dello scorso anno. Su base trimestrale le cose non vanno molto meglio: rispetto ad un già non entusiasmante 2019, il 2020 perde al momento il 7,9% del traffico container. Percentuale che peggiora arrivando all' 8,5% se si considerano solo i contenitori pieni. Restando in questa categoria si scopre che va male l' export (-3,9%) ma ancora peggio fa l' import (-13,2%). Parlando di numeri assoluti nel primo trimestre 2020 si sono registrati 4.095 teu (unità di misura del traffico container) in meno rispetto ai primi tre mesi del 2019. «La criticità della performance nel mese di marzo - scrive **Autorità portuale** - 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 porta container 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». Il numero totale degli accosti è passato da 249 a 190, con una flessione del 23.7%.

LE RICADUTE DEL STOP

IL CALO DEL TRAFFICO PORTUALE TRA MARZO 2019 E 2020

Il coronavirus affonda il porto
Alcune merci perdono fino al 65%

Gli effetti del lockdown si fanno sentire su tutti i settori contribuendo ad una flessione complessiva superiore al 30 per cento. Lo stop alla produzione frenò l'arrivo di colts

«Le navi arrivano semivuote»
Movimentazione container a picco

Casse di colmata, si cercano aree

L' Autorità portuale sonda il territorio per capire dove scaricare i materiali della prima fase di escavo

L' **Autorità portuale** cerca aree da destinare a cassa di colmata «per agevolare l' approfondimento e la manutenzione dei fondali». Nei piani del presidente Rossi, il reperimento delle aree è strategico per accorciare i tempi dei lavori di un paio di anni. Ora l' Adsp può utilizzare per la prima fase dell' escavo, la Cassa Nadep. Il materiale verrà poi stoccato nelle aree Sapir Logistica 1 e Logistica 2 e nella S3 alle Bassette (varie proprietà). Le aree che si cercano devono essere vicine al porto, prive di costruzioni, «strutture o vincoli» incompatibili con la costruzione di una cassa di colmata, devono essere disponibili per almeno 3 anni, ampie almeno 50mila mq e accessibili ai mezzi pesanti. Le opere previste prevedono l' approfondimento dei fondali a -13,50 m del canale marino e dell' avamposto e nell' approfondimento del Candiano a -12,50 m fino alla Darsena San Vitale, con il dragaggio di oltre 4,7 milioni di mc di materiale.

12 RAVENNA - 28 APRILE 2020 - IL RESTO DEL CARLINO

Casse di colmata, si cercano aree

L'Autorità portuale sonda il territorio per capire dove scaricare i materiali della prima fase di escavo



La Pigna: «In fondo per aiutare le società operanti e le famiglie»

La Pigna è un comune di 1.500 abitanti in provincia di Genova. È un paese di mare, con una lunga tradizione di attività legate al mare. L'Amministrazione comunale, guidata dal sindaco Roberto Basso, ha appena approvato un piano di sviluppo economico che prevede la creazione di una cassa di colmata per i materiali di scavo. L'obiettivo è di creare un polo logistico e di trasformazione che possa attrarre investimenti e creare posti di lavoro. «In fondo», dice il sindaco, «per aiutare le società operanti e le famiglie».

Il Comune ricorda l'architetto Pezzele: «Grande innovatore»

Il Comune di Ravenna ricorda l'architetto Francesco Pezzele, scomparso il 28 aprile 1988. Pezzele è stato uno dei più importanti architetti italiani del secondo dopoguerra. Ha progettato alcune delle opere più significative del modernismo italiano, tra cui il Palazzo della Regione di Ravenna e il Palazzo della Provincia di Genova. «È stato un grande innovatore», dice il sindaco, «che ha saputo coniugare la tradizione con le avanguardie».

Spacciatore cocaina, arrestato

Un spacciatore di cocaina è stato arrestato a Ravenna. L'indagato, di 35 anni, è stato colto in flagrante mentre trasportava una grossa quantità di droga. È stato arrestato dalla polizia di Ravenna e trasferito in carcere. Le indagini sono in corso.

Mercati a Castiglione e Mezzano

Due mercati di prodotti agricoli sono stati aperti a Castiglione e Mezzano. I mercati offrono prodotti freschi e di qualità, prodotti dai produttori locali. Sono un'ottima opportunità per i consumatori di acquistare prodotti freschi e di qualità.

7° ANNIVERSARIO



Marco Santolucito, sindaco di Ravenna, ha celebrato il 7° anniversario della sua carica. Santolucito ha guidato la città di Ravenna per sette anni, durante i quali ha portato avanti diverse opere pubbliche e iniziative di sviluppo economico. «È un orgoglio per me», dice Santolucito, «che dopo 7 anni di lavoro la città di Ravenna sia ancora più viva e prospera».



Effetto Coronavirus. Marzo da incubo per il Porto di Ravenna: meno 30% nei traffici

Con i dati di marzo (a differenza di febbraio) si sono fatti sentire decisamente le conseguenze della crisi da Coronavirus nei traffici nel **Porto di Ravenna**. Infatti marzo 2020 ha fatto registrare una decisa flessione sull' anno scorso: meno 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 meno 12,7% rispetto allo stesso periodo del 2019. 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) ha registrato nel primo trimestre 2020 un calo del - 19% rispetto al primo trimestre 2019, proseguendo il trend negativo dei primi mesi del 2020. In forte calo l' import di cereali (- 356.183 tonnellate), più contenuto quello delle farine di semi oleosi (poco più di 2.500 tonnellate in meno). In controtendenza, invece, i semi oleosi, la cui movimentazione complessiva aumenta nel trimestre del + 16% e gli oli vegetali che aumentano del 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; la flessione è da imputarsi soprattutto al calo delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo (- 6,7%). 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%). 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%). Segno negativo nel primo trimestre 2020, rispetto il primo trimestre del 2019, infine, sia per i trailer (- 6,8%) che per gli automotive (- 46,5%).



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

primo trimestre 2020

Porto, segni meno davanti a tutti gli indici di traffico

I dati sono stati diffusi dall' Autorità di sistema portuale Il mese di marzo si è chiuso con una flessione del 40,5%

PIOMBINO Il porto di Piombino ha archiviato il primo trimestre dell' anno con una movimentazione complessiva di 797. 150 tonnellate di merce, l' 11% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. I dati sono stati pubblicati sul sito dell' **Autorità di Sistema Portuale**, nella nuova sezione da poco pubblicata dall' Ente e battezzata col nome: Osservatorio Covid-19. Segni meno davanti a tutti gli indici di traffico. Particolarmente rilevante la flessione fatta osservare per il settore dei rotabili, con circa 66 mila tonnellate in meno sbarcate/imbarcate (-16, 4%). I mezzi commerciali movimentati sono stati 16. 419 contro i 18. 414 del 2019 (-10, 8%). I risultati negativi sono principalmente da attribuire alle prestazioni del mese di marzo che si è chiuso con una flessione del 40, 5% (gennaio e febbraio si erano chiusi in positivo). In diminuzione anche le merci varie (-96, 7%), e quelle alla rinfusa, sia solide che liquide, dove la contrazione in termini percentuali è stata rispettivamente del 2, 5 e del 59, 8%. Nei primi tre mesi del 2020 sono passati dalle banchine del porto 205. 704 passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Come per il settore rotabile, a far registrare la performance peggiore è il solo mese di marzo, che a causa delle misure restrittive adottate dal Governo per arginare la diffusione del Coronavirus, si è chiuso con oltre 84 mila passeggeri in meno rispetto a marzo dello scorso anno. Il calo percentuale è stato del 75%. Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto nel mese di marzo non era previsto nessun scalo così come accaduto lo scorso anno. L' analisi degli scali non evidenzia invece particolari flessioni rispetto al 2019. Tra gennaio e marzo sono arrivate 1949 navi, 58 in meno rispetto al 2019 (-2, 8%). Il calo più consistente è stato registrato nel settore passeggeri, che costituisce oltre il 90% del traffico navale del porto.



Il porto perde 68mila passeggeri a causa dei blocchi

PIOMBINO Primo trimestre nero per il porto di Piombino. Archiviati i primi tre mesi dell' anno con una movimentazione complessiva di 797.150 tonnellate di merce, l' 11% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. I dati sono stati forniti dall' **Autorità di Sistema Portuale**. Segni meno davanti a tutti gli indici di traffico. Rilevante la flessione per il settore dei rotabili, con circa 66 mila tonnellate in meno sbarcate/imbarcate (-16,4%). I mezzi commerciali movimentati sono stati 16.419 contro i 18.414 del 2019 (-10,8%). I risultati negativi sono principalmente da attribuire alle prestazioni del mese di marzo che si è chiuso con una flessione del 40,5% (gennaio e febbraio si erano chiusi in positivo). In diminuzione anche le merci varie (-96,7%), e quelle alla rinfusa, sia solide che liquide, dove la contrazione in termini percentuali è stata rispettivamente del 2,5 e del 59,8%. Nei primi tre mesi sono passati dalle banchine del porto 205.704 passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019.

Reazione violenta ai comandi
Assistenza Juv al via il 4 maggio

Non possiamo tenere tutto chiuso
Anche in Isola d'Elba c'è chi non può contare su un prezzo alto

Archeologia felice: la cura post-lockdown

Il porto perde 68mila passeggeri a causa dei blocchi



Porti: Piombino, in calo traffico merci e passeggeri

Il porto di Piombino (Livorno) ha archiviato il primo trimestre dell'anno con una movimentazione complessiva di 797.150 tonnellate di merce, l'11% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. I dati sono stati diffusi oggi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Segni meno davanti a tutti gli indici di traffico. Particolarmente rilevante, segnalano dall'Authority, la flessione fatta osservare per il settore dei rotabili, con circa 66 mila tonnellate in meno sbarcate/imbarcate (-16,4%). I mezzi commerciali movimentati sono stati 16.419 contro i 18.414 del 2019 (-10,8%). I risultati negativi sono principalmente da attribuire alle prestazioni del mese di marzo che si è chiuso con una flessione del 40,5% (gennaio e febbraio si erano chiusi in positivo). In diminuzione anche le merci varie (-96,7%), e quelle alla rinfusa, sia solide che liquide, dove la contrazione in termini percentuali è stata rispettivamente del 2,5 e del 59,8%. Segno meno anche sul fronte traghetti: nei primi tre mesi del 2020 sono passati dalle banchine del porto 205.704 passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Come per il settore rotabile, a far registrare la performance peggiore è il solo mese di marzo, che a causa delle misure restrittive adottate dal Governo per arginare la diffusione del Coronavirus, si è chiuso con oltre 84 mila passeggeri in meno rispetto a marzo dello scorso anno. Il calo percentuale è stato del 75%. Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto nel mese di marzo non era previsto nessun scalo così come accaduto lo scorso anno. L'analisi degli scali non evidenzia invece particolari flessioni rispetto al 2019. Tra gennaio e marzo sono arrivate 1949 navi, 58 in meno rispetto al 2019 (-2,8%). Il calo più consistente è stato registrato nel settore passeggeri, che costituisce oltre il 90% del traffico navale del porto. (ANSA).



Informare

Piombino, Isola d' Elba

Nel primo trimestre il traffico dei passeggeri nel porto di Piombino è diminuito del -25,0%

Le merci sono calate del -11,0% Nel primo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Piombino è diminuito del -11,0% rispetto al corrispondente periodo del 2019, mentre il traffico dei passeggeri ha accusato una contrazione del -25,0%. Nel settore delle merci sono state movimentate complessivamente 797mila tonnellate rispetto a 895mila tonnellate nel trimestre gennaio-marzo dello scorso anno. Il calo meno consistente è stato registrato dalle rinfuse solide che hanno totalizzato 449mila tonnellate (2,5%). Più accentuato il decremento dei rotabili che sono ammontati a 337mila tonnellate (-16,4%), con 16.419 mezzi commerciali movimentati (-10,8%), così come quello delle rinfuse liquide e delle merci varie che sono state pari rispettivamente a 10mila tonnellate (-59,8%) e 6mila tonnellate (-96,7%). Particolarmente rilevante è risultato l'impatto sul traffico dei passeggeri dei traghetti provocato dalle misure assunte dal governo per contenere la diffusione del coronavirus: se nei primi tre mesi del 2020 nel porto di Piombino sono transitati 206mila passeggeri rispetto a 274mila passeggeri nello stesso periodo dello scorso anno, nel solo mese di marzo di quest'anno, quando sono state adottate le prime iniziative di limitazione alla mobilità, nel porto toscano sono transitati solo 28mila passeggeri, con una flessione del -112mila passeggeri nel marzo 2019. Leggi le notizie in formato Acrobat Reader® . Iscriviti al servizio gratuito. Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail

informMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

27 aprile 2020

Nel primo trimestre il traffico dei passeggeri nel porto di Piombino è diminuito del -25,0%
Le merci sono calate del -11,0%

Nel primo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Piombino è diminuito del -11,0% rispetto al corrispondente periodo del 2019, mentre il traffico dei passeggeri ha accusato una contrazione del -25,0%. Nel settore delle merci sono state movimentate complessivamente 797mila tonnellate rispetto a 895mila tonnellate nel trimestre gennaio-marzo dello scorso anno. Il calo meno consistente è stato registrato dalle rinfuse solide che hanno totalizzato 449mila tonnellate (2,5%). Più accentuato il decremento dei rotabili che sono ammontati a 337mila tonnellate (-16,4%), con 16.419 mezzi commerciali movimentati (-10,8%), così come quello delle rinfuse liquide e delle merci varie che sono state pari rispettivamente a 10mila tonnellate (-59,8%) e 6mila tonnellate (-96,7%).

Particolarmente rilevante è risultato l'impatto sul traffico dei passeggeri dei traghetti provocato dalle misure assunte dal governo per contenere la diffusione del coronavirus: se nei primi tre mesi del 2020 nel porto di Piombino sono transitati 206mila passeggeri rispetto a 274mila passeggeri nello stesso periodo dello scorso anno, nel solo mese di marzo di quest'anno, quando sono state adottate le prime iniziative di limitazione alla mobilità, nel porto toscano sono transitati solo 28mila passeggeri, con una flessione del -112mila passeggeri nel marzo 2019.

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Servizio a servizio gratuito.

Esito il tuo allegato	Data di arrivo	Data di partenza	
Profilazione	28 Apr 2020	29 Apr 2020	Controlla
Il tuo Archiviato	2020	2020	

Indice • Prima pagina • Indice notizie
informMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA
tel. 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail

Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

Movimentazione, trimestre da dimenticare per Piombino

Segno meno davanti a tutti gli indici di traffico nello scalo toscano

Segno meno davanti a tutti gli indici di traffico nel **porto** di **Piombino**, che ha archiviato il primo trimestre dell' anno con una movimentazione complessiva di 797.150 tonnellate di merce, l' 11% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Particolarmente rilevante la flessione fatta osservare per il settore dei rotabili, con circa 66 mila tonnellate in meno sbarcate/imbarcate (-16,4%). I mezzi commerciali movimentati sono stati 16.419 contro i 18.414 del 2019 (-10,8%). Il trimestre sotto la lente I risultati negativi sono principalmente da attribuire alle prestazioni del mese di marzo che si è chiuso con una flessione del 40,5% (gennaio e febbraio si erano chiusi in positivo). In diminuzione anche le merci varie (-96,7%), e quelle alla rinfusa, sia solide che liquide, dove la contrazione in termini percentuali è stata rispettivamente del 2,5 e del 59,8%. Nei primi tre mesi del 2020 sono passati dalle banchine del **porto** 205.704 passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Come per il settore rotabile, a far registrare la performance peggiore è il solo mese di marzo, che a causa delle misure restrittive adottate dal governo per arginare la diffusione del Coronavirus, si è chiuso con oltre 84 mila passeggeri in meno rispetto a marzo dello scorso anno. Il calo percentuale è stato del 75%. Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto nel mese di marzo non era previsto nessun scalo così come accaduto lo scorso anno. L' analisi degli scali non evidenzia invece particolari flessioni rispetto al 2019. Tra gennaio e marzo sono arrivate 1949 navi, 58 in meno rispetto al 2019 (-2,8%). Il calo più consistente è stato registrato nel settore passeggeri, che costituisce oltre il 90% del traffico navale del **porto**.



Flessione dell'11% a Piombino

Segni meno davanti a tutti gli indici di traffico, rilevante la flessione per il settore dei rotabili

Redazione

PIOMBINO Flessione dell'11% a Piombino nel primo trimestre. Il periodo è stato archiviato con una movimentazione complessiva di 797.150 tonnellate di merce. I dati sono stati pubblicati sul sito dell'Autorità di Sistema portuale, nella nuova sezione da poco pubblicata dall'Ente e battezzata col nome: Osservatorio Covid-19. Segni meno davanti a tutti gli indici di traffico. Particolarmente rilevante la flessione fatta osservare per il settore dei rotabili, con circa 66 mila tonnellate in meno sbarcate/imbarcate (-16,4%). I mezzi commerciali movimentati sono stati 16.419 contro i 18.414 del 2019 (-10,8%). I risultati negativi sono principalmente da attribuire alle prestazioni del mese di Marzo che si è chiuso con una flessione del 40,5% (Gennaio e Febbraio si erano chiusi in positivo). In diminuzione anche le merci varie (-96,7%), e quelle alla rinfusa, sia solide che liquide, dove la contrazione in termini percentuali è stata rispettivamente del 2,5 e del 59,8%. Nei primi tre mesi del 2020 sono passati dalle banchine del porto 205.704 passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Come per il settore rotabile, a far registrare la performance peggiore è il solo mese di Marzo, che a causa delle misure restrittive adottate dal Governo per arginare la diffusione del Coronavirus, si è chiuso con oltre 84 mila passeggeri in meno rispetto a Marzo dello scorso anno. Il calo percentuale è stato del 75%. Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto nel mese di Marzo non era previsto nessun scalo così come nello scorso anno. L'analisi degli scali non evidenzia invece particolari flessioni rispetto al 2019. Tra Gennaio e Marzo sono arrivate 1949 navi, 58 in meno rispetto al 2019 (-2,8%). Il calo più consistente è stato registrato nel settore passeggeri, che costituisce oltre il 90% del traffico navale del porto.



Marzo nero per il porto di Piombino

Il porto di Piombino ha archiviato il primo trimestre dell'anno con una movimentazione complessiva di 797.150 tonnellate di merce, l'11% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. I dati sono stati pubblicati sul sito dell'Autorità di Sistema Portuale, nella nuova sezione da poco pubblicata dall'Ente e battezzata col nome: Osservatorio Covid-19 . Segni meno davanti a tutti gli indici di traffico. Particolarmente rilevante la flessione fatta osservare per il settore dei rotabili, con circa 66 mila tonnellate in meno sbarcate/imbarcate (-16,4%). I mezzi commerciali movimentati sono stati 16.419 contro i 18.414 del 2019 (-10,8%). I risultati negativi sono principalmente da attribuire alle prestazioni del mese di marzo che si è chiuso con una flessione del 40,5% (gennaio e febbraio si erano chiusi in positivo). In diminuzione anche le merci varie (-96,7%), e quelle alla rinfusa , sia solide che liquide, dove la contrazione in termini percentuali è stata rispettivamente del 2,5 e del 59,8%. Nei primi tre mesi del 2020 sono passati dalle banchine del porto 205.704 passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Come per il settore rotabile, a far registrare la performance peggiore è il solo mese di marzo, che a causa delle misure restrittive adottate dal Governo per arginare la diffusione del Coronavirus, si è chiuso con oltre 84 mila passeggeri in meno rispetto a marzo dello scorso anno. Il calo percentuale è stato del 75%. Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto nel mese di marzo non era previsto nessun scalo così come accaduto lo scorso anno. L'analisi degli scali non evidenzia invece particolari flessioni rispetto al 2019. Tra gennaio e marzo sono arrivate 1949 navi, 58 in meno rispetto al 2019 (-2,8%). Il calo più consistente è stato registrato nel settore passeggeri, che costituisce oltre il 90% del traffico navale del porto. Scarica il report

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo [Menu](#) [in](#) [@](#) [Q](#)

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setentrionale

27 Aprile 2020 — News
Le analisi statistiche
Marzo nero per il porto di Piombino
 di Redazione Port News

Il porto di Piombino ha archiviato il primo trimestre dell'anno con una movimentazione complessiva di 797.150 tonnellate di merce, l'11% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019.

Nai primi tre mesi del 2020 sono passati dalle banchine del porto 205.704 passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Come per il settore rotabile, a far registrare la performance peggiore è il solo mese di marzo, che a causa delle misure restrittive adottate dal Governo per arginare la diffusione del Coronavirus, si è chiuso con oltre 84 mila passeggeri in meno rispetto a marzo dello scorso anno. Il calo percentuale è stato del 75%.

Segni meno davanti a tutti gli indici di traffico. Particolarmente rilevante la flessione fatta osservare per il settore dei rotabili, con circa 66 mila tonnellate in meno sbarcate/imbarcate (-16,4%). I mezzi commerciali movimentati sono stati 16.419 contro i 18.414 del 2019 (-10,8%). I risultati negativi sono principalmente da attribuire alle prestazioni del mese di marzo che si è chiuso con una flessione del 40,5% (gennaio e febbraio si erano chiusi in positivo). In diminuzione anche le merci varie (-96,7%), e quelle alla rinfusa , sia solide che liquide, dove la contrazione in termini percentuali è stata rispettivamente del 2,5 e del 59,8%. Nei primi tre mesi del 2020 sono passati dalle banchine del porto 205.704 passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Come per il settore rotabile, a far registrare la performance peggiore è il solo mese di marzo, che a causa delle misure restrittive adottate dal Governo per arginare la diffusione del Coronavirus, si è chiuso con oltre 84 mila passeggeri in meno rispetto a marzo dello scorso anno. Il calo percentuale è stato del 75%. Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto nel mese di marzo non era previsto nessun scalo così come accaduto lo scorso anno. L'analisi degli scali non evidenzia invece particolari flessioni rispetto al 2019. Tra gennaio e marzo sono arrivate 1949 navi, 58 in meno rispetto al 2019 (-2,8%). Il calo più consistente è stato registrato nel settore passeggeri, che costituisce oltre il 90% del traffico navale del porto.

Menu
 Ambiente
 Autorità
 Portuali
 Crociere
 Coronavirus
 Cura del ferro
 Dazi Commerciali
 Europa
 Infrastrutture
 Innovazione tecnologica
 Logistica
 Porto di Livorno
 Riforma portuale
 Servizi
 Shipping
 Sicurezza
 Terminali
 Traffici marittimi
 Traghetti

Crollo dei traffici a Piombino a marzo

Il porto di Piombino ha archiviato il primo trimestre dell'anno con una movimentazione complessiva di 797.150 tonnellate di merce, l'11% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. I dati sono stati pubblicati sul sito dell'Autorità di Sistema Portuale, nella nuova sezione battezzata col nome: Osservatorio Covid-19. Segni meno davanti a tutti gli indici di traffico. Particolarmente rilevante la flessione fatta osservare per il settore dei rotabili, con circa 66 mila tonnellate in meno sbarcate/imbarcate (-16,4%). I mezzi commerciali movimentati sono stati 16.419 contro i 18.414 del 2019 (-10,8%). I risultati negativi sono principalmente da attribuire alle prestazioni del mese di marzo che si è chiuso con una flessione del 40,5% (gennaio e febbraio si erano chiusi in positivo). In diminuzione anche le merci varie (-96,7%), e quelle alla rinfusa, sia solide che liquide, dove la contrazione in termini percentuali è stata rispettivamente del 2,5 e del 59,8%. Nei primi tre mesi del 2020 sono passati dalle banchine del porto 205.704 passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Come per il settore rotabile, a far registrare la performance peggiore è il solo mese di marzo, che a causa delle misure restrittive adottate dal Governo per arginare la diffusione del Coronavirus, si è chiuso con oltre 84 mila passeggeri in meno rispetto a marzo dello scorso anno. Il calo percentuale è stato del 75%. Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto nel mese di marzo non era previsto nessun scalo così come accaduto lo scorso anno. L'analisi degli scali non evidenzia invece particolari flessioni rispetto al 2019. Tra gennaio e marzo sono arrivate 1949 navi, 58 in meno rispetto al 2019 (-2,8%). Il calo più consistente è stato registrato nel settore passeggeri, che costituisce oltre il 90% del traffico navale del porto.



The Medi Telegraph

Piombino, Isola d' Elba

Trimestre nero per Piombino

Piombino - Il porto di Piombino ha archiviato il primo trimestre dell' anno con una movimentazione complessiva di 79 mila tonnellate di merce, l' 11% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Particolarmente rilevante la flessione fatta osservare per il settore dei rotabili

Piombino - Il **porto di Piombino** ha archiviato il primo trimestre dell' anno con una movimentazione complessiva di 79 mila tonnellate di merce, l' 11% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. I dati sono stati pubblicati sul sito dell' Autorità di sistema portuale di Livorno-**Piombino**, nella nuova sezione da poco pubblicata dall' ente e battezzata col nome Osservatorio Covid-19. Segni meno davanti a tutti gli indici di traffico. Particolarmente rilevante la flessione fatta osservare per il settore dei rotabili, con circa 66 mila tonnellate in meno sbarcate/imbarcate (-16,4%). I mezzi commerciali movimentati sono stati 16 mila contro i 18 mila del 2019 (-10,8%). I risultati negativi sono principalmente da attribuire alle prestazioni del mese di marzo che si è chiuso con una flessione del 40,5% (gennaio e febbraio si erano chiusi in positivo). In diminuzione anche le merci varie (-96,7%), e quelle alla rinfusa, sia solide che liquide, dove la contrazione in termini percentuali è stata rispettivamente del 2,5 e del 59,8%. Nei primi tre mesi del 2020 sono passati dalle banchine del **porto** 205 mila passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Come per il settore rotabile, a far registrare la performance peggiore è il solo mese di marzo, che a causa delle misure restrittive adottate dal governo per arginare la diffusione del coronavirus, si è chiuso con oltre 84 mila passeggeri in meno rispetto a marzo dello scorso anno. Il calo percentuale è stato del 75%. Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto nel mese di marzo non era previsto nessun scalo così come accaduto lo scorso anno. L' analisi degli scali non evidenzia invece particolari flessioni rispetto al 2019. Tra gennaio e marzo sono arrivate 1.949 navi, 58 in meno rispetto al 2019 (-2,8%). Il calo più consistente è stato registrato nel settore passeggeri, che costituisce oltre il 90% del traffico navale del **porto**.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la petizione

Meno restrizioni, più fiducia Ecco la proposta alle istituzioni

Già 1000 sottoscrizioni al documento elaborato da un gruppo di cittadini «Conduciamo all' Elba un test-guida nazionale»

PORTOFERRAIO «Condurre all' isola d' Elba un test-guida nazionale, anticipando la riapertura parziale, per verificare il comportamento della popolazione rispetto alle nuove regole, dopo quasi due mesi di forti restrizioni e valutare così quale livello di coscienza civica e responsabilità personale sia stato raggiunto». È la proposta che, con una lettera inviata alle istituzioni locali e nazionali, è stata lanciata da un gruppo di cittadini e che, nel giro di pochi giorni, ha raggiunto sull' isola le 1000 sottoscrizioni. La richiesta fa leva sulle particolari caratteristiche dell' isola: «Ovviamente, questo non vuole e non deve essere un invito alla trasgressione delle norme di tutela sanitaria imposte dal governo, anzi vuole essere una loro ulteriore precisazione, dettata non solo dal buon senso, ma anche dal senso di alta responsabilità civica che questo esperimento richiede». Insomma, i sottoscrittori del documento, chiedono un allentamento delle restrizioni che renderebbe l' isola un' area diversa rispetto al resto d' Italia. L' ipotesi, al momento, pare di difficile realizzazione, vista la recente elaborazione del Dpcm con la quale si avvia la Fase 2 (dal 4 maggio) con regole uguali per tutti i territori italiani. Diverse le idee che compongono la proposta. Tra queste un implemento dei controlli al porto di Piombino durante questo periodo di prova, la libera circolazione di residenti e domiciliati su tutto il territorio insulare, con obbligo di mascherina, e il mantenimento della distanza di sicurezza tra le persone con l' obbligo di non creare assembramenti. «Per gli spostamenti in automobile, max. 2 persone ad eccezione dei nuclei familiari conviventi - si legge nella proposta - è compresa la possibilità di attivare servizio di assistenza domiciliare per i bambini/ ragazzi con difficoltà per alleggerire il carico sui genitori». I sottoscrittori auspicano inoltre la riapertura del centro diurno, per gli utenti più bisognosi di supporto, per alleggerire il compito delle famiglie, favorire accordi tra Comuni e cooperative sociali/associazioni per la realizzazione di attività all' aperto per i minori in piccoli gruppi; la possibilità di riapertura di bar e ristoranti a orari ridotti per consentire la sanificazione degli ambienti, previa comunicazione ai Comuni di appartenenza, che dovranno verificarne le caratteristiche di idoneità; la riapertura di parchi per passeggiate e attività sportive singole o in piccoli gruppi, mantenendo sempre le distanze di sicurezza; la riapertura delle spiagge libere escludendovi la sosta ed evitando assembramenti durante questo periodo di prova, la possibilità di circolare con la propria imbarcazione non oltrepassando le 3 miglia dalla costa, con le stesse indicazioni date per gli spostamenti in automobile. --



«Da giorni qui siamo chiusi nelle cabine»

ANCONA «Da giorni viviamo chiusi nelle cabine, nessuno può uscire lungo i corridoi per nessun motivo. Il vitto ci viene portato dal personale delle cucine. In caso di necessità possiamo metterci in contatto via telefono con un responsabile che si trova a bordo della nave. Per consegnare la biancheria sporca dobbiamo avvisare e metterla in un sacco fuori della porta che dopo qualche minuto viene ritirata». A parlare è un responsabile della ristorazione reparto sala imbarcato sulla Costa Magica, la nave da crociera che oggi arriverà ad Ancona con a bordo le 617 persone d' equipaggio. Attualmente sono 130 le persone positive al Coronavirus tra i membri dell' equipaggio della nave attesa oggi alle 8 ad Ancona per essere progressivamente evacuata, non prima che vengano completati tutti i controlli sanitari e le varie procedure. «Lo scorso fine settimana prosegue nel suo racconto il responsabile di sala il 54enne, residente nel nord Italia abbiamo fatto scalo a Miami dove sono sbarcate circa 300 persone. Da quello che abbiamo potuto vedere dalle nostre cabine a terra vi erano delle imponenti misure di sicurezza, nessuno si poteva avvicinare alla nave. Prima di arrivare in Florida avevamo navigato nei Caraibi ma la nave non è stata autorizzata ad attraccare da nessuna parte. In questi giorni di navigazione ho avuto modo di sentirmi spesso con i miei colleghi, qualcuno è stato male con febbre alta mentre ora la situazione è migliorata. Altri invece non avuti nessun sintomo. Viviamo in quarantena chiusi dentro le cabine proprio per evitare i contatti un po come ha fatto l' equipaggio della Costa Diadema poi attraccata al porto di Piombino». Al momento le uniche persone libere di muoversi all' interno della nave il personale delle cucine oltre agli ufficiali fermo restando che tutti sono obbligati a rispettare le distanze di sicurezza. L' equipaggio ad Ancona verrà sottoposto al tampone per stabilire con precisione quanti pazienti saranno positivi al Covid 19. Claudio Comirato © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a newspaper clipping from the Corriere Adriatico. The main headline reads "Arriva Costa Magica nella nave-zona rossa a bordo 130 positivi". A sub-headline below it says "L'approdo è previsto stamani intorno alle ore 7.30 nelle banchine 19 e 20. Il piano di sicurezza prevede una zona interdetta. Scende solo chi sta bene". To the right of the main headline is a smaller sub-headline: "LE VOCI A BORDO «Da giorni qui siamo chiusi nelle cabine»". Below the main headline is a photograph of the Costa Magica cruise ship docked at a pier. To the left of the photo is a small text box titled "L'ATTACCO" which contains a short summary of the situation. Below the photo is another headline: "Il caso Costa Magica sabato sarà al porto con cento contagiati". The article text is partially visible, discussing the arrival of the ship and the health status of the crew.

Arriva Costa Magica nella nave-zona rossa a bordo 130 positivi

L'approdo è previsto stamani intorno alle ore 7,30 nelle banchine 19 e 20 Il piano di sicurezza prevede una zona interdetta. Scende solo chi sta bene

L'ATTRACCO ANCONA Cominceranno stamani, tra le 7 e le 8, le manovre di attracco della Costa Magica, il colosso lungo 272 metri della Costa Crociere con a bordo 130 membri dell' equipaggio Covid-positivi. La nave era partita mercoledì dalle Canarie e ieri alle 20 era davanti al Gargano. Subito scatterà il protocollo di sicurezza predisposto dalla Prefettura. I primi controlli partiranno stamattina, con i vertici del Gores e gli operatori sanitari dell' Usmaf che saliranno a bordo per un primo check generale con i medici della nave, su cui si trovano solo 617 componenti dell' equipaggio perché i passeggeri della crociera che arriva dai Caraibi erano stati fatti sbarcare a Miami a fine marzo. Il primo test Stando ai quick test, esami non riconosciuti però ufficialmente, i contagiati sarebbero 130, in buone condizioni, come confermato dalla Prefettura. Da tempo sulla Magica è scattata la quarantena e chi non ha mai manifestato febbre o altri sintomi potrebbe essere esentato dal tampone, il che consentirebbe di snellire le operazioni di sbarco, nel rispetto del rigido protocollo di sicurezza già adottato in altri porti italiani per casi simili. Protocollo che è stato approvato ieri in una videoconferenza coordinata dal prefetto Antonio D' Acunto con le forze di polizia. Il piano è stato messo a punto nei dettagli: le banchine 19 e 20, dove attracca la Magica, saranno isolate, così come le retrobanchine. Poiché la durata della permanenza della nave non è precisata, è stata disposta a cura della Direzione Marittima una recinzione per delimitare l' area vietata, che sarà controllata dalla vigilanza privata e dalla videosorveglianza collegata con Capitaneria di **porto**, Finanza e Polmare. Polizia e Carabinieri assicureranno servizi di vigilanza. La Guardia di finanza, che ha un presidio fisso, assicurerà anche la vigilanza a mare . Inoltre, sono stati predisposti dalla Protezione civile tre moduli container per le esigenze dei sanitari che si recheranno a bordo della nave. La quarantena Nessuno potrà scendere fino a quando non sarà escluso il rischio di contagio: nel caso dei pazienti positivi, resteranno sulla nave in quarantena fino all' esito negativo di un doppio tampone da ripetere nell' arco di 24 ore. Chi metterà piede a terra, lo farà solo per salire sui mezzi dedicati di Costa Crociere per raggiungere le proprie destinazioni. E' presumibile che i primi a sbarcare saranno i 44 italiani e a seguire gli altri operatori di 26 nazionalità diverse, per un semplice motivo: molti sono asiatici (tra cui 176 indiani, 141 indonesiani e 131 filippini) e per loro la Compagnia dovrà organizzare il rimpatrio su voli charter da far combaciare con lo screening a bordo. Per questo l' evacuazione della nave non sarà né semplice né breve. Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona

Costa Magica, a bordo 130 positivi

La nave da crociera arriva oggi in porto Blindata tutta l'area

La nave da crociera Costa Magica approda stamattina al **porto** di **Ancona**. A bordo ci sono 617 membri dell'equipaggio di cui 130 risultati positivi al Coronavirus. Lo ha rivelato la Prefettura di **Ancona** in una nota. «Poiché la durata di permanenza della nave non è precisata, è stata disposta a cura della direzione Marittima una recinzione per delimitare l'area interdetta all'accesso - spiega la nota - che sarà controllata dalla vigilanza privata e con un sistema di videosorveglianza».

The image shows a page from the newspaper 'Il Resto del Carlino' (Ancona edition) dated Tuesday, April 28, 2020. The page features several news articles. The main headline at the top reads '«Doniamo tablet ai bimbi che studiano a casa»' (We donate tablets to children who study at home), with a sub-headline mentioning a meeting between the Mayor of Ancona, Andrea Iocchi, and the President of the local school board. Below this, there are several smaller articles, including one about 'Costa Magica, a bordo 130 positivi' (Costa Magica, 130 positive on board) and another titled 'Marche, 16 contagi Quasi 2mila i dimessi' (Marche, 16 infections, nearly 2,000 discharged). The page also includes a small photograph of a person in a medical setting.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La Costa Magica è arrivata in porto: «Ecco come tutta l' area sarà blindata»

Summit per la sicurezza con il prefetto: «Sanitari a bordo e vigilanza sia a terra che in mare». Il rebus rimpatrio

Dalle 8 di stamattina la Costa Magica, con 617 persone a bordo (tutti membri dell' equipaggio) è in banchina al porto di Ancona. All' interno ci sono 44 cittadini italiani, 176 indiani, 141 indonesiani, 131 filippini e altri gruppi nazionali con numeri inferiori. Di questi soggetti, 130 risultano attualmente positivi al Covid-19, o quanto meno i test rapidi a cui sono stati sottoposti hanno dato esito positivo. Nessuno, tuttavia, al momento presenta sintomi gravi: «A questo proposito ho ricevuto conferme e rassicurazioni da parte del comandante della capitaneria di porto di Ancona, l' ammiraglio Enrico Moretti - afferma il sindaco Valeria Mancinelli - che poco fa (nel tardo pomeriggio di ieri, ndr) ha avuto l' ultimo scambio di informazioni con il comandante della Magica. Ripeto, ci saranno anche alcuni casi positivi che però necessitano di verifiche attendibili una volta qui, e soprattutto nessuno sembra aver bisogno di essere trasferito in ospedale, a Torrette o altrove, e tantomeno ha bisogno di cure in terapia intensiva. Rispetto alle informazioni avute venerdì scorso, quando è stata resa ufficiale la decisione di far attraccare la nave al porto di Ancona, sostanzialmente non ci sono novità». È molto probabile che da stamattina al porto di Ancona si noterà di più la silhouette della nave da crociera Costa Magica, con le oltre 600 persone a bordo, piuttosto che l' ombra lasciata dai silos, di cui restano in piedi soltanto un paio di monconi (l' ultima stecca in piedi andrà giù quando l' Autorità portuale acquisirà l' area dell' ex Bunge). Il gioiello di casa Costa è entrato stamattina all' alba nello spazio dello scalo dorico per essere ormeggiato alla banchina 19, proprio dove fino a pochi mesi fa c' erano i cilindri di cemento usati per decenni come contenitori di prodotti cerealicoli. Lì resterà per svariate settimane, sicuramente almeno fino alla prima metà di maggio. Ieri giornata preparatoria per affrontare la questione, tra vertici, riunioni e collegamenti costanti della capitaneria di porto a bordo della Magica. Proprio ieri pomeriggio, mentre era in corso la riunione in streaming voluta dal prefetto di Ancona, Antonio D' Acunto, sulla sicurezza in porto in relazione proprio all' imminente e difficile convivenza, la Costa navigava in basso Adriatico nel canale di Otranto alla velocità di quasi 16 nodi. Oltre alla comunicazione dei 130 casi sospetti Covid, dal vertice del prefetto con i vertici delle forze di polizia sono emerse ulteriori misure: «Poiché la durata di permanenza della nave non è al momento precisata - afferma una nota del prefetto - è stata disposta dalla Direzione marittima una recinzione per delimitare l' area interdotta all' accesso. Questa area sarà controllata dalla vigilanza privata e con un sistema di videosorveglianza con telecamere collegate con la centrale della capitaneria di porto, la guardia di finanza e la polizia marittima di frontiera. Polizia di Stato e carabinieri assicureranno servizi di controllo, mentre le Fiamme gialle, che dispongono di una loro base in porto, hanno assicurato vigilanza in mare. Predisposti, dalla protezione civile, tre container per la vestizione-svestizione-doccia del personale medico che si recherà a bordo della nave per rilievi sanitari». Pierfrancesco Curzi.

Emergenza Covid-19, lo sbarco

La Costa Magica è arrivata in porto: «Ecco come tutta l' area sarà blindata»

Summit per la sicurezza con il prefetto: «Sanitari a bordo e vigilanza sia a terra che in mare». Il rebus rimpatrio

Molti di 400 sono a un cocktail a per il resto blindata

La giornalista ha raccontato che la Costa Magica è arrivata in porto di Ancona alle 8 di stamattina. La nave è ormeggiata alla banchina 19. L'area circostante è stata recintata e sorvegliata. Il prefetto ha presieduto un summit con i vertici delle forze di polizia per discutere della sicurezza e delle misure di contenimento del virus. Sono state disposte telecamere e sistemi di videosorveglianza. La nave sarà blindata e l'accesso sarà controllato. I passeggeri saranno sottoposti a controlli sanitari. Il rebus rimpatrio è ancora aperto.



Arriva la nave con 130 Covid, porto blindato per lo sbarco: ecco il piano di sicurezza

La Prefettura attua il protocollo d'emergenza per l'evacuazione della Costa Magica: si parte subito con lo screening generale, poi i tamponi

E' attesa in porto tra le 7,30 e le 8 di domani mattina (28 aprile) e subito scatterà il protocollo di massima sicurezza adottato in altri scali italiani e definito dalla Prefettura di Ancona per ridurre al minimo i rischi connessi all'arrivo della Costa Magica con a bordo 130 membri dell'equipaggio risultati positivi al quick test per il Coronavirus. Il piano strategico è stato ratificato nel pomeriggio dal prefetto Antonio D'Acunto in una videoconferenza con i vertici delle forze dell'ordine e coinvolgerà Capitaneria di porto, **Autorità portuale**, Regione Marche, Comune di Ancona, Asur, Sanità Marittima e Protezione civile. Secondo quanto comunicato dalla Direzione Marittima di Ancona, a bordo della nave ci sono 617 membri dell'equipaggio di nazionalità diverse, di cui 130 risultati positivi al Covid-19. «Poiché la durata di permanenza della nave non è al momento precisata - si legge in una nota diramata dalla Prefettura - è stata disposta a cura della Direzione Marittima una recinzione per delimitare l'area interdetta all'accesso, che sarà controllata dalla vigilanza privata e con un sistema di videosorveglianza collegato con la Capitaneria di porto, la Guardia di finanza e la Polizia di frontiera. La Polizia di Stato e l'Arma dei Carabinieri assicureranno servizi di vigilanza. La Guardia di finanza, che dispone di un presidio fisso nell'area, assicurerà anche la vigilanza a mare con i suoi mezzi. Sono stati predisposti dalla Protezione civile tre moduli container per la vestizione-svestizione-doccia del personale medico che si recherà a bordo della nave per i rilievi sanitari». Rilievi che cominceranno subito, con una prima ispezione da parte dell'Asur e degli operatori dell'Usmaf con i medici di bordo. In questo modo si prenderà atto delle condizioni generali dei 130 positivi al Covid, che comunque sarebbero in buone condizioni e non avrebbero bisogno di ricovero, per valutare l'organizzazione dei tamponi: non necessariamente verranno fatti all'intero equipaggio (617 persone), ma sicuramente a tutti i positivi, i quali non potranno scendere dalla nave prima della negatività certificata da due test consecutivi nell'arco di 24 ore. In ogni caso, nessuno potrà mettere piede a terra, se non per salire sui mezzi predisposti da Costa Crociere per il trasporto verso le proprie destinazioni. L'operazione di evacuazione della Costa Magica non sarà semplice: gli italiani sono 44, gli altri operatori sono di 26 nazioni diverse, per lo più asiatici (176 indiani, 141 indonesiani, 131 filippini), di conseguenza gli sbarchi dovranno essere organizzati in realzione non solo allo screening di bordo, ma anche alla disponibilità di voli charter allestiti da Costa Crociere. Per questo ci vorranno settimane. Al riguardo, il Prefetto ha segnalato alla Regione l'esigenza di adottare appositi protocolli sanitari a tutela anche degli operatori dell'area **portuale**. L'Ambasciata dei Diritti accoglie la Magica: «Rispettare la legge del mare» Spedizionieri in allarme: «Vogliamo rassicurazioni» Eliantonio (Fratelli d'Italia): «Subito un consiglio comunale» Quacquareni (M5S): «Perché la sindaca non ha informato anche dello sbarco dei camperisti?» Nave con 130 Covid, il sindaco: «Ecco perché hanno scelto Ancona» Crociera con i Covid, scatta la task force Italia Nostra: «Perché proprio Ancona? Sulla rotta anche Palermo o Bari» Costa Crociere: «Sbarcherà solo chi potrà tornare a casa» La nave partita dalla Spagna, a bordo un centinaio di casi Nessuno la voleva, attraccherà ad Ancona la nave con i casi Covid 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

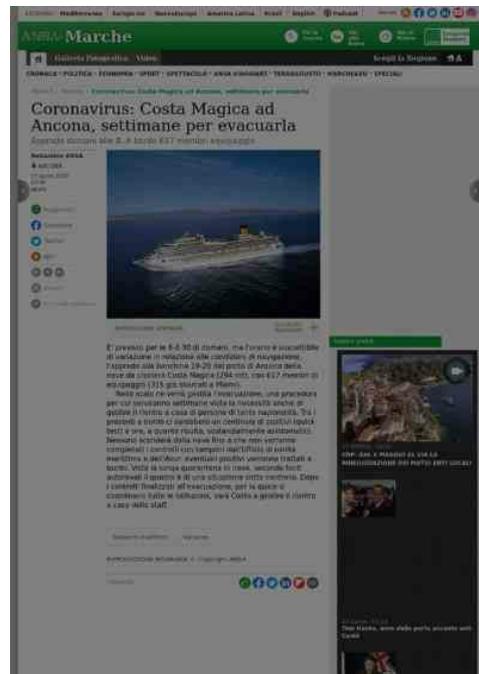


attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video.



Coronavirus: Costa Magica ad Ancona, settimane per evacuarla

E' previsto per le 8-8.30 di domani, ma l' orario è suscettibile di variazione in relazione alle condizioni di navigazione, l' approdo alla banchina 19-20 del porto di Ancona della nave da crociera Costa Magica (294 mt), con 617 membri di equipaggio (315 già sbarcati a Miami). Nello scalo ne verrà gestita l' evacuazione, una procedura per cui serviranno settimane vista la necessità anche di gestire il rientro a casa di persone di tante nazionalità. Tra i presenti a bordo ci sarebbero un centinaio di positivi (quick test) e ora, a quanto risulta, sostanzialmente asintomatici. Nessuno scenderà dalla nave fino a che non verranno completati i controlli con tamponi dall' Ufficio di sanità marittima e dell' Asur: eventuali positivi verranno trattati a bordo. Vista la lunga quarantena in nave, secondo fonti autorevoli il quadro è di una situazione sotto controllo. Dopo i controlli finalizzati all' evacuazione, per la quale si coordinano tutte le istituzioni, sarà Costa a gestire il rientro a casa dello staff.



Porto di Ancona: riparte timidamente il collegamento per la Croazia

GAM EDITORI

27 aprile 2020 - 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 oggi 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".



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

PORTO Un contributo a fondo perduto per lo sviluppo di competenze nei settori di logistica e intermodalità

L'UE approva il progetto Yep-Med per 3 milioni

Nuovo contributo a fondo perduto per l'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale, erogato dall'Unione Europea che negli ultimi quattro anni ne ha approvati 4 compreso questo. L'Autorità di Gestione del programma ENI CBC MED, relativo alla cooperazione transfrontaliera nei paesi del Mediterraneo, nell'ambito degli esiti della strategic call 2019 ha premiato il progetto YEP-MED (Youth Employment in Ports of MEDiterranean), per un valore di quasi tre milioni di euro, in cui l'Authority è l'unico partner italiano presente. Il progetto, nato anche in collaborazione con l'Associazione MEDPorts, di cui l'Authority è uno dei soci fondatori, rientra tra i programmi promossi dagli strumenti finanziari europei relativi alle politiche di vicinato European Neighborhood Instrument. Il progetto, che vedrà protagonisti anche la Scuola Europea Intermodal Transport e le Autorità Portuali di Barcellona, Marsiglia, Valencia, Tunisi, Damietta e Aqaba, mira a sviluppare attraverso percorsi di formazione professionale altamente specialistici le competenze nei settori della logistica e dell'intermodalità nei paesi partner del progetto, al fine di agevolare lo sviluppo e la promozione di nuove Autostrade del Mare che colleghino le sponde nord esSud del Mediterraneo. «È la prima volta che l'Adsp - spiega il Presidente Francesco Maria di Majo vince un bando in questa tipologia di programmi particolarmente complicati non solo come concorrenza di progetti ma anche per le difficoltà nel creare partnership solide e con il giusto know-how. Le attività previste vanno nella stessa direzione del lavoro svolto negli ultimi anni, in collaborazione con la Scuola Europea che ringrazio per il costante e continuo impegno».



AdSP Tirreno centro settentrionale: quarto contributo a fondo perduto ricevuto dall' Ue negli ultimi tre anni

(FERPRESS) - Civitavecchia, 27 APR - Per l' Autorità di Sistema Portuale del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** si tratta del quarto contributo a fondo perduto ricevuto dall' Unione Europea negli ultimi tre anni. L' Autorità di Gestione del programma "ENI CBC MED" relativo alla cooperazione transfrontaliera nei paesi del Mediterraneo, ha, infatti, reso noti gli esiti della "strategic call 2019" che ha premiato il progetto denominato "YEP-MED" (Youth Employment in Ports of MEDiterranean) per un valore di quasi tre milioni di euro, in cui l' **AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale** è l' unico partner italiano presente. Il progetto che, tra gli altri, vedrà quali protagonisti anche la Escola Europea - Intermodal Transport e le Autorità Portuali di Barcellona, Marsiglia, Valencia, Tunisi, Damietta e Aqaba, mira a sviluppare, attraverso percorsi di formazione professionale altamente specialistici, le competenze nei settori della logistica e dell' intermodalità nei paesi partner del progetto al fine di agevolare lo sviluppo e la promozione di nuove Autostrade del Mare che colleghino le sponde Nord e Sud del Mediterraneo. "E' la prima volta che l' **AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale** - spiega il Presidente dell' **AdSP, Francesco Maria di Majo** - vince un bando in questa tipologia di programmi particolarmente complicati non solo come concorrenza di progetti - ne sono stati approvati e finanziati soltanto ventidue - ma anche per le difficoltà nel creare partnership solide e con il giusto know-how". "Le attività previste dal progetto "YEP-MED" vanno nella stessa direzione del lavoro svolto negli ultimi anni in collaborazione con la Escola Europea, che ringrazio pubblicamente per il suo costante e continuo impegno. Con questo nuovo contributo, che segna un ulteriore importante risultato a livello internazionale per l' **AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, sarà possibile, nei prossimi anni, proseguire nella direzione che abbiamo intrapreso di puntare sulla promozione dell' intermodalità e delle Autostrade del Mare, nella prospettiva di attivare nuovi collegamenti commerciali con i Paesi del Nord Africa", conclude di **Majo**. Il progetto "YEP-MED", nato anche in collaborazione con l' Associazione MEDPorts, di cui l' Autorità di Sistema del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** è uno dei soci fondatori, rientra tra i programmi promossi dagli strumenti finanziari europei relativi alle politiche di vicinato "ENI" (European Neighboroud Instrument).



Civitavecchia: sì a piano per mobilità in porto

Redazione

CIVITAVECCHIA Il Comitato di gestione dell'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale ha valutato la prima variazione al Bilancio di previsione 2020 dell'ente e il piano emergenziale per assicurare i servizi minimi essenziali di viabilità, manutenzione e trasporto passeggeri della Port Mobility. Quella di venerdì scorso, è stata la prima riunione del Comitato che contemplava anche l'accertamento in bilancio del contributo di quasi quattro milioni di euro dell'Unione europea per la copertura finanziaria del progetto di potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario nel porto di Civitavecchia, che è stata approvata in attesa della relazione del Collegio dei Revisori dei Conti. Molto più approfondito l'argomento relativo alla società concessionaria dei servizi di mobilità in porto, affrontato all'inizio della seduta alla luce della presenza, in video-collegamento, dell'amministratore delegato di Port Mobility, Edgardo Azzopardi. La discussione si è protratta fino al pomeriggio e si è conclusa con la presa d'atto unanime del massimo consesso dell'ente del piano dei servizi per il periodo Aprile / Giugno 2020 tale da assicurare, a fronte delle ridotte attività conseguenti all'emergenza da Covid-19, l'operatività e la sicurezza dello scalo. Il piano era già stato approvato per consensus ventiquattro ore prima dall'Organismo di Partenariato. La seduta, alla quale hanno partecipato dirigenti e funzionari dell'AdSp, ha vissuto anche momenti di contrapposizione tra le tesi di vertici e funzionari dell'ente e quelle dell'Ad di Port Mobility. Ci rendiamo conto ha sottolineato il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo di quelle che possono essere le preoccupazioni, soprattutto in termini occupazionali, manifestate dall'avvocato Azzopardi e che sono anche le nostre, ma il piano elaborato, che comunque ha per ora validità trimestrale, ha ampiamente tenuto conto dei costi per il personale da occupare per i suddetti servizi minimi. Va anche rimarcato che finora l'ente ha già anticipato somme consistenti alla Port Mobility prima dell'inizio dell'emergenza sanitaria e che il piano redatto per l'emergenza attuale ha ricevuto l'approvazione, seppur con qualche astensione, del Partenariato all'interno del quale è rappresentato tutto il cluster portuale. Ci sono attività che, nonostante l'assenza dei traffici crocieristico e passeggeri a Civitavecchia, dai cui proventi sono remunerati i servizi di interesse generale, devono essere garantite nello scalo portuale e, da un'analisi dei costi fatti dai funzionari dell'ente, abbiamo messo la società concessionaria in condizione di poterli garantire sulla base dei costi del solo personale addetto alla infomobilità e alla viabilità. Abbiamo anche previsto qualcosa in più per coprire anche attività manutentorie, ha chiarito il presidente. Gli altri punti all'ordine del giorno sono stati tutti approvati all'unanimità con particolare celerità.



I marittimi di Costa a casa con Mediterranea

Da Brindisi alle Filippine, con 1.308 persone a bordo

Costa Crociere riporta a casa i marittimi delle Filippine e dell' Indonesia con un viaggio via mare a bordo di Costa Mediterranea. Sulla nave sono stati imbarcati gli equipaggi di Costa Fortuna e Costa Pacifica e attualmente a bordo sono in tutto 1.308, di cui 876 filippini e 349 indonesiani. La partenza è prevista il 30 aprile da **Brindisi** con arrivo stimato a metà maggio. Viste le crescenti difficoltà nell' organizzare i voli di rientro per gli equipaggi delle navi, mentre le crociere sono ferme fino alla fine di maggio, la compagnia ha deciso di far partire i marittimi con un viaggio via mare, su una delle unità della flotta, Costa Mediterranea (che può portare fino a 2.680 passeggeri oltre ai 912 membri dell' equipaggio), destinata al mercato dell' Asia. "Costa Mediterranea si trova basata nel **porto** di **Brindisi**, da dove si allontana saltuariamente per effettuare le operazioni necessarie per il corretto funzionamento della nave - spiega la compagnia -. Durante la sua precedente sosta alla Spezia, dal 10 al 13 aprile, Costa Mediterranea ha accolto a bordo i membri di equipaggio filippini e indonesiani di Costa Pacifica, nave che era già ormeggiata nel **porto** ligure, mentre l' equipaggio extraeuropeo (ad eccezione di filippini e indonesiani) di Costa Mediterranea è stato trasferito su Costa Pacifica. La stessa operazione è stata effettuata nei giorni scorsi a **Brindisi** con Costa Fortuna. (ANSA).



Costa Pacifica. La stessa operazione

«Nella fase 2 gli investimenti previsti dal Piano per il Sud»

Domenico LatinoGIOIA TAURO «In virtù della fase 2 dell' emergenza coronavirus che si sta avviando servono idee e strumenti nuovi per far ripartire l' economia in tutti i settori produttivi». Inizia così il lungo appello alla istituzioni sovraordinate del vicesindaco Valerio Romano. Lo scorso 14 febbraio all' Istituto "Severi" di Gioia Tauro il presidente Conte, accompagnato dal ministro per il Sud Provenzano e dalla ministra dell' Istruzione Azzolina, ha presentato il nuovo Piano per il Sud 2030, un progetto di sviluppo da 123 miliardi in dieci anni che, nelle intenzioni del Governo, dovrà colmare il deficit tra Nord e Sud. Inoltre, Conte ha fatto presente che già 3 miliardi sono stati stanziati per il progetto dell' alta capacità, in grado di ridurre i tempi di trasporto Roma-Reggio Calabria a 4 ore. Secondo Romano è importante partire proprio da quelle risorse, implementandole, e da quel piano per rimettere in moto l' economia. «Serve, inoltre - evidenzia - un grande piano di opere pubbliche capace di immettere soldi e lavoro ponendo al centro la riqualificazione ambientale e il dissesto idrogeologico del territorio. Come Amministrazione, riteniamo essenziale anche rilanciare in via prioritaria e strategica le attività portuali e retroportuali. Non bastano i soli interventi, seppur importanti, da parte dell' Authority. Il porto e la sua area industriale rappresentano per il Mezzogiorno quella possibilità di sviluppo economico che da anni aspetta». Romano chiede quindi alla presidente della Giunta regionale Santelli di reperire le risorse economiche adeguate affinché si aiutino le aziende presenti e si punti alla nascita di nuovi insediamenti produttivi. «È necessario - aggiunge - mettere allo stesso tavolo Corap e Authority perché si studi un progetto condiviso di rilancio del sistema retro **portuale** che sia rapido e immediato, snellendo la burocrazia. Le nostre aziende e i nostri lavoratori non hanno più tempo. Riteniamo allo stesso modo non secondaria la nomina di un presidente dell' **Autorità portuale** calabrese che conosca il territorio e che abbia come unico obiettivo lo sviluppo dell' area». Il sindacalista Cgil rivendica infine un nuovo Piano del lavoro tra Regione, Comuni, Authority, Corap e parti sociali per mettere in atto protocolli condivisi di sviluppo: «Favorire la nascita dell' agroindustria, la logistica e la lavorazione delle merci - spiega - aiuterebbe ad incrementare le attività e a diversificare i settori produttivi che oggi sono riconducibili al solo transhipment. Ora sta alla politica tentare la svolta lasciando da parte i campanili: le capacità non mancano. La voglia di scommettere su Gioia?». Il sindacalista della Cgil chiede alla Regione un tavolo con il Corap e l' Authority.



LA RIFLESSIONE Parla Romano

«Porto e retroporto si vuole scommettere su Gioia T. e il Sud?»

GIOIA TAURO - «La crisi sanitaria che ha colpito la nostra nazione ha messo in ginocchio tutti i settori produttivi economici, lavoratori e famiglie. Le misure prese dalle Regioni e dai Comuni del Sud, hanno permesso fino ad oggi, di ridurre drasticamente il rischio del contagio epidemico. In virtù della nuova fase che si sta avviando servono idee e strumenti nuovi per far ripartire l'economia in tutti i settori produttivi. Il 14 febbraio 2020 presso l'Istituto Severi di Gioia Tauro, il Presidente Conte, accompagnato dal Ministro per il sud Provenzano e dalla Ministra all'Istruzione Azzolina, ha presentato il nuovo Piano per il Sud 2030, un progetto di sviluppo da 123 miliardi in dieci anni, che, nelle intenzioni del Governo, dovrà sanare il deficit che divide Nord e Sud. Inoltre lo stesso Conte ha fatto presente che già, 3 miliardi sono stati stanziati per il progetto dell'alta capacità, in grado di ridurre i tempi di trasporto Roma - Reggio Calabria a 4 ore. È importante partire da quelle risorse e da quel piano per far ripartire l'economia. Risorse necessarie già destinate che vanno implementate per favorire la crescita economica del mezzogiorno. Serve in oltre un grande piano di opere pubbliche capace di immettere risorse e lavoro mettendo al centro la riqualificazione ambientale ed il dissesto idrogeologico del territorio. Come Amministrazione, riteniamo inoltre essenziale rilanciare in via prioritaria e strategica le attività portuali e retroportuali. Non bastano i soli interventi, seppur importanti da parte dell'Autorità Portuale. È infatti indiscusso che il Porto e il retroporto di Gioia Tauro rappresentano per il mezzogiorno quella possibilità di sviluppo economico che da anni aspetta. Chiediamo allora alla Presidente Santelli, di trovare risorse economiche adeguate affinché si aiutino le aziende presenti e si punti anche alla nascita di nuovi insediamenti produttivi. È necessario pertanto, mettere allo stesso tavolo Corap ed Autorità portuale, affinché si studi un progetto condiviso di rilancio del sistema retroportuale che sia rapido ed immediato e che non deve attendere i tempi biblici della nostra burocrazia. Le nostre aziende ed i nostri lavoratori non hanno più tempo. Riteniamo allo stesso modo importante e non secondario, la nomina di un presidente dell'autorità portuale calabrese, che conosca il territorio e che abbia come unico obiettivo lo sviluppo del porto di Gioia Tauro e del suo retroporto". Serve la condivisione di un nuovo Piano del Lavoro che guarda ai diritti di lavoratori ed imprese. Un nuovo piano condiviso, dove tutte le parti, Regione, Comuni, Autorità Portuale, Corap, parti sociali dei lavoratori e delle imprese si incontrano e mettono in atto protocolli condivisi di sviluppo e di rilancio dell'intera area. Il porto è una finestra che si affaccia sul mondo e da cui il mezzogiorno può trarre vantaggio. Favorire la nascita e lo sviluppo dell'agroindustria, la logistica e la lavorazione delle merci che transitano dal nostro porto, aiuterebbe ad incrementare le attività ed a diversificare i settori produttivi che oggi sono pochi e limitati e che spesso sono riconducibili al solo transhipment. Sta ora alla politica rivendicare le risorse e le modalità, sta a tutti i livelli della politica avere la possibilità di lasciare da parte i campanili e tentare di svoltare, facendo ripartire il Mezzogiorno e l'Italia. Le capacità e le professionalità non mancano. La voglia di scommettere sul Sud e su Gioia Tauro? Valerio Romano vicesindaco di Gioia Tauro.



Autorità portuale Gioia Tauro: esenzione temporanea della riscossione delle tasse d' ancoraggio e canoni demaniali

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 27 APR - Per fronteggiare l' improvvisa riduzione dei traffici marittimi relativi al trasporto delle merci e delle persone e per dare immediato sostegno all' economia dell' intero settore, compreso anche il comparto turistico, l' Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha proceduto alla relativa esenzione temporanea della riscossione delle tasse d' ancoraggio e dei canoni demaniali, in linea con quanto determinato da **Assoport**, l' associazione nazionale di categoria. In attesa che il decreto Cura Italia venga convertito in Legge dello Stato, che prevede appunto la sospensione delle tasse d' ancoraggio, per le imprese ex artt. 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, e dei canoni demaniali per le aziende ex art. 36 della legge istitutiva delle Autorità portuali, l' Ente ha adottato un concreto strumento di supporto all' intero territorio, per fronteggiare l' imminente crisi economica che il comparto dovrà necessariamente affrontare. Nello specifico, l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha deciso di non procedere all' applicazione della tassa di ancoraggio per le imprese portuali operanti nello svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, al fine di contenere l' impatto economico negativo, generato dalla riduzione dei traffici e dalle conseguenti ridotte entrate di ogni azienda di settore. Stessa misura è stata, altresì, adottata, a supporto di quelle realtà aziendali impegnate nel settore della nautica da diporto e in attività con finalità turistiche ricreative, per le quali è stata definita l' esenzione temporanea del pagamento dei relativi canoni demaniali. L' obiettivo è quello di continuare a dare un chiaro supporto all' economia del territorio e quindi, nello specifico, alle realtà imprenditoriali di settore, che operano nei porti di Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Crotone e Palmi, per mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro (RC), il vicesindaco Romano: "Rilanciare in via prioritaria e strategica le attività portuali"

"La crisi sanitaria che ha colpito la nostra nazione ha messo in ginocchio tutti i settori produttivi economici causando notevoli contraccolpi agli imprenditori, ai lavoratori ed alle loro famiglie. Le misure prese dalle Regioni e dai Comuni del Sud, hanno permesso fino ad oggi, di ridurre drasticamente il rischio del contagio epidemico circoscrivendolo per fortuna a pochi casi. In virtù della nuova fase che si sta avviando servono idee e strumenti nuovi per far ripartire l' economia in tutti i settori produttivi. Il 14 febbraio 2020 presso l' Istituto Severi di Gioia Tauro, il Presidente Conte, accompagnato dal Ministro per il sud Provenzano e dalla Ministra all' Istruzione Azzolina, ha presentato il nuovo Piano per il Sud 2030, un progetto di sviluppo da 123 miliardi in dieci anni, che, nelle intenzioni del Governo, dovrà sanare il deficit che divide Nord e Sud. Inoltre lo stesso Conte ha fatto presente che già, 3 miliardi sono stati stanziati per il progetto dell' alta capacità, in grado di ridurre i tempi di trasporto Roma - Reggio Calabria a 4 ore. È importante partire da quelle risorse e da quel piano per far ripartire l' economia. Risorse necessarie già destinate che vanno implementate per favorire la crescita economica del mezzogiorno. Serve in oltre un grande piano di opere pubbliche capace di immettere risorse e lavoro mettendo al centro la riqualificazione ambientale ed il dissesto idrogeologico del territorio. "Come Amministrazione, riteniamo inoltre essenziale rilanciare in via prioritaria e strategica le attività portuali e retro portuali. Non bastano i soli interventi, seppur importanti da parte dell' **Autorità Portuale**. È infatti indiscusso che il Porto è il retro porto di Gioia Tauro rappresentano per il mezzogiorno quella possibilità di sviluppo economico che da anni aspetta. Chiediamo allora alla Presidente Santelli, di trovare risorse economiche adeguate affinché si aiutino le aziende presenti e si punti anche alla nascita di nuovi insediamenti produttivi. È necessario pertanto, mettere allo stesso tavolo Corap ed **Autorità portuale**, affinché si studi un progetto condiviso di rilancio del sistema retro **portuale** che sia rapido ed immediato e che non deve attendere i tempi biblici della nostra burocrazia. Le nostre aziende ed i nostri lavoratori non hanno più tempo. Riteniamo allo steso modo importante e non secondario, la nomina di un presidente dell' **autorità portuale** calabrese, che conosca il territorio e che abbia come unico obiettivo lo sviluppo del porto di Gioia Tauro e del suo retroporto. Serve la condivisione di un nuovo Piano del Lavoro che guarda ai diritti di lavoratori ed imprese. Un nuovo piano condiviso, dove tutte le parti, Regione, Comuni, **Autorità Portuale**, Corap, parti sociali dei lavoratori e delle imprese si incontrano e mettono in atto protocolli condivisi di sviluppo e di rilancio dell' intera area. Il porto è una finestra che si affaccia sul mondo e da cui il mezzogiorno può trarre vantaggio. Favorire la nascita e lo sviluppo dell' agroindustria, la logistica e la lavorazione delle merci che transitano dal nostro porto, aiuterebbe ad incrementare le attività ed a diversificare i settori produttivi che oggi sono pochi e limitati e che spesso sono riconducibili al solo transhipment. Sta ora alla politica rivendicare le risorse e le modalità, sta a tutti i livelli della politica avere la possibilità di lasciare da parte i campanili e tentare di svoltare, facendo ripartire il Mezzogiorno e l' Italia. Le capacità e le professionalità non mancano. La voglia di scommettere sul Sud e su Gioia Tauro?". Lo afferma, in una nota, il vicesindaco di Gioia Tauro, Valerio Romano.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro sospende canoni demaniali e tasse d' ancoraggio

L' Authority portuale calabrese segue le disposizioni del Cura Italia

L' Autorità portuale di Gioia Tauro sospende tasse d' ancoraggio e canoni di concessione, seguendo le disposizioni del Cura Italia . L' iniziativa per fronteggiare l' improvvisa riduzione dei traffici marittimi relativi al trasporto delle merci e delle persone e dare immediato sostegno all' economia dell' intero settore, compreso il comparto turistico. L' esenzione temporanea della riscossione delle tasse d' ancoraggio e dei canoni demaniali è in linea con quanto determinato da **Assoporti**. "In attesa che il decreto Cura Italia venga convertito in Legge dello Stato - si legge nella nota dell' Authority portuale calabrese -, che prevede appunto la sospensione delle tasse d' ancoraggio, per le imprese ex artt. 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, e dei canoni demaniali per le aziende ex art. 36 della legge istitutiva delle Autorità portuali, l' ente ha adottato un concreto strumento di supporto all' intero territorio, per fronteggiare l' imminente crisi economica che il comparto dovrà necessariamente affrontare".



Gioia Tauro, sospensione canoni

GAM EDITORI

28 aprile 2020 - Per fronteggiare l'improvvisa riduzione dei traffici marittimi relativi al trasporto delle merci e delle persone e per dare immediato sostegno all'economia dell'intero settore, compreso anche il comparto turistico, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha proceduto alla relativa esenzione temporanea della riscossione delle tasse d'ancoraggio e dei canoni demaniali, in linea con quanto determinato da **Assoport**, l'associazione nazionale di categoria. In attesa che il decreto Cura Italia venga convertito in Legge dello Stato, che prevede appunto la sospensione delle tasse d'ancoraggio, per le imprese ex artt. 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, e dei canoni demaniali per le aziende ex art. 36 della legge istitutiva delle Autorità portuali, l'Ente ha adottato un concreto strumento di supporto all'intero territorio, per fronteggiare l'imminente crisi economica che il comparto dovrà necessariamente affrontare. Nello specifico, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha deciso di non procedere all'applicazione della tassa di ancoraggio per le imprese portuali operanti nello svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, al fine di contenere l'impatto economico negativo, generato dalla riduzione dei traffici e dalle conseguenti ridotte entrate di ogni azienda di settore. Stessa misura è stata, altresì, adottata, a supporto di quelle realtà aziendali impegnate nel settore della nautica da diporto e in attività con finalità turistiche ricreative, per le quali è stata definita l'esenzione temporanea del pagamento dei relativi canoni demaniali. L'obiettivo è quello di continuare a dare un chiaro supporto all'economia del territorio e quindi, nello specifico, alle realtà imprenditoriali di settore, che operano nei porti di Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Crotona e Palmi, per mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19.



Palau, porto commerciale il Tar dice stop al cantiere

I giudici danno ragione a Ministero e Soprintendenza: udienza a settembre In ballo la riqualificazione dell' accesso allo scalo e al capolinea del trenino verde

WALKIRIA BALDINELLI

PALAU Il Tar conferma lo stop al cantiere comunale del **porto** commerciale e rinvia al 16 settembre l'udienza di merito per dirimere la questione. Con un'ordinanza, dà ragione alla Soprintendenza e al ministero che si sono costituiti in giudizio. In attesa delle valutazioni in corso, oltre due mesi fa, avevano imposto la sospensione dei lavori. Al centro della controversia legale c'è l'opera di riqualificazione dell'area di accesso allo scalo vicino alla stazione marittima e al capolinea del trenino verde. Oltre alla costruzione della rotatoria (di fatto già in avanzato stato di realizzazione) sulla via parallela alla strada ferrata che si affaccia sulla spiaggia di Palau Vecchio, nel cuore del centro gallurese. Per i giudici amministrativi, come già specificato nel decreto precedente, non ricorrono i presupposti di estrema gravità e urgenza per la concessione della richiesta misura cautelare invocata dal Comune, volta a ottenere una possibile immediata ripresa dei lavori, che potrebbe alterare lo stato dei luoghi. Nonostante l'invio del ministero per i Beni e le Attività culturali all'ente locale di un'esplicita ordinanza di sospensione dei lavori, il 17 febbraio l'impresa vincitrice l'appalto comunale da oltre 580mila euro (stanziato con fondi regionali) aveva comunque iniziato le opere. Un altro alt ai lavori era giunto già a fine gennaio. Smantellata una parte dei marciapiedi che conducono alla piattaforma del capolinea del trenino verde, dopo il secondo stop, il 18 febbraio, imposto dalla Soprintendenza di Sassari e Nuoro, operai e mezzi meccanici si erano trasferiti nel punto in cui è progettato il nuovo capolinea. A poche centinaia di metri dall'attuale piattaforma. Poiché il tracciato è super tutelato dalla legge 128 del 2017, ministero e Soprintendenza avevano ordinato al Comune di attivare con la massima tempestività ogni iniziativa utile a garantire la tutela dell'intera tratta ferroviaria Palau-Palau marina. Ora, rigettando la richiesta di tutela cautelare proposta dal Comune, il Tar ha rinviato al 16 settembre l'udienza di merito. «Considerato che nell'attuale fase del procedimento sono in corso le valutazioni della Soprintendenza sulle modalità di tutela per assicurare la tratta ferroviaria - scrivono i giudici nell'ordinanza -, in relazione alla quale le parti entrambe portatrici di interessi di rilevanza pubblica, potranno verificare la possibilità di soluzioni progettuali condivise compatibili con i contrapposti interessi».



da ieri alle 15

È tornato operativo il Porto di Tremestieri

È tornato operativo dalle 15 di ieri l' approdo di Tremestieri. La Capitaneria aveva disposto, con ordinanza del 23 aprile, l' esecuzione dei lavori di dragaggio per il "ripristino del passo di accesso in prossimità della testata del molo di sopraflutto del porto di Tremestieri ad opera della Società Zeta di Chioggia". La draga "Angelo B" ha eseguito l' intervento è ieri l' **Autorità portuale** ha comunicato la conclusione dei lavori di dragaggio e il ripristino della quota minima dei fondali del passo di accesso dell' approdo di Tremestieri.



Messina, conclusi lavori di dragaggio: operativo il porto di Tremestieri nella zona sud

Torna operativo dalle 15 di oggi l' approdo di Tremestieri nella zona sud di Messina. La capitaneria aveva disposto, con ordinanza del 23 aprile, l' esecuzione dei lavori di dragaggio per il "ripristino del passo di accesso in prossimità della testata del molo di sopraflutto del porto di Tremestieri ad opera della Società Zeta di Chioggia". La draga "Angelo B" ha eseguito l' intervento è oggi l' **Autorità portuale** ha comunicato la conclusione dei lavori di dragaggio e il ripristino della quota minima dei fondali del passo di accesso dell' approdo di Tremestieri. Da qui la decisione della Capitaneria di riaprire il porto. © Riproduzione riservata.



Pasqualino Monti: siamo in crisi ma pronti a ripartire

Il presidente della AdSp del mare di Sicilia occidentale preoccupato per calo traffico e crociere

Veziò Benetti

PALERMO Pasqualino Monti presidente della AdSp del mare di Sicilia occidentale è non meno preoccupato degli altri presidente di Authorities italiane. I porti del sistema Porto Empedocle, Trapani, Termini Imerese, insieme a Palermo hanno crisi di traffico merci non indifferente e a questo si aggiunge un vero e proprio stop di crocieristi e passeggeri. Abbiamo abolito tariffe portuali, abbiamo messo in campo sicurezza per tutti sul lavoro, ma i dati purtroppo ci vedono in crisi. A fine 2019 avevamo lanciato una serie di progetti per rendere europei i porti del sistema, progetti milionari che ora sono nella maggioranza fermi. Questo non significa che appena troveremo un po' di serenità non si debba ripartire a spron battuto. Perché porti, interporti, aeroporti, terminal hanno bisogno in questo momento della collaborazione di tutti. Noi non lasceremo niente di intentato per una immediata risalita e siamo pronti alla ripartenza, tutti insieme.



Porti in overdose normativa

Marco Casale

«La bulimia normativa che investe le Autorità di Sistema Portuale rimane tutt'ora una criticità irrisolta». A parlare è il presidente di F2I Holding Portuale, Umberto Masucci. Intervenendo nel dibattito che nei giorni scorsi Port News ha contribuito ad alimentare (ospitando le osservazioni di due esperti come Davide Santini e Maurizio Maresca), il noto avvocato napoletano, oggi anche alla guida del Propeller club nazionale, non nasconde come fosse stata proprio la lotta all'eccesso di burocrazia uno dei punti di forza della Riforma Delrio del 2016. Ma il percorso appena intrapreso è ancora lungo e irto di ostacoli: «Dobbiamo trovare la quadra su una molteplicità di temi afferma Masucci a cominciare dal regolamento sulle concessioni ex art. 18, che attendiamo da 26 anni, e che oggi costringe le AdSP a trovare soluzioni locali spesso diverse da porto a porto». E poi ci sono i dragaggi, «che restano operazioni complicatissime se le paragoniamo alle procedure adottate da altri porti europei». Masucci allarga lo sguardo alla situazione attuale e a quel virus che sta mettendo in ginocchio l'economia italiana. Pur ammettendo che «nella tempesta del Covid-19, e nel generale lockdown delle attività economiche, i porti italiani sono rimasti sempre aperti e pienamente operativi», il numero uno di F2i, ritiene che oggi occorra fare un ulteriore passo in avanti: «Penso che la difficile situazione imponga quella Regia Nazionale dei Porti introdotta dal Dlgs 169 del 2016 e mai pienamente realizzata. In Italia chiediamo troppo spesso nuove norme. In realtà dovremmo prima provare ad applicare quelle esistenti». Masucci ricorda come ormai più di quattro anni fa, alla nascita della riforma che ha cambiato il volto degli enti di Governo dei porti, diversi osservatori avessero espresso il timore che una regia nazionale potesse significare una eccessiva statalizzazione delle politiche portuali. «Ho sempre pensato, invece, che una governance nazionale, ovviamente rispettosa delle positive autonomie locali, fosse anche nell'interesse dei singoli porti. In Italia siamo arrivati ad averne 20, che si disputavano 7 milioni di TEU (al netto del transhipment) e non credo che questa conflittualità andasse a beneficio dell'economia nazionale». L'avvocato napoletano crede fortemente nella specializzazione degli scali portuali: «È questa ammette la vocazione di F2I Holding Portuale, che lavora da sempre nei processi di aggregazione orizzontale tra terminal portuali specializzati nelle rinfuse solide, nel project cargo e nel breakbulk». La settimana scorsa, il private equity ha per altro concretizzato l'acquisizione di Compagnia Ferroviaria Italiana da parte di F2i, con un'operazione che coinvolge anche ANIA, l'associazione italiana delle compagnie di assicurazione. L'acquisizione del 92,5% del capitale sociale di CGI da parte del nuovo fondo Ania F2i, il quarto gestito da F2i Sgr, ha segnato per il fondo il debutto nella logistica ferroviaria e per Masucci è la dimostrazione che in Italia si possono trovare investitori in grado di aggregare operatori e di sviluppare progetti intermodali anche con gli scali portuali. «Gli investitori tradizionali e i fondi devono trovare nei porti dei modelli investment friendly afferma -; occorre un patto strategico tra terminalisti e Stato, tra privato e pubblico: noi possiamo impegnarci a mantenere la forza lavoro e a continuare negli investimenti, chiediamo però di poter contare su procedure rapide per le concessioni di lungo termine, e su procedure semplificate per i dragaggi».

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo Me in @ Q



Le linee guida del Mit sui trasporti. Gli autisti dei mezzi potranno decidere di saltare fermate

In viaggio con la mascherina

Su treni, aerei, bus. Vetture meno affollate ma più corse

Mascherine obbligatorie sugli aerei. Su mezzi pubblici, treni e trasporti marittimi la mascherina sarà sempre obbligatoria ma si potranno utilizzare anche quelle di stoffa. Distanziamento di un metro su tram, autobus e metropolitane con flussi separati di salita e discesa dei passeggeri e marker sui sedili non utilizzabili. La portata ridotta delle vetture sarà compensata da un aumento della frequenza delle corse. E i conducenti potranno decidere di non effettuare alcune fermate se necessario a garantire le distanze di sicurezza a bordo. La Fase 2, che dal 4 maggio restituirà un limitato ammorbidimento dell'attuale lockdown, porterà a resettare del tutto le abitudini di viaggio degli italiani. Le nuove regole, fissate nelle linee guida del Mit recepite all'interno del dpcm 26 aprile, prevedono accessi contingentati a stazioni ferroviarie, aeroporti e porti allo scopo di evitare affollamenti. I biglietti di viaggio saranno venduti online per ridurre le code alle biglietterie. Le misure individuate dalla ministra Paola De Micheli indicano come prioritaria la riduzione dei picchi di utilizzo del trasporto pubblico collettivo, soprattutto nelle aree metropolitane. Cambierà il concetto di orario di punta e con esso anche il concetto di orario di lavoro come lo conoscevamo prima dell'emergenza Covid. L'articolazione dell'orario di lavoro dovrà essere differenziata «con ampie finestre di inizio e fine di attività lavorativa». Una misura necessaria, scrive il Mit, «per modulare la mobilità dei lavoratori». L'allungamento delle finestre lavorative, per non risultare penalizzante per le famiglie, dovrà portare con sé anche «il prolungamento degli orari di apertura degli uffici, degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e delle scuole di ogni ordine e grado». © Riproduzione riservata.

FRANCESCO CERISANO

28 martedì 28 aprile 2020 **CLUBA MANAGERIALE ALTEMERGENZA VIRUS** Italia Oggi

Le linee guida del Mit sui trasporti. Gli autisti dei mezzi potranno decidere di saltare fermate

In viaggio con la mascherina

Su treni, aerei, bus. Vetture meno affollate ma più corse

Mascherine obbligatorie sugli aerei. Su mezzi pubblici, treni e trasporti marittimi la mascherina sarà sempre obbligatoria ma si potranno utilizzare anche quelle di stoffa. Distanziamento di un metro su tram, autobus e metropolitane con flussi separati di salita e discesa dei passeggeri e marker sui sedili non utilizzabili. La portata ridotta delle vetture sarà compensata da un aumento della frequenza delle corse. E i conducenti potranno decidere di non effettuare alcune fermate se necessario a garantire le distanze di sicurezza a bordo. La Fase 2, che dal 4 maggio restituirà un limitato ammorbidimento dell'attuale lockdown, porterà a resettare del tutto le abitudini di viaggio degli italiani. Le nuove regole, fissate nelle linee guida del Mit recepite all'interno del dpcm 26 aprile, prevedono accessi contingentati a stazioni ferroviarie, aeroporti e porti allo scopo di evitare affollamenti. I biglietti di viaggio saranno venduti online per ridurre le code alle biglietterie. Le misure individuate dalla ministra Paola De Micheli indicano come prioritaria la riduzione dei picchi di utilizzo del trasporto pubblico collettivo, soprattutto nelle aree metropolitane. Cambierà il concetto di orario di punta e con esso anche il concetto di orario di lavoro come lo conoscevamo prima dell'emergenza Covid. L'articolazione dell'orario di lavoro dovrà essere differenziata «con ampie finestre di inizio e fine di attività lavorativa». Una misura necessaria, scrive il Mit, «per modulare la mobilità dei lavoratori». L'allungamento delle finestre lavorative, per non risultare penalizzante per le famiglie, dovrà portare con sé anche «il prolungamento degli orari di apertura degli uffici, degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e delle scuole di ogni ordine e grado». © Riproduzione riservata.

NESSUNA COMPENSAZIONE SOTTO I 25 MILA EURO

La nuova legge prevede che i lavoratori che hanno perso il lavoro a causa della crisi economica e che hanno un reddito annuo inferiore a 25 mila euro non avranno diritto alla cassa integrazione ordinaria. Al loro posto, il governo ha creato un nuovo sistema di sostegno al reddito, che prevede un'indennità mensile di 400 euro per chi ha perso il lavoro a causa della crisi economica e che ha un reddito annuo inferiore a 25 mila euro. La nuova legge prevede che i lavoratori che hanno perso il lavoro a causa della crisi economica e che hanno un reddito annuo inferiore a 25 mila euro non avranno diritto alla cassa integrazione ordinaria. Al loro posto, il governo ha creato un nuovo sistema di sostegno al reddito, che prevede un'indennità mensile di 400 euro per chi ha perso il lavoro a causa della crisi economica e che ha un reddito annuo inferiore a 25 mila euro.

La dinamica della Fase 2	
AVVIAZIONE LAVORO	Contingentamento di accesso a bordo in base al numero di posti disponibili. Accesso sempre gli aerei e la compagnia aerea. Accesso a bordo gli aerei (aereo).
SPORTE	Accesso a bordo gli aerei (aereo).
ARRIVI E PARTI	Accesso a bordo gli aerei (aereo).
CINEMA TEATRO E MUSICA	Accesso a bordo gli aerei (aereo).
CERCHIARE	Accesso a bordo gli aerei (aereo).
SCUOLE CONFEZIONI E COMMERCIO	Accesso a bordo gli aerei (aereo).
SPORTE MOTORISTI	Accesso a bordo gli aerei (aereo).
INDUSTRIE	Accesso a bordo gli aerei (aereo).
ARRIVARE	Accesso a bordo gli aerei (aereo).
ARRIVARE	Accesso a bordo gli aerei (aereo).
ARRIVARE	Accesso a bordo gli aerei (aereo).
ARRIVARE	Accesso a bordo gli aerei (aereo).



Coronavirus, così si viaggia in fase 2

Accessi contingentati in stazioni, porti e aeroporti, mascherine a bordo, distanziamento di un metro, gestione dei flussi di passeggeri in entrata e uscita, dispenser e sanificazione dei mezzi. Con l' avvio della fase 2, arriva una vera e propria rivoluzione nel modo di viaggiare, dal trasporto pubblico locale a quello ferroviario e aereo. A fissare le nuove regole, per garantire la mobilità in sicurezza, sono linee guida del trasporto pubblico, predisposte dal Mit, per le modalità di informazione agli utenti e le modalità di organizzazione per il contenimento della diffusione del Covid-19, allegate al Dpcm del 26 aprile. Caposaldo della nuova organizzazione è il principio del distanziamento. Di qui la necessità di prevedere accessi contingentati alle stazioni, aeroporti e porti al fine di evitare affollamenti e ogni possibile occasione di contatto e di predisporre piani operativi per differenziare i flussi di salita e discesa da un mezzo di trasporto e limitare gli spostamenti all' interno delle stazioni, aeroporti e porti nonché nelle aree di sosta dei passeggeri e di attesa del mezzo di trasporto. Un must è la mascherina. Le linee guida prescrivono nel trasporto aereo: mascherina obbligatoria per i passeggeri . Nel tpl, trasporto ferroviario, trasporto non di linea, trasporto marittimo e portuale: mascherina obbligatoria per i passeggeri, anche di stoffa, per la protezione del naso e della bocca. E' obbligatorio il distanziamento interpersonale di un metro a bordo dei mezzi di trasporto, nelle stazioni, aeroporti e porti e in tutti i luoghi di transito e sosta dei passeggeri. E' prevista, inoltre, una sistematica sanificazione e igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro utilizzati da viaggiatori e/o lavoratori secondo le modalità definite dal Ministero della Salute e dall'Istituto Superiore di Sanità. Verranno installati dispenser di soluzioni disinfettanti nelle stazioni, negli aeroporti, nei porti e sui mezzi di trasporto a lunga percorrenza. Viene incentivata la vendita di biglietti con sistemi telematici . Diversamente, dovrà essere effettuata in modo da assicurare la distanza interpersonale di almeno un metro e, laddove questo non fosse possibile, i passeggeri dovranno necessariamente fornirsi di apposite protezioni individuali (es. mascherine). Vengono predisposti punti vendita, anche mediante distributori, di dispositivi di sicurezza nelle stazioni o nei luoghi di vendita dei biglietti. Le linee guida prevedono misure per la gestione dei passeggeri e degli operatori in caso di accertata temperatura corporea superiore dei 37,5 e l' adozione di sistemi di informazione e divulgazione per il corretto uso dei dispositivi di protezione individuale nonché sui comportamenti da tenere negli spazi comuni e nei luoghi di transito dell'utenza. TRASPORTO AEREO : percorsi a senso unico all' interno dell' aeroporto e fino ai gate - introduzione di termo-scanner per i passeggeri in arrivo e in partenza. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE STRADALE, LACUALE E FERROVIE CONCESSE : flussi separati di salita e discesa dei passeggeri con tempi di attesa del mezzo di trasporto idonei ad evitare contatti attraverso anche aperture differenziate delle porte; applicazione di marker sui sedili non utilizzabili a bordo dei mezzi di superficie e dei treni metro; aumento della frequenza dei mezzi nelle ore considerate ad alto flusso di passeggeri - portata ridotta dei mezzi con numero massimo di passeggeri per consentire il rispetto della distanza di un metro. Ove necessario, il conducente potrà decidere di non effettuare alcune fermate; apparati di videosorveglianza e/o telecamere intelligenti per monitorare i flussi ed evitare assembramenti; sospensione della vendita e del controllo dei titoli di viaggio a bordo. SETTORE FERROVIARIO : regolamentazione dell' utilizzo di scale e tappeti mobili per un adeguato distanziamento, limitazione dell' utilizzo delle sale di attesa; controlli di temperatura corporea ai gate, eliminazione



della temporizzazione di chiusura delle porte esterne alle fermate al fine di facilitare il ricambio dell' aria all' interno delle carrozze ferroviarie;



(Sito) Adnkronos

Focus

potenziamento del personale dedito ai servizi di igiene e decoro a bordo treno; distanziamento sociale a bordo assicurato attraverso un meccanismo di prenotazione a "scacchiera" sui treni a lunga percorrenza (con prenotazione online); applicazione di marker sui sedili non utilizzabili; adozione del biglietto nominativo al fine di identificare tutti i passeggeri e gestire eventuali casi di presenza a bordo di sospetti o conclamati casi di positività al virus; sospensione dei servizi di ristorazione a bordo (welcome drink, bar, ristorante e servizi al posto). SERVIZI DI TRASPORTO NON DI LINEA : il passeggero non può occupare il sedile accanto al conducente. Non più di due passeggeri sui sedili posteriori purché muniti di dispositivi di sicurezza. In mancanza dei dispositivi, consentito un solo passeggero. Su vetture omologate al trasporto di sei o più persone, consentiti non più di due passeggeri per ogni fila di sedili purché muniti di mascherine. Se possibile, dotare le vetture di paratie divisorie. Uso di dispositivo di protezione individuale per il conducente. RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

Informazioni Marittime

Focus

Distanza sociale, dispenser e marker. La fase 2 del trasporto

Il ministero dei Trasporti pubblica le linee guida per il trasporto marittimo, ferroviario, aereo e stradale

All' indomani del dpcm del 26 aprile, da oggi sono in vigore nuove direttive per i trasporti in Italia che sostanzialmente razionalizzano tutto ciò che è stato accumulato nelle ultime settimane, in vista della "fase 2" di lunedì prossimo, 4 maggio. Per lo shipping di cabotaggio una delle limitazioni più forti resta la contingentazione dei biglietti per garantire il distanziamento sociale . Il ministero dei Trasporti ha pubblicato, ad uso di passeggeri e addetti ai lavori, su navi, treni, autobus e aerei, linee guida su profilassi e prevenzioni da seguire nelle prossime settimane. Linee generali per tutti i settori sono contingentati gli accessi alle stazioni, agli aeroporti e nei porti «al fine di evitare affollamenti e ogni possibile occasione di contatto»; predisposizione di piani operativi per differenziare i flussi di salita e discesa da un mezzo di trasporto e limitare gli spostamenti all' interno delle stazioni, aeroporti e porti nonché nelle aree di sosta dei passeggeri e di attesa del mezzo di trasporto; trasporto aereo: mascherina obbligatoria per i passeggeri; trasporto pubblico locale, trasporto ferroviario, trasporto non di linea, trasporto marittimo e portuale: mascherina obbligatoria per i passeggeri, anche di stoffa, per la protezione del naso e della bocca; obbligo di distanziamento interpersonale di un metro a bordo dei mezzi di trasporti, nelle stazioni, aeroporti e porti e in tutti i luoghi di transito e sosta dei passeggeri; sistemazione igienizzazione e igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro utilizzati da viaggiatori e/o lavoratori secondo le modalità definite del Ministero della Salute e dell' Istituto Superiore di Sanità; installazione di dispenser di soluzioni disinfettanti nelle stazioni, negli aeroporti, nei porti e sui mezzi di trasporto a lunga percorrenza; incentivare la vendita di biglietti con sistemi telematici. Diversamente, dovrà essere effettuata in modo da assicurare la distanza interpersonale di almeno un metro e laddove questo non fosse possibile, i passeggeri dovranno necessariamente fornirsi di apposite protezioni individuali (es. mascherine); predisposizione di punti vendita, anche mediante distributori, di dispositivi di sicurezza nelle stazioni o nei luoghi di vendita dei biglietti; previsione di misure per la gestione dei passeggeri e degli operatori in caso di accertata temperatura corporea superiore dei 37,5; adozione di sistemi di informazione e divulgazione per il corretto uso dei dispositivi di protezione individuale nonché sui comportamenti da tenere negli spazi comuni e nei luoghi di transito dell' utenza Trasporto aereo percorsi a senso unico all' interno dell' aeroporto e fino ai gate; introduzione di termo-scanner per i passeggeri in arrivo e in partenza; Trasporto pubblico locale stradale, lacuale e ferroviario flussi separati di salita e discesa dei passeggeri con tempi di attesa del mezzo di trasporto idonei ad evitare contatti attraverso anche aperture differenziate delle porte; applicazione di marker sui sedili non utilizzabili a bordo dei mezzi di superficie e dei treni metro; aumento della frequenza dei mezzi nelle ore considerate ad alto flusso di passeggeri; portata ridotta dei mezzi con numero massimo di passeggeri per consentire il rispetto della distanza di un metro. Ove necessario, il conducente potrà decidere di non effettuare alcune fermate; apparati di videosorveglianza e/o telecamere intelligenti per monitorare i flussi ed evitare assembramenti; sospensione della vendita e del controllo dei titoli di viaggio a bordo; Treni e stazioni regolamentazione dell' utilizzo di scale e tappeti mobili per un adeguato distanziamento; limitazione dell' utilizzo delle sale di attesa; controlli di temperatura corporea ai gate; eliminazione della temporizzazione di chiusura delle porte esterne alle fermate al fine di facilitare il ricambio dell' aria all' interno delle carrozze ferroviarie; potenziamento del





Informazioni Marittime

Focus

attraverso un meccanismo di prenotazione a "scacchiera" sui treni a lunga percorrenza (con prenotazione online); applicazione di marker sui sedili non utilizzabili; adozione del biglietto nominativo al fine di identificare tutti i passeggeri e gestire eventuali casi di presenza a bordo di sospetti o conclamati casi di positività al virus; sospensione dei servizi di ristorazione a bordo (welcome drink, bar, ristorante e servizi al posto). Trasporto non di linea Il passeggero non può occupare il sedile accanto al conducente; non più di due passeggeri sui sedili posteriori purché muniti di dispositivi di sicurezza. In mancanza dei dispositivi, consentito un solo passeggero; su vetture omologate al trasporto di sei o più persone, consentiti non più di due passeggeri per ogni fila di sedili purché muniti di mascherine. Se possibile, dotare le vetture di paratie divisorie; uso di dispositivo di protezione individuale per il conducente Per ulteriori approfondimenti si rimanda al sito del ministero dei Trasporti . - credito immagine in alto.

Crociere e navi passeggeri: cosa dice il nuovo Dpcm

Roma Al fine di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, sono sospesi i servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana. E' uno dei provvedimenti inseriti nel Dpcm firmato ieri sera dal premier Giuseppe Conte. Per chi sbarca nei porti italiani invece, queste le disposizioni: I passeggeri aventi residenza, domicilio o dimora abituale in Italia sono obbligati a comunicare immediatamente il proprio ingresso in Italia al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio e sono sottoposte alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per un periodo di quattordici giorni presso la residenza, il domicilio o la dimora abituale in Italia. Inoltre, è fatto divieto alle società di gestione, agli armatori ed ai comandanti delle navi passeggeri di bandiera estera impiegate in servizi di crociera che abbiano in previsione scali in porti italiani di fare ingresso in detti porti, anche ai fini della sosta inoperosa». Ma in casi eccezionali e, comunque, esclusivamente in presenza di esigenze di protezione dei cittadini all'estero e di adempimento degli obblighi internazionali ed europei con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato su proposta del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e di concerto con il Ministro della salute, possono essere previste deroghe specifiche e temporanee alle disposizioni del presente articolo. Riportiamo qui di seguito integralmente Art. 6 Disposizioni in materia di navi da crociera e navi di bandiera estera 1. Al fine di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, sono sospesi i servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana. 2. È fatto divieto a tutte le società di gestione, agli armatori ed ai comandanti delle navi passeggeri italiane impiegate in servizi di crociera di imbarcare passeggeri in aggiunta a quelli già presenti a bordo, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e sino al termine della crociera in svolgimento. 3. Assicurata l'esecuzione di tutte le misure di prevenzione sanitaria disposte dalle competenti Autorità, tutte le società di gestione, gli armatori ed i comandanti delle navi passeggeri italiane impiegate in servizi di crociera provvedono a sbarcare tutti i passeggeri presenti a bordo nel porto di fine crociera qualora non già sbarcati in precedenti scali. 4. All'atto dello sbarco nei porti italiani: a) i passeggeri aventi residenza, domicilio o dimora abituale in Italia sono obbligati a comunicare immediatamente il proprio ingresso in Italia al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio e sono sottoposti alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per un periodo di quattordici giorni presso la località da essi indicata all'atto dello sbarco in Italia al citato Dipartimento; in alternativa, possono chiedere di essere immediatamente trasferiti per mezzo di trasporto aereo o stradale presso destinazioni estere con spese a carico dell'armatore. In caso di insorgenza di sintomi COVID-19, sono obbligati a segnalare tale situazione con tempestività all'Autorità sanitaria per il tramite dei numeri telefonici appositamente dedicati; b) i passeggeri di nazionalità italiana e residenti all'estero sono obbligati a comunicare immediatamente il proprio ingresso in Italia al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio e sono sottoposti alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per un periodo di quattordici giorni presso la località da essi indicata all'atto dello sbarco in Italia al citato Dipartimento; in alternativa, possono chiedere di essere immediatamente trasferiti per mezzo di trasporto aereo o stradale presso destinazioni estere con spese a carico dell'armatore. In caso di insorgenza di sintomi COVID-19, sono obbligati a segnalare tale situazione con tempestività all'Autorità sanitaria per il tramite dei numeri telefonici appositamente dedicati; c) i passeggeri di nazionalità straniera e residenti all'estero sono immediatamente trasferiti presso destinazioni estere con spese a carico dell'armatore. 5. I passeggeri di cui alle lettere a) e b) del comma 4 provvedono a raggiungere la





in Italia ovvero la località da essi indicata all'atto dello sbarco esclusivamente mediante mezzi di trasporto privati. 6. Salvo diversa indicazione dell'Autorità sanitaria, ove sia stata accertata la presenza sulla nave di almeno un caso di COVID-19, i passeggeri per i quali sia accertato il contatto stretto, nei termini definiti dall'Autorità sanitaria, sono sottoposti a sorveglianza sanitaria ed isolamento fiduciario presso la località da essi indicata sul territorio nazionale oppure sono immediatamente trasferiti presso destinazioni estere, con trasporto protetto e dedicato, e spese a carico dell'armatore. 7. Le disposizioni di cui ai commi 4 e 6 si applicano anche all'equipaggio in relazione alla nazionalità di appartenenza. È comunque consentito all'equipaggio, previa autorizzazione dell'Autorità sanitaria, porsi in sorveglianza sanitaria ed isolamento fiduciario a bordo della nave. 8. È fatto divieto alle società di gestione, agli armatori ed ai comandanti delle navi passeggeri di bandiera estera impiegate in servizi di crociera che abbiano in previsione scali in porti italiani di fare ingresso in detti porti, anche ai fini della sosta inoperosa. 9. In casi eccezionali e, comunque, esclusivamente in presenza di esigenze di protezione dei cittadini all'estero e di adempimento degli obblighi internazionali ed europei, inclusi quelli derivanti dall'attuazione della direttiva (UE) 2015/637 del Consiglio del 20 aprile 2015, sulle misure di coordinamento e cooperazione per facilitare la tutela consolare dei cittadini dell'Unione non rappresentati nei paesi terzi e che abroga la decisione 95/553/CE, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato su proposta del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e di concerto con il Ministro della salute, possono essere previste deroghe specifiche e temporanee alle disposizioni del presente articolo.

Dpcm Fase 2: l'elenco delle misure per navi, porti e logistica

Il Governo guidato dal premier Giuseppe Conte si appresta ad approvare un ulteriore Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (Dpcm) già ribattezzato Dpcm Fase 2 col quale saranno messe nero su bianco le regole per il progressivo riavvio delle attività in tutta l'Italia. La tanto attesa ripartenza, insomma, dopo il lockdown durato un paio di mesi i cui tratti salienti sono stati descritti in diretta televisiva. Per ciò che riguarda il trasporto marittimo l'articolo 6 del decreto è dedicato alle navi da crociera e alle navi di bandiera estera prescrivendo quanto segue: 1. Al fine di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, sono sospesi i servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana. E' fatto divieto a tutte le società di gestione, agli armatori e ai comandanti delle navi passeggeri italiane impiegate in servizi di crociera di imbarcare passeggeri in aggiunta a quelli già presenti a bordo, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e sino al termine della crociera in svolgimento. Assicurata l'esecuzione di tutte le misure di prevenzione sanitaria disposte dalle competenti Autorità, tutte le società di gestione, gli armatori e i comandanti delle navi passeggeri italiane impiegate in servizi di crociera provvedono a sbarcare tutti i passeggeri presenti a bordo nel porto di fine crociera qualora non già sbarcati in precedenti scali. Nell'allegato 8 del testo che circola in queste ore, dedicato espressamente al comparto del trasporto e della logistica, sono poi riportate le regole e le misure a cui dovranno attenersi le aziende attive nel settore. Il titolo dell'allegato è Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e della logistica e vede il Ministero dei trasporti rivolgersi espressamente alle associazioni datoriali Confindustria, Confetra, Confcooperative, Confrtrasporto, Confartigianato, **Assoport**, Assaeroporti, Cna-Fita, Aicai, Anita, Asstra, Anav, Agens, Confitarma, Assarmatori, Legacoop Produzione Servizi e alle organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e UilTrasporti. Il testo in sostanza conferma e prolunga le disposizioni già contenute nel precedente Protocollo del 14 marzo prevedendo misure come: corretto uso e gestione dei dispositivi di protezione individuale, sanificazione e igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro, installazione dispenser di idroalcolica, ecc. Per quanto riguarda il trasporto viaggiatori laddove sia possibile è necessario contingentare la vendita dei biglietti in modo da osservare tra i passeggeri la distanza di almeno un metro. Laddove non fosse possibile i passeggeri dovranno dotarsi di apposite protezioni (mascherine e guanti) si legge poi nella bozza di Dcm. Le altre misure sono quelle già anticipate nei giorni scorsi. Un paragrafo è dedicato più nello specifico al settore marittimo e portuale e dispone quanto segue: Evitare per quanto possibile i contatti fra personale di terra e personale di bordo e comunque mantenere la distanza interpersonale di almeno un metro. Qualora ciò non fosse possibile, il personale dovrà presentarsi con guanti e mascherina ed ogni altro ulteriore dispositivo di sicurezza ritenuto necessario. Al fine di assicurare la corretta e costante igiene e pulizia delle mani, le imprese forniscono al proprio personale sia a bordo sia presso le unità aziendali (uffici, biglietterie e magazzini) appositi distributori di disinfettante con relative ricariche. Sono rafforzati i servizi di pulizia, ove necessario anche mediante l'utilizzo di macchinari specifici che permettono di realizzare la disinfezione dei locali di bordo e degli altri siti aziendali, quali uffici, biglietterie e magazzini. L'attività di disinfezione viene eseguita in modo appropriato e frequente sia a bordo (con modalità e frequenza dipendenti dalla tipologia del locale) che presso gli altri siti aziendali ad opera di personale a tale scopo destinato. In particolare, a bordo delle navi





sempre che queste non interferiscano con dette operazioni. Nelle unità da passeggeri e nei locali pubblici questa riguarderà in modo specifico le superfici toccate frequentemente come pulsanti, maniglie, o tavolini e potrà essere effettuata con acqua e detergente seguita dall'applicazione di disinfettanti d'uso comune, come alcol etilico o ipoclorito di sodio opportunamente dosati. Alle navi da carico impiegate su rotte in cui la navigazione avviene per diversi giorni consecutivi, tale procedura si applicherà secondo le modalità e la frequenza necessarie da parte del personale di bordo opportunamente istruito ed in considerazione delle differenti tipologie di navi, delle differenti composizioni degli equipaggi e delle specificità dei traffici. Le normali attività di igienizzazione delle attrezzature e dei mezzi di lavoro devono avvenire, con modalità appropriate alla tipologia degli stessi, ad ogni cambio di operatore ed a cura dello stesso con l'uso di prodotti messi a disposizione dall'azienda osservando le dovute prescrizioni eventualmente previste (aerazione, etc.). Le imprese dovranno poi fornire indicazioni e opportuna informativa al proprio personale: per evitare contatti ravvicinati con la clientela ad eccezione di quelli indispensabili in ragione di circostanze emergenziali e comunque con le previste precauzioni di cui alle vigenti disposizioni governative; per mantenere il distanziamento di almeno un metro tra i passeggeri; per il TPL marittimo con istruzioni circa gli accorgimenti da adottare per garantire una distanza adeguata tra le persone nel corso della navigazione e durante le operazioni di imbarco e sbarco; per informare immediatamente le Autorità sanitarie e marittime qualora a bordo siano presenti passeggeri con sintomi riconducibili all'affezione da Covid-19; per richiedere al passeggero a bordo che presenti sintomi riconducibili all'affezione da Covid-19 di indossare una mascherina protettiva e sedere isolato rispetto agli altri passeggeri; per procedere, successivamente allo sbarco di qualsiasi passeggero presumibilmente positivo all'affezione da Covid-19, alla sanificazione specifica dell'unità interessata dall'emergenza prima di rimetterla nella disponibilità d'esercizio. Per quanto possibile saranno organizzati sistemi di ricezione dell'autotrasporto, degli utenti esterni e dei passeggeri che evitino congestionamenti e affollamenti di persone. Per quanto praticabile sarà favorito l'utilizzo di sistemi telematici per lo scambio documentale con l'autotrasporto e l'utenza in genere. Le imprese favoriranno per quanto possibile lo scambio documentale tra la nave e il terminal con modalità tali da ridurre il contatto tra il personale marittimo e quello terrestre, privilegiando per quanto possibile lo scambio di documentazione con sistemi informatici. Considerata la situazione emergenziale, limitatamente ai porti nazionali, con riferimento a figure professionali quali il personale dipendente degli operatori portuali, gli agenti marittimi, i chimici di porto, le guardie ai fuochi, gli ormeggiatori, i piloti, il personale addetto al ritiro dei rifiuti solidi e liquidi, sono sospese le attività di registrazione e di consegna dei PASS per l'accesso a bordo della nave ai fini di security. Nei casi in cui in un terminal operino, oltre all'impresa, anche altre ditte subappaltatrici il governo dei processi deve essere assunto dal terminalista. Risolvere con possibile interpretazione o integrazione del DPCM 11 marzo 2020 che nelle aree demaniali di competenza dell'ADSP e/o interporti i punti di ristoro vengano considerati alla stregua delle aree di sosta e/o mense. Nelle more dei chiarimenti da parte della Presidenza dovranno essere previsti i servizi sanitari chimici.

Trasporti: Dpcm 26 aprile 2020, dal 4 maggio avvio alla Fase 2

Focus sul settore trasporti logistica. Confartigianato Trasporti comunica che è stato presentato ieri sera in conferenza stampa dal premier Giuseppe Conte il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (Dpcm 26 aprile 2020) che prevede nuove disposizioni che si applicano a partire dal prossimo 4 maggio e fino al 17 maggio compreso, avviando così la Fase 2 nella gestione dell'emergenza dovuta al Covid-19. Il Dpcm, nel confermare le attuali motivazioni utili agli spostamenti all'interno della Regione in cui ci si trova, specifica che rimangono vietati ancora gli spostamenti intra-regionali se non per i motivi già attualmente validi. Tuttavia, il nuovo decreto permette il rientro presso il proprio domicilio o residenza in ogni caso. Nel complesso delle nuove disposizioni, (si ricorda che sin dal Dpcm 9 marzo 2020 non è prevista alcuna restrizione o limitazione per le attività di trasporto merci), l'avvio della Fase 2 specifica alcune previsioni che hanno effetti anche sulle imprese di trasporto e logistica, come di seguito dettagliato: ART. 1 (Misure urgenti di contenimento del contagio sull'intero territorio nazionale) Lettera k) prevede che sono sospesi i corsi professionali e le attività formative svolte da enti pubblici anche territoriali e locali e da soggetti privati, ferma restando la possibilità di svolgimento di attività formative a distanza. Lettera v) prevede che sono sospesi gli esami di idoneità di cui all'art 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285; Lettera bb) prevede che sono chiusi gli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande, posti all'interno delle stazioni ferroviarie e lacustri, nonché nelle aree di servizio e rifornimento carburante, con esclusione di quelli situati lungo le autostrade, che possono vendere solo prodotti da asporto da consumarsi al di fuori dei locali. Lettera ff) prevede che il Presidente della Regione dispone la programmazione del servizio erogato dalle aziende del trasporto pubblico locale, anche non di linea, finalizzata alla riduzione e alla soppressione dei servizi in relazione agli interventi sanitari necessari per contenere l'emergenza COVID-19 sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali, la cui erogazione deve, comunque, essere modulata in modo tale da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti. Per le medesime finalità il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro della Salute, può disporre, al fine di contenere l'emergenza sanitaria da COVID-19, riduzioni, sospensioni o limitazioni nei servizi di trasporto, anche internazionale, automobilistico, ferroviario, aereo, marittimo e nelle acque interne, anche imponendo specifici obblighi agli utenti, agli equipaggi, nonché ai vettori ed agli armatori; ART. 2 (Misure di contenimento del contagio per lo svolgimento in sicurezza delle attività produttive industriali e commerciali) In tema di riaperture di aziende e industrie, il Dpcm permette il ritorno al lavoro per i settori manifatturiero ed edile, insieme a tutte quelle attività all'ingrosso ad essi correlati. Al comma 6) viene specificato che tutte le attività non sospese devono rispettare le regole vigenti in materia di sicurezza sul lavoro, contenute nel Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto ed il contenimento della diffusione del COVID-19 negli ambienti di lavoro sottoscritto il 24 aprile 2020 tra Governo, Confartigianato e le altre parti sociali, nonché il Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel settore del trasporto e logistica (Linee guida) sottoscritto tra il Ministro Infrastrutture e Trasporti, Confartigianato Trasporti e le altre principali organizzazioni datoriali e sindacali di settore in data 20 marzo 2020. Si evidenzia che la mancata attuazione dei richiamati Protocolli, che non assicurano adeguati livelli di protezione, determina la sospensione dell'attività fino al ripristino delle condizioni di





Transportonline

Focus

prevede che le imprese, le cui attività dovessero essere sospese per effetto delle modifiche di cui all'allegato 3, ovvero per qualunque altra causa, completano le attività necessarie alla sospensione, compresa la spedizione della merce in giacenza, entro il termine di tre giorni dall'adozione del decreto di modifica o comunque dal provvedimento che determina la sospensione. Il comma 8 prevede che per le attività produttive sospese è ammesso, previa comunicazione al Prefetto, l'accesso ai locali aziendali di personale dipendente o terzi delegati per lo svolgimento di attività di vigilanza, attività conservative e di manutenzione, gestione dei pagamenti nonché attività di pulizia e sanificazione. E' consentita, previa comunicazione al Prefetto, la spedizione verso terzi di merci giacenti in magazzino nonché la ricezione in magazzino di beni e forniture. ART. 3 (Misure di informazione e prevenzione sull'intero territorio nazionale) Il Comma 1 lettera d) prevede che i sindaci e le associazioni di categoria promuovono la diffusione delle informazioni sulle misure di prevenzione igienico sanitarie di cui all'allegato 4 anche presso gli esercizi commerciali. ART. 4 (Disposizioni in materia di ingresso in Italia) ART. 5 (Transiti e soggiorni di breve durata in Italia) Come già sancito nei precedenti provvedimenti, viene specificato che le prescrizioni dettate per chiunque intende fare ingresso nel territorio nazionale tramite trasporto di linea aereo, marittimo, lacuale ferroviario, terrestre non si applicano: all'equipaggio di mezzi di trasporto; al personale viaggiante appartenente ad imprese aventi sede legale in Italia. ART. 10 (Disposizioni finali) Comma 2 prevede che si continuano ad applicare le misure di contenimento più restrittive adottate dalle Regioni, anche d'intesa con il Ministro della salute, relativamente a specifiche aree del territorio regionale.

Camanzi (Art) gela gli operatori: I contributi non saranno sospesi

Torino Una lunga, articolata e a tratti dura lettera indirizzata al presidente di Assiterminal Luca Becce e, per conoscenza, alla ministra dei Trasporti Paola De Micheli e al segretario generale della Presidenza del Consiglio Roberto Chiappa, per rigettare tutte le richieste di sospensione dei contributi pervenute nei giorni scorsi. Il presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Art) replica così al caso sollevato dalle principali associazioni di operatori. L'Authority, scrive Andrea Camanzi, è consapevole che l'emergenza epidemiologica in atto sta producendo effetti preoccupanti, oltre che sulla salute, anche sulla mobilità delle persone e, in modo diverso, delle merci. Preliminarmente, non può non osservarsi che, come anche recentemente affermato dal giudice amministrativo di primo grado, l'attività economica svolta dalle imprese (di Assiterminal, ndr) rientra pienamente tra quelle oggetto dell'onere contributivo di cui trattasi. Riguardo, poi, a quanto rappresentato circa l'opportunità di sospendere i termini per il versamento dovuto delle imprese regolate in applicazione delle norme cui all'art. 103 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, come modificato dall'articolo 37 del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, si osserva che le disposizioni del richiamato art. 103 hanno ad oggetto il computo dei termini dei procedimenti amministrativi ordinari e non la sospensione delle prestazioni patrimoniali imposte. A quest'ultime, il legislatore ha dedicato norme ad hoc inserite nel medesimo provvedimento, nelle quali non rientra il contributo dovuto all'Autorità. Peraltro, l'Autorità ha adottato i provvedimenti ritenuti necessari ad allineare il computo dei termini dei propri procedimenti amministrativi ai principi evocati nelle norme sopra richiamate (delibere n. 69/2020 del 18 marzo 2020 e n. 83/2020 del 23 aprile 2020). D'altra parte, il temporary framework in materia di aiuti di Stato adottato dalla Commissione europea, pure richiamato nella nota che si riscontra, ha ad oggetto l'inquadramento temporaneo delle misure sostanziali di sostegno diretto ai settori industriali che i Governi possono prevedere nella attuale fase di emergenza e dei relativi potenziali impatti sulla concorrenza. Esso non incide, per sua natura e finalità, sulla struttura e sul funzionamento delle amministrazioni pubbliche, mentre impegna i Paesi membri a vigilare affinché le misure straordinarie necessarie a contrastare il negativo impatto economico della crisi epidemiologica in atto non abbiano l'effetto di modificare in modo strutturale e permanente i mercati. Ciò premesso, preme ricordare che il funzionamento dell'Autorità è assicurato esclusivamente mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati. La misura attualmente prevista per tale contributo è pari allo 0,6 per mille del fatturato relativo all'esercizio 2019; comprimendo, per quanto possibile, i propri costi, l'Autorità ha così individuato un valore corrispondente a poco più della metà di quello massimo previsto dalla legge. Inoltre, il contributo riguarda il fatturato di anni precedenti a quello corrente: esercizi che, come evidenziano i risultati economici e finanziari annunciati, sono stati certamente positivi per i gestori delle infrastrutture e la maggior parte delle imprese del settore. Ad ulteriore indicazione dell'impegno a limitare l'aggravio economico sui soggetti regolati, l'Autorità ha, anche per l'anno 2020, individuato soglie di esenzione e precisato modalità di computo del fatturato finalizzate ad evitare duplicazioni. Rileva, altresì, la circostanza che, come pure noto, nel 2018 il legislatore ha nuovamente determinato la platea dei soggetti tenuti al versamento del contributo. Ciò nonostante, è a tutt'oggi pendente dinanzi ai giudici amministrativi di primo e secondo grado, un rilevante contenzioso intentato dalle imprese del settore. L'Autorità è quindi tenuta ad iscrivere prudenzialmente nel bilancio annuale, tra le poste vincolate e non disponibili, un adeguato avanzo di





dei quali perverranno a conclusione entro l'anno corrente, dette somme dovranno essere destinate ad onorare da subito i relativi gravami. Alla luce delle considerazioni che precedono, appare quindi evidente, a fronte dell'impegno costante dell'Autorità a limitare la misura e l'incidenza degli oneri contributivi cui sono tenute le imprese del settore, l'impossibilità di accogliere l'istanza di differimento dei termini di pagamento di cui alla delibera n. 172/2019 e al DPCM 29 gennaio 2020.

Coronavirus: Costa crociere, due giorni di cassa a settimana

Dirigenti e management si autoridurranno lo stipendio

Per il personale amministrativo di Costa Crociere scattano gli ammortizzatori sociali e saranno integrati anche grazie alla solidarietà dei dirigenti. L' accordo siglato oggi da Filt-Cgil, Fit- Cisl, Uiltrasporti e la compagnia riguarda gli 838 dipendenti della compagnia crocieristica e prevede due giorni di cassa integrazione alla settimana per ciascuno lavoratore, per un periodo totale di nove settimane a partire dal 4 maggio, con l' utilizzo dell' assegno di solidarietà tramite il fondo Solimare, il fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo. L' azienda si impegna ad anticipare il trattamento ed è prevista per i dipendenti anche un' integrazione salariale fino al 50% per le giornate di cassa finanziata anche grazie "all' autoriduzione volontaria della propria retribuzione da parte dei dirigenti e dell' intero management di Costa crociere che pur continuando a lavorare rinunceranno nella stessa proporzione di tutti i dipendenti ad una parte del proprio stipendio" spiega una nota della compagnia. Soddisfatti i sindacati che domani riuniranno l' assemblea dei dipendenti Costa. "L' accordo prevede che tutti, dirigenti compresi, concorrano ai sacrifici e non abbiano un' eccessiva decurtazione dello stipendio - commentano segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e UilTrasporti, Enrico Poggi, Mauro Scognamillo e Giuseppe Nocerino -. Faremo incontri periodici con l' azienda per monitorare la situazione". Costa garantirà inoltre la maturazione dei ratei di tredicesima e quattordicesima. "Le persone sono la risorsa principale dell' azienda anche in questo momento di difficoltà e per il futuro" sottolinea Michael Thamm ceo di Costa group e Carnival Asia. (ANSA).

