



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 26 marzo 2020**



Prime Pagine

26/03/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 26/03/2020	9
26/03/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 26/03/2020	10
26/03/2020	Il Foglio Prima pagina del 26/03/2020	11
26/03/2020	Il Giornale Prima pagina del 26/03/2020	12
26/03/2020	Il Giorno Prima pagina del 26/03/2020	13
26/03/2020	Il Manifesto Prima pagina del 26/03/2020	14
26/03/2020	Il Mattino Prima pagina del 26/03/2020	15
26/03/2020	Il Messaggero Prima pagina del 26/03/2020	16
26/03/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 26/03/2020	17
26/03/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 26/03/2020	18
26/03/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 26/03/2020	19
26/03/2020	Il Tempo Prima pagina del 26/03/2020	20
26/03/2020	Italia Oggi Prima pagina del 26/03/2020	21
26/03/2020	La Nazione Prima pagina del 26/03/2020	22
26/03/2020	La Repubblica Prima pagina del 26/03/2020	23
26/03/2020	La Stampa Prima pagina del 26/03/2020	24
26/03/2020	MF Prima pagina del 26/03/2020	25

Primo Piano

26/03/2020	Il Secolo XIX Pagina 15 Porti, chiesto il "modello Genova" I presidenti studiano da commissari	26
25/03/2020	Ansa Coronavirus: Assoporti, applicare il modello Genova ai porti	27
25/03/2020	Corriere Marittimo Assoporti, i presidenti dei porti italiani a De Micheli: "Sblocco immediato fondi per opere già finanziate"	28

26/03/2020	euomerchi.it		29
Le Autorità portuali scrivono alla ministra De Micheli			
25/03/2020	FerPress		30
#Coronavirus: Assoporti, autorità portuali scrivono a De Micheli. Uniti per illustrare una condizione di oggettiva difficoltà			
25/03/2020	Informare		31
I presidenti dei porti italiani scrivono al governo chiedendo misure per sostenere gli scali nazionali			
25/03/2020	Informatore Navale		32
ASSOPORTI: uniti per illustrare una condizione di oggettiva difficoltà			
25/03/2020	Informazioni Marittime		33
Porti italiani chiedono sospensione tagli lineari di spesa			
25/03/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	34
Una tempesta perfetta all'assalto dei porti			
25/03/2020	ship2shore.it		35
Il virus gaullista non risparmia nessun porto			
25/03/2020	shipmag.it		36
I porti italiani compatti: Caro ministro, non vogliamo rimanere col cerino in mano / La lettera			
25/03/2020	shippingitaly.it		37
Da tutti i porti italiani un appello alla De Micheli per avere il modello Genova'			
25/03/2020	The Medi Telegraph		38
I porti a De Micheli: "Basta con i tagli lineari"			
25/03/2020	shipmag.it		39
Païta: Il governo raccolga il grido di allarme dei porti			
25/03/2020	shippingitaly.it		40
Dal Mit una mezza doccia fredda per Assoporti			
25/03/2020	Portnews	<i>Marco Casale</i>	41
«Modello Genova? No, quello Taranto è più che sufficiente»			
26/03/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8	43
I numeri L' allarme Assoporti			

Trieste

26/03/2020	Il Piccolo	Pagina 29	44
Il Porto di Trieste si scopre online con visite virtuali, fiabe e laboratori			

Venezia

26/03/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 16	45
Da Genova a Trieste, banchine dei porti a rischio intasamento			
26/03/2020	Il Giornale Di Vicenza	Pagina 20	47
«Garantito il traffico merci Non bloccate la logistica»			
26/03/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 35	48
Bora a 90 all' ora, porto aperto Musolino polemico con l' Istria			
25/03/2020	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3	50
«Emergenza virus, Venezia sopravvive grazie al suo porto»			
25/03/2020	Corriere Marittimo		52
Covid-19 / Musolino: «Costa Victoria, non sbarcherà a Venezia»- Santi, crociere: «Numeri non drammatici»			
25/03/2020	Il Nautilus		54
Presidente Adsp MAS e NAPA Pino Musolino su diffusione notizie false relative a chiusura alcuni porti della North Adriatic Ports Association			
25/03/2020	Messaggero Marittimo		55
Porti di Venezia e Chioggia sono operativi			

25/03/2020	Messaggero Marittimo		57
	Sciaccalli danneggiano operatività porti		
25/03/2020	Portnews		58
	Venezia progetta il futuro		
25/03/2020	Sea Reporter		59
	Notizie false a chiusura di alcuni porti della North Adriatic Ports Association. Pino Musolino smentisce: nessuno dei porti NAPA saranno chiusi		
25/03/2020	shipmag.it		60
	Musulino: I porti Napa sono operativi. Sciaccallo chi diffonde fake news		
25/03/2020	The Medi Telegraph		61
	«Emergenza virus, Venezia sopravvive grazie al suo porto» / INTERVISTA		
25/03/2020	trasportoeuropa.it		63
	Porti nord Adriatico sono tutti operativi		
26/03/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 35	64
	Le alternative obbligate per la crocieristica		
26/03/2020	Il Gazzettino	Pagina 7	65
	Il Covid-19 non ferma il Mose: 2 giorni di prove	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	
26/03/2020	Italia Oggi	Pagina 10	66
	Il coronavirus blocca anche il Mose di Venezia		

Savona, Vado

26/03/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 9	67
	Lite a Savona, il sindaco accusa la compagnia «Voglio le scuse»		
26/03/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 9	68
	Otto navi da crociera bloccate dall' emergenza Dopo il no di Cuba, Costa Magica verso gli Usa		
26/03/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 18	69
	Caprioglio attacca Costa: «Chieda scusa alla città»		
26/03/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 34	70
	Rallenta lo sbarco dei marittimi di Luminosa Alta tensione tra il sindaco e Costa Crociere	<i>ELENA ROMANATO</i>	
25/03/2020	Citta della Spezia		71
	Costa Luminosa e i suoi marittimi potrebbero saturare la sanità ligure		
25/03/2020	Savona News		72
	Coronavirus, Costa Luminosa a Savona: sbarco protetto per 435 membri equipaggio. Sale a dieci numero ricoverati in ospedale		
25/03/2020	Savona News		73
	Coronavirus: Costa Luminosa, confermati gli sbarchi protetti per 435 marittimi		
26/03/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 34	74
	Savona, i sindacati hanno chiesto la chiusura di più attività produttive		

Genova, Voltri

26/03/2020	Il Secolo XIX	Pagina 18	75
	Due aree comunali in Valpolcevera per i primi Tir sfrattati da Campi		
26/03/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 10	76
	Autoparco per tir individuate due aree a Bolzaneto		
26/03/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8	77
	Un "new deal" per Genova imprese, moli e sindacati "Lavoriamo sulla proposta"		
26/03/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8	79
	Munari "Lo Stato sostenga i porti o saranno svenduti"		
25/03/2020	Portnews		81
	Bimestre a tinte fosche per Genova		

25/03/2020	shippingitaly.it	82
<hr/>		
Porti di Genova: a febbraio record di container in attesa del Coronavirus		
25/03/2020	Imperia Tv	84
<hr/>		
AEROPORTO DI GENOVA A SUPPORTO NEL RIMPATRI DEI CROCIERISTI SBARCATI IN LIGURIA		
<hr/>		

La Spezia

26/03/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 15	85
<hr/>		
Gli operatori fanno sistema per non fermare il porto		
26/03/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 19	87
<hr/>		
Porto, maxicarico dall' Oriente Intermarine, stop fino a domani		
25/03/2020	Ansa	88
<hr/>		
Coronavirus: Spezia offre spazi merci alle aziende del nord Italia		
25/03/2020	BizJournal Liguria	89
<hr/>		
Porto della Spezia, un sistema integrato per gestire mezzo milione di Teu di merce "non essenziale"		
25/03/2020	Citta della Spezia	91
<hr/>		
Merce in arrivo ma ora le aziende sono ferme: il porto in aiuto del Nord		
25/03/2020	Corriere Marittimo	93
<hr/>		
Porto di La Spezia, proposta integrata degli operatori - Merce aziende "non essenziali"		
25/03/2020	FerPress	95
<hr/>		
Porto della Spezia: un' offerta di sistema. Ecco la proposta integrata degli operatori		
25/03/2020	Messaggero Marittimo	97
<hr/>		
Porto della Spezia, un'offerta di sistema		
25/03/2020	PrimoCanale.it	99
<hr/>		
Porto della Spezia, un'offerta di sistema: ecco la proposta integrata degli operatori		
25/03/2020	shipmag.it	101
<hr/>		
La Spezia, operatori uniti: pronti a gestire oltre mezzo milione di teu in arrivo dal Far East		
25/03/2020	shippingitaly.it	103
<hr/>		
La Spezia si propone al mercato per stoccare la merce in arrivo dopo il 25 marzo		

Ravenna

26/03/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 6-7	104
<hr/>		
«Porto, più coordinamento per la sicurezza di chi ci opera»		
26/03/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 35	105
<hr/>		
«Serve sicurezza per i lavoratori»		
25/03/2020	Ravenna Today	106
<hr/>		
Coronavirus, il sindacato: "Più coordinamento al porto per mettere in sicurezza i lavoratori"		
25/03/2020	ravennawebtv.it	108
<hr/>		
Cisl: "Al porto di Ravenna manca il coordinamento per mettere in sicurezza"		

Marina di Carrara

26/03/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 48	109
<hr/>		
Porto in prima linea Sbarcate maxi turbine		
26/03/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 47	110
<hr/>		
Parte il Consorzio Zia: un' area ex Eaton il nodo da sciogliere		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

26/03/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 13	111
<hr/>		
Emergenza Marche, arrivano rinforzi cinesi		

25/03/2020	cronachemaceratesi.it		112
Bertolaso ricoverato al San Raffaele, Borrelli in isolamento con la febbre			
25/03/2020	informazione.it		113
Il presidente Ceriscioli in quarantena dopo la positività di Bertolaso al Covid19: 'Il lavoro non si ferma'			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/03/2020	Avvenire Pagina 10	<i>IGOR TRABONI</i>	114
Civitavecchia, è caos navi Il sindaco: solo transito per migliaia di passeggeri			
26/03/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 24		115
Due navi da crociera con marittimi positivi bloccate a Civitavecchia			
26/03/2020	Il Tempo Pagina 6		116
Entro oggi rientreranno i 360 italiani dalla Spagna			
25/03/2020	Ansa		117
A Civitavecchia la Costa Victoria, il sindaco isola il porto			
25/03/2020	Blogo		118
Coronavirus, Costa Victoria a Civitavecchia: giovedì lo sbarco			
25/03/2020	FerPress		119
#Coronavirus: domani voli speciali Alitalia da Dublino, Il Cairo e Belgrado per il rientro di oltre 900 italiani			
25/03/2020	Il Nautilus		120
Emergenza Coronavirus: Da Veleria San Giorgio un aiuto concreto			
25/03/2020	Informazioni Marittime		121
Sospesa ai passeggeri la Civitavecchia-Barcellona di Grimaldi			
25/03/2020	lacronacadiroma.it		122
CORONAVIRUS Il Sindaco di Civitavecchia: Basta navi passeggeri			
25/03/2020	Rai News		123
Coronavirus, la Costa Victoria arriva nel porto di Civitavecchia			
26/03/2020	La Repubblica Pagina 4		124
E Stendhal chiuse il porto di Civitavecchia			

Napoli

25/03/2020	Cronache Della Campania	<i>RENATO PAGANO</i>	125
M5S, Saiello: 'Riaprire il varco doganale al porto di Napoli per l' uscita dei containers'			

Bari

26/03/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 4	<i>An. Ba.</i>	126
Sequestrate ottantamila paia di guanti			
26/03/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 29		127
Sequestrati al porto 80mila paia di guanti			
26/03/2020	Quotidiano di Bari Pagina 6		128
Sequestrati 80.000 guanti in lattice monouso destinati all' esportazione			
25/03/2020	Bari Today		129
Nascosti in un tir e pronti per l' esportazione: decine di migliaia di guanti monouso sequestrati nel porto di Bari			

Brindisi

26/03/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33		130
Energia dal moto ondoso intesa per un progetto pilota alla diga di Punta Riso			

26/03/2020	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 10	131
<hr/>		
25/03/2020	Brindisi Report	132
<hr/>		
25/03/2020	Il Nautilus	133
<hr/>		
25/03/2020	Informare	134
<hr/>		
25/03/2020	Informazioni Marittime	135
<hr/>		
25/03/2020	Messaggero Marittimo	136
<hr/>		
25/03/2020	Puglia Live	137
<hr/>		
25/03/2020	shipmag.it	138
<hr/>		

Taranto

25/03/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	139
<hr/>		
25/03/2020	The Medi Telegraph	140
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

25/03/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	141
<hr/>		
25/03/2020	shippingitaly.it	142
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

26/03/2020	La Nuova Sardegna Pagina 18	143
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

25/03/2020	Messina Ora	144
<hr/>		
26/03/2020	Giornale di Sicilia Pagina 6	145
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

25/03/2020	Palermo Today	146
<hr/>		

Focus

26/03/2020	Italia Oggi Pagina 32	<i>GIULIA PROVINO</i>	147
<hr/>			
26/03/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 28		148
<hr/>			
25/03/2020	Corriere Marittimo		149
<hr/>			
25/03/2020	FerPress		150
<hr/>			
25/03/2020	Informare		151
<hr/>			
25/03/2020	Informazioni Marittime		153
<hr/>			
25/03/2020	FerPress		154
<hr/>			
25/03/2020	Il Nautilus		155
<hr/>			
25/03/2020	Informare		156
<hr/>			
25/03/2020	Informazioni Marittime		157
<hr/>			
25/03/2020	Messaggero Marittimo		158
<hr/>			
25/03/2020	shipmag.it		159
<hr/>			
25/03/2020	shippingitaly.it		160
<hr/>			
25/03/2020	trasportoeuropa.it		161
<hr/>			
25/03/2020	The Medi Telegraph		162
<hr/>			
23/03/2020	cruisetrade.com	<i>Melissa Moody</i>	165
<hr/>			
24/03/2020	cruisetrade.com	<i>Melissa Moody</i>	166
<hr/>			
24/03/2020	cruisetrade.com	<i>Gary Peters</i>	167
<hr/>			
25/03/2020	Lloyd's List		168
<hr/>			
25/03/2020	seatrade-maritime.com	<i>Lee Hong Liang</i>	169
<hr/>			
25/03/2020	seatrade-maritime.com	<i>Katherine Si</i>	170
<hr/>			
25/03/2020	seatrade-maritime.com	<i>Lee Hong Liang</i>	171
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50/C - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it

SCARPA
No PLACE TOO FAR.



Domani su 7
Chiusi in una stanza
Ma c'è spazio in noi

i racconti di sei scrittori
nel settimanale in edicola

Un aiuto contro il Coronavirus

CORRIERE DELLA SERA La Gazzetta dello Sport **7**

Il codice iban per le donazioni è
IT09Q306909606100000172051

SCARPA

MESCALTO
THE FREEDOM FINDER.

L'emergenza Positivo il capo della Protezione civile Borrelli, Bertolaso ricoverato. Draghi: siamo in guerra, dobbiamo essere uniti

Altri 25 miliardi per la crisi

L'annuncio di Conte. L'epidemia frena per il quarto giorno. Maturità: solo commissari interni

NON MOLLIAMO TROPPO PRESTO

di **Paolo Mieli**

Prepariamoci. La storia delle epidemie insegna che il momento critico è quello in cui i decessi iniziano a diminuire, l'autorità pubblica si compiace per lo scampato pericolo, la tensione si allenta e molte persone pensano che sia giunta l'ora di tornare alla vita precedente.

continua a pagina 30

GIANNELLI

UN PO' DI CUORE CI AIUTEREBBE

di **Beppe Severgnini**

L'arrivo di una brigata medica da Cuba sembra aver colpito gli Italiani. La politica non c'entra. Ogni scintilla, quando c'è buio, fa luce. E la luce conforta. Non è superficiale: è umano. L'Italia ha bisogno di notizie buone e di buone notizie, di informazioni affidabili e incoraggiamento intelligente.

continua a pagina 30



A Scampia (Napoli) i carabinieri utilizzeranno i droni per il controllo dei cittadini in quarantena per il coronavirus

LA PROPOSTA
Un fondo salvi la nostra cultura

di **Pierluigi Battista**
a pagina 25

IL RACCONTO DAL SACCO
«Ricoveri, l'età si è abbassata»

di **Gianni Santucci**
a pagina 14

PARLA MALAGÒ
«Giochi nel 2021 Atleti in ansia»

di **Alessandro Bocci**
e **Daniele Dallera** a pagina 42

di **Aldo Cazzullo**

In una Camera semideserta, in un clima surreale, tra i deputati in guanti e mascherina, il premier Giuseppe Conte annuncia: altri 25 miliardi a sostegno all'economia. Oggi l'Italia chiederà all'Europa di condividere il nuovo debito. Frena la crescita del contagio, 683 i morti; 20 mila nel mondo dall'inizio della pandemia. Mario Draghi: «Siamo in guerra, dobbiamo essere uniti».

da pagina 2 a pagina 25

INTERVISTA CON DI MAIO
«Alleanza per i vaccini Sulla Cina realpolitik»

di **Alessandro Trocino**

«S»erve un'alleanza internazionale per arrivare a un vaccino», dice al Corriere il ministro degli Esteri Luigi Di Maio. «Il sostegno della Cina? Realpolitik»

a pagina 11

STIMOLO DA DUEMILA MILIARDI
Trump vara la manovra più grande della storia

Donald Trump parla nella briefing room di James Brady, a Washington, accanto a lui il vicepresidente Mike Pence

di **Giuseppe Sarcina**

Duemila miliardi per ripartire. Trump vara la più grande manovra della storia. Oggi è prevista l'approvazione del Congresso.

a pagina 18 commento di **Massimo Gaggi**

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini** **L'amore ai tempi del coronavirus**

Vi propongo un piccolo test di sopravvivenza: ci si barriera in casa con i propri «cari» a tempo indeterminato e vince chi impazzisce per ultimo. Chi sarà così incauto o temerario da mettersi a fare un gioco del genere? No! A nostra scusante, c'è da dire che ci hanno costretto.

Gli ospedali sono la linea del fuoco, ma battaglie epiche e talvolta drammatiche si stanno svolgendo anche nei tinelli. Con esiti non sempre scontati: coppie infrangibili che si accendono alla carotide e altre fragilissime che scoprono affinità elettive. La reclusione della famiglia ristretta è un esperimento sociale, uno dei tanti in corso. Come se dentro ogni casa andasse in onda un'edizione straordinaria del Grande Fratello, ma senza telecamere (per ora) e

tra persone che si conoscevano da prima e fin troppo bene. O almeno così credevano. Costrette a viversi addosso, quante si lasceranno appena sarà possibile uscire? La Cina, che ci precede di alcuni mesi anche in questo, segnala un'impennata dei divorzi.

Non ho titoli accademici per esaminare materie tanto complesse, ma il dialogo assiduo con i frequentatori della posta sentimentale di 7 mi consente di ricevere notizie dall'interno dei bunker o, se preferite, di sbirciare dal buco della serratura. Proverò a raccontare che cosa si vede, lasciando fuori i legami tra generazioni (genitori-figli, nonni-nipoti) e tra fratelli, che meritano trattazioni autonome, per concentrarmi sul nocciolo duro della comunità casalinga: la Coppia.

continua a pagina 25

Prova Sustenium Bioritmo 3

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

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

DAI RITMO AL TUO BENESSERE!

Produzione di un'azienda specializzata per la vitamina e minerali contenuta nel prodotto. Di origine alimentare non serve il dosaggio. Solo 3,3 g. (3,3 g. per bustina) e 1,1 g. (1,1 g. per bustina) di vitamina C.

Noni Nature SpA s.p.a. - 00326 - 00326
 Noni Nature SpA s.p.a. - 01. 3512001 corr. L. 467/2004 art. 1 c. 100 Milano
 00326
 0771120-468008





Dopo l'appello di Padellaro sul "Fatto", Rai e ministra Azzolina si accordano per fare lezioni in tv ai ragazzi costretti in casa. Ogni tanto una buona notizia



Giovedì 26 marzo 2020 - Anno 12 - n° 85
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

GOVERNO Il premier interviene in Parlamento Conte: "Altri 25 miliardi" Bond, Macron è con lui

■ L'Italia si presenta con la Francia e altri 7 al Consiglio Ue con un'iniziativa sui Corona-bond, sfidando i Paesi del Nord. Alla Camera la promessa di altri miliardi ("minimo 25") anti-emergenza. Ma le opposizioni attaccano

DE CAROLIS E DI FOGGIA A PAG. 2-3



ANTIVIRUS Le iniziative delle varie Regioni Test-sangue: meno cari e più rapidi dei tamponi

■ In circolazione il kit per rilevare gli anticorpi Igm e IgG e scoprire il contatto con il Covid-19. Costa fino a 25 euro. Per l'Aifa non è ancora attendibile. Ma Campania, Toscana, Liguria, Lazio, Marche e Puglia lo hanno acquistato

IURILLO E LILLO A PAG. 8

L'Armata Rossa ci invade e non so cosa mettermi

di MARCO TRAMAGLIO

Prima o poi doveva capitare, ed è capitato: i cosacchi dell'Armata rossa che abbeverano i cavalli alle fontane di San Pietro. Ora non sono più soltanto Nostradamus e la propaganda anticomunista degli anni 50 a dirlo. Lo dice anche *La Stampa* con uno scoop mondiale che, va detto, avrebbe meritato spazi un po' meno esigui di un pezzuletto in basso a pagina 6. Ma, si sa, l'occhietta censura filorussa arriva dappertutto, anche alla corte degli Elkan. Dunque è successo questo: "Sabato scorso è avvenuta una lunga telefonata tra Conte e Putin", cosa già di per sé grave. "Putin si è impegnato ad aiutare l'Italia nella battaglia al Coronavirus", fatto quantomai inquietante. "E domenica sera, all'aeroporto militare di Pratica di Mare, sono arrivati 9 aerei Iljushin con forniture russe e 100 specialisti nella guerra batteriologica", il che aggiunge orrore all'orrore. Ma non è finita: "Gli esperti mandati da Mosca sono medici militari", quindi - per quanto la cosa possa sorprendere - fanno "capo al ministero della Difesa russo, non a quello della Sanità". Non solo: hanno - lo direste mai? - "i gradi di generali, colonnelli, maggiori, tenenti colonnelli" e non si esclude la presenza di qualche maresciallo.

Oratevene forte, perché arriva la botta finale: essi non restano fermi lì a Pratica di Mare, cheso, pervisitare l'aeroporto a fare una gita nella vicina ridente Pomezia. No, essi "si muovevano". E, quel che è peggio, trattandosi di militari, "con mezzi militari". Non so se mi spiego: "Da Roma in direzione Bergamo, per 600 km, in territorio italiano" (siera anche pensato di imbarcarli nel mar Tirreno verso la Francia su un cargobattente bandiera liberiana e andarli a prendere a Marsiglia, ma poi si è soprasseduto). Il tutto "con la benedizione di Palazzo Chigi", e ho detto tutto. A questo punto diventa retorico il terrificante interrogativo "chi ha dato indicazione di aprire l'aeroporto di Pratica di Mare?", perché ci pare di conoscerne vagamente la risposta: Conte, l'uomo che solo tre mesi fa i giornalisti accusavano di averci venduto a Trump in cambio del tweet pro Giuseppe (come presto si sarebbe incaricato di dimostrare per *tabulas* il famoso "rapporto Barr", poi purtroppo andato perduto) e che ora, con quella telefonata a Putin, ci ha venduti alla Russia. Il seguito di *La Stampa*, pur confinato a pag. 6 in basso a sinistra, non ha dubbi: "Tra quelle forniture russe l'80% è totalmente inutile, o poco utile all'Italia. Insomma poco più di un pretesto". Per fare che? Mettetevi comodi, perché certe notizie è meglio riceverle da seduti.

SEGUE A PAGINA 24

UN MESE DI INERZIA E TUTTI I RISCHI SOTTOVALUTATI REGIONE LOMBARDA, I 10 ERRORI SUL VIRUS

MILOSA E OLIVA A PAG. 6-7

- 1. QUEL PRIMO SUMMIT DEL GOVERNO**
Il 31.1 si pensava alla Cina
 ■ TECCÈ A PAG. 5
- 2. SANITARI: EMILA INFETTE E 13 MORTI**
"Dopo denunceremo tutti"
 ■ A PAG. 6
- 3. UN RITOCCHINO E ADDIO SCIOPERO**
A casa solo altri 200 mila
 ■ CANNAVÒ A PAG. 10
- 4. POLITICIEVE, IL BLOCCO DELLE FESSE**
Quelli che "non è niente"
 ■ FERRUCCI A PAG. 14

I NUOVI SALOTTI: DRAGHI! ESERCITO! ■ ANTONIO PADELLARO A PAG. 3
 GALLERA: "ANDRÀ TUTTO BENE". A LUI ■ SELVAGGIA LUCARELLI A PAG. 7
 GIUNTA LOMBARDA, ORA ANDATEVENE ■ GIANNI BARBETTO A PAG. 13
 BISOGNA NORMARE IL "LAVORO AGILE" ■ RAFFAELE GUARINIELLO A PAG. 13

JEANINE CUMMINS

 "È giusto scrivere di migranti anche per chi non lo è"
 ■ FESTA A PAG. 20

IL "PIANO FRONTON"

 Spioni russi spiati con i loro segreti dagli hacker slavi
 ■ IACCARINO A PAG. 21

TWIN PEAKS La fiction aprì l'era delle serie tv
 30 anni fa, le notti magiche indagando su Laura Palmer
 ■ EDOARDO BALCONI
 Il 1990 fu l'anno dei Mondiali in Italia, della Guerra del Golfo e di *Twin Peaks*. Tra pochi giorni, l'8 aprile, sarà il 30esimo anniversario dalla messa in onda del primo episodio della serie sul canale americano Abc. E a tre decenni di distanza possiamo dirlo forte: *Twin Peaks* ha cambiato la storia della televisione. Per la prima volta un grande regista del cinema, David Lynch, si misurava con il piccolo schermo (dopo averlo definito "un medium orrendo").
 ■ A PAGINA 23

La cattiveria

 Londra, il principe Carlo ha il coronavirus. È l'unica corona che vedrà in vita sua
 WWW.FORUM.SPINOZA.IT
 ■ FRANCO CORDELLI
 "Adesso tutte le mie strade (letterarie) portano a Trieste"
 ■ DELBECCI A PAG. 17



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO

GIOVEDÌ 26 MARZO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 73 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
 ISSN 1120-4971 | Sede: Ed. «L'Espresso»

LA NOSTRA SOTTOSCRIZIONE PER L'OSPEDALE A 937MILA EURO | nomi a pagina 20

ALLARME PENSIONI (E IPOTESI PATRIMONIALE)

Il Parlamento riapre per processare Conte Draghi scende in campo: fare più debito

277 ARTICOLI DI LEGGE
 MA UN IMPRENDITORE NON PUÒ
 VENDERE LE MASCHERINE

di **Alessandro Sallusti**

Quella del Coronavirus è una emergenza complicata, ma l'anima burocratica di questo Stato non ne vuole proprio sapere di rinunciare a complicare ai cittadini la loro vita presente e futura. In poco più di un mese, sull'argomento Palazzo Chigi e dintorni hanno emesso sei tra leggi e decreti legge, due delibere del Consiglio dei ministri, otto decreti del presidente del Consiglio dei ministri, diciannove ordinanze del capo dipartimento della Protezione civile, un protocollo, una ordinanza del ministro della Salute e due direttive del ministro della Pubblica amministrazione. In tutto parliamo di 277 tra articoli di leggi e disposizioni che nella loro versione abbreviata - senza allegati e rimandi - occupano trecento pagine. Una montagna di carte, spesso scritte in burocratese stretto con indicazioni che su alcuni temi interferiscono tra di loro. Imprenditori, commercianti, commercialisti, avvocati ma anche semplici cittadini ci si stanno spaccando sopra la testa cercando

di capire quali sono i loro diritti e i loro nuovi doveri.

Esagerato? Leggete questa lettera che ho ricevuto ieri (e all'interno l'intervista all'interessato): «Dispongo, in qualità di titolare di azienda farmaceutica, di una partita di almeno un milione e mezzo di mascherine (certificate Cee), che ho offerto a tutti (Regioni, Protezione civile, ospedali ecc...). Siamo in piena emergenza, però, causa questioni burocratiche, nessuno sino ad ora si è mostrato interessato all'acquisto, nel frattempo medici e personale sanitario muoiono, un numero spropositato di ammalati lascia questo mondo in piena solitudine (forse non succedeva neppure in tempo di guerra, perché esistevano cervelli e organizzazioni diverse)».

Ecco, 39 provvedimenti di legge, 277 articoli, trecento pagine di scartoffie e un imprenditore deve tenere in magazzino un milione e mezzo di mascherine salvifiche perché la burocrazia lo respinge. E allora dico: se dobbiamo cambiare registro facciamolo tutti, sudditi e sovrani. Meno chiacchiere, meno norme e più fatti.

Paolucci a pagina 17; **servizi** da pagina 2 a pagina 20

DA MANI PULITE AL CORONAVIRUS



Le libertà che potrebbero non tornare

di **Nicola Porro**

C'è stato un altro momento della nostra recente storia in cui abbiamo applaudito alla rottura delle garanzie liberali del vivere civile. È stato quello di **Mani pulite**. Anche in quel caso c'era un'emergenza, anche in quel caso eravamo tutti d'accordo nel combatterla, anche in quel caso abbiamo piegato le regole alla soluzione (...)

segue a pagina 16

MEMENTO La parodia delle parole di Davigo in chiave Covid-19

MORTI E CONTAGIATI IN LIEVE CALO

Da Borrelli al principe: tutti i «vip» contagiati

Continuano ad aumentare politici e rappresentanti delle istituzioni contagiati dal Covid-19. Il capo della Protezione civile Angelo Borrelli da ieri ha la febbre, e tutti attendono l'esito del secondo tampone cui si è sottoposto (al primo, la settimana scorsa, era risultato negativo) anche se alcune voci lo indicano come positivo. Bertolaso è stato ricoverato al San Raffaele di Milano. Positivo al test anche il principe Carlo d'Inghilterra. La regina Elisabetta sta bene e non incontra il figlio da più di due settimane. Un contagio anche in Vaticano, a Santa Marta.

Alfano, Bilosilavo, Cesare, Gatti, Giannini, Giannoni, Manzo, Materi, Mosseri, Orsini, Pellegrino, Robecco, Sartini, Sorbi e Veronese da pagina 10 a pagina 19

COPERTO DI CRITICHE

Ma il premier non molla la poltrona

di **Adalberto Signore**

La buona notizia è che Giuseppe Conte evita finalmente i toni accomodanti e accondiscendenti delle sue ultime esternazioni pubbliche e dice chiaro e tondo - senza cedere alla tentazione di dover per forza tranquillizzare i suoi (...)

segue a pagina 7

L'AMBASCIATORE RUSSO

«Così Putin ha voluto aiutare l'Italia»

di **Stefano Zurlo**

È noto l'amore che i russi nutrono per l'Italia e la simpatia che provano per gli italiani. I russi sono dispiaciuti per l'epidemia che si è abbattuta sul vostro Paese ed esprimono tutta la loro solidarietà». Al *Giornale* parla l'ambasciatore russo in Italia Sergey Razov.

a pagina 14

PROVA SUSTENIUM IMMUNO

Per sostenere le tue difese immunitarie

Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA SOTTOSCRIZIONE IN ITALIA - C.A. 30000 ROMA - TEL. 06-49111111

SETTIMANA PUNTATA

E l'assassino entrò nella Sala d'Armi...

L'uomo ha strumenti da scassinatore e qualcosa di pesante sulle spalle

Milano, 1933. L'inaugurazione della Torre Littoria è una festa per tutta la città. Ma un omicidio (uno soltanto?) ora obbliga il commissario De Vincenzi a rivangare un vecchio caso...

La prima volta che il faro si era acceso sulla Torre Littoria era il 5 giugno del 1933, quando ancora i lavori di costruzione erano in corso. La sua lu-

di **Luca Crovi**

ce, capace di diffondersi alla distanza di novanta chilometri, aveva illuminato prima che il parco Sempione il volto della Madonnina. Il Duce aveva voluto che l'umano non superasse il divino ma anzi volgesse il suo sguardo lassù

in cima alle guglie del Duomo. Il faro pesava circa 170 chili, il proiettore aveva un diametro di novanta centimetri e produceva una luce della forza di diecimila candele, rifornito di energia dall'Azienda Elettrica Municipale. Da giugno era stato operativo tutte le sere dal calo delle ombre sino alla mezzanotte, dotato di un meccanismo modernissimo (...)

segue a pagina 30

all'interno

LA PREVISIONE

Gli esperti: finirà a giugno

di **Enza Cusmai**

a pagina 10

LA STORIA

L'ultimo saluto per 45 bare

di **Gian Micalessin**

a pagina 15



IL GIORNO

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

GIOVEDÌ 26 marzo 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, chi ce l'ha fatta e i consigli del medico

**Quarantena in casa
Un rebus vivere
senza contagiare altri**

Vazzana a pagina 5



Lettera aperta ai lombardi

**Il premier Conte:
sforzo comune
il Nord ripartirà**

Nelle Cronache



Il mostro rallenta, ma non è il picco

Trend in calo per il quarto giorno consecutivo. Focolaio alla protezione civile, anche il capo Borrelli ha la febbre. Il numero uno del 118: malati curati tardi, così salgono i morti. Crisi economica, Draghi in campo: più debito pubblico

Servizi e De Carlo
da p. 2 a p. 16

Una terapia per il Paese

**Il primo vaccino
è un'iniezione
di fiducia**

Raffaele Marmo

Covidbond, Mes, fondi strutturali, interventi della Bce o della Banca europea degli investimenti. O ancora e più semplicemente classici Bot, Cct, altri strumenti finanziari della Cassa Depositi e Prestiti. Non sappiamo da dove passi la via della salvezza economica del nostro Paese. Ma è certo che il primo vaccino, vitale e decisivo, per evitare il tracollo strutturale del nostro sistema produttivo e, di conseguenza, del nostro modello di welfare e di coesione sociale è nella fiducia sistematica, che il governo deve trasmettere a tutti, imprese e famiglie, che non ci sono e non ci saranno limiti nelle risorse disponibili.

Continua a pagina 9

**POSITIVO IL PRINCIPE CARLO D'INGHILTERRA, HA SINTOMI LIEVI
BUCKINGHAM PALACE: LA REGINA ELISABETTA IN BUONA SALUTE**



Bonetti a pagina 13

Elisabetta d'Inghilterra, 94 anni e il principe Carlo, 71 anni

CORONA VIRUS

DALLE CITTÀ

Milano

**Costi troppo bassi
Salta l'appalto
delle case di riposo
per 332 anziani**

Palma nelle Cronache

Il giallo di Marcheno

**Operaio avvelenato
Archiviato il caso
di istigazione**

G.Moroni a pagina 18

Musica e solidarietà

**"Fuori la paura"
Nomadi e Belli
per la ricerca**

Spinelli nelle Cronache



Un Tgr del 2015 anticipava il Covid

**Il giallo del video Rai
«Virus di laboratorio?»**

Polidori e Malpelo a pagina 12



È la residenza di Francesco. Il Papa sta bene

**Un alto prelato
contagiato a Santa Marta**

Fabrizio a pagina 15



PROVA SUSTENIUM IMMUNO

Per sostenere le tue difese immunitarie

Con Vitamina C, Vitamina B2 e Zinco





Oggi l'ExtraTerrestre

MERCATI La sfida catanese alle agromafie, 21 lavoratori rilevano l'azienda confiscata ai Sanpaola e ne fanno un «brand della legalità»



Culture

EDITORIA Case editrici e librerie sono in grande sofferenza. Parola ai protagonisti e alle loro iniziative
Pigliaru, Buoso, Durigon pagine 10, 11



Visioni

STUART GORDON Addio al regista di «Re-Animator» e «From Beyond», un sovversivo del cinema horror
Giona A. Nazzaro pagina 13

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

GIOVEDÌ 26 MARZO 2020 - ANNO L - N° 74

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL CAPO DELLA PROTEZIONE CIVILE A LETTO CON LA FEBBRE

I numeri rallentano e Borrelli si ferma

Da alcuni giorni il contagio ha smesso di accelerare. Ieri cento casi in meno di martedì e altrettanti guariti in più, sempre alto il numero di morti ma in diminuzione rispetto al giorno precedente. I morti dall'inizio della pandemia sono 5.476. A dare i numeri nella consueta

conferenza stampa delle 18.00 ieri è stato il direttore generale della protezione civile, perché il capo dipartimento Angelo Borrelli si è ammalato: a letto con la febbre attende il responso del secondo tampone dopo che il primo aveva dato esito negativo. Positivo, invece, e da ieri

ricoverato al San Raffaele di Milano, l'ospedale di cui stava curando l'allargamento con una struttura da campo, Guido Bertolaso. Al nord proseguono gli arrivi dei contingenti medici, dopo i cinesi a Milano e i cubani a Cremona, è la volta dei russi a Bergamo. **CAPOCCIA** PAGINA 4

«INFORMEREMO IL PARLAMENTO»

Torna il governo, pochi deputati

Aula della camera ridotta a circa un sesto delle presenze per tenere le distanze tra i deputati, ieri sera, per l'attesa informativa di Conte. Non c'è concor-

dia con le opposizioni. E non c'è ancora il decreto che il presidente del Consiglio ha annunciato martedì. Per mettere ordine nelle ordinanze. **FABOZZI** PAGINA 3

Governo/Ue

La paura di finire come la Grecia

LUIGI PANDOLFI

Nell'ultima riunione dei ministri finanziari dell'Unione Europea non si è deciso di mandare in soffitta il fiscal compact. Agli Stati membri, soprattutto quelli più colpiti dalle complicazioni economiche e finanziarie della pandemia, è stata solo concessa una maggiore «flessibilità di bilancio». Più generosa che in passato, ma temporanea e sulla parola. In sostanza, i Paesi membri possono espandere i propri bilanci ricorrendo al mercato con l'emissione di nuovo debito, ma con un grosso rischio: passata la bufera, chi avrà speso molto si ritroverà solo ed impotente di fronte ad eventuali assalti della speculazione e con il cappio al collo del vincolo esterno che nel frattempo verrà ripristinato. Nessuna decisione, infatti, è stata assunta sulla condizione di questo debito aggiuntivo.
— segue a pagina 2 —

Economia/virus

Le filiere spezzate da delocalizzazione e vuoto europeo

FELICE ROBERTO PIZZUTI

Il contrasto su quanti e quali debbano essere i settori produttivi da lasciare attivi richiama la contraddizione tra l'esigenza di abbassare il rischio di contagio da coronavirus che spinge a contenere gli spostamenti delle persone cioè, in questo caso, dei lavoratori, e la necessità di approvvisionare la popolazione con beni primari che richiede non solo che essi vengano prodotti ma che lo siano anche tutti gli input necessari ad ottenere quei beni e servizi. Questo implica che rimangano in attività molti altri settori apparentemente lontani dalle filiere alimentare e sanitaria; si pensi ai trasporti, all'energia, ai materiali d'imballaggio, ai macchinari (e ai pezzi di ricambio) e ai servizi di riparazione utilizzati.
— segue a pagina 15 —



Conte e altri 8 capi di Stato dell'Unione tra cui Francia e Spagna scrivono ai vertici del Consiglio europeo: «Per l'emergenza coronavirus servono gli eurobond». Germania e i Paesi rigoristi del Nord si oppongono. Oggi vertice dei 27 in videoconferenza. Per la Ue è l'ultimo appello
pagine 2, 3

Bruxelles foto di Virginia Mayo/Ap

CINA
Il Pcc e la «diplomazia delle mascherine»



Da epicentro dell'epidemia a epicentro degli aiuti: negli ultimi giorni Pechino sta utilizzando la mini ripresa dai giorni peggiori del Covid-19 per lanciare una mastodontica operazione di soft power. Ma non tutti nel partito comunista sembrano remare nella stessa direzione.
PIERANNI PAGINA 9

SPAGNA
Strage di anziani, sanità al collasso



Strage di anziani negli ospizi, a Madrid e non solo. Le privatizzazioni e i tagli alla sanità stanno causando una catastrofe sanitaria in tutta la Spagna. Per la prima volta i morti in un giorno nel paese superano quelli italiani. Il governo corre ai ripari e si prepara a varare nuove misure sociali.
BARONE PAGINA 7

all'interno

Lombardia *Allarme sindacali «I morti reali sono di più»*

ROBERTO MAGGIONI PAGINA 5

Stati Uniti *Trump è sicuro: «A Pasqua tutto finito»*

MARINA CATUCCI PAGINA 6

Brasile *Bolsovirus choc: «Codardo chi sta a casa»*

CLAUDIA FANTI PAGINA 6

SINDACATI SODDISFATTI
Il governo cede: chiusi i settori non essenziali



Dopo oltre 24 ore di confronto il governo ascolta i sindacati e chiude i settori non essenziali riaperti domenica dal pressing di Confindustria. Escono dall'elenco armi, aerospazio, chimica e call center per offerte. Re David (Fiom): il successo dei nostri scioperi ha sconfitto Confindustria.
FRANCHI PAGINA 6

00326
9 770225 213000
Poste Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.P. 01/2003/29103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXXV-N° 85 ITALIA
 PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45€ - AN. 2. CON 260L L. 602/90

Fondato nel 1892



Giovedì 26 Marzo 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Regno Unito
 Positivo anche il principe Carlo
 E ora William può "studiare" da re
 Cristina Marconi a pag. 13



Lutto nella musica
 Nuova Compagnia di Canto Popolare:
 addio a Corrado Sfogli
 Federico Vacalebre a pag. 14



Fondi per i soccorsi
 Baglioni e Fiorello cantano «Il cielo è sempre più blu» per sfidare il virus
 Andrea Spinelli a pag. 14



Ospedali, allarme in Campania

► De Luca attacca il governo: «Non arrivano respiratori, test e mascherine così conteremo solo le vittime»
 Caos nell'assistenza, scarseggiano gli antivirali. Divieti prorogati al 14 aprile. Italia, calano positivi e morti

Il commento
La confusione al potere e le esigenze dei cittadini

Alessandro Campi

Se alla fine di quest'emergenza da pandemia ci scopriremo tutti meno liberi e tutti più sorvegliati? La preoccupazione in effetti circola e ha un fondo realistico. C'è chi addirittura paventa, nelle more dello stato d'emergenza ovunque dichiarato dai governi, il pericolo d'un colpo di stato legale su scala planetaria: la salvezza della vita (bene essenziale e inalienabile) in cambio di un'obbedienza incondizionata a regole collettive che rischiano di farsi, anche quando sarà passata la grande paura, sempre più stringenti e repressive. E che i governi si riterranno legittimati a imporre anche fuori dalle normali procedure costituzionali ogni qual volta dovesse profilarsi una qualunque crisi. Essendosi ormai capito che di questi allarmi sanitari ne avremo sicuramente ancora e forse persino più gravi.

Altri, con toni appena meno drammatici, immaginano invece una deriva silenziosamente illiberale delle grandi democrazie, nel senso di una progressiva assuefazione delle masse a sempre minori libertà private e pubbliche.

Continua a pag. 39

Napoli, il reportage



La vita in un basso al tempo del virus. FOTOFOTOJULIALESSANDRO GAROFALO

La quarantena nei bassi
 «Qui dentro non si respira»

Paolo Barbuto in Cronaca

Mentre in Italia, per il quarto giorno consecutivo, si registra un calo di positivi e di decessi, in Campania - dove ieri sono stati registrati altri 110 casi - è allarme per le forniture ospedaliere. Il governatore De Luca attacca il governo: «Non arrivano i respiratori, test e mascherine così conteremo solo i morti». Caos nell'assistenza, scarseggiano anche gli antivirali. I segnali di allarme dal Cardarelli e dal Moscati di Avellino. E intanto arriva la proroga al divieti fino al 14 aprile.

Calò, Pappalardo e servizi da pag. 2 a 4

L'intervista

Ricciardi: «Ora più tamponi per chi si è curato in casa»

Lucilla Vazza a pag. 3

Già 69 deceduti

La Spoon River dei sacerdoti morti senza estrema unzione

Gigi Di Fiore a pag. 10

Le misure Conte: pronto un secondo decreto da 25 miliardi

Aiuti, la Ue rischia la rottura Draghi: non badare al debito

Italia, Francia e altri 6 Paesi: si ai Covid bond. Merkel frena

Marco Conti, Luca Cifoni e servizi alle pagg. 6 e 7

Il colloquio

Gli artigiani: la malaburocrazia sopravvive anche all'epidemia

Nando Santonastaso

Sergio Silvestrini, segretario generale della Cna, racconta le storie drammatiche, di preoccupazione, di incertezza per il futuro degli artigiani ora più che mai stretti dalla mala-burocrazia. A pag. 6



Lo scenario

UNA SOLA SCELTA O L'EURO MUORE

Sergio Berardo

L'improvvisa frase di Christine Lagarde che ha sconvolto i mercati sarà ricordata a lungo. Un po' come il «whatever it takes» di Mario Draghi, anche il riconoscimento che tra i compiti della Bce non rientra quello di aiutare i Paesi che incontrano maggiori difficoltà nel prendere a prestito, non potrà essere facilmente esorcizzato. Continua a pag. 39

La raccolta fondi del Mattino

«Napoli non dimentica gli eroi» quanti messaggi per il Cotugno

Dopo i primi 160mila euro, già trasferiti all'Azienda ospedaliera del Cotugno, sono arrivati già quasi altri centomila euro per aiutare il Cotugno. Donatori piccoli, gente semplice, professionisti, associazioni, società, gruppi. L'elenco dei donatori di fondi per l'ospedale Cotugno è eterogeneo e vario anche negli importi perché «Napoli non dimentica i suoi eroi».

Di Fiore a pag. 11

IL MATTINO
 A FAVORE DELL'OSPEDALE COTUGNO



Per contribuire:
 CONTO CORRENTE "IL MATTINO PER EMERGENZA COVID19"
 IBAN IT 16 01087 03200 00100061038
 SWIFT CODE FNATTIT3XXX C/O BANCA FINNAT



Il piano del ministro

Scuola, a settembre corsi di recupero per tutti gli studenti

Lorena Lolocono

È ormai chiaro che gli studenti non torneranno in classe lunedì 6 aprile. Il percorso scolastico in presenza sarà attivato, se la scuola riaprirà a maggio, con i corsi di recupero pomeridiani dei docenti delle singole classi che potranno riprendere così le fila del discorso. Il recupero, proprio come accadeva fino allo scorso anno per i debiti formativi, riprenderà anche a settembre. A pag. 12

Corona-diario

La vera trincea del mondo resta New York

Mauro Calise

Non c'è, nell'immaginario collettivo, simbolo più forte di New York. Dopo il crollo delle torri gemelle, è lì che si cambia il mondo. Ed è lì che si sta combattendo la Stalingrado del Coronavirus. Raddoppio dei casi ogni tre giorni, gran parte degli ospedali al collasso. E - come da copione cinematografica - il governatore Cuomo che guida il popolo alla resistenza. Continua a pag. 39





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 85 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2003 con L.462/2004 art.1 c.1 BCS-PM

NAZIONALE



Giovedì 26 Marzo 2020 • S. Emanuele

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Studenti a casa
Scuola, corsi pomeridiani a settembre per recuperare
Loiacono a pag. 17



Il Dantedi
Luca Serianni: «Divina Commedia come quei versi ci danno speranza»
Musolino a pag. 21



Sport nel caos
Giochi spostati perdita miliardaria 2021: troppi eventi calendario a rischio
Bernardini e Mei nello Sport



Il Messaggero
BROOM
motori.ilmessaggero.it

Aiuti anti-virus, l'Europa a pezzi

►L'Italia e 8 Paesi per i Covid-bond, Germania ►Calano contagiati e morti per il quarto giorno contro. Oggi la resa dei conti al Consiglio Ue consecutivo. Picco previsto per il fine settimana

Riscrivere l'agenda

Le priorità dei cittadini cambiano il potere

Alessandro Campi

Se alla fine di quest'emergenza da pandemia ci scopriremo tutti meno liberi e tutti più sorvegliati? La preoccupazione in effetti circola e ha un fondo realistico. C'è chi addirittura paventa, nelle more dello stato d'emergenza ovunque dichiarato dai governi, il pericolo d'un colpo di Stato legale su scala planetaria: la salvezza della vita (bene essenziale e inalienabile) in cambio di un'obbedienza incondizionata a regole collettive che rischiano di farsi, anche quando sarà passata la grande paura, sempre più stringenti e repressive. E che i governi si riterranno legittimati a imporre anche fuori dalle normali procedure costituzionali ogni qual volta dovesse profilarsi una qualunque crisi. Essendosi ormai capito che di questi allarmi sanitari ne avremo sicuramente ancora.

Altri, con toni appena meno drammatici, immaginano invece una deriva silenziosamente illiberale delle grandi democrazie, nel senso di una progressiva assuefazione delle masse a sempre minori libertà private e pubbliche.

Continua a pag. 16

Annuncio di Conte nell'aula semideserta. L'opposizione attacca, deputati a distanza



Tutti con la mascherina alla Camera durante l'informativa del premier Conte sul coronavirus (foto L'ESPRESSO e ANSA) - Servizi da pag. 2 a pag. 17

Altri 25 miliardi: nuovi rinvii per le tasse

Stretta a S.Marta

Un prelado positivo nella casa del Papa

Franca Giansoldati

Un prelado è stato trovato positivo a Santa Marta, la casa del Papa. Adottate misure restrittive. A pag. 14

Dalla chiusura iniziale alle recenti aperture

Dai respiratori spariti alle mascherine quando l'Unione si rivela poco solidale

ROMA Dai respiratori scomparsi al blocco delle mascherine. La grande famiglia europea tende a segretolar-



si davanti all'emergenza. Ora, però, serve solidarietà. Bassi e Scarpa a pag. 10

Caso nel governo

Borrelli ha la febbre «Vado in isolamento»

ROMA Il capo della Protezione Civile, Angelo Borrelli, ha la febbre e va in isolamento: «Lavoro da casa in attesa del tampone». Un caso nel governo. A pag. 4

La sottoscrizione

Cultura in campo per Gemelli e Spallanzani

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

Conto corrente "Il Messaggero per emergenza coronavirus"
IBAN IT 31 T 03047 03200
CC010061037
SWIFT FINATTIT3XXX
C/O Banca Finnat

De Cleco a pag. 11

Fra una settimana

Arriva una app per tracciare i positivi in giro

Cristiana Mangani

Stretta finale per la app in grado di garantire la tracciabilità delle persone in chiave coronavirus. Il problema ora è la privacy. Scade oggi la chiamata per le aziende che possano offrire soluzioni tecnologiche adeguate per il monitoraggio e la tracciabilità dei movimenti dei cittadini.

A pag. 15

L'ambasciatore Eisenberg

«Il metodo Italia funziona: gli Usa al vostro fianco»

Marco Ventura

«Gli Stati Uniti sempre a fianco dell'Italia, insieme ne verremo fuori». L'ambasciatore Usa Lewis Eisenberg fa i complimenti alle scelte di Roma in merito al coronavirus: «Serve una risposta globale ma il metodo Italia funziona, un modello che servirà anche agli altri Paesi».



A pag. 13

Prova Sustenium Bioritmo 3

Con Vitamina C e Zinco

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

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

DAI RITMO AL TUO BENESSERE!

*Prodotto della classe approvata per le sostanze a rilascio controllato. Nel prodotto, il magnaglie contenente non solo il calcio, ma anche il magnesio, il fosforo e il potassio. È un integratore a rilascio prolungato.

TORO, SORPRESE INASPETTATE

L'OSCOPO BRANNO

Buongiorno, Toro! Senza esagerare, ma anche senza ansia, cominciate a prepararvi a un periodo con alcuni forti influssi nuovi, che solo i più anziani avranno potuto conoscere negli anni che vanno dal 1930 al 1945. Dunque, tanto tempo fa. Sarà invece in questo momento un'utile esperienza di vita per i giovani, oggi amati da Venere e Luna, unite in Toro e in aspetto con Giove. E così senza nemmeno volerlo vi troverete con un amore vicino. Auguri.

© RINGHIOLORE ASSURATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 26 marzo 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il premier: i quotidiani aiutano un Paese smarrito

Il capo del governo scrive al Carlino: «Il contributo dei giornali è decisivo L'Italia tornerà più forte di prima»

Conte a pagina 13



ristora
INSTANT DRINKS

Il mostro rallenta, ma non è il picco

Trend in calo per il quarto giorno consecutivo. Focolaio alla protezione civile, anche il capo Borrelli ha la febbre. Il numero uno del 118: malati curati tardi, così salgono i morti. Crisi economica, Draghi in campo: più debito pubblico

Servizi e De Carlo da p. 2 a p. 16

Una terapia per il Paese

Il primo vaccino è un'iniezione di fiducia

Raffaele Marmo

Covidbond, Mes, fondi strutturali, interventi della Bce o della Banca europea degli investimenti. O ancora e più semplicemente classici Bot, Cct, altri strumenti finanziari della Cassa Depositi e Prestiti. Non sappiamo da dove passi la via della salvezza economica del nostro Paese. Ma è certo che il primo vaccino, vitale e decisivo, per evitare il tracollo strutturale del nostro sistema produttivo e, di conseguenza, del nostro modello di welfare e di coesione sociale è nella fiducia sistematica, che il governo deve trasmettere a tutti, imprese e famiglie, che non ci sono e non ci saranno limiti nelle risorse disponibili.

Continua a pagina 7

POSITIVO IL PRINCIPE CARLO D'INGHILTERRA, HA SINTOMI LIEVI BUCKINGHAM PALACE: LA REGINA ELISABETTA IN BUONA SALUTE



Bonetti a pagina 11

Elisabetta d'Inghilterra, 94 anni e il principe Carlo, 71 anni

CORONA VIRUS

DALLE CITTÀ

Bologna, l'allarme

Il dramma alla casa di riposo: cinque morti e boom di positivi

N. Bianchi in Cronaca

BOLOGNA, L'INTERVISTA

Cremonini compie 40 anni: «Insieme ci rialzeremo»

Boelli a pagina 25 e in Cronaca

Bologna

Carisbo, un piano da 1,7 milioni per l'emergenza

Servizio in Cronaca



Un Tgr del 2015 anticipava il Covid

Il giallo del video Rai «Virus di laboratorio?»

Polidori e Malpelo a pagina 10



È la residenza di Francesco. Il Papa sta bene

Un alto prelato contagiato a Santa Marta

Fabrizio a pagina 15

PROVA

SUSTENIUM IMMUNO

Per sostenere le tue difese immunitarie

Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco

Si integrano con altri cibi come spicchi di una dea sventura ed esultante e in un bacio che è tutto.



GIOVEDÌ 26 MARZO 2020

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00C abbonamento obbligatorio con mensile "LIVE" - Anno CXXIV - NUMERO 73, 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



IL CANTAUTORE FESTEGGIA I 40 ANNI
Cremonini, compleanno special:
«Si salpa verso mari inesplorati»

TORTAROLO / PAGINA 30



L'EPOPEA DEL PROTAGONISTA DELL'IGIENE
Il sapone si prende la rivincita:
è il primo nemico delle infezioni

NIEDDU / PAGINA 32



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 13
Economia-Matrimo	Pagina 14
Genova	Pagina 16
Programmi-Tv	Pagina 28
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 35

CONTAGI, UN FILO DI SPERANZA: PER IL QUARTO GIORNO CONSECUTIVO CALANO. MA I MORTI SONO PIÙ DI 7000

L'Italia all'Ue: «Azioni straordinarie» Liguria, corsa alla cassa integrazione

Altri 8 Paesi chiedono gli eurobond, no della Merkel. Berlusconi: crediti alle aziende, copiamo Berlino
In un giorno 2400 imprese hanno fatto domanda alla Regione per accedere agli ammortizzatori

Il premier Giuseppe Conte chiede all'Europa, insieme al collega francese Macron, aiuti straordinari per affrontare l'inevitabile crisi, grazie agli Eurobond. Ma la Germania non è d'accordo. In Liguria ci sono già 2.400 aziende che, in appena 24 ore, hanno chiesto di poter accedere alla cassa integrazione in deroga. Una valanga di richieste, che sono lo specchio della sofferenza che l'economia ligure si appresta ad affrontare mentre l'emergenza coronavirus, in tutta Italia, resta sempre alta. Per fortuna, arriva anche un filo di speranza: il numero dei contagi, per il quarto giorno consecutivo, fa segnare il segno meno. Ma i morti superano quota 7 mila.

SERVIZI / PAGINE 2-13

IL COMMENTO

MASSIMILIANO PANARARI

**SE IL VIRUS
UCCIDE
LA POLITICA**

L'epidemia di Covid-19 ha inaugurato un nuovo capitolo della relazione tra tecnica e politica. E apre una potenziale nuova prospettiva tecnologica.

Ne erano immagini esemplari ieri prima il question time alla Camera, e poi l'informativa del presidente del Consiglio Giuseppe Conte in un'aula a ranghi ridottissimi, svuotata per ragioni sanitarie e dal Dpcm. Icone (in alcuni casi, con la mascherina) della tardiva parlamentarizzazione di un'emergenza virale che coincide con una crisi politica.

SEQUE / PAGINA 13



Protezioni e ranghi ridotti per Conte in Parlamento

I deputati riuniti ieri in Parlamento (foto Ansa), seduti a debita distanza e, quasi tutti, dotati di mascherina LOMBARDO / PAGINA 2

L'INTERVISTA

Emanuele Rossi

Giglio: «Porto 6 milioni di mascherine a Genova dribblando i sequestri»

Alessandro Giglio, presidente del Giglio Group e del Teatro Stabile, racconta come sta organizzando il trasporto di sei milioni di mascherine a Genova per Liguria Digitale.

L'ARTICOLO / PAGINA 8

SANTA MARGHERITA

Silvia Pedemonte

La quarantena difficile assieme a dieci figli: l'affollamento è di casa

C'è una famiglia, a Santa Margherita Ligure, in cui lo "State a casa" si deve realizzare in un alloggio per 12. Perché mamma Francesca e papà Davide Cattoni, hanno dieci figli.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

ROLLI



LE IDEE

I nostri sensi anestetizzati dal coronavirus

Tra sintomatici e asintomatici pare che ci sia solo un fattore in comune: chi ha contratto il Covid-19 perde due sensi: il gusto e l'olfatto. Ma anche gli altri sono a rischio. QUARTICOLI / PAGINA 12

GUSTO

La libertà ha il sapore della pasta fatta in casa con la ricetta di mamma

ALBERTO MATTIOLI

VISTA

Guardiamo dentro di noi per superare l'Apocalisse del vuoto

SIMONA SPARACO

TATTO

Promettiamoci già oggi che impareremo a toccarci di nuovo

ELENA STANCANELLI

OLFATTO

L'odore del disinfettante diventa uno scudo per le sicurezze svanite

LUCA FERRUA

UDITO

Precipitati nel silenzio, anche uno starnuto riesce a spaventarci

PIERANGELO SAPEGNO

FARMACIA DELL'AQUILA

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

Via Giacometti 30/32/R - 16149 Genova (GE)
farmaciadellaquila.net

BUONGIORNO

Se si deciderà di mappare i nostri spostamenti, di tutti o alcuni, attraverso una app sui telefonini, ubbidiremo da bravi soldati, quali siamo stati finora. Si rinuncerà al diritto alla privacy come si è rinunciato alla libertà di spostarsi, e qui si è già proposta l'opinione secondo cui l'essenza della democrazia occidentale è nella libertà di andare da qui a lì senza renderne conto. Oggi per uscire di casa servono motivi comprovati e necessari e, a richiesta, tocca illustrarli. Con la app qualcuno saprà dove siamo, quante volte siamo scesi in strada, quanto ci siamo intrattenuti. Non è una cospira. Per accettare un simile controllo bisogna che adesso il governo faccia le cose come si deve, con la condivisione del Parlamento e ponendo limiti precisi: di tempo e di utilizzo. Nel feticismo della sicurezza, la nostra

Qualcosa di noi

MATTIA FELTRI

La democrazia ha già accettato l'oscenità del trojan, un virus (informatico) con cui su disposizione del magistrato si può essere spiati sempre, ovunque, anche a telefono spento. Per tutti noi è fuori discussione che la libertà di uscire di casa ci sarà restituita, ma la sorveglianza telematica è più sfuggente, generalmente sottovalutata, e subito sono girati discorsi sui suoi prodigiosi effetti, un domani, sulla sicurezza, la solita maledetta sicurezza. Noi ora non dobbiamo semplicemente salvare delle vite, dobbiamo pensare alla sopravvivenza della comunità: è molto diverso ed è una sfida molto più grande e richiede grandi sacrifici. Ma ricordiamoci che settantacinque anni fa si rischiava la vita per la libertà, ora si rischia la libertà per la vita. Speriamo che questo non dica qualcosa di noi. —

OVERFORM ASSICURA

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

Polizze Auto
Polizze sanitarie inclusive Covid 19
Investimenti - Polizze impresa

UnipolSai
CORASSICURAZIONI

Corso Europa 406 - Tel 010 396137
www.overform.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Sabato con Il Sole
Smart working,
tutte le regole
e le soluzioni
per il lavoro da casa



— a 0,50 euro più il quotidiano

Rapporti Centro
Fermo il polo
dell'audiovisivo
del Lazio

— domani nelle edicole di Emilia-Romagna, Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzo e Molise

SIAMO IN VIAGGIO VERSO LE ZERO EMISSIONI



FTSE MIB 17243,68 +1,74% | SPREAD BUND 10Y 186,00 -1,20 | €/€ 1,0827 -0,15% | BRENT DTD 24,61 -2,53% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Meccanica, 1,4 milioni di lavoratori a casa

L'IMPATTO

Intesa Governo-sindacati sulle fabbriche chiuse. Le imprese: export a rischio

Confindustria: basta polemiche, lavoriamo tutti con responsabilità

Edizione chiusa in redazione alle 22

Fabbriche chiuse fino al 3 aprile. Questo in base all'accordo Governo-sindacati-imprese. I Prefetti decideranno su base territoriale. Confindustria: ora basta polemiche, lavoriamo tutti con responsabilità. Secondo Federmecanica, il 93% delle imprese metalmeccaniche ha chiuso e non sono più al lavoro almeno 1,4 milioni di addetti. Spente linee produttive in grado di generare 175 miliardi di euro di esportazioni. — Servizi alle pagine 2 e 5

L'INTERVISTA

Tridico: «Accesso veloce alla Cig»

Nessun problema di liquidità per il pagamento delle pensioni. Mentre le aziende varano un accesso veloce per ottenere la cassa integrazione. Lo spiega il presidente dell'Inps, Pasquale Tridico.



Presidente Inps, Pasquale Tridico, Istituto nazionale previdenza sociale

— Davide Colombo — a pagina 6

TAVOLO AL MEF

Convocati i benzinaieri
I sindacati: urge liquidità

— Marco Morino — a pag. 2

FNSI A MARTELLA

«Sostenere l'informazione, aziende in pericolo»

— Andrea Biondi — a pag. 15

PANORAMA

INFORMATIVA ALLA CAMERA

Conte: in aprile lo scudo normativo per asset strategici

«I più preziosi asset di questo Paese vanno protetti con ogni mezzo. Sarà possibile lavorare in questa direzione a partire dal primo provvedimento di aprile cui siamo lavorando». Lo ha detto il Conte nel corso di un'informazione alla Camera. Il premier ha l'altro aggiunto che il governo incrementerà il sostegno alla liquidità del credito e constanziamen aggiuntivi non inferiori ai 25 miliardi già stanziati con il primo decreto». — a pagina 12

PIANO 2020-2021

Eni rivede al ribasso volumi e investimenti

Sulla scia del forte calo della domanda internazionale di prodotti energetici il gruppo Eni ieri ha annunciato la revisione al ribasso dei volumi e degli investimenti per il 2020-21. Descalzi con queste misure difendiamo la solidità del bilancio e i dividendi. — a pagina 22

ISTRUZIONE A DISTANZA

Azzolina: l'anno scolastico non chiuderà con il sei politico

— Claudio Tucci — a pagina 13

CONSERVE

Alimentare, consumi boom per le verdure in scatola

La domanda di conserve e vegetali in scatola registra un boom dell'82 per cento. Secondo i produttori a fronte dell'azzeramento delle vendite per la ristorazione e per gli hotel, l'emergenza sanitaria ha fatto impennare la domanda retail, bilanciando l'attività. — a pagina 27

CATTOLICA ASSICURAZIONI

Il Dg Ferraresi: «La cedola? Dipenderà dal Covid-19»

La settimana prossima Cattolica comincerà a lavorare al nuovo piano. Quanto ai target 2020, il direttore generale Carlo Ferraresi ha detto: «La situazione è molto complessa. È presto per fare previsioni. Il dividendo? Sono ottimista, potrebbe essere in linea con quello 2019». — a pagina 19

Nel decreto legge divieto di chiusura per le attività essenziali

LE MISURE IN GAZZETTA

Revisione per l'elenco dei settori nei quali il lavoro può continuare

Supermulte, taglio del 30% pagando nel 30 giorni successivi al verbale

Tutte le attività essenziali per far fronte all'emergenza non potranno chiudere. Una precisazione per decreto legge è quella inserita nel testo finale delle misure quattro firmate dal capo dello Stato e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale. Rivisita la nor-

ma che disciplina i poteri di "forza" tra le limitazioni adottate dal Governo e quelle di regioni e comuni. I governatori potranno introdurre misure più restrittive ma esclusivamente nell'ambito delle attività di loro competenza e senza incidere sulle attività produttive. Novità sul fronte multe: chi incappa nella sanzione amministrativa da 400 euro fino a 3mila euro potrà ottenere una riduzione del 30% pagando entro 30 giorni. Via libera, intanto, dopo una faticosa mediazione tra governo e sindacati, alla lista delle fabbriche che potranno restare aperte: limitazione ad alcuni settori esclusi dal blocco come plastica, carta, chimica e call center. — Servizi alle pagine 2 e 5

AFRICA. UNA ECONOMIA IN CRESCITA CHE RISCHIA DI ESSERE TRAVOLTA DALLA PANDEMIA



Sanificazione alle piramidi. Il coronavirus è arrivato in 43 dei 55 Paesi africani. Ma i posti letto sono 20 volte meno di quelli europei. Roberto Bongiorno — a pag. 23

Titoli di Stato, pronto il piano Bce-Mes

OGGI AL CONSIGLIO UE

Un prestito dalla linea di credito rafforzata del Mes, ma corretta per l'emergenza Covid, quindi con condizionalità alleggerite: è questa la soluzione a cui stanno lavorando l'Ers e la Bce. Lo strumento, attivato su richiesta dello Stato membro, permette alla Bce di intervenire con le Omi, gli acquisti di titoli

di Stato sul mercato secondario. L'eurobond, il titolo europeo, per ora non trova il consenso unanime. Nove Stati membri, tra cui Francia, Spagna e Italia, hanno scritto al presidente del Consiglio Ue, Michel, in vista della riunione di oggi, per sostenere il progetto. Frenata la Germania, mentre avrebbe espresso sostegno la Bce con l'intervento della Lagarde all'Eurogruppo. — a pag. 11

+1,74 per cento

Mercati Borse in rialzo, ma la ripresa è a singhiozzo

È il rialzo di Piazza Affari dopo una seduta in altalena

— Morya Longo — a pag. 12

PROPOSTE PER IL DOPO EMERGENZA

ECONOMIA DA SALVARE

di Giuseppe Coco e Claudio De Vicenti — a pagina 9

UN FONDO BEI PER LE PMI

di Marco Pagano — a pagina 9

AZIENDE A RISCHIO CROLLO

di Riccardo Tislini — a pagina 9

Prova **Sustenium Bioritmo 3** Con vitamina C e Zinc

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

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

DAI RITMO AL TUO BENESSERE!

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

AGEVOLAZIONI

Baby sitter, tutte le regole per ottenere il bonus

Il bonus baby sitter da 600 euro (1.000 euro per alcune categorie di lavoratori) potrà essere usato anche per retribuire le ore aggiuntive della collaboratrice domestica già contrattualizzata. Tutta via le domande saranno accettate in ordine di arrivo e

fino a esaurimento dei fondi disponibili. Le richieste presentate a Inps dopo il raggiungimento del plafond disponibile saranno messe in stand-by in attesa di eventuali nuove risorse. — Prioschi — a pag. 27

CONTABILITÀ

Bilanci, ritorno al Codice civile con sguardo sul passato

— Franco Roscini Vitali — a pag. 28

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

Cybersecurity, nuove truffe informatiche per l'era del coronavirus

— Giancarlo Calzetta — a pag. 29

ILSOLE24ORE.COM

ONLINE Fatti, notizie, approfondimenti, gallery e video. L'informazione diventa Premium





CRASTAN 1870 € 100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora INSTANT DRINKS

Giovedì 26 marzo 2020 Anno LXXVI - Numero 85 - € 1,20 Sant' Emanuele

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 Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

LA SVOLTA POSSIBILE

Consegniamoci a Mario Draghi

Mentre Conte & Co. balbettano riecco l'ex presidente della Bce che offre una lezione al governo

Stato e banche paghino la crisi pure assorbendo i debiti privati È il solo modo per restare vivi

Cala il numero dei contagiati così come quello dei morti: 683 I guariti adesso sono 9632

Il Tempo di Osho

Salva Elisabetta, ma ce l'ha Carlo di Inghilterra

Di Pietro a pagina 6

Segue a pagina 2



"Che poi voi anziani siete quelli più a rischio"

NEI momenti difficili ci vogliono persone all'altezza della situazione. Quando i mercati furono travolti dalla speculazione trovano di fronte uno all'altezza della tempesta: Mario Draghi. (...)

L'ULTIMO MODULO Cambia la certificazione per uscire di casa Ritagliatela su Il Tempo

AUTODICHIARAZIONE AI SENSI DEGLI ARTT. 46 E 47 DEL N. 46/2000... DICHIARAZIONE SULLA PROPRIA RESPONSABILITÀ

a pagina 30

Il presidente dell'Inps: pensioni fino a maggio

Tridico sbotta poi spiega: «Con i contributi sospesi non c'è liquidità»

Per ora è tregua al distributore

Salta la serrata dei benzinai Il governo pronto a trattare

a pagina 3

Corre un brivido nella schiena dei pensionati quando, martedì sera, il presidente dell'Inps, Pasquale Tridico, spiega che in cassa ci sono i soldi per pagare le pensioni fino a maggio. Panico. Poi ieri corregge il tiro: nessun problema. Ma con i contributi sospesi e i bonus da pagare il rischio resta.

Caleri a pagina 3

Niente click day

Da lunedì le domande per avere i bonus Cura Italia

a pagina 5

Protezione civile in quarantena

Dopo Bertolaso pure Borrelli Fermato a letto con febbre

Mineo a pagina 5

E la notizia diventa virale sui social

Reportage del 2015 rivela «Il virus creato dai cinesi»

De Leo a pagina 11

PEGASO Università Telematica "Dietro ogni problema c'è un'opportunità." Galileo Galilei

Impega al meglio il tuo tempo, investi sulla tua formazione. Studia online dove vuoi e quando vuoi con la migliore formazione universitaria online d'Italia.

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

www.unipegaso.it 800.185.095

Alla Magliana Anche l'israelitico si trasformerà in ospedale Covid Sbraga a pagina 20

Casa di cura svuotata Nerola isolata diventa zona rossa fino all'8 aprile Nicosia a pagina 15

Il diario di Maurizio Costanzo Qualcuno ha scritto che in questi giorni, obiettivamente difficili, in televisione dovrebbero esserci programmi culturali, che, comunque, arricchiscono e fanno riflettere. Ai distratti, segnalo che esiste Rai Cultura, Rai Scuola e altri canali dedicati proprio a temi di arricchimento culturale. Dispiace che il coronavirus, tra i troppi, abbia portato via anche Lucia Bosè, ottantannoverne, vedova del grande Tenore Domingo e madre di Miguel, che abbiamo conosciuto in Italia come cantante. Lucia Bosè, da anni con i capelli dal colore blu, ma con il volto del cinema italiano in bianco e nero. Lucia Bosè di Antonioni, di Lattuada e dei grandi maestri del cinema italiano. Lucia Bosè delle cronache d'amore con Walter Chiari.



Giovedì 26 Marzo 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 72 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l. L. 46/04, DCB Milano
*A Salario e provvista, in abbonamento esclusivo con La Gialli di Salerno e G. G.

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3.50 €2,00*
Francia € 2.50



CIRCOLARE INPS
Al via il nuovo congedo coronavirus per i genitori
Cirioli a pag. 37

ULTIMA ESTRAZIONE
Anche Lotto e Superenalotto cedono davanti al coronavirus
Tani a pag. 33

EMERGENZA
Dalle casse professionali un miliardo per gli iscritti
D'Alessio a pag. 38

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Coronavirus/1 - La circolare del Viminale sulle multe stradali
Coronavirus/2 - Il Testo unico delle norme messo a punto dalla Protezione civile
10 ONLINE Mutui e Covid 19 - La lettera dell'Abi sulla moratoria

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*



Ridotte le attività essenziali

Rivisto l'elenco delle produzioni indispensabili. Chiuderanno 200 mila imprese Da quelle della difesa alle agenzie interinali, a parte della filiera della carta

Rivisto l'elenco delle attività produttive considerate essenziali e indispensabili. Con una riduzione, ad esempio, di quelle inerenti al settore della Difesa ma anche nella filiera della carta e tra le agenzie interinali. In tutto circa 200 mila imprese che dovranno chiudere temporaneamente, mentre i prefetti dovranno coinvolgere le organizzazioni territoriali per l'autocertificazione delle attività.
a pag. 31

Contro il virus con 295 pagine: a tanto ammontano le regole espone in streaming



Dopo due mesi di inazione, il governo si è svegliato sotto cumuli di bare e una situazione drammatica. Ma a cosa hanno pensato il premier Conte e i suoi ministri per fermare l'emergenza in queste settimane? Non certo alle mascherine, alle terapie intensive, ai respiratori, ai tamponi, cui si è pensato molto tardi, cioè durante il mese di febbraio, e che arriveranno molto tardi. Il governo è stato capace solo di produrre carta. In attesa dell'ultimo decreto fantasma è stato raccolto un Testo unico del Dpcm e delle ordinanze variate con colpevole ritardo da tutti. Sono 295 pagine, una follia assoluta, capaci di intrappolare chiunque voglia rimboccarsi le maniche per bloccare il virus.
Becchi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO
Non è più inalterabile, se non vogliamo strozzarci con le nostre stesse mani. Si tratta del cinghio burocratico che ha ingessato il paese e che non è stato inventato dal duo Casalino-Conte. Questi ultimi (anche se, francamente, ritenuto che l'impresa fosse impossibile) lo sono semmai riusciti ad aggravarlo, questo cinghio. La bestia che è paggio del coronavirus, perché non lascia respirare (intorno paese) è frutto della cultura della procedura che mira alla costruzione formale dei procedimenti di legge senza tener conto della loro realizzabilità. Per cui a 55 giorni dalla dichiarazione ufficiale dell'emergenza mancano ancora camkik, mascherine e guanti addirittura per i medici. E a tre anni dal terremoto le macerie sono ancora sulle strade. E non è strano che il ponte sul Polvereio (che è stato realizzato solo perché è stato liberato dai cinghio burocratici) si sia con una sorprendente velocità per essendo un'opera colossale, coraggiosa e vertiginosa? La p.a. ha bisogno più di ingegneri ed economisti che di giuristi compiaciuti di loro phriggeri. Rivediamo subito le piante organiche.

ANNUNCIO DEL SINDACO
I malati italiani accolti nel più grande ospedale di Berlino
Giardina a pag. 13

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

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

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

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

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

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

SERVIZI DI SANITIZZAZIONE DEGLI AMBIENTI

ISOLFIN
Innovative Solutions for your environment

1) IADG consultata il 20 marzo 2020 <https://www.who.int/news-room/qa-answers-coronavirus>
2) Kierulff, D., Korb, S., Pleschke, G. & Pleschke, G. Persistence of coronavirus on inanimate surfaces and their inactivation with biocidal agents. J Hosp Infect. 2020 Mar; 194(3):246-251. doi: 10.1016/j.jhosp.2020.01.022

ISOLFIN® S.P.A. PIAZZA DI S. BERNARDO, 105, 00187 ROMA

Cos +Tut+2020+ a € 6,90 in più; Cos +T+diplomato del Nisac+2020+ a € 6,00 in più; Cos +Ristorante casa+ a € 6,00 in più; Cos +T+decreto Cms Italia+ a € 6,00 in più

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 26 marzo 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Anche Camp Darby si mobilita

**Medici e presidi sanitari
L'aiuto dalla Cina
con un aereo cargo**

Bianchi e Olivelli a pagina 5



La Liguria invece soffre

**Umbria e Toscana
Il doppio argine
contro il morbo**

Nucci a pagina 4

ristora
INSTANT DRINKS

Il mostro rallenta, ma non è il picco

Trend in calo per il quarto giorno consecutivo. Focolaio alla protezione civile, anche il capo Borrelli ha la febbre. Il numero uno del 118: malati curati tardi, così salgono i morti. Crisi economica, Draghi in campo: più debito pubblico

Servizi da p. 2 a p. 16

Il grande balzo della Cina

La potenza di un nuovo racconto

Agnese Pini

Nei racconti dei miei nonni, gli americani che arrivavano a liberarci dal nazifascismo hanno sempre le tasche piene di squisite barrette di cioccolato Hershey da regalare con larghi sorrisi e quell'accento che ce li ha resi prima alleati, poi amici, poi miti di un immaginario collettivo destinato a durare generazioni. Vedendo in questi giorni le foto degli aerei cinesi pieni di medici rassicuranti, e poi di mascherine e di caschi per la respirazione - non ultima la delegazione sbarcata ieri a Malpensa per la Toscana - ho ripensato ai racconti sui soldati a stelle e strisce: e il parallelismo con l'oggi riesce fin troppo facile.

Continua a pagina 5

**POSITIVO IL PRINCIPE CARLO D'INGHILTERRA, HA SINTOMI LIEVI
BUCKINGHAM PALACE: LA REGINA ELISABETTA IN BUONA SALUTE**



Bonetti a pagina 13

Elisabetta d'Inghilterra, 94 anni e il principe Carlo, 71 anni

CORONA VIRUS

DALLA CITTÀ

A Firenze e provincia

Ecco gli hotel Per la quarantena Tremila camere disponibili

Olivelli in Cronaca

Da oggi in città

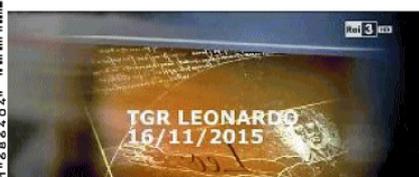
Arriva l'esercito per controllare le Cascine

Fichera in Cronaca

L'azienda che produce laser

Il caso El.En. Stop a Calenzano ma riapre a Wuhan

Nistri in Cronaca



Un Tgr del 2015 anticipava il Covid

Il giallo del video Rai «Virus di laboratorio?»

Polidori e Malpelo a pagina 12



È la residenza di Francesco. Il Papa sta bene

Un alto prelato contagiato a Santa Marta

Fabrizio a pagina 15

PROVA SUSTENIUM IMMUNO

Per sostenere le tue difese immunitarie

Con Vitamina C, Vitamina B2 e Zinco

Un integratore non va mai inteso come sostituto di una dieta variegata ed equilibrata e di un sano stile di vita.

ProLife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

la Repubblica

ProLife
10 miliardi di fermenti vivi certificati
10 ceppi attivi

Fondatore *Eugenio Scalfari*

LIVE
by
Scienze

Direttore *Carlo Verdelli*

Anno 45 - N°73

Giovedì 26 marzo 2020

Oggi con *Live e Scienze*

In Italia € 2,00

Calano **contagi** e **vittime**. In isolamento **Borrelli**. **Positivo** Carlo d'Inghilterra. **Scarseggiano i tamponi**, medici troppo esposti. **Conte**: pericoloso se altri Paesi non adottano il nostro rigore. **Maxi piano in arrivo...**

Bazooka da 50 miliardi

Ecco la manovra d'aprile. Draghi: più debito per proteggere l'economia

di **Claudio Tito**

Uno shock. Da provocare prima di Pasqua. Nei primi dieci giorni di aprile. Un pacchetto di misure da varare prima o in contemporanea al Documento di economia e finanza. E che si avvicini ai 50 miliardi di euro. Finanziati ricorrendo al debito.

● a pagina 3

Lo scudo americano

La vera guerra di Trump

di **Federico Rampini**

Duemila miliardi di dollari di spesa pubblica, quasi il 10% del Pil americano. La manovra che gli Stati Uniti si apprestano a varare non ha precedenti nella storia. Dà la misura del rischio che stiamo correndo: una Grande Depressione, paragonabile a quella degli anni Trenta nel secolo scorso.

● a pagina 31

La strage negli ospizi

Così si muore senza famiglia

di **Concetta De Gregorio**

Quando eravamo bambini, nell'altro secolo, si chiamavano ospizi. I ragazzi andavano in collegio e i vecchi all'ospizio quando e perché erano soli al mondo. Orfani, i ragazzi. Senza famiglia i vecchi - oppure, nei due casi: molto poveri.

● a pagina 15



▲ Verso la fine dell'isolamento A Xianning, in Cina, riaprono le gelaterie. Secondo fonti ufficiali, ieri nessun nuovo contagio

i servizi ● da pagina 2 a pagina 23

Contro il virus

Questo è il momento dell'audacia

di **Alessandro Baricco**



Devo averla già raccontata, ma è il momento di ripeterla. Viene da un bel romanzo svedese. C'è la regina che decide di imparare ad andare a cavallo. Monta in sella. Poi chiede sprezzante al maestro d'equitazione se ci sono delle regole. Ed ecco cosa risponde lui: «Prima regola, prudenza. Seconda, audacia». Bene, direi che con la prudenza ci stiamo dando un sacco da fare. Possiamo passare all'audacia. Dobbiamo passare all'audacia. Se sei un medico, non so cosa possa voler dire essere audaci in questo momento, quindi non mi permetto di dare suggerimenti. Però so esattamente cosa significhi essere audaci, in questo momento, per gli intellettuali: mettere da parte la tristezza, e pensare.

● alle pagine 34 e 35

SCARPA®
THE FREEDOM FINDER.

MESCALITO

Domani il Venerdì

il venerdì

**Dalla Cina all'Italia
Io inseguito dal Covid-19**

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con Ken Parker
€9,90

NZ



Macario Il comico caduto dalla Luna tra le donnine e il teatro di prosa

GUERRIERI E TERNAVASIO - P. 24

Intervista | 40 anni di Cremonini "Compleanno con festa virtuale"

PIERO NEGRI - P. 22



Cultura Dialogo con Dante al tempo della quarantena

ERNESTO FERRERO - P. 21

BANCA DI ASTI
bancadiasti.it

LA STAMPA

GIOVEDÌ 26 MARZO 2020

BANCA DI ASTI
bancadiasti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 LIVE ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) | ANNO 154 | N. 83 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DGB-TO | www.lastampa.it

GNN

QUARTO GIORNO DI DECRESCITA DEI CONTAGI, LA CURVA SI STABILIZZA. MALUMORE DELLA DIFESA PER I CORPI SPECIALI RUSSI INVIATI A BERGAMO

Virus, Conte e Macron sfidano la Merkel

Eurobond, il premier guida un gruppo di 9 leader dell'Unione. Oggi al Consiglio europeo bisognerà convincere la Germania. Parlando alla Camera il presidente del Consiglio promette incontri regolari con le opposizioni e un altro decreto da 25 miliardi

IL RUOLO DEI TECNICI

L'EPIDEMIA UCCIDE LA POLITICA

MASSIMILIANO PANARARI

L'epidemia di Covid-19 ha inaugurato un nuovo capitolo della relazione tra tecnica e politica. E apre una potenziale nuova prospettiva tecnocratica. Ne erano immagini esemplari ieri prima il question time alla Camera, e poi l'informativa del presidente del Consiglio Giuseppe Conte in un'aula a ranghi ridottissimi, svuotata per ragioni sanitarie e dai Dpcm. Icone (in alcuni casi, con la mascherina) della tardiva parlamentarizzazione di un'emergenza virale che coincide con una crisi politica. Non una crisi di governo, perché le catastrofi di origine esogena rafforzano gli esecutivi, come confermano anche le difficoltà di ricavarci un ruolo (come sarebbe auspicabile) in questo frangente drammatico da parte di una destra che, a forza di proporsi con le «ricette» populiste, pare capace di gestire più delle emergenze presunte che quelle reali. Ma una vera e propria crisi della politica, «uccisa» dal coronavirus, e che si mostra indifesa di fronte all'imprevisto, come se potesse ormai occuparsi esclusivamente dell'ordinaria amministrazione. Ed eccola, quindi, cedere il passo, nuovamente, alla tecnica. Non più ai professori e agli esperti di economia (che sta terribilmente soffrendo), ma a quelli di virologia, infettivologia e scienze biologiche, con il Comitato tecnico-scientifico insediato dal premier che, attraverso le misure di contenimento del contagio, stabilisce l'agenda pubblica di questi tempi dolorosi.

CONTINUA A PAGINA 21



Intesa fra Conte e Macron sugli Eurobond. Oggi al Consiglio europeo bisognerà convincere la cancelliera Merkel. Il premier promette agli italiani un nuovo decreto da 25 miliardi di euro. SERVIZI - PP. 2-13

LA GRANDE CORSA

Una rete globale di scienziati cerca il vaccino

GIANNI RIOTTA
NEW YORK

«Contagion», spettacolare film di Steven Soderbergh, 2011, immagina un'epidemia che, trasmessa dai pipistrelli di Hong Kong allo chef di un ristorante, minaccia il mondo con i suoi virus. Se vi pare anticipi la pandemia, con mostruosa precisione, è grazie al professore di epidemiologia della Columbia University W. Ian Lipkin, consulente del regista. A metà gennaio, Lipkin, mentre l'area di Wuhan cade nella morsa Covid-19, lascia il campus dell'università e va a studiare i primi casi, aiutando i colleghi cinesi. - P. 13

Burioni: numeri inaffidabili Teniamo duro

GABRIELE BECCARIA

«Tenere duro», consiglia Roberto Burioni. Il professore di microbiologia e virologia dell'Università Vita-Salute San Raffaele di Milano spiega che è meglio trattare le cifre con prudenza estrema. Sono costantemente sotto la lente degli specialisti, ma agli occhi di noi cittadini possono generare emozioni contraddittorie: false speranze oppure panico immotivato. Per il quarto giorno consecutivo il numero degli attuali positivi da coronavirus è in calo. - P. 10

LE INTERVISTE

ENRICO LETTA



“Salviamo l'economia per fermare le destre”

MARCO ZATTERIN - P. 3

GRAZIANO DELRIO



“Stessa maggioranza ma ora dialoghiamo”

CARLO BERTINI - P. 4

SILVIO BERLUSCONI



“Esecutivo in ritardo sugli aiuti alle aziende”

PAOLO COLONNELLO - P. 5

BUONGIORNO

Se si deciderà di mappare i nostri spostamenti, di tutti o di alcuni, attraverso una app sui telefonini, ubbidiremo da bravi soldati, quali siamo stati finora. Si rinuncerà al diritto alla privacy come si è rinunciato alla libertà di spostarsi, e qui si è già proposta l'opinione secondo cui l'essenza della democrazia occidentale è nella libertà di andare da qui a lì senza renderne conto. Oggi per uscire di casa servono motivi comprovati e necessari e, a richiesta, tocca illustrarli. Con la app qualcuno saprà dove siamo, quante volte siamo scesi in strada, quanto ci siamo intrattenuti. Non è una cosetta. Per accettare un simile controllo bisogna che adesso il governo faccia le cose come si deve, con la condivisione del Parlamento e ponendo limiti precisi: di tempo e di utilizzo. Nel feticismo della sicurezza, la nostra

Qualcosa di noi

MATTIA FELTRI

democrazia ha già accettato l'oscurità del trojan, un virus (informatico) con cui su disposizione del magistrato si può essere spiati sempre, ovunque, anche a telefono spento. Per tutti noi è fuori discussione che la libertà di uscire di casa ci sarà restituita, ma la sorveglianza telematica è più sfuggente, generalmente sottovalutata, e subito sono girati discorsi sui suoi prodigiosi effetti, un domani, sulla sicurezza, la solita maledetta sicurezza. Noi ora non dobbiamo semplicemente salvare delle vite, dobbiamo pensare alla sopravvivenza della comunità: è molto diverso ed è una sfida molto più grande e richiede grandi sacrifici. Ma ricordiamoci che settantacinque anni fa si rischiava la vita per la libertà, ora si rischia la libertà per la vita. Speriamo che questo non dica qualcosa di noi.

PalcioK
i cineclubisti riprova di PalcioK

00134
9 781113 742033

FALCIOK
palcioK.it

NOBIS
ASSICURAZIONI

www.nobis.it



BORSA +1,74% 1€ = \$1,0827

BORSE ESTERE	
Dow Jones	21.201 ▲
Nasdaq	7.284 ▲
S&P 500	2.476 ▲
Nikkei	19.847 ▲
Francfort	8.274 ▲
Zurigo	8.868 ▲
Londra	4.432 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,0827 ▼
Euro-Sterline	0,9150 ▼
Euro-Yen	120,87 ▼
Euro-Fr.Sv.	1,0828 ▲
Euro-Yuan	7,8844 ▲
INDICAMENTI	
Btp 10 Y.	1,3194 ▼
Bund 10 Y.	-0,3222 ▼
FUTURE	
Euro-Btp	140,89 ▲
Euro-Bund	172,28 ▼
Euro-Dollaro	16,768 ▲

Da Exor arrivano 54 milioni di cedole per casa Agnelli

La holding ha chiuso il bilancio 2019 con utili raddoppiati a 3 miliardi di euro e net asset value in crescita del 30%

Mondellini a pagina 15

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Bulgari: la Cina ci dà grande speranza

Il marchio italiano del gruppo Lvmh riapre gli store Merli in MF Fashion

Anno XXXI n. 081
Giovedì 26 Marzo 2020
€2,00 *Classedtori*

RICHIEDI IL MANUALE CINESE DI PREVENZIONE E TRATTAMENTO AL TUO EDICOLANTE

COVID-19
IL MANUALE CINESE PER IL TRATTAMENTO E LA PREVENZIONE

CON MF-MILANO FINANZA*

CRISI ITALIA, FRANCIA, SPAGNA E ALTRI 6 PAESI CHIEDONO GLI EUROBOND. MA HANNO POCHE CHANCE

Il giorno della Waterloo europea

- Oggi al Consiglio Ue gli Stati del Nord, Germania in testa, pronti a ripetere il no a strumenti di debito comune
- La discussione si concentrerà sull'utilizzo del Mes. L'obiettivo è convincere Berlino a dare prestiti senza condizioni
- Lagarde (Bce) propone l'emissione di coronabond (ma una tantum) per affrontare la recessione legata al virus
- Conte riferisce in Parlamento sulle misure adottate: contro l'epidemia il governo pronto a stanziare altri 25 miliardi
- Cresce il rischio di un aumento degli npl, ma l'Eba rassicura: le moratorie non trasformano i crediti in sofferenze

L'ACCORDO SUL PIANO TRUMP DA 2.000 MILIARDI \$ SPINGE ANCORA WALL STREET

GOLDEN POWER ALLARGATO

Manovre sul titolo, il governo pronto a blindare anche le Generali

IMMSI, AVIO & C.

A Piazza Affari si allunga la lista dei dividendi cancellati

INTERVISTA A MANES (KME)

Ricetta anti-crisi? Nazionalizzare il 10% del pil per tre mesi

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

Lavoriamo insieme

La GigaNetwork di Vodafone è nata per unire. Ogni giorno lavoriamo per renderla più affidabile e potente, perché anche quando non possiamo stare vicini, possiamo essere insieme.

vodafone

Sostieni insieme a noi La Croce Rossa Italiana. Invia un SMS o chiama da rete fissa il 45501
Da 24 marzo al 15 aprile, invia un SMS al 45501 o chiama da rete fissa il numero 45501 o il 10.
Campagna di donazione in favore della Croce Rossa Italiana e sostegno al Servizio Civile Universale.

Il Secolo XIX

Primo Piano

Porti, chiesto il "modello Genova" I presidenti studiano da commissari

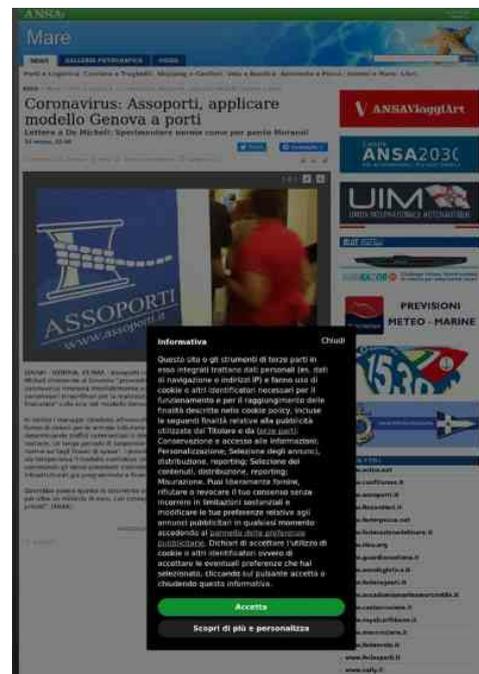
Alberto Quarati / GENOVA Tutti e 16, con ritrovata unità rispetto a qualche fuga in avanti nei giorni scorsi, i presidenti delle Autorità di sistema portuale chiedono al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, «provvedimenti urgenti per mitigare l'impatto che l'emergenza coronavirus riverserà inevitabilmente sui porti italiani» tra cui «la nomina di tutti i presidenti delle **Adsp** quali commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate» sulla scia del "modello Genova". In sintesi, i dirigenti dei porti chiedono all'esecutivo di «garantire la sostenibilità dei loro bilanci trovando forme di ristoro per le entrate tributarie e demaniali perse, a seguito dell'emergenza che sta determinando traffici commerciali in diminuzione, servizi passeggeri notevolmente ridotti e, per le crociere, un lungo periodo di sospensione. Ugualmente evidenziano l'opportunità di cancellare la norma sui tagli lineari di spesa». L'emergenza virus, sottolineano dall'associazione guidata da Daniele Rossi, può essere l'opportunità di «sperimentare in via temporanea il modello normativo utilizzato per la ricostruzione del Ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate. Dovrebbe essere questo lo strumento per rendere possibile la tempestiva realizzazione di opere per oltre un miliardo di euro, con conseguente attivazione di almeno altrettanti investimenti privati». Del resto, si legge nella lettera inviata da **Assoport** a De Micheli, «la portualità nazionale sta attraversando una "tempesta perfetta", fra tagli lineari alle spese correnti, discendenti dalle norme varate con la legge di Stabilità dello scorso dicembre e l'emergenza covid-19 che ha determinato il crollo dei traffici marittimi in modo improvviso e drammatico». ONDA LUNGA DALLA CINA Con Genova, sono molti i porti che in questo momento si stanno attrezzando per accogliere l'onda lunga delle merci dalla Cina, in particolare quelle ordinate dalle aziende "non essenziali" che devono interrompere la produzione per effetto del decreto legge del 22 marzo. La Spezia, nel giro di 24 ore, ha messo spazi a disposizione in tutto il Nord Italia, con l'azienda Sistema Porto e i gruppi Tarros e Contship, per accogliere mezzo milione di teu sia nel raggio più prossimo al porto, sia nei centri intermodali di Melzo, Dinazzano e Padova. Tuttavia, «nella conversione del decreto Cura Italia» segnala Marco Migliorelli, vice presidente Confetra, dovrebbe essere reso più chiaro «che i magazzini delle aziende restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta». Considerato che mediamente dall'Asia al Mediterraneo una portacontainer impiega un mese, la previsione degli operatori è che l'onda lunga della merce dovrebbe arrivare tra due settimane. -



Coronavirus: Assoport, applicare il modello Genova ai porti

Lettera a De Micheli: Sperimentare norme come per ponte Morandi

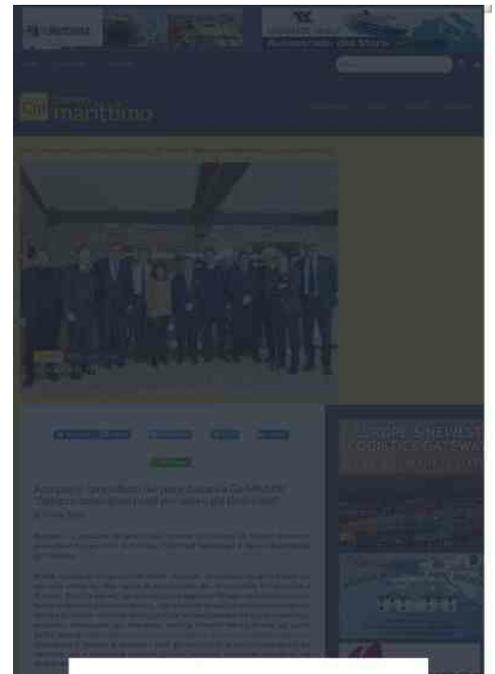
(ANSA) - GENOVA, 25 MAR - **Assoport** ha scritto una lettera al Ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli chiedendo al Governo "provvedimenti urgenti per mitigare l' impatto che l' emergenza coronavirus riverserà inevitabilmente sui porti italiani" tra cui "la nomina dei sedici presidenti quali commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate" sulla scia del 'modello Genova'. In sintesi i manager chiedono all' esecutivo di "garantire la sostenibilità dei loro bilanci trovando forme di ristoro per le entrate tributarie e demaniali perse, a seguito dell' emergenza che sta determinando traffici commerciali in diminuzione, servizi passeggeri notevolmente ridotti e, per le crociere, un lungo periodo di sospensione. Ugualmente evidenziano l' opportunità di cancellare la norma sui tagli lineari di spesa". I presidenti dei porti ribadiscono l' opportunità di "sperimentare in via temporanea il modello normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate. Dovrebbe essere questo lo strumento per rendere possibile la tempestiva realizzazione di opere per oltre un miliardo di euro, con conseguente attivazione di almeno altrettanti investimenti privati". (ANSA).



Assoporti, i presidenti dei porti italiani a De Micheli: "Sblocco immediato fondi per opere già finanziate"

Assoporti - I presidenti dei porti italiani scrivono alla ministra De Micheli chiedendo: provvedimenti urgenti per i porti e sblocco dei fondi stanziati per le opere infrastrutturali già finanziate. ROMA- Appello del mondo portuale al Mit - **Assoporti**, Associazione dei porti italiani, con una nota diffusa ha fatto sapere di essersi rivolti alla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, per la condizione di oggettiva difficoltà che stanno vivendo le banchine nazionali. In maniera unitaria, i 16 presidenti dei porti italiani, hanno chiesto alla ministra De Micheli « provvedimenti urgenti per mitigare l' impatto che la crisi economica e produttiva conseguente alla emergenza sanitaria riverserà inevitabilmente sui porti». Inoltre, come già annunciato ieri in conferenza stampa a Venezia dal presidente Musolino, viene mossa la richiesta di sbloccare i fondi già stanziati per le opere infrastrutturali già finanziate, con la richiesta di nominare gli stessi presidenti commissari straordinari, sul modello della ricostruzione del nuovo di Genova. Il testo della lettera: « La portualità nazionale sta attraversando una 'tempesta perfetta' tra tagli lineari alle spese correnti, discendenti dalle norme varate con la legge di

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



Le Autorità portuali scrivono alla ministra De Micheli

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

26/03/2020 , © Euromerci - riproduzione riservata



#Coronavirus: Assoporti, autorità portuali scrivono a De Micheli. Uniti per illustrare una condizione di oggettiva difficoltà

(FERPRESS) - Roma, 25 MAR - La portualità nazionale sta attraversando una "tempesta perfetta" tra tagli lineari alle spese correnti, discendenti dalle norme varate con la legge di Stabilità dello scorso dicembre e l' emergenza COVID-19 che ha determinato il crollo dei traffici marittimi in modo improvviso e drammatico. Questa la premessa con la quale, tutti i sedici presidenti dei porti italiani hanno condiviso una lettera che è stata inviata alla Ministra De Micheli. Con una ritrovata unità d' intenti, i presidenti dei porti in modo compatto hanno dettagliato le ragioni per cui è necessario che il Governo intervenga con provvedimenti urgenti per mitigare l' impatto che la crisi economica e produttiva conseguente alla emergenza sanitaria riverserà inevitabilmente sui porti. In sintesi, tutti i manager dei porti italiani chiedono di garantire la sostenibilità dei loro bilanci trovando forme di ristoro per le entrate tributarie e demaniali perse, a seguito dell' emergenza che sta determinando traffici commerciali in diminuzione, servizi passeggeri notevolmente ridotti e, per le crociere, un lungo periodo di sospensione. Ugualmente evidenziano l' opportunità di cancellare la norma sui tagli lineari di spesa per non incidere sulle attività correnti anche di carattere essenziale. La lettera riserva, inoltre, considerazioni di carattere generale sulla possibilità che i porti siano il volano capace di garantire la ripresa delle attività economiche del Paese al termine dell' emergenza in corso. A questo fine, i presidenti dei porti ribadiscono l' opportunità di sperimentare in via temporanea il modello normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate. Dovrebbe essere questo lo strumento per rendere possibile la tempestiva realizzazione di opere per oltre un miliardo di euro, con conseguente attivazione di almeno altrettanti investimenti privati.



I presidenti dei porti italiani scrivono al governo chiedendo misure per sostenere gli scali nazionali

Il comparto - hanno spiegato - sta attraversando una "tempesta perfetta" tra tagli lineari alle spese correnti e l' emergenza Covid-19 I sedici presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane hanno scritto alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, per illustrarle la condizione di oggettiva difficoltà in cui versa la portualità nazionale che - hanno spiegato - «sta attraversando una "tempesta perfetta" tra tagli lineari alle spese correnti, discendenti dalle norme varate con la Legge di Stabilità dello scorso dicembre e l' emergenza Covid-19 che ha determinato il crollo dei traffici marittimi in modo improvviso e drammatico». Dettagliando le ragioni per cui è necessario che il governo intervenga con provvedimenti urgenti per mitigare l' impatto che la crisi economica e produttiva conseguente alla emergenza sanitaria riverserà inevitabilmente sui porti, i presidenti dei porti hanno chiesto di garantire la sostenibilità dei loro bilanci trovando forme di ristoro per le entrate tributarie e demaniali perse a seguito dell' emergenza che sta determinando traffici commerciali in diminuzione, servizi passeggeri notevolmente ridotti e, per le crociere, un lungo periodo di sospensione. Inoltre hanno evidenziato l' opportunità di cancellare la norma sui tagli lineari di spesa per non incidere sulle attività correnti anche di carattere essenziale. A De Micheli, inoltre, hanno sottolineato la possibilità che i porti siano il volano capace di garantire la ripresa delle attività economiche del Paese al termine dell' emergenza in corso e, a questo fine, i presidenti dei porti hanno ribadito l' opportunità di sperimentare in via temporanea il modello normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate. Secondo i presidenti delle **AdSP**, dovrebbe essere questo lo strumento per rendere possibile la tempestiva realizzazione di opere per oltre un miliardo di euro, con conseguente attivazione di almeno altrettanti investimenti privati.



ASSOPORTI: uniti per illustrare una condizione di oggettiva difficoltà

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



Informazioni Marittime

Primo Piano

Porti italiani chiedono sospensione tagli lineari di spesa

Le Autorità di sistema, attraverso Assoport, scrivono alla ministra De Micheli per ottenere un "ristoro di bilancio", che andrebbero ad equilibrare i tagli tributari del "Cura Italia" e a rilanciare investimenti per un miliardo di euro

Con la forte contrazione della domanda di consumo, i porti stanno affrontando la peggiore crisi dei traffici dal Dopoguerra. Per questo, i sedici presidenti delle Autorità di sistema portuale italiane, attraverso **Assoport**, hanno scritto al governo elencando specifiche rischieste in un momento di crisi economica senza precedenti dovuta alla pandemia di Coronavirus in corso. Chiedono il «ristoro dei loro bilanci», andando ad equilibrare gli sgravi della settimana scorsa che il governo ha fatto nei confronti degli operatori portuali e degli armatori. Misure che servirebbero ad alleggerire lo squilibrio finanziario che stanno affrontando e a rilanciare, secondo **Assoport**, investimenti per un miliardo di euro. Una delle misure più importanti che chiedono i sedici funzionari di questi sedici enti pubblici non economici, è la cancellazione della norma sui tagli lineari di spesa, «per non incidere sulle attività correnti anche di carattere essenziale», si legge in una nota di **Assoport**. I funzionari di questi sedici enti pubblici non economici, riformati parzialmente nel 2016, chiedono di garantire la sostenibilità dei loro bilanci, trovando forme di ristoro per le entrate tributarie e demaniali perse con le conseguenze della pandemia: azzeramento del traffico crocieristico - tutte le compagnie da crociera stanno sospendendo le attività, in tutto il mondo -, riduzione di quello passeggeri alla continuità territoriale tra le isole e ridimensionamento del traffico merci, ridotto ai servizi essenziali o al massimo, per le altre merci, al movimento di stoccaggio, non di distribuzione. Secondo l'associazione, il quadro normativo in cui applicare questi importanti tagli di bilancio pubblico potrebbe essere quello utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate. «Dovrebbe essere questo - conclude **Assoport** - lo strumento per rendere possibile la tempestiva realizzazione di opere per oltre un miliardo di euro, con conseguente attivazione di almeno altrettanti investimenti privati».



Una tempesta perfetta all'assalto dei porti

I presidenti delle AdSp uniti di fronte ad una condizione di difficoltà

Redazione

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



Il virus gaullista non risparmia nessun porto

La sete di fondi e poteri speciali più contagiosa del Covid-19: soci e transfughi di **Assoporti** bussano insieme a De Micheli. Ma per il MIT il modello Genova resta inapplicabile di Andrea Moizo I porti italiani non ci pensano proprio a ridimensionare le spese a fronte della possibile drastica riduzione (e della sicura ricalibrazione del mix) dei traffici e, 'con una ritrovata unità di intenti', si sono rivolti via lettera al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli. Tutti e 16 i presidenti di Autorità di Sistema Portuale, anche coloro che si sono sempre piccati della propria capacità di gestire il sistema affidatogli a legislazione vigente e in base a criteri ed esigenze di mercato, infatti, hanno sottoscritto una missiva volta a dettagliare (solo al Ministro, gli altri si devono accontentare della sintesi: la lettera non è stata divulgata) 'le ragioni per cui è necessario che il Governo intervenga con provvedimenti urgenti per mitigare l'impatto che la crisi economica e produttiva conseguente alla emergenza sanitaria rivergerà inevitabilmente sui porti'. La richiesta, però, non è quella di sospendere l'automatismo fra mancato pareggio e commissariamento affinché le **AdSP** possano rispondere all'emergenza, magari attingendo ad avanzi pregressi, e abbiano il tempo di rimodulare i propri piani di investimento ad una domanda potenzialmente ridotta e certamente mutata. Ad esempio congelando e convertendo ad altro gli investimenti legati al crocierismo moribondo. L'invito, invece, è a 'garantire la sostenibilità dei loro bilanci trovando forme di ristoro per le entrate tributarie e demaniali perse'. L'occasione quindi è ghiotta per rilanciare velleità che nulla hanno a che vedere col Covid-19, laddove, ad esempio, si evidenzia 'l'opportunità di cancellare la norma sui tagli lineari di spesa per non incidere sulle attività correnti anche di carattere essenziale'. Il riferimento sembra essere all'articolo 591 della legge di stabilità (precedente all'emergenza coronavirus), che non prevede alcun taglio lineare, bensì un tetto 'all'acquisto di beni e servizi', individuato nel 'valore medio sostenuto per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018'. Un obiettivo tutto sommato non improbo, basti solo pensare ai risparmi obbligati sulla convegnistica, a partire dagli oltre 300mila euro che ogni anno le **AdSP** spendono per partecipare al Seatrade di Miami. Il viatico è ideale per passare al bersaglio grosso, anch'esso perseguito in tempi (di salute pubblica) non sospetti: 'Sperimentare in via temporanea il modello normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate'. Un'ambizione che, oltre che con i presupposti della democrazia parlamentare, cozza con la normativa comunitaria e la sua stringente interpretazione da parte della Corte di Giustizia, dato che starebbe all'Italia dimostrare cosa abbia di emergenziale una programmazione infrastrutturale ordinaria, risalente, pluriennale ed omnicomprensiva. Come cioè 'la tempestiva realizzazione di opere per oltre un miliardo di euro' programmate da anni (in larga parte, peraltro, senza alcuna analisi economica giustificativa nemmeno nello scenario precedente) possa aver a che fare con il post-epidemia da coronavirus. Ad ogni modo, domandare è lecito, anche se una volta di più il MIT ha già ribadito che non è cosa. In un'intervista a Portnews, infatti, il viceministro Roberto Traversi ha rigettato l'ipotesi, suggerendo piuttosto un modello Taranto (senza rivelare, purtroppo, in cosa esattamente starebbe l'esemplarità a fronte dei recenti rilievi in proposito sollevati dalla Corte dei Conti).



I porti italiani compatti: Caro ministro, non vogliamo rimanere col cerino in mano / La lettera

Roma Per la prima volta hanno firmato tutti. Anche quelli che hanno lasciato da tempo **Assoporti**. I presidenti delle Authority italiane scrivono alla ministra Paola De Micheli: Rischiamo di rimanere col cerino in mano spiegano in una lunga lettera in cui spiegano alla titolare del Mit i rischi concreti a cui si trovano di fronte tutti gli scali italiani. Siamo entrati in una spirale destinata a determinare effetti paralizzanti sulle nostre attività scrivono i presidenti. L'improvviso e drammatico crollo dei traffici marittimi è destinato a falciare il fronte delle entrate per i bilanci delle **AdSP/AP**, a causa dell'azzeramento, o della drastica riduzione, delle tasse e diritti applicati sulle merci e i passeggeri: il traffico delle crociere nel 2020 è destinato a paralizzarsi del tutto, il traffico passeggeri di corto e di medio raggio ha già registrato drastiche contrazioni, e non si riprenderà ai ritmi degli anni passati, il traffico commerciale è ridotto ai minimi termini, e molto probabilmente ripartirà con una curva molto graduale di ripresa. Per questo le misure previste dal governo sono giuste, ma vanno corrette: E' molto difficile riuscire a recuperare, entro l'esercizio in corso, la sospensione del pagamento dei canoni per gli articoli 16, 17 e 18 tra la data di entrata in vigore del decreto n. 18 del 17 marzo 2020 e quella del 31 luglio scrivono i presidenti. Le Authority chiedono poteri commissariali sul modello Genova: Data l'estrema urgenza Le saremo grati se vorrà convocare una conference call con tutti i Presidenti da tenersi, compatibilmente con la Sua agenda, quanto prima possibile. Perché con 1 miliardo in cassa e 500 milioni residui disponibili al Ministero sul fondo porti ancora da assegnare, la portualità spera di ripartire.

informative
Questo sito e gli strumenti di lavoro sono stati integrati dal personal (es. dati di navigazione e indirizzi IP) e forse non di codice e altri identificativi necessari per il funzionamento e per il raggiungimento della finalità descritte nella nostra policy.
Desidero di accettare l'invio di cookie e altri identificativi consentendo a raccomandare questa informativa, proseguendo la navigazione in questa pagina, cliccando su uno o più pulsanti e continuando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

I porti italiani compatti: Caro ministro, non vogliamo rimanere col cerino in mano" / La lettera

23 MARZO 2020 | **Informative**

Roma - Per la prima volta hanno firmato tutti. Anche quelli che hanno lasciato da tempo Assoporti. I presidenti delle Authority italiane scrivono alla **ministra Paola De Micheli**: "Rischiando di rimanere col cerino in mano" spiegano in una lunga lettera in cui spiegano alla titolare del Mit i rischi concreti a cui si trovano di fronte tutti gli scali italiani.

I segni la lettera **Commenti**

"Siamo entrati in una spirale destinata a determinare effetti paralizzanti sulle nostre attività" scrivono i presidenti.

"L'improvviso e drammatico crollo dei traffici marittimi è destinato a falciare il fronte delle entrate per i bilanci delle AdSP/AP a causa dell'azzeramento, o della drastica riduzione, delle tasse e diritti applicati sulle merci e i passeggeri: il traffico delle crociere nel 2020 è destinato a paralizzarsi del tutto, il traffico passeggeri di corto e di medio raggio ha già registrato drastiche contrazioni, e non si riprenderà ai ritmi degli anni passati, il traffico commerciale è ridotto ai minimi termini, e molto probabilmente ripartirà con una curva molto graduale di ripresa. Per questo le misure previste dal governo sono giuste, ma vanno corrette: E' molto difficile riuscire a recuperare, entro l'esercizio in corso, la sospensione del pagamento dei canoni per gli articoli 16, 17 e 18 tra la data di entrata in vigore del decreto n. 18 del 17 marzo 2020 e quella del 31 luglio scrivono i presidenti. Le Authority chiedono poteri commissariali sul modello Genova: Data l'estrema urgenza Le saremo grati se vorrà convocare una conference call con tutti i Presidenti da tenersi, compatibilmente con la Sua agenda, quanto prima possibile. Perché con 1 miliardo in cassa e 500 milioni residui disponibili al Ministero sul fondo porti ancora da assegnare, la portualità spera di ripartire."

Articoli correlati

- Civitavecchia**, il sindaco maldestro: "Chiusole il porto alle navi passeggeri" Roma - "Insieme alle forze di Polizia locale, dirette dal ...
- L'equipaggio mette nel sacco i pirati maldinesi armati di spranghe e pioni di porco / La storia**
- Sempre -** come serviti "spensierati" come hanno reso ...

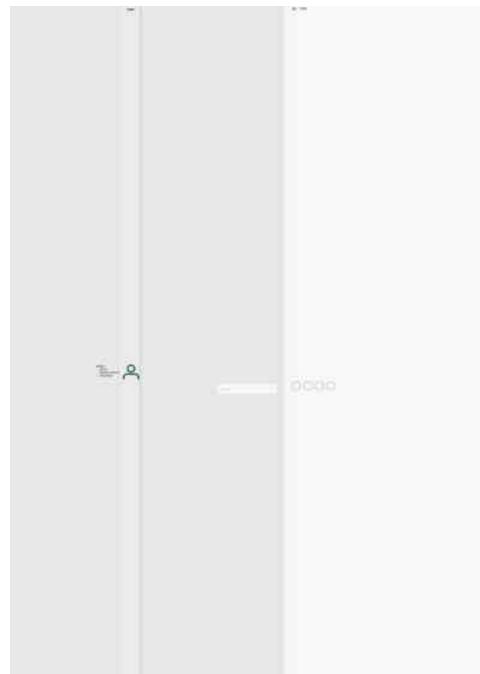
Da tutti i porti italiani un appello alla De Micheli per avere il modello Genova'

Dopo le recenti esternazioni di Daniele Rossi e l'annuncio di ieri di Pino Musolino, l'associazione dei porti italiani è venuta ufficialmente allo scoperto annunciando di aver presentato alla ministra dei trasporti, Paola De Micheli, alcune richieste per sbloccare le nuove opere e per non compromettere la situazione delle casse degli enti. In una nota appena circolata **Assoporti** premette: La portualità nazionale sta attraversando una tempesta perfetta tra tagli lineari alle spese correnti, discendenti dalle norme varate con la legge di Stabilità dello scorso dicembre, e l'emergenza Covid-19 che ha determinato il crollo dei traffici marittimi in modo improvviso e drammatico. La lettera condivisa da tutti i sedici presidenti dei porti italiani (e questa unità è un'altra notizia) e inviata a Roma dettaglia le ragioni per cui è necessario scrive **Assoporti** che il Governo intervenga con provvedimenti urgenti per mitigare l'impatto che la crisi economica e produttiva conseguente alla emergenza sanitaria riverserà inevitabilmente sui porti. In sintesi, tutti i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale chiedono di garantire la sostenibilità dei loro bilanci trovando forme di ristoro per le entrate tributarie e demaniali perse, a seguito dell'emergenza che sta determinando traffici commerciali in diminuzione, servizi passeggeri notevolmente ridotti e, per le crociere, un lungo periodo di sospensione. I 16 presidenti delle port authority evidenziano poi l'opportunità di cancellare la norma sui tagli lineari di spesa per non incidere sulle attività correnti anche di carattere essenziale. In molti a questo proposito fanno notare come strida l'azione appena messa in campo dall'ASdSP di Bari e Brindisi che concede alle compagnie di navigazione e agli operatori portuali sconti sui costi portuali superiori a quelli previsti dal decreto Cura Italia (mossa chiaramente apprezzata pubblicamente da Confitarma). La nota di **Assoporti** si conclude con la richiesta, probabilmente la più importante, di poter dotare tutti gli scali italiani dei poteri commissariali concessi al porto di Genova in seguito al crollo del viadotto Morandi. Considerando la possibilità che i porti siano il volano capace di garantire la ripresa delle attività economiche del Paese al termine dell'emergenza in corso, i presidenti dei porti ribadiscono l'opportunità di sperimentare in via temporanea il modello normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate. Dovrebbe essere questo lo strumento per rendere possibile la tempestiva realizzazione di opere per oltre un miliardo di euro, con conseguente attivazione di almeno altrettanti investimenti privati.

Shipping Italy.it logo and navigation menu. The article title is "Da tutti i porti italiani un appello alla De Micheli per avere il 'modello Genova'". Below the title is a photo of a group of men in suits standing in front of a building. To the right of the photo are logos for SMET and ASSARMATORI. Below the photo is a small text block: "Dopo le recenti esternazioni di Daniele Rossi e l'annuncio di ieri di Pino Musolino, l'associazione dei porti italiani è venuta ufficialmente allo scoperto annunciando di aver presentato alla ministra dei trasporti, Paola De Micheli, alcune richieste per sbloccare le nuove opere e per non compromettere la situazione delle casse degli enti. In una nota appena circolata Assoporti premette: 'La portualità".

I porti a De Micheli: "Basta con i tagli lineari"

Roma - «La portualità nazionale sta attraversando una tempesta perfetta, tra tagli lineari alle spese correnti, discendenti dalle norme varate con la legge di Stabilità dello scorso dicembre e l'emergenza covid-19 che ha determinato il crollo dei traffici marittimi in modo improvviso e drammatico». Questa la premessa con la quale, tutti i 16 presidenti dei porti italiani hanno condiviso una lettera che è stata inviata al ministro dei Trasporti, Paola De Micheli. Con una ritrovata unità d'intenti, i presidenti dei porti in modo compatto hanno dettagliato le ragioni per cui è necessario che il governo intervenga con provvedimenti urgenti per mitigare l'impatto che la crisi economica e produttiva conseguente alla emergenza sanitaria riverserà inevitabilmente sui porti. In sintesi, tutti i dirigenti dei porti italiani chiedono «di garantire la sostenibilità dei loro bilanci trovando forme di ristoro per le entrate tributarie e demaniali perse, a seguito dell'emergenza che sta determinando traffici commerciali in diminuzione, servizi passeggeri notevolmente ridotti e, per le crociere, un lungo periodo di sospensione. Ugualmente evidenziano l'opportunità di cancellare la norma sui tagli lineari di spesa per non incidere sulle attività correnti anche di carattere essenziale». La lettera riserva inoltre «considerazioni di carattere generale sulla possibilità che i porti siano il volano capace di garantire la ripresa delle attività economiche del Paese al termine dell'emergenza in corso». A questo fine, i presidenti dei porti ribadiscono «l'opportunità di sperimentare in via temporanea il modello normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate. Dovrebbe essere questo lo strumento per rendere possibile la tempestiva realizzazione di opere per oltre un miliardo di euro, con conseguente attivazione di almeno altrettanti investimenti privati».



Paita: Il governo raccolga il grido di allarme dei porti

Roma E' necessario che la ministra dei Trasporti De Micheli raccolga l'appello lanciato dai presidenti autorità portuali, anche considerato il ruolo fondamentale svolto in questi giorni dalle piattaforme portuali nell'approvvigionamento alimentare di tutto il Paese. Lo dichiara Raffaella Paita, capogruppo di Italia Viva in Commissione Trasporti alla Camera, a proposito della lettera inviata dai presidenti di porti italiani alla ministra. L'allarme dei presidenti dei porti spiega è fondato. Il crollo di traffico commerciale di questo giorni sta creando enormi difficoltà fino a metterne a repentaglio i bilanci e, di conseguenza, la funzione. Siamo per questo importante valutare la necessità di cancellare i tagli lineari alla spesa previsti dalla legge di Bilancio. Per poter gestire questa situazione eccezionale ci pare anche sensato conferire il ruolo commissariale per le opere strategiche, come proposto nel Piano Shock di Italia Viva, sia per affrontare la crisi pesantissima del settore che per puntare sul volano delle opere pubbliche. E' indispensabile preparare ora le condizioni per effettuare, una volta superata l'emergenza sanitaria, gli investimenti che ci potranno superare anche l'emergenza economica, conclude.



Paita: "Il governo raccolga il grido di allarme dei porti"

15 MAGGIO 2020 - Inedito



Roma - "E' necessario che la ministra dei Trasporti De Micheli raccolga l'appello lanciato dai presidenti autorità portuali, anche considerato il ruolo fondamentale svolto in questi giorni dalle piattaforme portuali nell'approvvigionamento alimentare di tutto il Paese".

La dichiara **Raffaella Paita**, capogruppo di Italia Viva in Commissione Trasporti alla Camera, a proposito della lettera inviata dai presidenti di porti italiani alla ministra.

"L'allarme dei presidenti dei porti - spiega - è fondato. Il crollo di traffico commerciale di questo giorni sta creando enormi difficoltà fino a metterne a repentaglio i bilanci e, di conseguenza, la funzione. Siamo per questo importante valutare la necessità di cancellare i tagli lineari alla spesa previsti dalla legge di Bilancio. Per poter gestire questa situazione eccezionale ci pare anche sensato conferire il ruolo commissariale per le opere strategiche, come proposto nel Piano Shock di Italia Viva, sia per affrontare la crisi pesantissima del settore che per puntare sul volano delle opere pubbliche".

"E' indispensabile preparare ora le condizioni per

Articoli correlati

- Cina, l'industria è ripartita. Ma i porti prevedono un calo tra il 5 e il 10%. Shanghai - Secondo la China Port & Harbor Association, il v...
- Messico: "I porti Napa sono operativi. Sciacallo chi diffonde fake news" Venezia - "In questi tragici momenti assistiamo purtroppo ...

Dal Mit una mezza doccia fredda per Assoporti

Proprio mentre **Assoporti** rendeva pubblica la lettera inviata alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, nella quale si chiedevano poteri commissariali e un ripensamenti sui tagli di spesa alle **AdSP**, il suo vice, il sottosegretario Roberto Traversi a Port News dava in pratica già una risposta che assomiglia molto a una chiusura (quasi) totale. Il modello Genova non è a mio avviso replicabile in questo contesto. Nel capoluogo ligure c'era una necessità evidente, che era quello di ripristinare un tratto autostradale. Si trattava di ricostruire una struttura preesistente, seppur modellata diversamente, e allo scopo si è favorita sia la fase autorizzativa del progetto, che l'affidamento del bando all'esecuzione senza gara, con deroga a tutte le norme ad eccezione del diritto penale e dei vincoli inderogabili UE. Il modello Taranto potrebbe quindi essere sufficiente, magari con qualche piccolo aggiustamento ha dichiarato il sottosegretario. Il cosiddetto modello Taranto' verrebbe probabilmente accolto dai presidenti delle **AdSP** già come un ottimo risultato per accelerare la realizzazione delle nuove opere. Traversi sostiene che i presidenti dispongano già di un discreto potere perché l'Autorità di Sistema Portuale è dotata di autonomia amministrativa, di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge e svolge l'attività nella gestione dei beni secondo un piano regolatore autonomo. Qualche criticità evidente c'è invece rispetto alle autorizzazioni ed è su queste che stiamo lavorando per apportare il massimo della semplificazione. Secondo il sottosegretario il vero problema sono le procedure per giungere alle approvazioni dei progetti, soprattutto per quel che riguarda i pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, i pareri ambientali e quelli delle Soprintendenze. Criticità che possono essere risolte in parte con la Conferenza di Servizi e il silenzio assenso, anche se resta il tema delle procedure ambientali e dei vincoli delle Soprintendenze che non sono fortunatamente aggirabili afferma. Si potrebbe procedere con solerzia nel rispetto dei vincoli a un Testo Unico sulla portualità ma solo a seguito di uno studio approfondito con i vari Ministeri per continuare ad assicurare comunque margini di oggettività e regole comuni rispettose del territorio. Traversi entra anche nel merito delle ultime misure contenute nel decreto Cura Italia bocciando di fatto le richieste delle **AdSP**: La preoccupazione di molti - spiega - era che le tasse di ancoraggio non venissero rimesse dallo Stato (cosa che poi è stata invece prevista nel testo) e che al contrario si chiedesse alle **AdSP** di fare fronte con una riduzione delle loro spese. Se questa forma di provvidenza alle **AdSP** continua ed è totale, il problema dunque non si pone. Per quanto concerne poi le entrate dalle concessioni, sono soltanto slittate, sempre con pagamento da effettuare entro l'anno corrente. Anche in questo caso, quindi, non ci dovrebbero essere problemi, salvo che gli operatori non siano così in crisi da non riuscire a farvi fronte. Ma Traversi soprattutto ricorda che le **AdSP** hanno bilanci con importanti avanzi di amministrazione che potrebbero essere in parte utilizzati per coprire queste eventuali perdite, ovviamente per un periodo non lungo. In conclusione secondo il sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti per consentire alle **AdSP** di lavorare con maggiore serenità, sarebbe sufficiente una direttiva della Direzione generale Porti che stabilisca delle regole per la redazione di bilanci più flessibili per i prossimi due/tre anni. Speriamo che questa emergenza si riveli l'occasione necessitata per sburocratizzare il nostro Paese e dare il via anche a una riforma organica della legge sui porti. È un progetto al quale il Ministro intende lavorare e dare presto risposta.



Proprio mentre Assoporti rendeva pubblica la lettera inviata alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, nella quale si chiedevano poteri commissariali e un ripensamenti sui tagli di spesa alle AdSP, il suo vice, il sottosegretario Roberto Traversi a Port News dava in pratica già una risposta che assomiglia molto a una chiusura (quasi) totale.

Il modello Genova non è a mio avviso replicabile in questo contesto. Nel capoluogo ligure c'era una necessità evidente, che era quello di ripristinare un tratto autostradale. Si trattava di ricostruire una

«Modello Genova? No, quello Taranto è più che sufficiente»

Marco Casale

Estendere il Modello Genova alle Autorità di Sistema Portuale? Non se ne parla. Il modello Taranto è più che sufficiente. Parola del sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti Roberto Traversi, che interviene sul tema rilasciando una intervista in esclusiva a Port News. Proprio mentre si moltiplicano, da parte dei vari presidenti di Autorità Portuali, le richieste di mettere i porti in condizione di acquisire una nuova agibilità operativa, tale da metterli in grado di intercettare la ripartenza quando la crisi che stiamo vivendo si sarà conclusa, il politico pentastellato invita alla calma e precisa: «Il modello Genova non è a mio avviso replicabile in questo contesto. Nel capoluogo ligure c'era una necessità evidente, che era quello di ripristinare un tratto autostradale. Si trattava di ricostruire una struttura preesistente, seppur modellata diversamente, e allo scopo si è favorita sia la fase autorizzativa del progetto, che l'affidamento del bando all'esecuzione senza gara, con deroga a tutte le norme ad eccezione del diritto penale e dei vincoli inderogabili UE. Il modello Taranto potrebbe quindi essere sufficiente, magari con qualche piccolo aggiustamento». Rispondendo indirettamente al presidente di

Assoporti Daniele Rossi, che aveva chiesto di assegnare ai presidenti delle **AdSP** poteri straordinari per far fronte al momento particolarmente delicato, Traversi precisa: «I presidenti hanno già un discreto potere perché l'Autorità di Sistema Portuale è dotata di autonomia amministrativa, di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge e svolge l'attività nella gestione dei beni secondo un piano regolatore autonomo. Qualche criticità evidente c'è invece rispetto alle autorizzazioni ed è su queste che stiamo lavorando per apportare il massimo della semplificazione». Il sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti non pensa che il vero problema in ambito portuale sia quello dell'affidamento delle gare ma semmai «le procedure per giungere alle approvazioni dei progetti, soprattutto per quel che riguarda i pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, i pareri ambientali e quelli delle Soprintendenze». Sono criticità che possono essere risolte in parte «con la Conferenza di Servizi e il silenzio assenso, anche se resta il tema delle procedure ambientali e dei vincoli delle Soprintendenze che non sono fortunatamente aggirabili. Si potrebbe procedere con solerzia nel rispetto dei vincoli ad un Testo Unico sulla portualità ma solo a seguito di uno studio approfondito con i vari Ministeri per continuare ad assicurare comunque margini di oggettività e regole comuni rispettose del territorio». Traversi entra anche nel merito delle ultime misure contenute nella Cura Italia, soffermandosi in particolare sulle misure di sospensione provvisoria del pagamento dei canoni e di esenzione della tassa di ancoraggio: «La preoccupazione di molti spiega era che le tasse di ancoraggio non venissero rimesse dallo Stato (cosa che poi è stata invece prevista nel testo) e che al contrario si chiedesse alle **AdSP** di fare fronte con una riduzione delle loro spese. Se questa forma di provvidenza alle **AdSP** continua ed è totale, il problema dunque non si pone». Per quanto riguarda le entrate dalle concessioni, «sono soltanto slittate, sempre con pagamento da effettuare entro l'anno corrente. Anche in questo caso, quindi, non ci dovrebbero essere problemi, salvo che gli operatori non siano così in crisi da non riuscire a farvi fronte. C'è da considerare che le **AdSP** hanno bilanci con importanti avanzi di amministrazione che potrebbero essere in parte utilizzati per coprire queste eventuali perdite, ovviamente per un periodo non lungo». Il sottosegretario osserva inoltre come, «per consentire alle **AdSP** di

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo Me in Q

25 Marzo 2020 — Intervista

Colloquio con Roberto Traversi
«Modello Genova? No, quello Taranto è più che sufficiente»
 di Marco Casale

Introdurre il Modello Genova alle Autorità di Sistema Portuale? Non se ne parla, il modello Taranto è più che sufficiente. Parola del sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti Roberto Traversi, che interviene sul tema rilasciando una intervista in esclusiva a Port News.

Sono criticità che possono essere risolte in parte «con la Conferenza di Servizi e il silenzio assenso, anche se resta il tema delle procedure ambientali e dei vincoli delle Soprintendenze che non sono fortunatamente aggirabili. Si potrebbe procedere con solerzia nel rispetto dei vincoli ad un Testo Unico sulla portualità ma solo a seguito di uno studio approfondito con i vari Ministeri per continuare ad assicurare comunque

Proprio mentre si moltiplicano, da parte dei vari presidenti di Autorità Portuali, le richieste di mettere i porti in condizione di

Ambiente
 Autorità Portuali
 Coronavirus
 Crociere
 Cura del ferro
 Danese
 Europa
 Expo 2019
 Osservatorio Europeo
 Infrastrutture
 Innovazione tecnologica
 Logistica
 Portuale
 Porto di Livorno
 Riforma portuale
 Delrio
 Shipping
 Terminali portuali
 Traffici marittimi

lavorare con maggiore serenità, sarebbe sufficiente una direttiva della Direzione generale Porti che stabilisca delle regole per la redazione di bilanci più flessibili per i prossimi due/tre anni. Speriamo che questa emergenza si riveli l'occasione necessitata per sburocratizzare il nostro Paese e dare il via anche a una riforma



Portnews

Primo Piano

organica della legge sui porti. È un progetto al quale il Ministro intende lavorare e dare presto risposta».

I numeri L' allarme Assoporti

19 L' emergenza "La portualità nazionale sta attraversando una 'tempesta perfetta' tra tagli lineari alle spese correnti, discendenti dalle norme varate con la legge di Stabilità dello scorso dicembre 2019 e l' emergenza coronavirus Covid-19 che ha determinato il crollo dei traffici marittimi in modo improvviso e drammatico" 16 L' associazione Tutti i sedici presidenti dei porti italiani hanno condiviso una lettera che è stata inviata alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. I presidenti dei porti hanno dettagliato le ragioni per cui è necessario che il Governo intervenga con provvedimenti urgenti per mitigare l' impatto che la crisi economica e produttiva conseguente alla emergenza sanitaria riverserà sui porti.

The collage features several newspaper articles. The largest article is from 'Genova' with the headline 'Un "new deal" per Genova imprese, moli e sindacati "Lavoriamo sulla proposta"'. It discusses negotiations between the port authority, businesses, and unions. Other smaller articles include 'L'Espresso' with the headline '19 L' allarme Assoporti' and 'Iren, per Tursi azionista cedola da 23 milioni'. The clippings are arranged in a grid-like fashion, showing various photos and text columns.

Il Piccolo

Trieste

WEB

Il Porto di Trieste si scopre online con visite virtuali, fiabe e laboratori

Numerose le iniziative per grandi e piccoli lanciate dallo scalo per #iorestocasa

Francesco Cardella Come ti conduco tra gli angoli e i segreti del Porto di Trieste, arricchendo la campagna #iorestocasa con iniziative rivolte ai più piccoli e alle loro famiglie. Sono le tracce che caratterizzano il progetto a cura dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, artefice di un ciclo di lavori in video diffusi sui canali social e su Youtube. Didattica, creatività e forma di dialogo dinamico tra la cittadinanza e gli ambienti della portualità triestina. Il progetto si traduce in tal senso e punta ad un percorso animato soprattutto da laboratori, racconti di fiabe, letture a tema e quanto altro possa sortire una chiave di relax assieme ad un ponte virtuale ma costante con una delle realtà più significative della provincia. «Il Porto continua a lavorare ma al pari di tutti sono stati annullati gli eventi collaterali - sottolinea il presidente del **Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino - . Stop quindi all' Open Day, alle visite guidate alla Torre del Lloyd e ai laboratori per bimbi. Abbiamo allora pensato di aderire a #iorestocasa, restare in contatto con i cittadini e alleggerire, per quanto possibile, questo periodo pieno di dubbi e preoccupazioni, e donare - aggiunge - un sorriso alle famiglie e ai bimbi». Il primo tassello del cartellone vive già in rete (anche su Youtube) e regala un laboratorio classico da "Tv dei ragazzi" del pomeriggio, ossia un viaggio da vivere dotati solo di carta, forbici, colla e matite, e che conduce naturalmente nel mondo marittimo. Come? Esortando i bimbi alla realizzazione di disegni (anche da animare) che parlano di navi, gru, container e dintorni. Alla guida del primo laboratorio troviamo Damiano Tomasi e Annalisa Metus, quest' ultima una che non a caso si definisce una "paper engineer", il cui estro trova campo tra installazioni e scenografie pop - up, anche di stampo tridimensionale. Il prossimo scalo del progetto targato **Sistema Portuale** includerà invece anche la fascia degli adulti e si compone in una visita virtuale guidata all' interno della Torre del Lloyd. Una puntata che sbarcherà in rete sabato 28 marzo e che si avvale della cura di Francesca Pitacco, anima dell' Associazione Guide turistiche del Friuli Venezia Giulia. --



TRASPORTO MERCI

Da Genova a Trieste, banchine dei porti a rischio intasamento

Sono in arrivo navi cariche di prodotti per le imprese fermate dal decreto. Gli operatori: il governo chiarisca che l'apertura dei magazzini è consentita

BARBARA GANZ, MARCO MORINO - Dagli operatori logistici arriva un nuovo allarme: sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa dirette ai principali porti italiani, da Genova a Trieste. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale risulta improvvisamente e momentaneamente sospesa a seguito del decreto legge del 23 marzo. L'Italia movimentava 11 milioni di contenitori l'anno, 800mila al mese, 200mila a settimana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. «Dove li mettiamo?» chiede Marco Migliorelli, vice presidente di Confetra, e spedizioniere del Porto di Ravenna Prosegue Migliorelli: «Discorso simile per le rinfuse. La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, fermo restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta. Lo scopo del decreto - continua

Migliorelli - è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c'entra niente. La nostra interpretazione del decreto è comunque già questa. Corriamo altimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici (porti, interporti e cargo village degli aeroporti) completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza». Sulla stessa linea i porti di Venezia e Chioggia, strategici per i rifornimenti del Nord Italia, ma non solo: preoccupa quello che accadrà nei prossimi giorni, quando lo stop alle attività di determinate aziende potrebbe creare problemi di saturazione dei piazzali. «Siamo pienamente operativi in quanto strutture essenziali per garantire l'approvvigionamento dei beni di prima necessità, e dunque i rifornimenti ai supermercati nell'intero Nord Est e l'adeguato approvvigionamento della filiera biomedicale, non solo in termini di prodotti ma anche di componentistica - dice **Pino Musolino**, presidente **Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Settentrionale** -. I nuovi provvedimenti restrittivi, resi necessari a fini della tutela della salute, creeranno certamente nel medio termine alcuni problemi di congestione delle banchine». Se arrivano sempre nuovi container, che magari sono in viaggio da 40 giorni come quelli che provengono dall'Asia, e le aziende non li ritirano perché sono chiuse «potrebbe crearsi un pericoloso effetto tappo» spiega Paolo Salvato, presidente Confetra Nord Est. In una fase di emergenza mai sperimentata prima, «non è realistico pensare che in tre giorni le aziende abbiano potuto completare tutte le operazioni relative alle merci in arrivo: non possiamo rischiare di farci trovare fermi e bloccati quando ci sarà una ripresa», sottolinea Andrea Scarpa, presidente Assosped Venezia e vicepresidente nazionale Fedespedi. In queste settimane «Porto Marghera sta reggendo anche come attività manifatturiera - dice Gianluca Palma, direttore Ente Zona Industriale - ma ha bisogno di una serie di servizi collaterali. L'alimentare ad esempio, che qui conta realtà di grandi dimensioni, deve far fronte all'aumento della domanda di approvvigionamento del Nord Italia. Su altri fronti, la domanda è ferma e determina un aumento degli stoccaggi: basti pensare al settore petrolifero e al carburante per gli aerei che sono a terra». E poi c'è il settore turistico, con la



certezza che le navi da crociera ancora in viaggio non sbarcheranno



Il Sole 24 Ore

Venezia

i propri passeggeri nel Mediterraneo: «La volontà di rivedere interamente questo modello di business - chiarisce il presidente **Musolino** - insieme ad altri grandi porti europei era chiara da prima di questa emergenza. In questa fase le crociere si concluderanno in aree del Paese a minore stress dal punto di vista sanitario, su questo c'è completo accordo. Quanto ai porti di Venezia e Chioggia, che nei primi due mesi dell'anno avevano visto numeri in crescita, oggi sappiamo che dovremo affrontare un calo pesante. Solo per i container, si stimano 17 milioni di teu in meno nel mondo dall'inizio della pandemia, potremmo arrivare quindi a 80 milioni di teu in meno a fine 2020. È chiaro - dice **Musolino** - che gli effetti negativi saranno direttamente proporzionali alla durata di questo lockdown, con effetti su diverse catene logistiche». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

APPELLO DAL PORTO DI VENEZIA. «Assicuriamo operatività e consegne»

«Garantito il traffico merci Non bloccate la logistica»

Alberto Minazzi VENEZIA I porti commerciali di Venezia e Chioggia sono "aperti e pienamente operativi e funzionanti". Lo annuncia con soddisfazione, il presidente dell' **Autorità portuale** di **sistema**, Pino Musolino. E il ruolo dei nostri scali è tutt' altro che da sottovalutare. Nei container che scaricano le navi in arrivo sulle nostre coste c' è infatti tutto quello che, in questo momento di grave difficoltà, è fondamentale, sia per la tutela della salute pubblica che per la vita di tutti i giorni: dalle mascherine protettive ai camici da ospedale, dal carbone per produrre energia a grano e farine. «Grazie a una comunità **portuale** molto coesa e motivata, che sta dando più del massimo per mantenere i porti in funzione, possiamo garantire sia la tenuta complessiva del tessuto economico del nostro territorio, ma anche le consegne alla grande distribuzione, ai supermercati e alla filiera biomedicale. A testimonianza di come il ruolo della logistica sia determinante per la qualità di vita delle nostre città e dei nostri territori», sottolinea con orgoglio Musolino. TREND POSITIVO. I porti veneti, insomma, stanno tenendo. A febbraio, ad esempio, nonostante l' inizio dell' emergenza è ripartito il trend positivo, con un +4,3% in controtendenza rispetto alle difficoltà di fine 2019. I dati di marzo, ovviamente non saranno altrettanto positivi. «Un risultato di tenuta o di non significativa compromissione dei traffici sarebbe di grandissimo valore», ammette il presidente dell' **Autorità portuale**. Ci sarà certamente un calo, dunque, per quantificare l' entità del quale bisognerà attendere inizio aprile. Per il momento, in ogni caso, il presidente dell' associazione degli agenti marittimi del Veneto, Alessandro Santi, parla di una flessione tutto sommato contenuta: «Nei primi giorni di marzo, abbiamo registrato solo una quindicina di tocche in meno: circa il 10% del totale delle 120 tocche avute fino a oggi. E la diminuzione si è concentrata sul traffico petrolifero e dei prodotti chimici, i cui settori hanno fatto registrare la maggior flessione di consumi». APPELLO. Ma tutto questo non può continuare all' infinito. Anzi, ci sono passaggi cruciali come la chiusura delle imprese ritenute "non fondamentali" imposta dal Governo dopo ieri, 25 marzo. Il tentativo che stanno portando avanti alcuni operatori della filiera **portuale**, come Confetra e Federspedi, è quello di ottenere da Roma una misura sia pur parzialmente meno restrittiva. In altri termini, si chiede, pur a fronte dell' interruzione dei processi produttivi, di lasciare aperta quantomeno la parte logistica degli stabilimenti. Così si potranno continuare a trasferire le merci dagli scali ai magazzini. E, così facendo, si eviteranno ulteriori difficoltà al **sistema**. Come sottolinea Alessandro Becce, nuovo responsabile del terminal Vecon, uno degli operatori di Porto Marghera, «se i container si accumuleranno nei piazzali, tutto il **sistema** delle consegne, anche le prioritarie, potrà andare in crisi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

portualità

Bora a 90 all' ora, porto aperto Musolino polemico con l' Istria

Lettera ai porti di Rijeka e Koper: «Ai camionisti hanno detto che chiudiamo» Il vento e le navi da crociera. Falconi: «Il nuovo porto va fatto fuori e protetto»

Alberto Vitucci Bora fuori stagione in laguna. Vento fortissimo da Nord Est, con raffiche fino a 90 chilometri l' ora. Disagi pochi, perché le barche non possono circolare a parte i vaporetto e i mezzi di linea. Qualche difficoltà per le navi all' entrata in porto. Ma il traffico non è mai stato sospeso dall' Autorità marittima. «Sarebbe un problema per le grandi navi passeggeri, alte fino a 50 metri», denuncia Ferruccio Falconi, ex capo dei piloti del porto, «questo è il motivo perché comunque vada il futuro scalo passeggeri non deve essere fatto esposto ai venti, ma fuori dalla laguna e riparato, a Santa Maria del Mare». Dibattito che adesso è congelato, come quasi tutti i grandi progetti. Bloccata l' attività al ministero, dove molti sono in quarantena perché risultati positivi al Coronavirus. Bloccate le riunioni, rinviato a data da destinarsi il Comitato che era in programma per i primi giorni di marzo. Se ne parlerà forse tra un paio di mesi, epidemia permettendo. Intanto sembra archiviata l'«emergenza» Costa Victoria. Dopo il «no» dei comitati - ma anche del presidente della Regione Luca Zaia e del sindaco Luigi Brugnaro - la nave è stata dirottata al porto di Civitavecchia. Le crociere in ogni caso sono sospese e le compagnie hanno annullato viaggi e programmi. «Chissà che questo non porti a una riflessione», dice il presidente dell' Autorità portuale **Pino Musolino**, «a un nuovo modello di sviluppo a partire dalla crocieristica». Svolta obbligata dall' attualità, con i programmi delle compagnie azzerati chissà per quanto tempo. Intanto il porto funziona quasi a pieno regime. Le navi arrivano, «con i controlli sanitari disposti dall' Autorità», precisano al Porto. Ieri polemica di fuoco con i porti dell' altra sponda dell' Adriatico. «Ai camionisti sloveni e croati è stato comunicato che il porto di Venezia chiuderà il 26 marzo», si arrabbia **Musolino**, «è una fake news! Noi non chiudiamo, anzi l' attività funziona perfettamente». Così **Musolino** ha scritto una lettera alle Autorità portuali di Rijeka e Koper Capodistria, in qualità di presidente dei porti Napa dell' Alto Adriatico. «Ho chiarito che qui tutto funziona», dice, «e che ci sono tentativi squallidi di portarci via traffici approfittando di questa situazione drammatica». Funziona anche il terminal dei traghetti. Arrivano navi con camion e merci, anche se di passeggeri non vi è traccia. Per il momento il porto di Venezia tiene, ribadisce il presidente. La crisi potrebbe arrivare nelle prossime settimane, se continuerà il blocco della produzione. «Importante a quel punto che anche le aziende chiuse per il decreto del governo possano ricevere le merci in arrivo». Ma l' incognita più grande riguarda la crocieristica. Attività sotto tiro nei mesi precedenti l' epidemia, con la pressione dell' opinione pubblica mondiale per cercare alternative al passaggio delle grandi navi davanti a San Marco. Adesso azzerata di colpo. E chissà per quanto tempo. Finché il virus non sarà debellato anche Oltreoceano, sarà difficile che i crocieristi ritornino a viaggiare. Viste anche le esperienze degli ultimi giorni, con le navi cariche di contagiati rifiutate dai porti europei. Per questo, dice **Musolino**, è forse questa l' occasione di ripensare il modello delle crociere.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ALESSANDRO SANTI (ASSOAGENTI VENETO)

«Emergenza virus, Venezia sopravvive grazie al suo porto»

Con il turismo azzerato, l'economia della città e del territorio è alimentata dalle banchine

ALBERTO GHIARA GENOVA. Il 13 febbraio scorso il mondo portuale veneziano si riunì su invito di Assoagenti Veneto per lanciare un appello a favore del porto lagunare. Il titolo dell'incontro era E se rovesciamo Venezia? e lo slogan Il porto è vita. Venezia è viva. Sul tavolo, fra l'altro, c'era il ritardo nei dragaggi dei fondali, che riduce la capacità ricettiva delle banchine. «Avevamo preparato un manifesto - racconta Alessandro Santi, presidente dell'Associazione agenti marittimi del Veneto - in cui chiedevamo che venisse riconosciuta l'importanza dell'attività portuale. Era già pronta la mail da inviare ai tre ministeri delle Infrastrutture, dei Beni culturali e dell'Ambiente, ma è stata bloccata dall'emergenza coronavirus. In questo momento, sia noi sia i ministeri abbiamo altre priorità. Ma il messaggio dell'importanza del porto per la città rimane valido, anzi: è ancora più evidente». In che senso? «Le foto che stanno uscendo sui giornali mostrano che a Venezia in questo momento l'economia del turismo è morta. La città e il territorio vivono di un'attività industriale ridotta e del porto. I traffici sono in sofferenza, ma rimangono necessari per rifornire le filiere produttive essenziali del Paese:

agroalimentare, settore energetico, acciaio». Che cosa insegna questo momento drammatico? «Che la risposta alle esigenze del territorio non può essere soltanto il turismo. Questo periodo porterà a una rivisitazione delle scelte economiche e probabilmente anche a un reshoring, un ritorno in Italia di attività produttive che erano state spostate all'estero. Non si può più pensare di sostenere soltanto una monoattività turistica. Abbiamo visto che qualsiasi crisi internazionale, come quest'ultima, ha un impatto immediato sui viaggi. E' un settore in cui noi stessi siamo impegnati con tour operator, crociere, alberghi, e delle cui difficoltà stiamo soffrendo. Ma se punti soltanto sull'economia turistica sei finito». Qual è oggi la situazione di Venezia? «Chi va a lavorare oggi sono i 21 mila lavoratori che gravitano intorno all'attività delle banchine. Forse non tutti, certamente con difficoltà, con le mascherine che non si trovano. Ma lo scalo continua a essere operativo e a alimentare i fabbisogni delle aziende. Si continuano a caricare e scaricare merci. Ravenna e Venezia sono i due scali che alimentano di rinfuse la manifattura italiana, in particolare quelle filiere essenziali che sono garantite anche dai Dpcm del governo». Qual è l'incidenza di questi due porti? «Nel settore agroalimentare, Ravenna movimentata circa 4,4 milioni di tonnellate e Venezia 2,3 milioni, quindi complessivamente più di 6,5 milioni su un totale nazionale intorno a 10 milioni di tonnellate. Poi c'è il settore dell'acciaio: da Venezia e Ravenna passano 7-8 milioni di tonnellate per gli impianti di Brescia e Bergamo, e non solo. E poi di qui passa il carbone per le stesse acciaierie e per le centrali elettriche. Insomma, non ci sono soltanto i container. L'attività portuale è la seconda gamba che sostiene Venezia e in questo momento è l'unica che funziona. Questo discorso vale anche per altri porti italiani». Come hanno reagito all'emergenza sanitaria le vostre aziende e quelle dell'indotto portuale? «Abbiamo messo in campo tutto quello che è previsto dalla normativa e anche di più. Gli uffici hanno predisposto una seconda squadra ridondante per non rimanere scoperti in caso di emergenza e garantire la continuità del servizio. Chi può lavora da casa. Per chi deve operare sul campo, come gli operatori che si interfacciano con gli autotrasportatori, ma anche i piloti che salgono sulle navi in arrivo, purtroppo scarseggiano i dispositivi di sicurezza (Dpi) e per questo abbiamo lanciato un accorato appello alle istituzioni. Queste ultime devono



capire che sono i prodotti che arrivano dalle navi che consentono al sistema nazionale di andare avanti». L'impatto della crisi è stato pesante? «I primi giorni sono stati di difficoltà in tutta Italia, penso ai problemi nel porto di Genova e a quelli dei camionisti alle frontiere. Poi sono stati affrontati e ci sono protocolli stabiliti col ministero



L'Avvisatore Marittimo

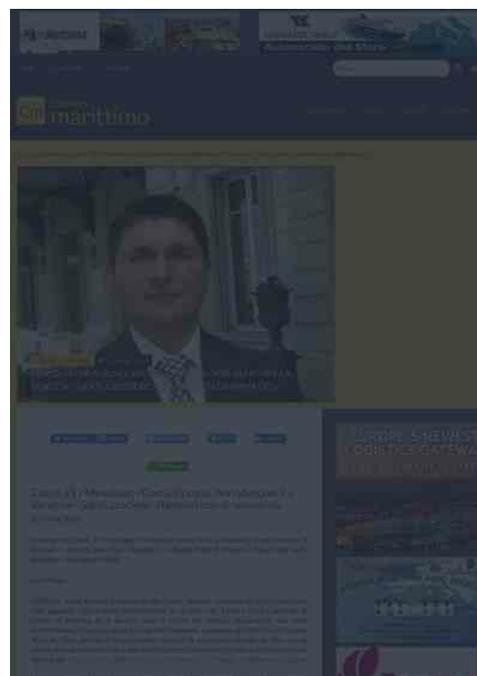
Venezia

per tutelare i lavoratori. Adesso il problema è ricevere mascherine, disinfettanti e guanti. Cerchiamo di far capire alla Protezione civile che anche la nostra attività è essenziale. Intanto restiamo in contatto con le nostre associazioni di riferimento, da Federagenti a Confetra, Confcommercio, gli armatori». E il vostro manifesto? «Non abbiamo potuto inviarlo, ma è sempre più giustificato. Non si può trascurare la portualità». ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Covid-19 / Musolino: «Costa Victoria, non sbarcherà a Venezia»- Santi, crociere: «Numeri non drammatici»

L' emergenza covid- 19 costringerà l' industria crocieristica a rivedere i propri modelli di business? - Intervengono **Pino Musolino**, presidente AdSP di Venezia e Alessandro Santi, presidente Assoagenti Veneto. Lucia Nappi VENEZIA - « Non arriverà a Venezia la nave Costa Victoria » - prevista per il 28 marzo nella città lagunare -« ma arriverà probabilmente in un porto del Tirreno. Ha già superato lo stretto di Messina ed è avviata verso il centro del Tirreno, sicuramente non verrà nell' **Adriatico** », l' annuncio viene dato da **Pino Musolino**, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Settentrionale** , durante la conferenza stampa on line che ha riunito virtualmente i principali operatori portuali, trasportistici, terminalistici del territorio Veneto, per fare il punto sull' attività dei porti di Venezia e Chioggia nell' emergenza Covid-19 . La nave da crociera 'Costa Victoria,' pertanto, con 1.400 persone a bordo tra passeggeri ed equipaggio, diretta verso i porti del Tirreno centrale, probabilmente Napoli o Civitavecchia, proviene dalla Grecia, dove si era appreso che una passeggera, durante una sosta a Creta, era stata ricoverata all' ospedale di Heraklion perchè risultata positiva al Covid-

19. «Abbiamo risolto 'quel' problema» - sottolinea pertanto **Musolino** in riferimento a Costa Victoria, sebbene facendo riferimento alla normativa che non sottrae i porti dalle loro responsabilità- «il decreto a firma del ministero Infrastrutture e Salute, il 125 del 19 marzo, prevede regole puntuali per i porti italiani che devono accogliere le navi italiane battenti bandiera nazionale , quindi le navi Costa, con o senza la presenza di casi Covid » - continua il presidente dell' Authority - « Però abbiamo suggerito al Governo di deviare le navi da crociera in territori meno sotto stress »- inteso dal punto di vista della tenuta del **sistema** sanitario del territorio veneto già "zona rossa" dall' 8 marzo - « Anche se non possiamo chiaramente chiamarci fuori, ma è una regola di buon senso» . Crocierismo, modello di business da rivedere? Forse tutta l' emergenza covid- 19 costringerà anche l' industria crocieristica a rivedere i propri modelli , sostiene **Musolino** con un affondo duro nei confronti del settore : « Il fatto di non aver smesso di caricare passeggeri in queste settimane, con una crisi globale già aperta da un paio di mesi deve far riflettere » - conclude « probabilmente è la dimostrazione che il modello di business delle navi da crociera in Europa va rivisto». Riguardo alle partenze delle navi da crociera di Costa previste ad aprile da Venezia? Ne segue una risposta vaga da parte del presidente del porto: «s tiamo cercando capire le disposizioni nazionale per cercare di coordinare il tutto ». Sulla questione dell' industria crocieristica interviene il rappresentante degli agenti marittimi, Alessandro Santi, presidente Assoagenti Veneto , specificando che Costa ha dichiarato, già dal 13 marzo, la chiusura di qualsiasi attività commerciale fino a tutto aprile, confermando che la compagnia non è intenzionata ad andare a Venezia neppure con le prossime navi che devono ancora rientrare e con passeggeri a bordo - «il porto era nel calendario originario di Costa Victoria, non è stata una scelta premeditata » - ma non appena resisi conto della situazione - « è stato naturale trovare una soluzione alternativa » specifica il rappresentante degli agenti marittimi. « Costa è un operatore italiano che ha sempre rispettato il territorio e le situazioni veneziane» - ne è conferma il periodo dell' acqua alta-« la compagnia non ha toccato la città di Venezia». Per le navi è un diritto trovare un porto Il riferimento alla normativa da parte di Santi è quindi cardine centrale di una visione dalla parte anche armatoriale « la norma italiana, da la possibilità e la necessità per i porti italiani, sino al 4 aprile, di accogliere le navi italiane, i passeggeri che sono a bordo possono



avere bisogno di assistenza , non si può pensare che le navi possano vagare, è loro diritto trovare un porto». Per



Corriere Marittimo

Venezia

Costa Victoria e per i passeggeri e gli equipaggi che sono ancora a bordo, la soluzione è l' approdo in un porto del Tirreno centrale, probabilmente a Napoli o Civitavecchia . Il rappresentante degli agenti marittimi lancia un monito : attenzione a non demonizzare l' industria crocieristica «dimensionare bene i casi delle navi» - « la valutazione dei numeri non è drammatica » poichè in situazioni di normalità, «ogni giorno solcano i mari tra le 300-320 navi da crociera con a bordo 600 mila passeggeri» - questi i numeri delle navi iscritte all' associazione Clia -«ma quelle che hanno avuto problemi sono state un numero limitato». Si è vero concorda Santi « l' industria crocieristica europea si dovrà ripensare, come per il turismo in genere» - ma i numeri in questo momento vanno tenuti presenti con le giuste dimensioni i .

Il Nautilus

Venezia

Presidente Adsp MAS e NAPA Pino Musolino su diffusione notizie false relative a chiusura alcuni porti della North Adriatic Ports Association

Venezia- «In questi tragici momenti assistiamo purtroppo alle iniziative di alcuni 'sciacalli' - dichiara **Pino Musolino**, Presidente **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e a cui spetta la presidenza semestrale del NAPA- che stanno cercando di danneggiare la reputazione oltre che l'operatività dei nostri porti, più di quanto il virus COVID-19 non stia già facendo. Con mio grande dispiacere sono stato informato che alcuni operatori, particolarmente aziende di trasporto stradale, stanno diffondendo la notizia che alcuni dei porti NAPA saranno chiusi, per ragioni sanitarie, a partire da domani 26 Marzo. Al contrario, e con il massimo spirito di sacrificio e le capacità possibili, ognuno dei 5 porti NAPA è e sarà aperto e completamente operativo. Le navi stanno scaricando anche in questo preciso momento e grazie alla sollecita azione delle nostre **Autorità Portuali** e delle altre Istituzioni coinvolte, l'intero **sistema logistico portuale** è operativo per permettere il funzionamento dell'intera catena logistica e fornire il massimo supporto ai nostri operatori sanitari, per garantire e preservare la qualità della vita dei cittadini delle nostre comunità. Opereremo sempre nel rispetto delle leggi e dei norme che i nostri governi emetteranno e faremo quanto nelle nostre possibilità per difendere i nostri lavoratori e operatori, senza mai mancare di adempiere ai nostri compiti di manager portuali. E' pertanto necessario ribadire ancora una volta che tutti i porti NAPA sono in questo momento attivi e totalmente operativi.»



Porti di Venezia e Chioggia sono operativi

Febbraio ha chiuso con un incremento dei traffici del 4,3%

VENEZIA I porti di Venezia e Chioggia sono aperti, sono pienamente operativi e stanno lavorando con uno sforzo collettivo del pubblico e del privato che è encomiabile. Così Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, durante una conferenza stampa in streaming sul sistema portuale veneto nel corso dell'emergenza Coronavirus. Un'emergenza che i porti di Venezia e Chioggia, ha ribadito il presidente dell'AdSp, hanno dovuto affrontare per primi. Siamo stati i primi a mettere in campo misure di protezione dal Covid-19 per i lavoratori e le stiamo portando avanti naturalmente anche adesso per garantire il lavoro in totale sicurezza. A conferma dell'operatività degli scali, il presidente ha detto che il mese di Febbraio ha chiuso in maniera più che deccente, riprendendo con un + 4,3% il trend positivo dopo un fine anno molto complesso. E' logico che a Marzo stanno cambiando le cose radicalmente: i dati li avremo nella prima settimana di Aprile, ma se ci sarà una tenuta, o una compromissione non significativa dei traffici, sarebbe un risultato di grande valore. Tornando al lavoro negli scali veneti, Musolino ha voluto sottolineare che questo procede per due ordini di motivi: per garantire la tenuta economica del nostro territorio e, nel contingente, per garantire l'arrivo le merci alla grande distribuzione e al biomedicale che altrimenti senza la piena funzionalità dei porti sarebbe gravemente compromessa. Sulla piena operatività dei porti di Venezia e Chioggia, concorda anche Alessandro Santi, presidente di Federagenti Veneto, secondo cui il porto di Venezia sta tenendo il passo sulle toccate' navi nonostante il momento. Ai primi di Febbraio avevamo un segno positivo, nel mese di Marzo registriamo finora un calo limitato, una quindicina di toccate in meno, un calo del 10%, dovuto principalmente al calo delle petroliere. Paolo Salvato, di Confetra NordEst, ha invece posto l'accento sul fatto che è bello vedere che tra la merce che stiamo facendo girare nei porti ci sono quei prodotti che ci servono per garantire salute pubblica. Abbiamo visto arrivare mascherine e camici, ma anche carbone, grano e farine. Ma per Confetra l'allarme è legato alle prescrizioni del Dpcm del Governo. «Fino al 25 è possibile portare le merci nelle aziende non alimentari, poi non sapremo cosa fare. Dopo arriveranno ancora le navi ed i contenitori sbarcati rimarranno nei porti con l'intasamento degli stessi. La richiesta che abbiamo fatto al Governo è di portare i prodotti presso gli hub delle aziende, anche se non alimentari, anche dopo il 25. Preoccupazione condivisa dal vicepresidente Fedespediti, Andrea Scarpa: La logistica è stata studiata per tempi di guerra, questo è un tempo di guerra e adesso si comprende quanto è importante. Finora questa funzione essenziale non era riconosciuta, forse adesso sarà evidente e gli verrà riconosciuto il peso che ha anche nei momenti normali. E anche dopo il 25 Marzo speriamo che governo permetterà alle parti di logistica delle aziende che saranno bloccate di funzionare., Infine, per Alessandro Becce, amministratore delegato di Vecon, serve coordinamento per mantenere la qualità del servizio e noi ci stiamo muovendo per rendere l'ambiente del lavoro sul porto ancora più sicuro di quanto sia fuori, e di questo ringrazio anche il lavoro dei sindacati. Dobbiamo continuare a garantire il servizio anche nel caso di ulteriori casi positivi, garantendo sicurezza dei lavoratori e in questo ruolo la collaborazione tra sindacati, Compagnia portuali e AdSp è centrale. Ringraziando poi l'AdSp che in questa fase gioca un ruolo centrale per mantenere efficienza porto di Venezia. In conclusione, il presidente Musolino ha tracciato i primi dati sugli effetti dell'emergenza per il traffico portuale sottolineando che attualmente nei porti cinesi si è perso l'11% di contenitori, e si



SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRACPORTO

Porti di Venezia e Chioggia sono operativi

Febbraio ha chiuso con un incremento dei traffici del 4,3%

25 marzo 2020

di Redazione



VENEZIA "I porti di Venezia e Chioggia sono aperti, sono pienamente operativi e stanno lavorando con uno sforzo collettivo del pubblico e del privato che è encomiabile". Così Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, durante una conferenza stampa in streaming sul sistema portuale veneto nel corso dell'emergenza Coronavirus. Un'emergenza che i porti di Venezia e Chioggia, ha ribadito il presidente dell'AdSp, hanno dovuto affrontare per primi. Siamo stati i primi a mettere in campo misure di protezione dal Covid-19 per i lavoratori e le stiamo portando avanti naturalmente anche adesso per garantire il lavoro in totale sicurezza". A conferma dell'operatività degli scali, il presidente ha detto che il mese di Febbraio ha chiuso in maniera più che deccente, riprendendo con un + 4,3% il trend positivo dopo un fine anno...

ASSOCIATI CONSPERATI
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO
SETTENTRIONALE
@AUTOSPP @AUTOSPP @AUTOSPP @AUTOSPP

stimano 80 milioni di teu in meno nel mondo a fine 2020. Ma è azzardato fare dei calcoli oggi, e anche le stime sugli effetti negativi su import ed export sono legate a quanto durerà questa situazione. Pino Musolino ha quindi concluso



Messaggero Marittimo

Venezia

sottolineando che il sistema portuale italiano potrebbe fare la sua parte mettendo sul piatto un miliardo di investimenti cantierabili subito e fermi per motivi burocratici. Ci sarebbe un effetto moltiplicatore. Sono risorse che non vanno trovate, sono già presenti. Come **Assoport** abbiamo chiesto di usare il modello già utilizzato per Genova per spendere queste risorse.

Sciacalli danneggiano operatività porti

Musolino: diffondono notizie che gli scali Napa siano chiusi. Falso

VENEZIA «Sciacalli danneggiano l'operatività di alcuni porti del Napa. In questi tragici momenti assistiamo purtroppo a queste iniziative dichiara Pino Musolino, presidente Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale e a cui spetta la presidenza semestrale del Napa che stanno cercando di danneggiare la reputazione oltre che l'operatività dei nostri porti, più di quanto il virus Covid-19 non stia già facendo. Con mio grande dispiacere sono stato informato che alcuni operatori, particolarmente aziende di trasporto stradale, stanno diffondendo la notizia che alcuni dei porti Napa saranno chiusi, per ragioni sanitarie, a partire da domani 26 Marzo. Al contrario, e con il massimo spirito di sacrificio e le capacità possibili, ognuno dei 5 porti Napa è e sarà aperto e completamente operativo. Le navi stanno scaricando anche in questo preciso momento e grazie alla sollecita azione delle nostre Autorità portuali e delle altre Istituzioni coinvolte, l'intero sistema logistico portuale è operativo per permettere il funzionamento dell'intera catena logistica e fornire il massimo supporto ai nostri operatori sanitari, per garantire e preservare la qualità della vita dei cittadini delle nostre comunità.

Opereremo, conclude Pino Musolino, sempre nel rispetto delle leggi e delle norme che i nostri governi emetteranno e faremo quanto nelle nostre possibilità per difendere i nostri lavoratori e operatori, senza mai mancare di adempiere ai nostri compiti di manager portuali. E' pertanto necessario ribadire ancora una volta che tutti i porti Napa sono in questo momento attivi e totalmente operativi».



Venezia progetta il futuro

Via libera al progetto esecutivo del primo stralcio del progetto del nuovo Terminal Container on shore nell'area ex Montesyndial, di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Sia pure in un contesto difficile come quello che sta vivendo lo shipping a causa di una crisi senza precedenti, il porto di Venezia prova a pianificare il futuro. La redazione del progetto preliminare è conclusa, così come pure la progettazione definitiva del I, II e III stralcio del terminal container. Il primo step prevede il banchinamento della sponda sud del canale industriale ovest all'interno dello scalo lagunare attraverso la realizzazione di una banchina lunga 610 metri, l'arretramento del filo di sponda di circa 35 metri e l'allestimento di un'area a terra, a servizio della stessa banchina, di 170 mila metri quadrati. La spesa complessiva per questi interventi sarà di 10 milioni e 600 mila euro. «Investiamo nel più grande e significativo lavoro di bonifica e recupero di aree dell'ex Petrolchimico per sviluppare il porto del futuro nelle aree Montesyndial ha detto il presidente dell'AdSP, Pino Musolino stiamo lavorando per costruire il domani assieme, perché assieme usciremo da questa crisi. Più forti e, grazie ai giusti interventi, più resilienti e resistenti di prima»

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, Osservatorio Europeo, and social media icons. The main header features the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. Below the header is a search bar and a 'TAGS' section with various categories like Ambiente, Autorità, Portuali, etc. The main content area displays an aerial view of a port facility with the headline 'Nuovo terminal container Venezia progetta il futuro' and a sub-headline 'di Redazione Port News'. The article text is partially visible, starting with 'Via libera al progetto esecutivo del primo stralcio del progetto del nuovo Terminal Container "on shore" nell'area ex Montesyndial, di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.' and 'Sia pure in un contesto difficile come quello che sta vivendo lo shipping a causa di una crisi senza precedenti, il porto di Venezia prova a pianificare il futuro.' The article continues with details about the 610m quay, 35m setback, and 170,000 sqm land area, totaling a cost of 10.6 million euros. It concludes with a quote from Pino Musolino, president of AdSP, about building the future together.

Notizie false a chiusura di alcuni porti della North Adriatic Ports Association. Pino Musolino smentisce: nessuno dei porti NAPA saranno chiusi

Venezia, 25 Marzo 2020 - « In questi tragici momenti assistiamo purtroppo alle iniziative di alcuni "sciacalli" - dichiara Pino Musolino, Presidente **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e a cui spetta la presidenza semestrale del NAPA - che stanno cercando di danneggiare la reputazione oltre che l'operatività dei nostri porti, più di quanto il virus COVID-19 non stia già facendo. Con mio grande dispiacere sono stato informato che alcuni operatori, particolarmente aziende di trasporto stradale, stanno diffondendo la notizia che alcuni dei porti NAPA saranno chiusi, per ragioni sanitarie, a partire da domani 26 Marzo. Al contrario, e con il massimo spirito di sacrificio e le capacità possibili, ognuno dei 5 porti NAPA è e sarà aperto e completamente operativo. Le navi stanno scaricando anche in questo preciso momento e grazie alla sollecita azione delle nostre **Autorità Portuali** e delle altre Istituzioni coinvolte, l'intero **sistema logistico portuale** è operativo per permettere il funzionamento dell'intera catena logistica e fornire il massimo supporto ai nostri operatori sanitari, per garantire e preservare la qualità della vita dei cittadini delle nostre comunità. Opereremo sempre nel rispetto delle leggi e dei norme che i nostri governi emerteranno e faremo quanto nelle nostre possibilità per difendere i nostri lavoratori e operatori, senza mai mancare di adempiere ai nostri compiti di manager portuali. È pertanto necessario ribadire ancora una volta che tutti i porti NAPA sono in questo momento attivi e totalmente operativi. »



Musolino: I porti Napa sono operativi. Sciacallo chi diffonde fake news

Venezia In questi tragici momenti assistiamo purtroppo alle iniziative di alcuni 'sciacalli' che stanno cercando di danneggiare la reputazione oltre che l'operatività dei nostri porti, più di quanto il virus Covid-19 non stia già facendo. Lo afferma in una nota dichiara Pino Musolino , presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e a cui spetta la presidenza semestrale del Napa. Con mio grande dispiacere sono stato informato che alcuni operatori, particolarmente aziende di trasporto stradale, stanno diffondendo la notizia che alcuni dei porti Napa saranno chiusi, per ragioni sanitarie, a partire da domani 26 marzo. Al contrario, e con il massimo spirito di sacrificio e le capacità possibili, ognuno dei 5 porti Napa è e sarà aperto e completamente operativo . Le navi stanno scaricando anche in questo preciso momento e grazie alla sollecita azione delle nostre Autorità Portuali e delle altre istituzioni coinvolte, l'intero sistema logistico portuale è operativo per permettere il funzionamento dell'intera catena logistica e fornire il massimo supporto ai nostri operatori sanitari, per garantire e preservare la qualità della vita dei cittadini delle nostre comunità. Opereremo sempre nel rispetto delle leggi e dei norme che i nostri governi emetteranno e faremo quanto nelle nostre possibilità per difendere i nostri lavoratori e operatori, senza mai mancare di adempiere ai nostri compiti di manager portuali. E' pertanto necessario ribadire ancora una volta che tutti i porti Napa sono in questo momento attivi e totalmente operativi.



Musolino: "I porti Napa sono operativi. Sciacallo chi diffonde fake news"

23 MARZO 2020 - Venezia



Venezia - "In questi tragici momenti assistiamo purtroppo alle iniziative di alcuni "sciacalli" che stanno cercando di danneggiare la reputazione oltre che l'operatività dei nostri porti, più di quanto il virus Covid-19 non stia già facendo". Lo afferma in una nota dichiara **Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e a cui spetta la presidenza semestrale del Napa.

"Con mio grande dispiacere sono stato informato che alcuni operatori, particolarmente aziende di trasporto stradale, stanno diffondendo la notizia che alcuni dei porti Napa saranno chiusi, per ragioni sanitarie, a partire da domani 26 marzo. Al contrario, e con il massimo spirito di sacrificio e le capacità possibili, **ognuno dei 5 porti Napa è e sarà aperto e completamente operativo**. Le navi stanno scaricando anche in questo preciso momento e grazie alla sollecita azione delle nostre Autorità Portuali e delle altre istituzioni coinvolte, l'intero sistema logistico portuale è operativo per permettere il funzionamento dell'intera catena logistica e

Articoli correlati

- Cina, l'industria è ripartita. Ma i porti prevedono un calo fra il 5 e il 10%
- Shanghai - Secondo la China Port & Harbour Association, il v
- Porto: "Il governo raccoglie il grido di allarme dei porti"
- Roma - "È necessario che la ministra del Trasporti...

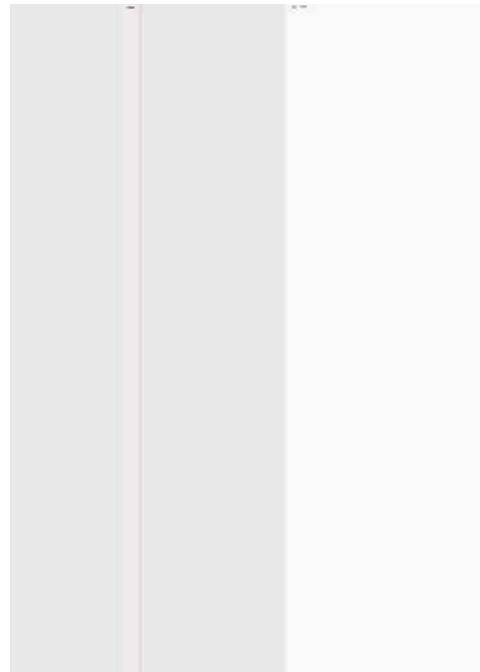
The Medi Telegraph

Venezia

«Emergenza virus, Venezia sopravvive grazie al suo porto» / INTERVISTA

Genova - Il 13 febbraio scorso il mondo portuale veneziano si riunì su invito di Assoagenti Veneto per lanciare un appello a favore del **porto** lagunare. Il titolo dell'incontro era 'E se rovesciamo Venezia?' e lo slogan 'Il **porto** è vita. Venezia è viva'. Sul tavolo, fra l'altro, c'era il ritardo nei dragaggi dei fondali, che riduce la capacità ricettiva delle banchine. «Avevamo preparato un manifesto - racconta Alessandro Santi, presidente dell'Associazione agenti marittimi del Veneto - in cui chiedevamo che venisse riconosciuta l'importanza dell'attività portuale. Era già pronta la mail da inviare ai tre ministeri delle Infrastrutture, dei Beni culturali e dell'Ambiente, ma è stata bloccata dall'emergenza coronavirus. In questo momento, sia noi sia i ministeri abbiamo altre priorità. Ma il messaggio dell'importanza del **porto** per la città rimane valido, anzi: è ancora più evidente». In che senso? «Le foto che stanno uscendo sui giornali mostrano che a Venezia in questo momento l'economia del turismo è morta. La città e il territorio vivono di un'attività industriale ridotta e del **porto**. I traffici sono in sofferenza, ma rimangono necessari per rifornire le filiere produttive essenziali del Paese:

agroalimentare, settore energetico, acciaio». Che cosa insegna questo momento drammatico? «Che la risposta alle esigenze del territorio non può essere soltanto il turismo. Questo periodo porterà a una rivisitazione delle scelte economiche e probabilmente anche a un reshoring, un ritorno in Italia di attività produttive che erano state spostate all'estero. Non si può più pensare di sostenere soltanto una monoattività turistica. Abbiamo visto che qualsiasi crisi internazionale, come quest'ultima, ha un impatto immediato sui viaggi. E' un settore in cui noi stessi siamo impegnati con tour operator, crociere, alberghi, e delle cui difficoltà stiamo soffrendo. Ma se punti soltanto sull'economia turistica sei finito». Qual è oggi la situazione di Venezia? «Chi va a lavorare oggi sono i 21 mila lavoratori che gravitano intorno all'attività delle banchine. Forse non tutti, certamente con difficoltà, con le mascherine che non si trovano. Ma lo scalo continua a essere operativo e a alimentare i fabbisogni delle aziende. Si continuano a caricare e scaricare merci. Ravenna e Venezia sono i due scali che alimentano di rinfuse la manifattura italiana, in particolare quelle filiere essenziali che sono garantite anche dai Dpcm del governo». Qual è l'incidenza di questi due porti? «Nel settore agroalimentare, Ravenna movimentata circa 4,4 milioni di tonnellate e Venezia 2,3 milioni, quindi complessivamente più di 6,5 milioni su un totale nazionale intorno a 10 milioni di tonnellate. Poi c'è il settore dell'acciaio: da Venezia e Ravenna passano 7-8 milioni di tonnellate per gli impianti di Brescia e Bergamo, e non solo. E poi di qui passa il carbone per le stesse acciaierie e per le centrali elettriche. Insomma, non ci sono soltanto i container. L'attività portuale è la seconda gamba che sostiene Venezia e in questo momento è l'unica che funziona. Questo discorso vale anche per altri porti italiani». Come hanno reagito all'emergenza sanitaria le vostre aziende e quelle dell'indotto portuale? «Abbiamo messo in campo tutto quello che è previsto dalla normativa e anche di più. Gli uffici hanno predisposto una seconda squadra ridondante per non rimanere scoperti in caso di emergenza e garantire la continuità del servizio. Chi può lavora da casa. Per chi deve operare sul campo, come gli operatori che si interfacciano con gli autotrasportatori, ma anche i piloti che salgono sulle navi in arrivo, purtroppo scarseggiano i dispositivi di sicurezza (Dpi) e per questo abbiamo lanciato un accorato appello alle istituzioni. Queste ultime devono capire che sono i prodotti che arrivano dalle navi che consentono al sistema nazionale di andare avanti». L'impatto della crisi è stato pesante? «I primi giorni sono stati di difficoltà in tutta Italia, penso ai problemi nel **porto** di **Genova** e



a quelli dei camionisti alle frontiere. Poi sono stati



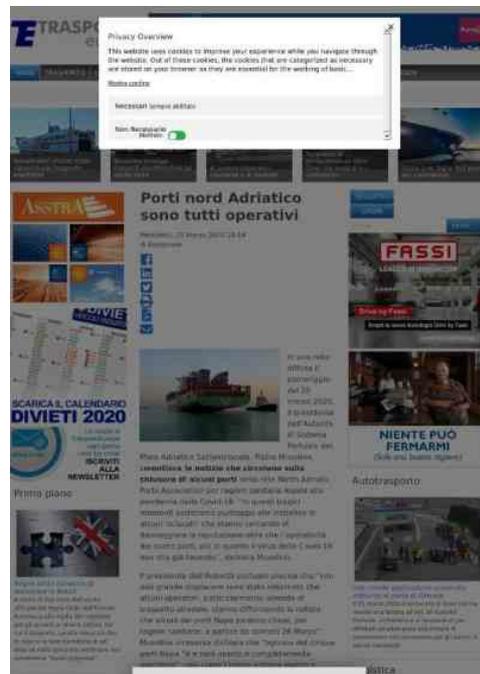
The Medi Telegraph

Venezia

affrontati e ci sono protocolli stabiliti col ministero per tutelare i lavoratori. Adesso il problema è ricevere mascherine, disinfettanti e guanti. Cerchiamo di far capire alla Protezione civile che anche la nostra attività è essenziale. Intanto restiamo in contatto con le nostre associazioni di riferimento, da Federagenti a Confetra, Confcommercio, gli armatori». E il vostro manifesto? «Non abbiamo potuto inviarlo, ma è sempre più giustificato. Non si può trascurare la portualità».

Porti nord Adriatico sono tutti operativi

In una nota diffusa il pomeriggio del 25 marzo 2020, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pietro Musolino, smentisce le notizie che circolano sulla chiusura di alcuni porti della rete North Adriatic Ports Association per ragioni sanitarie legate alla pandemia della Covid-19. 'In questi tragici momenti assistiamo purtroppo alle iniziative di alcuni 'sciacalli' che stanno cercando di danneggiare la reputazione oltre che l'operatività dei nostri porti, più di quanto il virus della Covid-19 non stia già facendo', dichiara Musolino. Il presidente dell'Autorità portuale precisa che 'con mio grande dispiacere sono stato informato che alcuni operatori, particolarmente aziende di trasporto stradale, stanno diffondendo la notizia che alcuni dei porti Napa saranno chiusi, per ragioni sanitarie, a partire da domani 26 Marzo'. Musolino viceversa dichiara che 'ognuno dei cinque porti Napa 'è e sarà aperto e completamente operativo', così come l'intero sistema logistico portuale.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il futuro

Le alternative obbligate per la crocieristica

Attività in crescita, business del futuro. Navi sempre più grandi e sempre meno compatibili con la scala ridotta del **porto** in Marittima. Un settore in espansione. Attaccato dai comitati e dall'opinione pulica mondiale. Difeso dagli operatori. Crollato di colpo sotto i colpi del Coronavirus. Le alternative alle crociere, che la politica continua a rinviare, adesso dovranno essere fatte per forza. Anche perché con l'emergenza sanitaria l'ago della bilancia tra passeggeri e **porto** commerciale si è spostato decisamente in favore di quest'ultimo. Mentre la gente non viaggia più e sta chiusa in casa, le merci continuano ad arrivare. --



Il Covid-19 non ferma il Mose: 2 giorni di prove

'Bloccate solo le imprese edili, ma ci sono trecento impiantisti al lavoro' Oggi e domani i test per sollevare le paratoie la prossima settimana

ROBERTA BRUNETTI

I LAVORI TRA LE DIGHE VENEZIA I cantieri del **Mose** vanno avanti, con tante difficoltà, con qualche defezione. Se gli operai edili sono fermi da un paio di settimane, per mancanza di dispositivi anti-Covid 19, gli impiantisti, che in questa fase rappresentano il grosso dei lavori, non hanno mai sospeso le attività. E la prossima settimana si terrà regolarmente anche la prova di sollevamento della schiera di Chioggia. Ma per rispettare le nuove norme di sicurezza, nella control room dove si aziona il sistema di dighe mobili, il personale dovrà indossare le mascherine, mentre nel tunnel sotto le paratoie i tecnici saranno muniti anche di guanti e occhiali di protezione. OBIETTIVI E LIMITI Così, in questo momento in cui tutta l'Italia si è fermata, a Venezia si fa di tutto per non bloccare i lavori del **Mose**. Quasi un paradosso per un'opera che ha avuto una storia tanto lunga e travagliata, segnata da innumerevoli ritardi e slittamenti della data di fine lavori. Ora fissata al 31 dicembre 2021, ma con la possibilità di alzare le barriere, in caso di acque alte eccezionali, già questo autunno. Obiettivi ribaditi come un mantra dopo i danni causati dalle maree di novembre e dicembre. Obiettivi che ora si vorrebbero mantenere, nonostante l'emergenza sanitaria. Lo aveva fatto intendere, già il 12 marzo, il commissario straordinario al **Mose**, Elisabetta Spitz, in una lettera agli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, in cui ricordava la pubblica utilità dell'opera e raccomandava di proseguire i lavori nel rispetto delle misure sanitarie. In quell'occasione, però, non c'erano stati i tempi tecnici per organizzare la prova di sollevamento del 16 marzo a Malamocco in sicurezza, che alla fine era stata annullata. Da allora sono arrivate nuove strette dal Governo, mentre Cvn e imprese hanno cercato di organizzarsi, ma con molte difficoltà. LAVORI E TEST Le imprese edili consorziate, quelle che garantiscono la logistica alle bocche di porto, di fatto si sono fermate. Si tratta di qualche decina di lavoratori, per cui non sono ancora stati trovati dispositivi di sicurezza a sufficienza. Chi sta andando avanti sono gli impiantisti delle società che hanno vinto le gare, con circa 300 persone coinvolte. Lavori strategici per mettere in funzione il **Mose** in autunno. Ma la situazione non è semplice. In questi giorni ci sono stati anche dei sopralluoghi dello Spisal, chiesti dallo stesso Cvn, a garanzia che tutto sia in regola. Tra gli ultimi obblighi per i cantieri c'è anche quello di misurare la temperatura degli operai, di qui la necessità di acquistare termometri scanner. Preoccupano anche le forniture dei dispositivi per il futuro, che come è già capitato possono essere requisiti dalla protezione civile per essere dirottati dove c'è più necessità. E in prospettiva si aprirà anche il tema del personale in trasferta che dovrà tornare a casa per le ferie, ma non è chiaro se potrà farlo. In questo scenario oggi e domani iniziano le prove in bianco, in vista del sollevamento della schiera di Chioggia martedì e mercoledì prossimo. Finora, pur con le difficoltà legate al coronavirus, i tempi per la messa in esercizio degli impianti sono stati rispettati. E a Chioggia, per la prima volta, le paratoie saranno sollevate con due compressori, di cui uno del sistema di controllo. Un altro passo per testare il sistema. Un altro passo di una strada che resta in salita. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Annullato un test di sollevamento a causa della critica situazione logistica e ambientale

Il coronavirus blocca anche il Mose di Venezia

I tecnici avevano accelerato i lavori in seguito all'inondazione di novembre

FILIPPO MERLI - Ci mancava il coronavirus. Che si aggiunge alla lunga lista delle cause di rinvii e posticipi per l'entrata in funzione del **Mose** di Venezia. Le restrizioni imposte dal premier Giuseppe Conte per tentare di arginare l'epidemia hanno determinato l'annullamento del test di sollevamento delle dighe del Porto di Malamocco, una delle tre bocche lagunari che, insieme con Lido e Chioggia, ospita le 78 paratoie del sistema progettato per separare la città dall'Adriatico in caso di alta marea. La prova nel Porto di Malamocco era in programma all'inizio della scorsa settimana. In seguito «alla critica situazione logistico-ambientale e di movimentazione del personale» legata all'applicazione del Dpcm sul coronavirus, però, è saltata. E gli esami di efficienza dell'opera, per l'ennesima volta, hanno subito uno stop obbligato. Il progetto del sistema delle dighe che proteggerà Venezia dall'acqua alta, alzandosi quando si prevede una marea superiore ai 110 centimetri in grado di allagare buona parte della città, ha un costo di circa 5,5 miliardi di euro. La prima pietra era stata posata il 14 maggio del 2003 alla presenza dell'allora premier Silvio Berlusconi. Da quel momento, però, l'opera non ha avuto pace. In particolare per un'indagine su presunte tangenti che ha portato al commissariamento del Consorzio Venezia Nuova, concessionario del ministero delle Infrastrutture per la realizzazione del sistema di paratoie. La necessità di completamento del **Mose** era stata ribadita da politici e rappresentanti delle istituzioni in seguito all'alluvione che lo scorso novembre ha devastato Venezia. Nei giorni dell'inondazione il premier Conte e il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, avevano quantificato in 400 milioni di euro la cifra per portare a termine i lavori delle dighe. Con una data precisa per la fine dei cantieri: primavera del 2021. I test del **Mose**, mentre Venezia contava i danni delle esondazioni, sono proseguiti. L'ultimo è stato effettuato lo scorso 3 marzo alla bocca di Lido, dov'è stata innalzata una paratoia composta da 20 dighe mobili. Lo stesso giorno è stata avviata l'attività di formazione del nuovo personale. Circa una ventina di tecnici che andranno a completare le squadre ai comandi dei varchi del **Mose** con l'intento di velocizzare le operazioni di collaudo e messa in funzione del sistema. Che ora, però, si è nuovamente bloccato a causa del coronavirus. Con una lettera inviata al commissario Elisabetta Spitz, i commissari del Consorzio Venezia Nuova, Francesco Ossola, Giuseppe Fiengo e Vincenzo Nunziata, hanno comunicato la sospensione del test di Malamocco. Con le operazioni che si terranno «non appena la situazione generale si sarà chiarita». Il **Mose**, ancora una volta, è costretto a fermarsi. © Riproduzione riservata.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Lite a Savona, il sindaco accusa la compagnia «Voglio le scuse»

Il rapporto d' amore tra Costa Crociere e **Savona** potrebbe essere finito, forse per sempre. Anche se per capire le possibili conseguenze si dovrà attendere la fine di questa emergenza sanitaria. Il sindaco, Ilaria Caprioglio, ieri non ha usato mezzi termini e ha rivolto dichiarazioni di fuoco alla compagnia che da anni ha scelto come propria "casa" in Italia lo scalo ligure. «Mi hanno stupito le dichiarazioni di Costa sulla città che non avrebbe accolto la nave facendo pressioni per mandarla via. Affermazioni ingenerose: da sabato stiamo lavorando tutti insieme per gestire questa emergenza e il personale medico dell' ospedale San Paolo sta lavorando per curare alcuni passeggeri e membri dell' equipaggio. Di questo - ha detto - Costa Crociere dovrebbe essere riconoscente alla città di **Savona** e credo dovrebbe delle scuse pubbliche non tanto al sindaco quanto ai cittadini e al personale sanitario dell' ospedale di **Savona**». Alle dichiarazioni del sindaco ha risposto Costa che ha dichiarato di lavorare «con impegno e determinazione, sotto il coordinamento della Protezione civile e delle autorità locali e regionali, con un' unica priorità: il completamento, nei tempi più veloci possibili, dello sbarco dei membri dell' equipaggio ancora a bordo di Luminosa attualmente nel **porto** di **Savona** e per il ritorno a casa degli ospiti ed equipaggi delle altre navi della flotta che hanno raggiunto porti italiani o sono ancora in navigazione. Con la nostra unità di crisi attiva 24 ore su 24 da ormai oltre quattro settimane senza sosta, stiamo mettendo in campo risorse e un enorme sforzo organizzativo». -



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Migliaia di persone fra marittimi e turisti non riescono a tornare a casa

Otto navi da crociera bloccate dall'emergenza Dopo il no di Cuba, Costa Magica verso gli Usa

Matteo Dell' Antico / GENOVA Le persone coinvolte sono migliaia tra turisti e marittimi. Tutti hanno lo stesso obiettivo: tornare a casa. Quello che interessa una parte della flotta della compagnia Costa Crociere, colpita dall'emergenza coronavi rus, è ormai diventato un caso internazionale e riguarda nello specifico otto navi tra unità alla ricerca di un **porto** sicuro e altre arrivate a destinazione ma con problemi di sbarco. "Luminosa", a Savona, dovrebbe completare lo sbarco di una parte di equipaggio entro questa sera dopo che i passeggeri sono ormai tutti a terra. A bordo resteranno 180 marittimi ma la nave difficilmente lascerà la città perché nessun **porto** ha dato la propria disponibilità a riceverla. «Il tema principale - ha ribadito il governatore ligure Giovanni Toti - è il possibile impatto di quei marittimi sui nostri ospedali. La mia priorità è che nessuno rimanga senza le cure adeguate a causa di un aggravio proveniente da quella nave che è un cluster di possibili contagi». Nel frattempo restano ancora da risolvere i casi che riguardano altre navi di Costa in navigazione in varie parti del mondo. La situazione più critica appare quella di "Magica": con 900 marittimi a bordo tra cui 130 italiani. La nave sta ora navigando verso Miami dove potrebbe essere consentito l'attracco anche se la situazione è in continua evoluzione. A bordo si sono registrati diversi casi di coronavirus. La nave, dopo giorni di fermo al largo delle coste della Martinica, si è diretta verso Cuba che pareva potesse accogliere l'unità. A venti miglia dall'isola, il governo cubano ha poi rifiutato l'attracco di "Magica" che ora sta facendo rotta verso gli Stati Uniti. «Costa Magica e Costa Favolosa - scrive la compagnia - sono in navigazione nel Mar dei Caraibi, con soli membri d'equipaggio a bordo. Costa Crociere sottolinea che la priorità della compagnia è di riportare a casa tutti i membri dell'equipaggio di queste due navi in assoluta sicurezza», si legge in una nota. Un'altra nave, "Victoria", con 1400 passeggeri a bordo più i membri dell'equipaggio, è arrivata ieri a Civitavecchia dopo avere lasciato in Grecia un turista positivo al coronavirus e nelle prossime ore dovrebbe iniziare lo sbarco di turisti e marittimi nonostante l'opposizione del sindaco leghista, Ernesto Tedesco. Più tranquilla invece la situazione di "Deliziosa": la nave, partita per il giro del mondo, è in navigazione nell'Oceano Indiano e dovrebbe rientrare in Italia il 26 aprile. L'unità effettua solo scali tecnici per rifornimento carburante e provviste alimentari e i passeggeri resteranno fino allo sbarco a bordo della nave dove non si registrano casi di coronavirus così come a bordo di "Diadema", "Mediterranea" e "Fortuna" che sono in navigazione alla ricerca di un **porto** con il solo equipaggio a bordo. Nel frattempo sono rientrati i tre autisti liguri rimasti bloccati al confine tra Ungheria e Romania dove si erano recati per trasferire alcuni passeggeri di "Luminosa". -



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Caprioglio attacca Costa: «Chieda scusa alla città»

Gelo tra il sindaco e la compagnia che non esclude di abbandonare Savona Burrascoso faccia a faccia nel summit in prefettura sulla gestione degli sbarchi

Silvia Campese / SAVONA Tensioni alle stelle tra il sindaco di Savona, Ilaria Caprioglio, e i vertici di Costa Crociere. Nella giornata di ieri, durante l'ennesima videoconferenza coordinata dalla Prefettura di Savona per l'organizzazione degli sbarchi dalla Luminosa, in porto in città da sabato scorso, il primo cittadino ha assunto una posizione durissima verso la compagnia di navigazione. Al punto che i vertici di Costa avrebbero ventilato l'ipotesi di lasciare la città in modo definitivo. Tutto è iniziato nell'incontro del mattino quando, come avviene ormai da cinque giorni, gli enti e i soggetti coinvolti si danno appuntamento per coordinare gli sbarchi dalla Luminosa. Caprioglio è scoppiata lasciandosi andare a un burrascoso faccia a faccia con i vertici di Costa. Un malumore esplosivo a seguito dei continui slittamenti delle date di partenza dell'equipaggio, con il rischio crescente di un aggravamento ulteriore dei membri a bordo che poi dovrebbero riversarsi sulle strutture ospedaliere della città. Costa, secondo indiscrezioni, avrebbe mal sopportato le esternazioni arrivando al punto di mettere in discussione il rapporto con la città, sino a paventare l'abbandono del terminal. Nel pomeriggio Caprioglio ha diffuso una nota in cui ha addirittura preteso le scuse da parte di Costa. Mai un sindaco savonese si era messo per traverso nei confronti del colosso del mare. «Un sindaco deve tutelare i suoi cittadini, preoccupandosi che il proprio ospedale non vada in crisi nell'affrontare l'emergenza del territorio - ha detto - Sicuramente si è trattato di una situazione unica nel suo genere, nella quale Savona non si è tirata indietro. Mi hanno stupito quindi le dichiarazioni di Costa sulla città che non avrebbe accolto la nave facendo pressioni per mandarla via. Affermazioni ingenerose in quanto è da sabato che stiamo lavorando tutti insieme per gestire questa emergenza. Di questo Costa dovrebbe essere riconoscente e credo dovrebbe delle scuse pubbliche non tanto al sindaco quanto ai cittadini e, in particolar modo, al personale sanitario dell'ospedale». Il silenzio della compagnia è proseguito sino a sera: all'appuntamento delle 19, in Prefettura, nessuno ha toccato il tema. Solo dopo le 20 è giunta una risposta, in cui Costa si è limitata a ricordare il proprio impegno nella gestione del caso. «Costa Crociere sta lavorando con impegno e determinazione, sotto il coordinamento della Protezione Civile e delle autorità locali e regionali, con un'unica priorità: il completamento, nei tempi più veloci possibili, dello sbarco dei membri dell'equipaggio ancora a bordo di Costa Luminosa. La sicurezza di ospiti, membri degli equipaggi e delle comunità locali ci guida, con la consapevolezza del nostro ruolo come unica compagnia di crociere a battere con orgoglio la bandiera italiana e del contributo che le nostre attività forniscono all'economia locale e nazionale». - A BORDO RESTANO IN 129.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Rallenta lo sbarco dei marittimi di Luminosa Alta tensione tra il sindaco e Costa Crociere

Scontro tra Ilaria Caprioglio e i vertici della compagnia in videoconferenza con prefettura e Authority portuale

ELENA ROMANATO

ELENA ROMANATO **SAVONA** E' prevista per oggi la partenza di 435 marittimi di Costa Luminosa mentre sale la tensione tra la compagnia di navigazione e il sindaco Caprioglio. A partire da questa mattina dovrebbero partire 435 membri dell' equipaggio con voli charter dall' aeroporto di Malpensa: 112 sono di nazionalità indiana, 68 di nazionalità indonesiana e 255 di nazionalità filippina. Conclusa questa operazione, rimarranno a bordo circa 180 persone di equipaggio, quasi il doppio di quelli che erano stati previsti inizialmente mentre è salito a dieci il numero delle persone ricoverate in ospedali liguri che si trovavano a bordo della Luminosa (ieri spostata in un'altra banchina del **porto**). Il sindaco Caprioglio aveva chiesto che lo sbarco di passeggeri e d equipaggio si facesse in 48 ore e poi la nave lasciasse il **porto**, ma le operazioni sono andate oltre i tempi previsti e ieri la tensione è emersa nella videoconferenza tra prefetto, sindaco, Costa, Regione e le autorità che seguono le operazioni della nave quando il presidente di Costa Neil Palomba ha evidenziato che **Savona** non voleva la nave in città. Un' affermazione che ha fatto infuriare il sindaco. «**Savona** ha dimostrato una grande collaborazione, al netto che un sindaco non ha alcun potere giuridico per impedire l' attracco della nave - afferma Caprioglio - e che, comunque, era doveroso accogliere una nave battente bandiera italiana della flotta Costa, di cui **Savona** è home port, soprattutto alla luce dell' emergenza che stavano vivendo le persone a bordo fra cui alcuni savonesi. Tuttavia un sindaco deve anche tutelare i suoi cittadini, preoccupandosi che il proprio ospedale non vada in crisi. Sicuramente si è trattato di una situazione di emergenza unica nel suo genere, nella quale **Savona** non si è tirata indietro. Di questo Costa Crociere dovrebbe essere riconoscente alla città di **Savona** e credo dovrebbe delle scuse pubbliche in particolar modo, al personale sanitario dell' ospedale di **Savona**». In serata la replica della compagnia di navigazione: «Costa Crociere sta lavorando con impegno e determinazione, sotto il coordinamento della Protezione Civile e delle autorità locali e regionali, con un' unica priorità: il completamento dello sbarco dei membri dell' equipaggio ancora a bordo e per il ritorno a casa degli ospiti ed equipaggi delle altre navi della flotta che hanno raggiunto porti italiani o sono ancora in navigazione. Stiamo mettendo in campo risorse e un enorme sforzo organizzativo che coinvolge tutta l' azienda» - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

Savona, Vado

Costa Luminosa e i suoi marittimi potrebbero saturare la sanità ligure

Liguria - Prosegue il piano di sbarchi protetti dei componenti dell' equipaggio a bordo di Costa Luminosa, attraccata da venerdì scorso nel **porto** di Savona. Questa mattina è stato fatto il punto della situazione nel corso della riunione dell' unità di crisi in videoconferenza, a cui hanno partecipato il presidente della Regione Giovanni Toti e l' assessore alla Protezione civile Giacomo Giampedrone. Al momento a bordo si trovano circa 600 marittimi. Il piano prevede la partenza protetta, nella giornata di domani, di 435 membri dell' equipaggio con altrettanti voli charter dall' aeroporto di Malpensa: 112 di nazionalità indiana, 68 di nazionalità indonesiana e 255 di nazionalità filippina. Conclusa questa operazione, rimarranno a bordo circa 180 persone di equipaggio. Questa mattina, intanto, un altro membro dell' equipaggio, di nazionalità filippina, è stato trasportato in ospedale: l' uomo, che era asintomatico, è stato portato in Pronto soccorso. È il decimo ricovero negli ospedali liguri di persone provenienti dalla nave. "Voglio ringraziare tutti i soggetti coinvolti in questa emergenza per gli sforzi compiuti ma, purtroppo - ha affermato Toti - quello che avevamo previsto si sta verificando. La nostra priorità è non gravare ulteriormente il sistema sanitario ligure, in un momento in cui la Liguria sta affrontando in media 200 nuovi contagi al giorno: bastano poche persone per far vacillare un delicatissimo equilibrio. Non possiamo permetterci di tenere la nave con quel carico di persone a bordo, una parte delle quali potrebbe manifestare sintomi anche importanti: conclusa l' operazione di domani, con la partenza di 435 membri dell' equipaggio, è indispensabile che la nave sia ulteriormente alleggerita, dobbiamo ulteriormente suddividere quel carico di persone su altre regioni. L' ipotesi di spostare la nave in un altro **porto** ligure non risolve in alcun modo il problema perché la gestione dei posti letto di terapia intensiva e di media intensità è su base regionale. Il tema principale è il possibile impatto di quei marittimi sui nostri ospedali. La mia priorità - ha concluso Toti - è che nessuno rimanga senza le cure adeguate a causa di un aggravio proveniente da quella nave che è un cluster di possibili contagi". Mercoledì 25 marzo 2020 alle 14:22:02 Redazione.

Coronavirus, Costa Luminosa a Savona: sbarco protetto per 435 membri equipaggio. Sale a dieci numero ricoverati in ospedale

A bordo rimarranno 180 marittimi. Toti: "Ancora troppi, priorità non gravare ulteriormente su SSR ligure"

Prosegue il piano di sbarchi protetti dei componenti dell' equipaggio a bordo di Costa Luminosa, attraccata da venerdì scorso nel **porto** di **Savona**. Questa mattina è stato fatto il punto della situazione nel corso della riunione dell' unità di crisi in videoconferenza, a cui hanno partecipato il presidente della Regione Giovanni Toti e l' assessore alla Protezione civile Giacomo Giampedrone. Al momento a bordo si trovano circa 600 marittimi. Il piano prevede la partenza protetta, nella giornata di domani, di 435 membri dell' equipaggio con altrettanti voli charter dall' aeroporto di Malpensa: 112 di nazionalità indiana, 68 di nazionalità indonesiana e 255 di nazionalità filippina. Conclusa questa operazione, rimarranno a bordo circa 180 persone di equipaggio. Questa mattina, intanto, un altro membro dell' equipaggio, di nazionalità filippina, è stato trasportato in ospedale: l' uomo, che era asintomatico, è stato portato in Pronto soccorso. È il decimo ricovero negli ospedali liguri di persone provenienti dalla nave. "Voglio ringraziare tutti i soggetti coinvolti in questa emergenza per gli sforzi compiuti ma, purtroppo - ha affermato Toti - quello che avevamo previsto si sta verificando. La nostra priorità è non gravare ulteriormente il sistema sanitario ligure, in un momento in cui la Liguria sta affrontando in media 200 nuovi contagi al giorno: bastano poche persone per far vacillare un delicatissimo equilibrio. Non possiamo permetterci di tenere la nave con quel carico di persone a bordo, una parte delle quali potrebbe manifestare sintomi anche importanti: conclusa l' operazione di domani, con la partenza di 435 membri dell' equipaggio, è indispensabile che la nave sia ulteriormente alleggerita, dobbiamo ulteriormente suddividere quel carico di persone su altre regioni. L' ipotesi di spostare la nave in un altro **porto** ligure non risolve in alcun modo il problema perché la gestione dei posti letto di terapia intensiva e di media intensità è su base regionale. Il tema principale è il possibile impatto di quei marittimi sui nostri ospedali. La mia priorità - ha concluso Toti - è che nessuno rimanga senza le cure adeguate a causa di un aggravio proveniente da quella nave che è un cluster di possibili contagi".



Coronavirus: Costa Luminosa, confermati gli sbarchi protetti per 435 marittimi

In vista del loro trasferimento previsti i test per valutarne la positività o meno al Covid-19

Prosegue il piano di sbarchi protetti dei componenti dell' equipaggio a bordo di Costa Luminosa, attraccata da venerdì scorso nel porto di Savona. Al momento a bordo si trovano ancora circa 600 marittimi. Il piano prevede, nella giornata di domani, la partenza protetta di 435 membri dell' equipaggio con voli dagli aeroporti di Malpensa e Fiumicino. In vista del loro trasferimento, sono in corso i test per valutarne la positività o meno al Covid-19. È quanto emerso questa sera dalla riunione in videoconferenza dell' unità di crisi, a cui ha partecipato l' assessore alla Protezione civile Giacomo Giampedrone. L' obiettivo di Regione, condiviso con le altre Istituzioni coinvolte, è ridurre al minimo indispensabile il numero di marittimi asintomatici che da domani sera rimarranno a bordo della nave. E' previsto un aggiornamento dell' unità di crisi per domani mattina alle 11.

The screenshot shows a news article on the Savona News website. The main headline reads: "Coronavirus: Costa Luminosa, confermati gli sbarchi protetti per 435 marittimi". Below the headline is a sub-headline: "In vista del loro trasferimento previsti i test per valutarne la positività o meno al Covid-19". The article text is partially visible, starting with "Prosegue il piano di sbarchi protetti dei componenti dell' equipaggio a bordo di Costa Luminosa...". There is a small image showing a person in a blue uniform, likely a crew member or official, standing near a vehicle. The website layout includes a navigation bar at the top with "SAVONA NEWS" and "Cronaca" highlighted, and various social media and utility icons on the right side.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Savona, i sindacati hanno chiesto la chiusura di più attività produttive

Non tutte le attività produttive tenute aperte in base all' ultimo decreto della Presidenza del consiglio sono indispensabili o essenziali secondo Cgil, Cisl e Uil che scrivono al prefetto chiedendone la sospensione e l' attivazione della «cassa». «L' allegato al decreto - scrivono nella lettera Andrea Pasa di Cgil, Claudio Bosio di Cisl e Giovanni Mazziotta di Uil - prevede un elenco molto consistente di attività industriali e commerciali aggiuntive, per gran parte delle quali riteniamo non sussista la caratteristica di indispensabilità o essenzialità. Pertanto, riteniamo debbano essere sospese totalmente o che ne venga rallentata l' attività, utilizzando gli ammortizzatori sociali». La richiesta dei sindacati è legata al fatto che non in tutte le imprese sia possibile adottare, o siano state adottate, le misure per garantire la sicurezza dei lavoratori. «L' aumento costante dei decessi e dei contagi da covid-19 nella nostra Regione - concludono Cgil, Cisl e Uil - impone un cambio di passo e un rispetto rigido di quelle che sono le limitazioni alla continuità operativa delle attività industriali e commerciali non essenziali o indispensabili». Uiltrasporti chiede inoltre maggiori tutele per i lavoratori del settore dei trasporti e in particolare di quelli del **porto**, che stanno affrontando un calo dei traffici . «L' inevitabile calo dei traffici - spiega Uiltrasporti - produrrà situazioni di ulteriore disagio per tutti i lavoratori causando un crollo delle giornate lavorate che provocherà per esempio in ambito portuale ulteriore precarietà soprattutto ai lavoratori della Compagnia Portuale che costruiscono il loro salario basandosi su chiamate giornaliere, ma deve essere chiaro che tutti dovranno essere tutelati con ammortizzatori a prescindere dall' attività svolta». Uiltrasporti denuncia che non tutti gli operatori portuali hanno messo in pratica le norme che impongono di redigere protocolli per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus. «E' per questo che sarà nostra cura segnalare alla Prefettura tali inadempienze e se gli stessi protocolli non fossero messi in atto si dovrà provvedere a sospendere le attività a tutela della salute di tutti i lavoratori portuali». Il sindacato invita inoltre a segnalare alla prefettura qualunque lavorazione che non sia legata al trasporto di beni essenziali. E. R. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Trovate soluzioni temporanee in lungotorrente Secca e in via Sardorella Sono 80 i mezzi che dovranno lasciare il posto al cantiere di Amazon

Due aree comunali in Valpolcevera per i primi Tir sfrattati da Campi

Due aree del Comune in Valpolcevera per ospitare temporaneamente una parte dei Tir sfrattati dall' autoparco di Spininvest a Campi. È la nuova soluzione che si profila, dopo che è stata accantonata quella dell' auto parco a Villa Bombrini, che tante proteste aveva sollevato. Dopo una serie di incontri con il sindaco e con il presidente dell' **Autorità portuale**, la soluzione prospettata agli autotrasportatori è di spostare temporaneamente in aree diverse i circa 80 camion che devono lasciare nei prossimi giorni Campi: 36 Tir potranno andare in spazi di Enac vi cino all' aeroporto, e gli altri c' è posto per 60 circa - in due aree del Comune in Valpolcevera. Una è quella di via lungotorrente Secca - finora utilizzata come rimessa in parte da Amt e in parte da Atp - e l' altra è un' area di via Sardorella, che il Comune aveva affittato a Cociv (il consorzio che sta realizzando il Terzo Valico ferroviario), e che era stata indicata di recente come nuova destinazione per il mercato dei fiori. «In una situazione di emergenza, come quella in cui ci troviamo, queste soluzioni temporanee ci vanno bene ma bisogna mettersi subito al lavoro per individuare un autoparco definitivo» commenta Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito, una delle associazioni di categoria interessata dall' operazione. Adesso si dovranno definire le condizioni per l' affidamento delle aree del Comune alle associazioni, e stabilire chi si farà carico delle spese necessarie per asfaltare questi spazi prima che arrivino i Tir. Una trentina di camion del gruppo Spinelli, invece, saranno spostati da Campi nell' area di Società per Cornigliano che Amiu ha subaffittato a Spinelli, vicino alla via Guido Rossa, sotto le nuove rampe di collegamento con l' autostrada. All' origine di tutti questi spostamenti c' è, infatti, l' esigenza del gruppo Spinelli di liberare l' area di Campi, di cui è proprietario, per far iniziare i lavori per il nuovo deposito di Amazon. L' alternativa provvisoria individuata inizialmente dal sindaco Marco Bucci e dalla giunta comunale era stata quella dell' area a sud di Villa Bombrini: una scelta che, però, ha sollevato un' ondata di proteste perché si tratta di un' area che l' accordo di programma sulla chiusura della siderurgia a caldo a Cornigliano ha destinato a parco urbano. Nei fatti questa soluzione è stata poi accantonata, anche se il consiglio comunale ha approvato la modifica del Piano urbanistico, con una delibera - pubblicata da oggi all' albo pretorio di Tursi - contro la quale sono già pronti ricorsi al Tar. A. COL.



I trasporti e il territorio

Autoparco per tir individuate due aree a Bolzaneto

di Stefano Origone Ora si vedono solo vecchi bus Amt destinati alla rottamazione, ma presto al loro posto ci saranno lunghi autoarticolati. È il posteggio di fronte alla caserma di polizia di Bolzaneto, sede del reparto mobile, una delle soluzioni trovate dal Comune per gli autotrasportatori sfrattati da Campi dal Gruppo Spinelli. Nella vicenda del nuovo autoparco che ha infiammato Cornigliano, Villa Bombrini è salva, ma occorre in tempi brevi trovare più soluzioni per poter spostare i 220 camion in attesa che venga realizzato, appunto, l' autoparco. Così, oltre all' area in Valpolcevera dove sono in stato di abbandono anche i mezzi Atp e molto comoda dal punto di vista logistico perché è a poche centinaia di metri dall' autostrada, il Comune ne ha individuata in via Sardorella, sempre a Bolzaneto. Uno spazio adeguato per ospitare i bisonti della strada e che in passato era stato dato a Cociv, consorzio che si occupa della realizzazione del Terzo Valico e del Nodo Ferroviario, e ora in stato di abbandono. Proprio qui, sorgerà il nuovo mercato dei fiori dopo la vendita, a luglio del 2018, dell' immobile di via Semini. Con queste due soluzioni tampone, il Comune sarà in grado di offrire agli autotrasportatori una settantina di maxi posteggi. «L' 1 aprile dobbiamo per forza liberare gli 80 stalli di Spinelli per via dello sfratto - sottolinea Giuseppe Tagnocchetti di Trasportounito -. Avremo a disposizione 36 stalli in zona aeroporto dell' **autorità portuale**, ma ne servono abbastanza rapidamente altri 40-45». Tursi accelera i tempi, sa che queste due soluzioni, per questo la settimana scorsa gli uffici tecnici hanno effettuato diversi sopralluoghi. Il posteggio dei vecchi bus e pullman non è una soluzione pronta, servono dei lavori come spianare l' area e spostare i vecchi rottami. In via Sardorella, invece, è praticamente tutto pronto perché l' area, spianata come un campo da calcio, è abbandonata da anni e precedentemente era utilizzata proprio come posteggio e ricovero dei mezzi. « Messi a posto questi 80 - prosegue Tagnocchetti - rimangono da sistemare gli altri 100». Pesa sempre la Spada di Damocle dello sfratto da Campi, Spinelli ha spostato la data al 31 gennaio 2021, ma l' obiettivo rimane sempre quello di risolvere per sempre questa questione e individuare l' area finale che metta d' accordo tutti ». Impegno che ricade sul Comune. «I due posteggi appartengono a una fase transitoria legata a questa emergenza - prosegue Tagnocchetti -, la soluzione che ci serve è quella di raggiungere 500 stalli. Rimane ancora in piedi il discorso delle ex aree Ilva, ma bisognerà vedere cosa vorrà fare, anzi quali saranno i piani industriali, di Arcelor Mittal ». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il dibattito Le reazioni all' intervista al professor Caselli che attraverso Repubblica ha lanciato l' idea di un piano di riforme economiche e sociali

Un "new deal" per Genova imprese, moli e sindacati "Lavoriamo sulla proposta"

«Siamo tutti d' accordo con le parole del professor Caselli, fin dalla premessa, che riguarda il momento che stiamo vivendo, talmente sconvolgente da imporci di restare concentrati sull' emergenza per dedicarci poi alla ripresa». Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, ha appena finito di leggere l' intervista rilasciata a Repubblica dal professor Lorenzo Caselli, docente dell' ateneo e già preside di Economia. Caselli, con puntualità, indica quattro "pilastri", intelligenza, fiducia, masse critiche, solidarietà, su cui far poggiare un vero e proprio "new deal" fatto di riforme economiche e sociali, una volta che si potrà dire di aver archiviato questa lunga fase emergenziale. « Il punto è proprio questo - aggiunge Mondini - non vediamo l' ora di poterci concentrare su questi buoni principi che il professor Caselli indica per la ripresa. Lo faremo però quando avremo riavviato il motore di una macchina che si sta fermando. Le imprese o sono già chiuse o stanno chiudendo ed è già emerso con forza il tema della scarsa liquidità. Servono moratorie, finanziamenti di lungo periodo, azioni decise e immediate » . Detto questo, prosegue il presidente di Confindustria,

le linee indicate da Caselli sono pienamente condivisibili « Alcuni punti indicati da Caselli sono già in atto, altri devono essere potenziati - spiega - Penso al ruolo dell' università e dell' lit sul fronte dell' intelligenza o a quello delle grandi imprese che sono già oggi motore di crescita per le piccole. Sono certo che l' esperienza che stiamo vivendo oggi ci rafforzerà in futuro e quindi potremo tornare a parlare di crescita». Anche sul fronte della blue economy c' è apprezzamento per le parole del docente di Economia. « Quando si parla di ruolo sociale delle imprese spesso, e lo capisco bene, si fa riferimento alle grandi aziende in cui lo Stato è presente - commenta Augusto Cosulich. ad della Fratelli Cosulich - Potremmo discutere a lungo su questa presenza, su quanto in passato possa anche essere stata ingombrante, soprattutto per l' invasione della politica. Oggi le cose sono diverse, aziende come Fincantieri, Leonardo, Ansaldo Energia sono esempi di leadership nei rispettivi settori. Ma ho apprezzato molto le parole di Caselli che a queste grandi imprese ha voluto unire i porti di Genova e Savona. È esattamente così, perché se è giusto ricordare lo sforzo degli imprenditori privati nella gestione, è altrettanto giusto ribadire che di servizio pubblico si tratta. E di un servizio vitale per l' economia e il territorio, come si dimostra anche in questa emergenza». Condivisione infine anche sul fronte sindacale. «Ciò che dice il professor Caselli è quanto noi andiamo ripetendo da un paio di decenni e si può riassumere nel fatto che bisogna sforzarsi di creare le condizioni per lo sviluppo. Parola, quest' ultima, che oggi dobbiamo convertire in " ripartenza" dopo la crisi del virus - spiega Luca Maestripietri, segretario generale della Cisl ligure - Sottoscrivo un po' tutto della ricetta del professor Caselli, tuttavia mi sento di sottolineare soprattutto l' aspetto che lui definisce fiducia, chiamando in causa tutti i protagonisti della vita pubblica, istituzioni, imprese, sindacati. Ecco, proprio come nel caso del viadotto sul Polcevera, che Caselli non casualmente cita, bisogna che tutti si remi davvero nella stessa direzione, che ognuno abbia la capacità di muovere un passo verso l' altro, chiudendo la stagione dei veti incrociati e preoccupandosi degli obiettivi, non di chi compie quel primo passo. Anche per l' emergenza - coronavirus, come è già accaduto in altre circostanze del passato, si può dire che la tragedia, perché di questo si tratta, può trasformarsi in opportunità. Imparando anche dagli errori commessi, quali i





La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

a costi di migliaia di vite umane ». - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

L' intervista Le attività portuali sono tra quelle che non possono interrompersi ed entrare in crisi, se non vogliamo rischiare l' infarto economico

Munari "Lo Stato sostenga i porti o saranno svenduti"

di Massimo Minella Crociere ferme, traffici portuali in picchiata, terminal costretti a ridurre la propria attività. Cresce la preoccupazione sulle banchine, ma l' impressione è che la politica ancora non abbia una reale percezione di ciò che la portualità sta rischiando. Francesco Munari, ordinario di Diritto dell' Unione Europea dell' ateneo genovese e uno degli avvocati marittimisti più apprezzati, chiede che in una situazione emergenziale quale quella che si sta vivendo vengano prese decisioni conseguenti. Ed essendo i porti titolari di un insostituibile servizio pubblico, dev' essere lo Stato a fare passi concreti per evitare ciò che altri Paesi hanno già vissuto in tempi difficili, finendo per accettare offerte economiche da soggetti titolari di grandi capitali. Questo, nella sua drammatica semplicità, finirebbe per consegnare ad altri la titolarità dell' attività portuale. **Ma che cosa stiamo rischiando, professor Munari?**

«È molto semplice, purtroppo. L' emergenza Covid colpisce moltissime attività produttive, con conseguenze che, ad oggi non sono calcolabili. Le proiezioni sembrano giorno dopo giorno sempre più fosche, e il timore generalizzato del mondo delle imprese su un rischio sistemico per interi settori è palpabile». **E che succede agli operatori portuali?**

«In una fase così critica temono ricadute pesanti sui volumi dei traffici e quindi sull' attività dei terminal, anche per lungo tempo. Oltre alla situazione delle crociere, la cui gravità è evidente, anche per i terminal delle merci le preoccupazioni sono forti». **Ma secondo lei c' è percezione a livello governativo di questa situazione?**

«Allo Stato queste preoccupazioni sono veicolate prevalentemente dal mondo imprenditoriale, ma occorrerebbe che anche a livello istituzionale si prendesse contezza della serietà della situazione». Perché? «I porti sono lo sbocco dell' intero sistema economico nazionale, in entrata e in uscita, e non possiamo permetterci una crisi diffusa delle imprese portuali. Ecco perché è necessario tutelarle e aiutarle in questo momento e nei prossimi mesi, perché un collasso del sistema avrebbe conseguenze nefaste sulla catena logistica del paese, e sulla stessa capacità del sistema Italia di riprendere il passo una volta superata l' emergenza».

L' Unione Europea non ha dichiarato la sua intenzione di prendere posizione su questa situazione? «In effetti, la Commissione ha dichiarato, con quale intensità non è ancora chiaro, che intende derogare all' applicazione delle norme sugli aiuti a favore delle misure adottate dagli Stati membri per fronteggiare la crisi economica conseguente all' emergenza coronavirus. Stiamo a vedere che succede».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

È quindi possibile mettere in atto un' azione di supporto alla filiera **portuale**. Ma come? «Indico due strade. La prima, agendo nell' ottica di non applicare sanzioni di alcun tipo nei confronti di concessionari che, in questo periodo, ritardano investimenti o subiscono decrementi di volumi rispetto ai piani di impresa». **E la seconda?** «Agendo sui canoni demaniali, per cui il legislatore potrebbe ipotizzare una riduzione o un azzeramento temporaneo, oppure la possibilità di compensare i canoni con altre imposte dovute dai concessionari. Questo sarebbe importante perché confermerebbe che sono tributi e non "redditi" delle **Autorità di sistema portuale**». **Ma che cosa dovremmo evitare in questa fase?** «Che i nostri terminal portuali entrino in una situazione di difficoltà sistemica, perché ciò comporterebbe un duplice rischio di potenziale enorme portata». E quale? «In primo luogo, la deviazione di traffici verso altre filiere logistiche perché questo comporterebbe una perdita notevole di tutta la catena del valore, dell' indotto, e naturalmente dell' occupazione. Non solo. Questo comporterebbe anche uno "spiazzamento" del **sistema** economico italiano rispetto ai loro naturali punti di import-export, con ulteriori conseguenze negative sotto il profilo delle quote di mercato nel commercio mondiale delle nostre imprese». E poi? «Poi, pericolosissimo, il rischio di acquisizioni delle imprese concessionarie a prezzi di saldo, o peggio. A vantaggio, quasi certamente, di acquirenti stranieri». **Una difesa dei confini e degli ambiti nazionali, professore?** «Lungi da me fare dell' autarchia, essendo tra l' altro i nostri terminal già spesso partecipati o posseduti da soggetti stranieri, che svolgono peraltro un ottimo lavoro. Il problema è un altro. Non dobbiamo dimenticarci che, a pieno titolo, le infrastrutture portuali fanno parte dei nostri settori strategici, rispetto ai quali, ad esempio, il Governo esercita il cosiddetto golden power in caso di trasferimento del controllo in capo a soggetti che non fanno parte dell' Unione Europea». **Il golden power è così risolutivo?** «Non è certo con questo che risolveremmo i problemi. Innanzitutto, perché non opera per acquisizioni interne all' Unione e comunque nessuno farebbe sconti o favori di fronte a eventuali ghiotte opportunità di business. Inoltre, trattandosi dei cosiddetti gioielli di famiglia, sarebbe davvero preferibile per tutti non doverli vendere, o peggio svendere. E in ogni caso, le attività portuali sono certamente tra quelle che non possono neppure interrompersi per un attimo, e tanto meno entrare in crisi, se non vogliamo rischiare l' infarto economico dell' Italia». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Bimestre a tinte fosche per Genova

Nei primi due mesi dell'anno il porto di Genova ha fatto registrare una contrazione dello 0,3% rispetto allo stesso periodo del 2019. Secondo quanto reso noto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, a pesare sul dato sono stati principalmente i risultati di febbraio che ha mostrato i primi effetti della diffusione globale del Coronavirus. Per quanto riguarda le performance dei singoli comparti, nel mese di febbraio il settore dei contenitori ha mostrato un aumento del 9,5% (+24.706 TEU) rispetto allo stesso periodo del 2019 (+7,6% nel bimestre), mentre sono in lieve calo le merci convenzionali (-0,7%, ma +1,2% nel bimestre), la cui flessione è legata all'andamento dei traffici specializzati (-34,2% nel bimestre), controbilanciati dal trend positivo traffico Ro/Ro (+4,6% a livello mensile, 3,5% nel bimestre). In calo nel bimestre anche il comparto rinfusiero: -35,8% le rinfuse solide, nonostante l'inversione di tendenza a febbraio (+10,8%), -6,4% gli olii minerali, -25,6% le altre rinfuse liquide. Anche nel mese di febbraio 2020 il porto di Genova ha registrato una crescita molto sostenuta nel comparto passeggeri (+21%), segnando il record di passeggeri (191.733 fra crociere e traghetti) movimentati nel primo bimestre degli ultimi cinque anni.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo Me @ Q

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, Osservatorio Europeo, and social media icons. Below the navigation is the PORT NEWS logo and a sub-header: 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale'. The main content area features a large aerial photograph of the port of Genova. Below the photo is the article title 'Bimestre a tinte fosche per Genova' and a sub-headline 'Gli effetti del Coronavirus'. The article text is partially visible, discussing the port's performance in the first two months of 2020 compared to 2019, highlighting a 0.3% contraction and the impact of the coronavirus pandemic. A sidebar on the right contains a search bar and a list of various port-related topics such as Ambiente, Autorità, Portuali, and Infrastrutture.

Porti di Genova: a febbraio record di container in attesa del Coronavirus

Nei mesi di gennaio e febbraio di quest'anno i porti di Genova e Savona hanno fatto segnare una contrazione dello 0,3% rispetto al primo bimestre del 2019 in termini di tonnellaggio movimentato. Secondo quanto reso noto dalla port authority hanno pesato i dati del mese di febbraio che iniziano a mostrare i primi effetti legati all'epidemia di Coronavirus che si sta diffondendo a livello globale. Traffico containerizzato Per quello che riguarda la performance registrata dal sistema portuale della Liguria Occidentale nel corso del mese di febbraio, il settore dei contenitori mostra un aumento del 9,5% (+24.706 Teu) rispetto allo stesso mese del 2019. Nello specifico si tratta del dato più alto mai registrato nel mese di febbraio, a cui hanno contribuito le buone performance di Savona (+5.623 Teu), Pga Genova Prà (+18.051 Teu Feb 20/19), Messina (+4.082 Teu) e Spinelli (+1.445 Teu). In termini di numero complessivo di contenitori, i traffici evidenziano un trend di crescita (+7,6% rispetto al primo bimestre 2019) che ha coinvolto sia i container pieni, con una crescita di imbarco e sbarco (rispettivamente +14% e +3,9% rispetto a febbraio 2019), sia quelli vuoti allo sbarco (+14,1%). L'unico dato in calo nel settore dei contenitori è quello relativo ai container vuoti all'imbarco che registra un calo del -12,3% dovuto all'elevato numero di contenitori vuoti stoccati in Cina e Far East per il fermo dell'attività registrato nelle scorse settimane. Dalla port authority fanno notare che l'analisi delle rotte dei traffici containerizzati indica una progressiva evoluzione delle aree geografiche con cui il porto di Genova intrattiene le prevalenti relazioni commerciali. Estremo Oriente Nel corso dei primi due mesi del 2020 il traffico da e per l'Estremo Oriente ha subito una contrazione pari al 4,5%, per un totale di 134.223 Teu (-6.278 rispetto al 2019). A fronte di esportazioni stabili (+0,7%), le importazioni hanno subito un deciso rallentamento (-8,2%), cui contribuisce in larga parte la riduzione degli imbarchi dalla Cina (-6,7%, per un totale di 3,489 Teu in meno). Più rapida in termini percentuali la contrazione dei traffici dal porto di Singapore (scalo dove i container che non viaggiano su linee dirette vengono trasbordati per poi giungere a Genova: -15,0% pari a 3.205 Teu. Per quanto riguarda la Cina, la contrazione bimestrale è attribuibile al dato di gennaio decisamente negativo -15%, mentre a febbraio si è registrato +4%. Il calo, secondo l'analisi dell'AdSP, sembra quindi riferirsi più che all'emergenza sanitaria - le prime misure di contenimento cinesi (chiusura di Wuhan) sono state eseguite il 23/01/2020 - alla riduzione di importazioni di prodotti, quali macchinari, elettronica, tessile e abbigliamento già registrata nei primi due mesi del 2019. Come anticipato dal presidente Paolo Emilio Signorini, date le tempistiche degli eventi in Cina le ricadute del virus sui dati di traffico portuale saranno visibili dal mese di marzo. Medio Oriente Si evidenzia una crescita dei traffici verso il Medio Oriente, veicolata da un buon livello dell'export, in particolare con un'ottima stagione della frutta verso Emirati e Arabia (prevalentemente mele). Si conferma anche una continua crescita di India e Pakistan veicolata dall'aumento delle esportazioni di rifiuti plastici, che la Cina ha smesso di importare per dedicarsi a produzioni meno inquinanti. Occidente Dal punto di vista dei traffici con l'occidente, il primo bimestre del 2020 ha visto un aumento degli scambi con la Spagna, dovuto presumibilmente a cambi di modalità operativa dei carrier che potrebbero aver ridotto i servizi diretti aumentando il transhipment con porti come Algeciras, e una moderata crescita del Nord America dovuta, secondo quanto riportato dai vettori, a un forte cambio di paradigma nell'industria cartiera italiana che si sta massicciamente convertendo alla produzione di carta riciclata di alta qualità, la cui materia prima proviene dal Nord America. Merce convenzionale e rotabile Per quello che riguarda lo scalo di Genova, a febbraio



Porti di Genova: a febbraio record di container in attesa del Coronavirus



Nei mesi di gennaio e febbraio di quest'anno i porti di Genova e Savona hanno fatto segnare una contrazione dello 0,3% rispetto al primo bimestre del 2019 in termini di tonnellaggio movimentato. Secondo quanto reso noto dalla port authority hanno pesato i dati del mese di febbraio che iniziano a mostrare i primi effetti legati all'epidemia di Coronavirus che si sta diffondendo a livello globale.

Traffico containerizzato

Per quello che riguarda la performance registrata dal sistema portuale della Liguria Occidentale nel corso del mese di febbraio, il settore dei





specializzato, registra un lieve calo (-0,7%) chiudendo il mese poco oltre le 765.000 tonnellate movimentate ma, comunque, mantiene un risultato positivo confrontando il primo bimestre dell'anno con quello del 2019 (+1,2%). Il traffico rotabile, parte preponderante del comparto, ha mantenuto un trend positivo con una crescita in termini di tonnellate pari al 4,6% a livello mensile. Il confronto con il bimestre dell'anno precedente vede ridursi questo incremento al 3,5%. Il settore, nonostante le difficoltà logistiche del nodo ligure, ha mostrato una buona tenuta. La riduzione delle linee, decisa da alcuni operatori del settore a causa del diffondersi dell'epidemia da coronavirus, e le misure restrittive che genereranno una contrazione dei consumi dovrebbero penalizzare questo tipo di traffici a partire dal mese di marzo. Analizzando, invece, l'andamento dei traffici specializzati, il porto di Genova registra un drastico calo di circa 40.000 tonnellate rispetto al febbraio 2019 che ha portato il bilancio del primo bimestre dell'anno a un calo del 34,2% rispetto al risultato del 2019. Il risultato, prevalentemente dovuto a una flessione nel settore dei traffici metalliferi, è in realtà in linea con i risultati registrati dallo scalo negli scorsi anni, la percentuale negativa è, sostanzialmente, dovuta alla performance eccezionale registrata da questa merceologia nel 2019. Rinfuse liquide A febbraio 2020 si rileva un calo nelle rinfuse liquide, dovuto sia al calo degli olii minerali (-14,5%) sia a quello delle altre rinfuse liquide (-48,5%). Per quanto riguarda gli olii minerali la fluttuazione è ascrivibile sia ad un minore numero di navi arrivate durante il mese di febbraio 2019 (-9,1%) che ai primi effetti del calo dei consumi dovuti all'epidemia di coronavirus attualmente in corso. Per quello che riguarda i prossimi mesi, il blocco dell'attività e degli spostamenti in corso nel paese ridurrà ulteriormente la domanda di petrolio e dei suoi derivati ma il crollo dei prezzi registratosi nell'ultimo mese (WTI -49%, Brent -48%) potrebbe incentivare le raffinerie ad aumentare le proprie scorte di crudo approfittando dei prezzi bassi. Si potrebbe quindi assistere a un incremento dei volumi che però, senza una rapida ripresa del sistema produttivo, sarà solo temporaneo. Rinfuse solide Analizzando l'andamento mensile di febbraio 2020, le rinfuse solide movimentate nel porto di Genova mostrano una inversione di tendenza positiva (+10,8) che mitiga la performance complessiva del bimestre rimasta negativa (-35,8%). Il risultato di Genova continua a essere influenzato dalla domanda del mercato (in particolare sale e materiali da costruzione) che subisce la situazione di stallo in corso nel paese. Funzione industriale Anche a febbraio 2020 il comparto industriale continua con il suo trend negativo che peggiora ulteriormente il risultato di gennaio. Nel mese si registra un calo del 40,4% che porta la performance del bimestre ad un -33,4%. Questo trend è attribuibile in parte alla situazione congiunturale del mercato dell'acciaio in Italia e nel mondo ed alle criticità legate al piano industriale di ArcelorMittal che prevede una riduzione del livello di produzione anche in relazione alla trattativa con il Governo su Taranto.

AEROPORTO DI GENOVA A SUPPORTO NEL RIMPATRI DEI CROCCERISTI SBARCATI IN LIGURIA

Sono circa 1.300 i crocceristi sbarcati nei porti liguri nei giorni scorsi che tra sabato e lunedì hanno potuto fare rientro a casa grazie ai voli speciali in partenza dall' Aeroporto di Genova. In particolare, tra sabato e domenica sono stati 1.076 i passeggeri partiti dal Cristoforo Colombo alla volta di Buenos Aires, un centinaio quelli partiti per Copenaghen nella giornata di domenica e altrettanti decollati alla volta di Amsterdam lunedì pomeriggio. Quattro le compagnie aeree coinvolte: Neos, Danish Air Transport, Privilege e Alitalia. «L' Aeroporto di Genova ha dato il massimo supporto nella gestione di queste partenze, che sono state organizzate applicando procedure ad hoc capaci di garantire la gestione di flussi importanti di passeggeri e la massima sicurezza per i viaggiatori e per il personale coinvolto. - commenta Piero Righi, Direttore Generale della società di gestione del Cristoforo Colombo - Particolarmente importante è stato il coordinamento con **Autorità Portuale**, Regione e Protezione Civile, Polizia di Frontiera e Sanità Marittima. La gestione di questi voli ha dimostrato l' importanza di avere un aeroporto al centro della regione, capace di rispondere a esigenze particolari e al di fuori della normale operatività».

Su decisione del Ministero dei Trasporti, l' Aeroporto di Genova è tra i 18 scali nazionali rimasti operativi nonostante il forte calo di traffico legato all' emergenza Coronavirus. «Al momento abbiamo un solo volo di linea giornaliero per Roma, con Alitalia, che garantisce l' accessibilità della nostra regione per chi ha necessità e urgenza di volare per motivi di salute, di lavoro o per chi deve rimpatriare. In questo momento svolgiamo un ruolo di servizio pubblico, più che commerciale. - commenta Righi, che aggiunge - Tenere aperto l' aeroporto, seppure a regime ridotto, ci consentirà di riagganciare più velocemente la ripartenza dei traffici non appena si avvicinerà la fine dell' emergenza. È nostra intenzione stimolare le compagnie aeree con una politica di incentivazione ancora più aggressiva rispetto al passato, per aprire nuove rotte e incrementare i passeggeri su quelle esistenti. Ci prepariamo alla ripartenza e a recuperare i numeri persi a causa di questa emergenza globale, e lo faremo anche grazie alla collaborazione di Regione, Camera di Commercio e Comune». Nei prossimi giorni riprenderanno anche i lavori propedeutici all' ampliamento del terminal, avviati a fine 2019 e messi in standby negli ultimi giorni. «L' aeroporto ha dato priorità alla sicurezza dei lavoratori del cantiere, sospendendo le operazioni fino a quando tutte le misure di prevenzione non saranno state messe in atto. - commenta Paolo Emilio Signorini, Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, principale azionista della società di gestione del Cristoforo Colombo - Anche su questo fronte intendiamo recuperare il tempo perduto: l' attuale emergenza non mette in discussione il piano di investimenti dello scalo: Genova e la Liguria avranno il loro nuovo aeroporto nei tempi previsti dal Decreto Genova e dal piano infrastrutturale concordato con ENAC e con le Istituzioni locali».



AEROPORTO DI GENOVA A SUPPORTO NEL RIMPATRI DEI CROCCERISTI SBARCATI IN LIGURIA

OGGI | DOPO | DOMANI | IGGIORNA



Sono circa 1.300 i crocceristi sbarcati nei porti liguri nei giorni scorsi che tra sabato e lunedì hanno potuto fare rientro a casa grazie ai voli speciali in partenza dall'Aeroporto di Genova. In particolare, tra sabato e domenica sono stati 1.076 i passeggeri partiti dal Cristoforo Colombo alla volta di Buenos Aires, un centinaio quelli partiti per Copenaghen nella giornata di domenica e altrettanti decollati alla volta di Amsterdam lunedì pomeriggio. Quattro le compagnie aeree coinvolte: Neos, Danish Air Transport, Privilege e Alitalia.

«L'Aeroporto di Genova ha dato il massimo supporto nella gestione di queste partenze, che sono state organizzate applicando procedure ad hoc capaci di garantire la gestione di flussi importanti di passeggeri e la massima sicurezza per i viaggiatori e per il personale coinvolto. - commenta Piero Righi, Direttore Generale della società di gestione del Cristoforo Colombo - Particolarmente importante è stato il coordinamento con Autorità Portuale, Regione e Protezione Civile, Polizia di Frontiera e Sanità Marittima. La gestione di questi voli ha dimostrato l' importanza di avere un aeroporto al centro della regione, capace di rispondere a esigenze particolari e al di fuori della normale operatività».

Su decisione del Ministero dei Trasporti, l' Aeroporto di Genova è tra i 18 scali nazionali rimasti operativi nonostante il forte calo di traffico legato all' emergenza Coronavirus. «Al momento abbiamo un solo volo di linea giornaliero per Roma, con Alitalia, che garantisce l' accessibilità della nostra regione per chi ha necessità e urgenza di volare per motivi di salute, di lavoro o per chi deve rimpatriare. In questo momento svolgiamo un ruolo di servizio pubblico, più che commerciale. - commenta Righi, che aggiunge - Tenere aperto l' aeroporto, seppure a regime ridotto, ci consentirà di riagganciare più velocemente la ripartenza dei traffici non appena si avvicinerà la fine dell' emergenza. È nostra intenzione stimolare le compagnie aeree con una politica di incentivazione ancora più aggressiva rispetto al passato, per aprire nuove rotte e incrementare i passeggeri su quelle esistenti. Ci prepariamo alla ripartenza e a recuperare i numeri persi a causa di questa emergenza globale, e lo faremo anche grazie alla collaborazione di Regione, Camera di Commercio e Comune».

Nei prossimi giorni riprenderanno anche i lavori propedeutici all' ampliamento del terminal, avviati a fine 2019 e messi in standby negli ultimi giorni. «L' aeroporto ha dato priorità alla sicurezza dei lavoratori del cantiere, sospendendo le operazioni fino a quando tutte le misure di prevenzione non saranno state messe in atto. - commenta Paolo Emilio Signorini, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, principale azionista della società di gestione del Cristoforo Colombo - Anche su questo fronte intendiamo recuperare il tempo perduto: l' attuale emergenza non mette in discussione il piano di investimenti dello scalo: Genova e la Liguria avranno il loro nuovo aeroporto nei tempi previsti dal Decreto Genova e dal piano infrastrutturale concordato con ENAC e con le Istituzioni locali».

LA SPEZIA Unione tra Autorità, spedizionieri e terminalisti

Gli operatori fanno sistema per non fermare il porto

Serve organizzare il movimento dell'importazione per i «flussi non essenziali» che non si fermano

Una capacità per oltre mezzo milione di Teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività «non essenziali». Il **sistema** della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da oggi e per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa quattro infatti le settimane che passano dal carico in un porto asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite «non essenziali» dal decreto del Governo italiano emesso il 22 marzo scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto. Per questo motivo, la comunità degli operatori del Porto della Spezia, organizzati nella società **Sistema** Porto (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La Spezia), Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di Teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal porto di La Spezia) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l'Interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all'organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La Spezia Container Terminal. Il porto della Spezia riceve settimanalmente 3 navi di capacità superiore ai 14.000 Teus operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall'estremo oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a gennaio e febbraio dal governo della Repubblica popolare cinese. I clienti del Porto della Spezia avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l'attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato. L'**Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Ligure Orientale, plaude ad una iniziativa di forte coesione per fornire alle attività economiche del Nord e Centro Italia soluzioni che minimizzino gli impatti economici che andrebbero a sommarsi ai sacrifici che già dovranno essere affrontati a causa del rallentamento della produzione e degli ordini. Effetti che ormai molti analisti stimano avranno un impatto a doppia cifra per molte filiere industriali. «Il porto di La Spezia dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato - ha dichiarato il presidente Carla Roncallo mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l'operatività



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

La Spezia

del porto ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile». Alessandro Laghezza, in qualità di presidente di **Sistema** Porto e della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, conferma lo sforzo profuso per poter coordinare una offerta così ampia e variegata. «Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del Gruppo Contship, abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del porto che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività». «Contship, attraverso le proprie società controllate - ha dichiarato infine Daniele Testi, direttore Marketing e comunicazione - non poteva non rispondere a questa chiamata e offrirà tutte le proprie capacità e risorse operative ai clienti del porto e al **sistema** degli spedizionieri spezzini attraverso l'accesso a soluzioni integrate intermodali che da sempre caratterizzano l'offerta unica del Gruppo». RG.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Porto, maxicarico dall' Oriente Intermarine, stop fino a domani

In arrivo oggi materiali destinati a filiere bloccate dal decreto Resteranno stoccati nelle aree messe in rete dall' Authority tra Liguria e nord Italia Marco Toracca / LA SPEZIA Tour de force per il porto della Spezia. Da quest' oggi, giovedì, lo scalo riceverà importanti quantità di materiali in arrivo dall' Estremo Oriente destinati a filiere non più produttive per via dello stop imposto dal decreto del Governo italiano alle attività non "essenziali". Merce partita prima del dispositivo. Lo annuncia l' **Autorità di sistema portuale** del mar Ligure orientale insieme alle associazioni di terminalisti, spedizionieri, doganalisti e agenti marittimi. «Abbiamo unito le forze e garantiamo stoccaggio per 500 mila contenitori mettendo in rete aree che vanno da Santo Stefano Magra e fino al Nord Italia con i centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Inclusi nel servizio sdoganamento, deposito in temporanea custodia ed eventuale svuotamento», sottolinea una nota congiunta di porto e operatori. «Lo scalo spezzino dimostra compattezza verso il mercato - sottolinea Carla Roncallo, presidente dell' **Autorità portuale** - Abbiamo trovato soluzioni a breve e medio termine garantendo basso impatto finanziario, operatività e occupazione in modo da poter cogliere, quando giungerà, la ripresa». Così Alessandro Laghezza, di **Sistema** porto e guida della sezione Logistica della Confindustria spezzina: «Spedizionieri e management di Contship hanno fatto partire lo stimolo e il successivo tavolo di coordinamento realizzato subito ha valutato ogni soluzione scegliendo la migliore». Conclude Daniele Testi, direttore marketing di Contship: «Contship ha risposto subito mettendo a disposizione risorse operative e capacità. Così si è attivato l' accesso a soluzioni integrate inter modali che da sempre caratterizzano l' offerta del gruppo». Da segnalare che il porto della Spezia riceve settimanalmente tre navi di capacità superiore a 14 mila contenitori delle compagnie 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dal Far East dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare lo stop generato durante il blocco imposto nei mesi scorsi dalla Cina. Sul fronte sindacale da segnalare l' importante accordo nazionale raggiunto a Roma tra Cgil, Cisl e Uil e Fincantieri. Il piano rimanda l' apertura dell' azienda, prevista per il 27 marzo, di una settimana, al 3 aprile con utilizzo della Cassa integrazione in deroga per Covid dal 30 marzo al 3 aprile stesso come data ufficiale. Nel pacchetto anche l' aumento a 550 unità in smart working. In val di Magra l' Intermarine che era stata autorizzata ad aprire domani con successiva proclamazione di sciopero resta chiusa invece fino a venerdì con due giorni di ferie in attesa di accordo per la cassa integrazione in deroga. «Come vediamo i quadri delle situazioni sono in continua evoluzione», commenta Antonio Carro, segretario generale Cisl della Spezia. - toracca@ilsecoloxix.it.



Coronavirus: Spezia offre spazi merci alle aziende del nord Italia

Pronta operazione per stoccarle in attesa riaperture

(ANSA) - LA **SPEZIA**, 25 MAR - Il **porto** della **Spezia** ha predisposto "un'offerta di sistema" per le industrie del nord che dovranno risolvere nelle prossime settimane problemi di stoccaggio delle merci in arrivo da tutto il mondo. E' pronta "una capacità per oltre mezzo milione di Teu - spiega una nota dell' Autorità portuale - a servizio delle aziende del nord Italia". Il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da giovedì 26 Marzo per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio dice l' autorità. "I porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite "non essenziali" dal decreto del Governo Italiano. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in **porto** e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto" dice la nota. Per questo motivo, la comunità degli operatori del **Porto** della **Spezia**, organizzati nella società Sistema **Porto**, Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di Teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal **porto** di La **Spezia**) e nei centri intermodali di Melzo, Dinazzano e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l' Interporto di Santo Stefano Magra/La **Spezia** che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l' eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all' organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del **porto** della **Spezia**. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La **Spezia** Container Terminal. Il **porto** della **Spezia** riceve settimanalmente 3 navi di capacità superiore ai 14.000 Teus operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall' estremo oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a gennaio e febbraio dal Governo della repubblica popolare Cinese. "Il **porto** di La **Spezia** dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato - ha dichiarato il presidente Carla Roncallo - mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l' operatività del **porto** ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile". Alessandro Laghezza, presidente di Sistema **Porto** e della Sezione Logistica di Confindustria La **Spezia**, conferma lo sforzo: "Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del Gruppo Contship, abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione". "Contship, attraverso le proprie società controllare - ha dichiarato infine Daniele Testi, direttore Marketing e comunicazione - non poteva non rispondere a questa chiamata".



Porto della Spezia, un sistema integrato per gestire mezzo milione di Teu di merce "non essenziale"

È quanto mette a disposizione il sistema della portualità del Nord Tirreno, che, da domani per almeno due settimane, dovrà gestire carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata

Una capacità per oltre mezzo milione di Teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività "non essenziali". È quanto mette a disposizione delle imprese il **sistema** della portualità del Nord Tirreno, che, da giovedì 26 marzo per almeno due settimane, dovrà affrontare la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa quattro le settimane che passano dal carico in un porto asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite "non essenziali" dal decreto del governo emesso il 22 marzo scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto. Per questo motivo, la comunità degli operatori del Porto della Spezia, organizzati nella società **Sistema** Porto (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La Spezia), Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di Teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal porto di La Spezia) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio all' Interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l' eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all' organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo La Spezia Container Terminal. Il porto della Spezia riceve settimanalmente 3 navi di capacità superiore ai 14 mila Teus operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall' estremo oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a gennaio e febbraio dal governo della repubblica popolare Cinese. I clienti del Porto della Spezia avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l' attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato. Un' iniziativa di forte coesione che fornirà alle attività economiche del Nord e Centro Italia soluzioni che minimizzino gli impatti economici che andrebbero a sommarsi ai sacrifici che già dovranno essere affrontati a causa del rallentamento della produzione e degli ordini. Effetti che ormai molti analisti stimano avranno un impatto a doppia cifra per molte filiere industriali. «Il porto della Spezia dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato ha dichiarato il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l' operatività del porto ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci



auguriamo possano arrivare il più presto possibile». Alessandro Laghezza , in qualità di presidente di **Sistema** Porto e della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia,



BizJournal Liguria

La Spezia

conferma lo sforzo profuso per poter coordinare una offerta così ampia e variegata. «Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del Gruppo Contship, abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del porto che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività». «Contship, attraverso le proprie società controllate - ha dichiarato infine Daniele Testi, direttore Marketing e comunicazione - non poteva non rispondere a questa chiamata e offrirà tutte le proprie capacità e risorse operative ai clienti del porto e al sistema degli spedizionieri spezzini attraverso l'accesso a soluzioni integrate intermodali che da sempre caratterizzano l'offerta unica del Gruppo».

Citta della Spezia

La Spezia

Merce in arrivo ma ora le aziende sono ferme: il porto in aiuto del Nord

Adsp, terminalisti, spedizionieri, doganalisti e agenti marittimi pronti a gestire i flussi in import alle attività "non essenziali".

La Spezia - Una capacità per oltre mezzo milione di Teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività "non essenziali". Il **sistema** della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da giovedì 26 Marzo per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa quattro infatti le settimane che passano dal carico in un porto Asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite "non essenziali" dal decreto del Governo Italiano emesso il 22 Marzo Scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto. Per questo motivo, la comunità degli operatori del Porto della Spezia, organizzati nella società **Sistema** Porto (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La Spezia) , Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di Teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal porto di La Spezia) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l' Interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l' eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all' organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La Spezia Container Terminal. Il porto della Spezia riceve settimanalmente 3 navi di capacità superiore ai 14.000 Teus operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall' estremo oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a Gennaio e Febbraio dal Governo della repubblica popolare Cinese. I clienti del Porto della Spezia avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l' attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato. L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, plaude ad una iniziativa di forte coesione per fornire alle attività economiche del Nord e Centro Italia soluzioni che minimizzino gli impatti economici che andrebbero a sommarsi ai sacrifici che già dovranno essere affrontati a causa del rallentamento della produzione e degli ordini. Effetti che ormai molti analisti stimano avranno un impatto a doppia cifra per molte filiere industriali. "Il porto di La Spezia dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato -ha dichiarato il presidente Carla Roncallo- mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l' operatività del porto ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile". Alessandro Laghezza, in qualità di presidente di



Sistema Porto e della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, conferma lo sforzo profuso per poter coordinare una offerta così ampia e variegata. "Stimolati dagli



Citta della Spezia

La Spezia

storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del Gruppo Contship, abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del porto che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività". "Contship, attraverso le proprie società controllate - ha dichiarato infine Daniele Testi, direttore Marketing e comunicazione - non poteva non rispondere a questa chiamata e offrirà tutte le proprie capacità e risorse operative ai clienti del porto e al sistema degli spedizionieri spezzini attraverso l' accesso a soluzioni integrate intermodali che da sempre caratterizzano l' offerta unica del Gruppo". Mercoledì 25 marzo 2020 alle 14:52:51 Redazione.

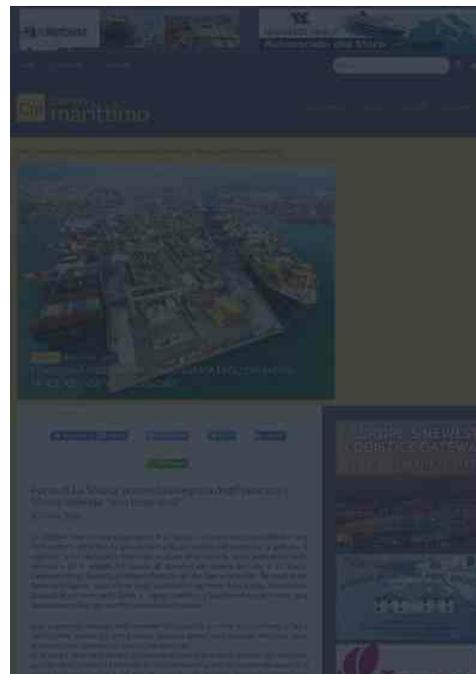
Corriere Marittimo

La Spezia

Porto di La Spezia, proposta integrata degli operatori - Merce aziende "non essenziali"

LA **SPEZIA**- Offerta integrata del **porto** di La **Spezia** - Il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da giovedì 26 marzo per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Per questo gli operatori del sistema portuale di La **Spezia**, rappresentati da: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Terminalisti del **Porto** della **Spezia**, Associazione degli Spedizionieri del **Porto** della **Spezia**, Associazione Doganalisti del **Porto** della **Spezia** e Agenti Marittimi e Raccomandatori del **Porto** della **Spezia** si sono riuniti per un' offerta coordinata di sistema Ecco la proposta integrata degli operatori. Una capacità per oltre mezzo milione di Teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività ' non essenziali '. Sono circa 4 infatti le settimane che passano dal carico in un **porto** Asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite 'non essenziali' dal decreto del

Governo Italiano emesso il 22 Marzo Scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in **porto** e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto. Per questo motivo, la comunità degli operatori del **Porto** della **Spezia**, organizzati nella società Sistema **Porto** (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La **Spezia**), Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di Teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal **porto** di La **Spezia**) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l' Interporto di Santo Stefano Magra/La **Spezia** che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l' eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all' organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del **porto** della **Spezia**. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La **Spezia** Container Terminal . Il **porto** della **Spezia** riceve settimanalmente 3 navi di capacità superiore ai 14.000 Teus operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall' estremo oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a Gennaio e Febbraio dal Governo della repubblica popolare Cinese. I clienti del **Porto** della **Spezia** avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l' attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce , compatibili alle attuali esigenze del mercato. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, plaude ad una iniziativa di forte coesione per fornire alle attività economiche del Nord e Centro Italia soluzioni che minimizzino gli impatti economici che andrebbero a sommarsi ai sacrifici che già dovranno essere affrontati a causa del rallentamento della produzione e degli ordini. Effetti che ormai molti analisti stimano avranno



Corriere Marittimo

La Spezia

un impatto a doppia cifra per molte filiere industriali. ' Il **porto** di La **Spezia** dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato -ha dichiarato il presidente Carla Roncallo- mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l'operatività del **porto** ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile '. Alessandro Laghezza, in qualità di presidente di Sistema **Porto** e della Sezione Logistica di Confindustria La **Spezia** , conferma lo sforzo profuso per poter coordinare una offerta così ampia e variegata. ' Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del Gruppo Contship, abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del **porto** che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività ' . ' Contship, attraverso le proprie società controllate - ha dichiarato infine Daniele Testi, direttore Marketing e comunicazione del Gruppo Contship - non poteva non rispondere a questa chiamata e offrirà tutte le proprie capacità e risorse operative ai clienti del **porto** e al sistema degli spedizionieri spezzini attraverso l' accesso a soluzioni integrate intermodali che da sempre caratterizzano l' offerta unica del Gruppo ' .

Porto della Spezia: un' offerta di sistema. Ecco la proposta integrata degli operatori

(FERPRESS) - La **Spezia**, 25 MAR - Una capacità per oltre mezzo milione di Teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività "non essenziali". Il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da giovedì 26 Marzo per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa 4 infatti le settimane che passano dal carico in un **porto** Asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite "non essenziali" dal decreto del Governo Italiano emesso il 22 Marzo Scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in **porto** e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto. Per questo motivo, la comunità degli operatori del **Porto** della **Spezia**, organizzati nella società Sistema **Porto** (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La **Spezia**), Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di Teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal **porto** di La **Spezia**) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l' Interporto di Santo Stefano Magra/La **Spezia** che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l' eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all' organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del **porto** della **Spezia**. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La **Spezia** Container Terminal. Il **porto** della **Spezia** riceve settimanalmente 3 navi di capacità superiore ai 14.000 Teus operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall' estremo oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a Gennaio e Febbraio dal Governo della repubblica popolare Cinese. I clienti del **Porto** della **Spezia** avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l' attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, plaude ad una iniziativa di forte coesione per fornire alle attività economiche del Nord e Centro Italia soluzioni che minimizzino gli impatti economici che andrebbero a sommarsi ai sacrifici che già dovranno essere affrontati a causa del rallentamento della produzione e degli ordini. Effetti che ormai molti analisti stimano avranno un impatto a doppia cifra per molte filiere industriali. "Il **porto** di La **Spezia** dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato -ha dichiarato il presidente Carla Roncallo- mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l' operatività del **porto** ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile". Alessandro Laghezza, in qualità di presidente di Sistema **Porto** e della Sezione Logistica di Confindustria La **Spezia**, conferma lo sforzo profuso per poter coordinare una offerta così ampia e variegata. "Stimolati dagli storici



FerPress

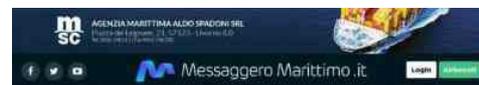
La Spezia

spedizionieri del nostro territorio e dal management del Gruppo Contship, abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del porto che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività". "Contship, attraverso le proprie società controllate - ha dichiarato infine Daniele Testi, direttore Marketing e comunicazione - non poteva non rispondere a questa chiamata e offrirà tutte le proprie capacità e risorse operative ai clienti del porto e al sistema degli spedizionieri spezzini attraverso l'accesso a soluzioni integrate intermodali che da sempre caratterizzano l'offerta unica del Gruppo".

Porto della Spezia, un'offerta di sistema

Per gestire stoccaggio merci delle industrie definite 'non essenziali'

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



SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRACPORTO

PORTI Porto della Spezia, un'offerta di sistema

Per gestire stoccaggio merci delle industrie definite 'non essenziali'

25 marzo 2020, 12:00

di Redazione



LA SPEZIA - Porto della Spezia, un'offerta di sistema. Questa la proposta integrata lanciata dagli operatori e presentata attraverso un comunicato congiunto.

Il testo della proposta è stato redatto congiuntamente dall' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale e dalle associazioni che rappresentano terminalisti, spedizionieri, doganalisti e agenti marittimi e raccomandatori dello scalo spezzino.

"Una capacità per oltre mezzo milione di teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività 'non essenziali'. Il sistema della portualità del Nord Tirreno - si legge nella nota - dovrà affrontare dal 26 Marzo per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio."

Autore: [Autore](#) | [Articolo](#) | [L'Espresso](#) | [L'Espresso](#) | [L'Espresso](#)

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome

Indirizzo email

soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l'operatività del porto ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che



Messaggero Marittimo

La Spezia

ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile. Alessandro Laghezza, in qualità di presidente di Sistema Porto e della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, conferma lo sforzo profuso per poter coordinare una offerta così ampia e variegata. Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del Gruppo Contship, abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del porto che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività . Da parte sua, Daniele Testi, direttore Marketing e comunicazione del Gruppo Contship Italia, ha dichiarato che Contship, attraverso le proprie società controllate, non poteva non rispondere a questa chiamata e offrirà tutte le proprie capacità e risorse operative ai clienti del porto e al sistema degli spedizionieri spezzini attraverso l'accesso a soluzioni integrate intermodali che da sempre caratterizzano l'offerta unica del Gruppo.

Porto della Spezia, un'offerta di sistema: ecco la proposta integrata degli operatori

LA SPEZIA - Una capacità per oltre mezzo milione di Teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività "non essenziali". Il **sistema** della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da domani per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa 4 infatti le settimane che passano dal carico in un porto Asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite "non essenziali" dal decreto del Governo Italiano emesso il 22 Marzo Scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto. Per questo motivo, la comunità degli operatori del Porto della Spezia, organizzati nella società **Sistema Porto** (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La Spezia), Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di Teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal porto di La Spezia) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l'interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all'organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship Terminal. Il porto della Spezia riceve settimanalmente 3 navi di capacità superiore ai 14.000 Teus operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall'estremo oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a Gennaio e Febbraio dal Governo della repubblica popolare Cinese. I clienti del Porto della Spezia avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l'attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato. L'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, plaude ad una iniziativa di forte coesione per fornire alle attività economiche del Nord e Centro Italia soluzioni che minimizzino gli impatti economici che andrebbero a sommarsi ai sacrifici che già dovranno essere affrontati a causa del rallentamento della produzione e degli ordini. Effetti che ormai molti analisti stimano avranno un impatto a doppia cifra per molte filiere industriali. "Il porto di La Spezia dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato - ha dichiarato il presidente Carla Roncallo - mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l'operatività del porto ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile". Alessandro Laghezza, in qualità di presidente di **Sistema Porto** e della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, conferma lo sforzo profuso per poter coordinare una offerta così ampia e variegata. "Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del Gruppo Contship,

PORTI & LOGISTICA
Iniziativa per affrontare il problema dello stoccaggio delle merci "non essenziali"
Porto della Spezia, un'offerta di sistema: ecco la proposta integrata degli operatori
 mercoledì 25 marzo 2020

LA SPEZIA - Una capacità per oltre mezzo milione di Teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività "non essenziali". Il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da domani per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio.

Sono circa 4 infatti le settimane che passano dal carico in un porto Asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite "non essenziali" dal decreto del Governo Italiano emesso il 22 Marzo Scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto.

Per questo motivo, la comunità degli operatori del Porto della Spezia, organizzati nella società **Sistema Porto** (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La Spezia), Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di Teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal porto di La Spezia) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova.

Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l'interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia, che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all'organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship Terminal.

Il porto della Spezia riceve settimanalmente 3 navi di capacità superiore ai 14.000 Teus operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall'estremo oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a Gennaio e Febbraio dal Governo della repubblica popolare Cinese.

I clienti del Porto della Spezia avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l'attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, plaude ad una iniziativa di forte coesione per fornire alle attività economiche del Nord e Centro Italia soluzioni che minimizzino gli impatti economici che andrebbero a sommarsi ai sacrifici che già dovranno essere affrontati a causa del rallentamento della produzione e degli ordini. Effetti che ormai molti analisti stimano avranno un impatto a doppia cifra per molte filiere industriali.

"Il porto di La Spezia dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato - ha dichiarato il presidente Carla Roncallo - mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l'operatività del porto ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile".

Alessandro Laghezza, in qualità di presidente di **Sistema Porto** e della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, conferma lo sforzo profuso per poter coordinare una offerta così ampia e variegata. "Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del Gruppo Contship,



PrimoCanale.it

La Spezia

che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del porto che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività". "Contship, attraverso le proprie società controllate - ha dichiarato infine Daniele Testi, direttore Marketing e comunicazione di Contship - non poteva non rispondere a questa chiamata e offrirà tutte le proprie capacità e risorse operative ai clienti del porto e al **sistema** degli spedizionieri spezzini attraverso l' accesso a soluzioni integrate intermodali che da sempre caratterizzano l' offerta unica del Gruppo". Approfondimenti Il porto della Spezia scrive ai dipendenti: "Grazie per il vostro impegno" Commenti.

La Spezia, operatori uniti: pronti a gestire oltre mezzo milione di teu in arrivo dal Far East

La Spezia Una capacità per oltre mezzo milione di Teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione in arrivo dal Far East destinati alle attività 'non essenziali'. Il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da domani per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa 4 infatti le settimane che passano dal carico in un porto asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite 'non essenziali' dal decreto del Governo italiano emesso il 22 marzo scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto. Per questo motivo, la comunità degli operatori del porto della Spezia, organizzati nella società Sistema Porto (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La Spezia), gruppo Tarros e gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di Teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal porto di La Spezia) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l'interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito Iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all'organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La Spezia Container Terminal. Il porto della Spezia riceve settimanalmente 3 navi di capacità superiore ai 14.000 Teus operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dal Far East dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a gennaio e febbraio dal Governo della repubblica popolare cinese. I clienti del porto della Spezia avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l'attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato. 'Il porto di La Spezia dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato ha dichiarato Carla Roncallo, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l'operatività del porto ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile'. Alessandro Laghezza, presidente di Sistema Porto e della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, conferma lo sforzo profuso per poter coordinare una offerta così ampia e variegata. 'Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del gruppo Contship, abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del porto che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività'. Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione del gruppo Contship



La Spezia, operatori uniti: pronti a gestire oltre mezzo milione di teu in arrivo dal Far East

23 MARZO 2020 - Italia/Info



La Spezia - Una capacità per oltre mezzo milione di Teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione in arrivo dal Far East destinati alle attività 'non essenziali'. Il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da domani per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa 4 infatti le settimane che passano dal carico in un porto asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite 'non essenziali' dal decreto del Governo italiano emesso il 22 marzo scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto.

Per questo motivo, la comunità degli operatori del porto della Spezia, organizzati nella società Sistema

Articoli correlati

- Nave italiana soccorre equipaggio russo in scoppio sottomarino
- Messina (Assamatori) "Siamo al collasso, lo Stato ci aiuti"
- Milano - "Dichiarare lo stato di emergenza livello Black ha parte per i..."



shipmag.it

La Spezia

a questa chiamata e offrirà tutte le proprie capacità e risorse operative ai clienti del porto e al sistema degli spedizionieri spezzini attraverso l'accesso a soluzioni integrate intermodali che da sempre caratterizzano l'offerta unica del gruppo'.

La Spezia si propone al mercato per stoccare la merce in arrivo dopo il 25 marzo

Il porto di La Spezia si propone per mettere a disposizione delle imprese del Nord Italia una capacità di container per oltre mezzo milione di Teu viste che molte aziende dovranno gestire nelle prossime settimane flussi in importazione destinati alle attività non essenziali'. In seguito all'ultimo Decreto (Dpcm) emanato dal premier Conte il sistema della portualità del Nord Tirreno, così come nel resto d'Italia, dovrà infatti affrontare da giovedì 26 Marzo e per almeno due settimane la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa quattro infatti le settimane che passano dal carico in un porto Asiatico allo sbarco nei porti italiani ed è evidente che i terminal dovranno gestire un'importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite non essenziali' dal decreto emesso il 22 Marzo scorso. Al fine di evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto, la comunità degli operatori del porto della Spezia, organizzati nella società Sistema Porto (partecipata dalle associazioni di spedizionieri, agenti Marittimi, doganalisti e Confindustria locale), Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di Teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal porto di La Spezia) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Secondo quanto reso noto, per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l'Interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito Iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La Spezia Container Terminal. Il porto della Spezia riceve settimanalmente tre navi di capacità superiore ai 14.000 Teu operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall'Estremo Oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a gennaio e febbraio dal Governo della repubblica popolare Cinese.



Il porto di La Spezia si propone per mettere a disposizione delle imprese del Nord Italia una capacità di container per oltre mezzo milione di Teu viste che molte aziende dovranno gestire nelle prossime settimane flussi in importazione destinati alle attività "non essenziali". In seguito all'ultimo Decreto (Dpcm) emanato dal premier Conte il sistema della portualità del Nord Tirreno, così come nel resto d'Italia, dovrà infatti affrontare da giovedì 26 Marzo e per almeno due settimane la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio.

«Porto, più coordinamento per la sicurezza di chi ci opera»

RAVENNA «All' interno del **porto** di **Ravenna** manca il coordinamento per mettere in sicurezza l' insieme dei lavoratori che vi operano». A puntare il dito con fermezza contro la situazione critica è Gabriele De rosa, responsabile sezione porti della Fit Cisl Emilia-Romagna. «I porti rimangono aperti per quanto emanato dall' ultimo decreto del consiglio dei ministri e le attività proseguono. Main questo momento la paura, l' incubo del contagio, dilaga tra i lavoratori portuali, le aziende faticano a reperire i dispositivi di protezione individuali (Dpi) per le vie aree adeguate al contenimento dei rischi normalmente presenti durante le attività lavorative e che allo stesso tempo proteggano e contrastino la diffusione di questo nemico subdolo e invisibile covid-19. In alcune aziende portuali, i lavoratori sono costretti al riutilizzo per più turni di lavoro della stessa mascherina di "carta" FFP2/FFP3 che invece andrebbe sostituita almeno alla fine di ogni giornata lavorativa». Derosa rammenta che il 14 marzo è stato siglato un protocollo condiviso per il contrasto alla diffusione del virus negli ambienti di lavoro fra sindacati e Governo, che «prevede una precisa serie di misure per la prevenzione», oltre alla costituzione in sede aziendale di comitati composti dai datori di lavoro, dagli Rssp, dalle rappresentanza sindacali aziendali e dai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza al fine di attivare tutte le procedure necessarie. «Nelle aziende sindacalizzate, siamo riusciti ad attivare quanto primai comitati, che hanno iniziato da subito a sviluppare di concerto con i datori di lavoro, le necessarie procedure e con ottimi risultati direi-precisa Derosa-. Purtroppo non tutte le aziende sono sindacalizzate quindi occorre che gli organi preposti alla vigilanza effettuino continui e severi controlli per la tutela della salute dei lavoratori». «I lavoratori portuali sono in prima linea essendo un settore strategico per il Paese, main una fase così delicata per l' oggettiva carenza di dpi e di adeguati controlli sulle procedure di sicurezza, diventa necessario decidere quali attività far proseguire, evitando di sottoporre i lavoratori e quindi le loro famiglie a rischi di contagio indiscriminati. La salute di chi lavora e delle loro famiglie viene prima di tutto - conclude -: occorre quindi che il **porto** di **Ravenna** prenda decisioni insieme agli altri soggetti deputati alla salute dei portuali»



PORTO

«Serve sicurezza per i lavoratori»

Cgil e Cisl chiedono un coordinamento per analizzare le misure

Filt Cgil e Fit Cisl, in una lettera congiunta inviata a Prefetto, Ausl e Capitaneria, evidenziano «come già fatto in precedenza, la necessità perentoria di un coordinamento che vada ad analizzare quanto previsto dal 'Protocollo condiviso per il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro' sottoscritto in data 14 marzo tra sindacati e ministeri competenti, che funga da regia attiva per la tutela, la salute e la sicurezza di tutti i lavoratori». Cgil e Cisl affermano che « il reperimento dei dispositivi di sicurezza necessari per la protezione per lo svolgimento delle normali operazioni portuali e anche per il rischio biologico Covid-19, a oggi è difficoltoso e le scorte attuali sono praticamente esaurite. È stato segnalato l' utilizzo di mascherine usa e getta per più giorni lavorativi».

Poste, oggi ritiro della pensione a scaglioni

Completare le modalità, si va a decidere in base alla lettera iniziale del contratto. L'obiettivo: vincenti le regole.

Per quanto riguarda il ritiro della pensione, il governo ha deciso di procedere a scaglioni. Il primo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di un mese. Il secondo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di due mesi. Il terzo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di tre mesi. Il quarto scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di quattro mesi. Il quinto scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di cinque mesi. Il sesto scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di sei mesi. Il settimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di sette mesi. L'ottavo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di otto mesi. Il nono scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di nove mesi. Il decimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di dieci mesi. Il undicesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di undici mesi. Il dodicesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di dodici mesi. Il tredicesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di tredici mesi. Il quattordicesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di quattordici mesi. Il quindicesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di quindici mesi. Il sedicesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di sedici mesi. Il diciassettesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di diciassette mesi. Il diciottesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di diciotto mesi. Il diciannovesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di diciannove mesi. Il ventesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di venti mesi. Il ventesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di venti mesi. Il ventesimo scaglione sarà quello dei pensionati che hanno diritto a un'anticipazione di venti mesi.

La Croce Verde...
L'obiettivo è di...
L'obiettivo è di...

Uffici postali aperti in provincia: ecco l'elenco completo

Chiedi i giorni di apertura, contatta il numero verde 800 20 20 20. Tutti i call center sono aperti.

Elenco uffici postali aperti in provincia. Tabella con colonne: Ufficio postale, Indirizzo, Apertura. Contiene elenchi per varie città e province.



Coronavirus, il sindacato: "Più coordinamento al porto per mettere in sicurezza i lavoratori"

E' quanto afferma Gabriele Derosa, il responsabile sezione porti della Fit Cisl Emilia-Romagna, il sindacato della Cisl che tutela i lavoratori dei porti

"All' interno del porto di Ravenna manca il coordinamento per mettere in sicurezza l' insieme dei lavoratori che vi operano": è quanto afferma Gabriele Derosa, il responsabile sezione porti della Fit Cisl Emilia-Romagna, il sindacato della Cisl che tutela i lavoratori dei porti. I porti rimangono aperti per quanto emanato dall' ultimo decreto del Consiglio dei Ministri e le attività proseguono. "Ma in questo momento la paura, l' incubo del contagio dilaga tra i lavoratori portuali, le aziende faticano a reperire i dispositivi di protezione individuali per le vie aeree adeguate al contenimento dei rischi normalmente presenti durante le attività lavorative e che allo stesso tempo proteggano e contrastino la diffusione di questo nemico subdolo e invisibile covid-19 - spiega Derosa - In alcune aziende portuali, i lavoratori sono costretti al riutilizzo per più turni di lavoro della stessa mascherina di "carta" Ffp2/Ffp3 che invece andrebbe sostituita almeno alla fine di ogni giornata lavorativa. Non va assolutamente dimenticato che tra i vari dpcm che si sono susseguiti in questi giorni, in data 14 marzo è stato siglato un importantissimo protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del Covid-19 negli ambienti di lavoro, protocollo fortemente voluto dalle ooss, siglato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, del Ministero dell' Economia, dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, dal ministero dello sviluppo economico e dal Ministero della salute. Il Protocollo prevede una precisa serie di misure per la prevenzione, passando dalle misure da attuare in ingresso e in uscita dei lavoratori, alle modalità di accesso dei fornitori esterni e degli autotrasportatori, la rilevazione della temperatura corporea, pulizia e sanificazione degli ambienti di lavoro, gestione degli spazi comuni e utilizzo di idonei dpi. Inoltre prevede la costituzione in sede aziendale di comitati composti dai datori di lavoro, dagli rssp, dalle rappresentanza sindacali aziendali e dai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza al fine di attivare tutte le procedure necessarie e obbligatorie per contrastare la diffusione e il contagio del virus".

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. "Nelle aziende sindacalizzate, siamo riusciti ad attivare quanto prima i comitati sopra citati che hanno iniziato da subito a sviluppare di concerto con i datori di lavoro, le necessarie procedure e con ottimi risultati direi - precisa Derosa - Purtroppo non tutte le aziende sono sindacalizzate, quindi occorre che gli organi preposti alla vigilanza effettuino continui e severi controlli per la tutela della salute dei lavoratori. I lavoratori portuali sono in prima linea, come molti lavoratori di altri settori, essendo un settore strategico per il Paese, ma in una fase così delicata per l' oggettiva carenza di dpi e di adeguati controlli sulle procedure di sicurezza diventa oggi più che mai assolutamente necessario decidere quali attività far proseguire, evitando di sottoporre i lavoratori e conseguentemente le loro famiglie a rischi di contagio indiscriminati. La salute di chi lavora e delle loro famiglie viene prima di tutto anche perché se i lavoratori oggi si ammalano, domani non potranno lavorare. Occorre quindi che il porto di Ravenna prenda decisioni insieme agli altri soggetti deputati alla salute dei portuali". Sostieni RavennaToday Caro lettore, da tre

RAVENNATODAY Economia

Coronavirus, il sindacato: "Più coordinamento al porto per mettere in sicurezza i lavoratori"

E' quanto afferma Gabriele Derosa, il responsabile sezione porti della Fit Cisl Emilia-Romagna, il sindacato della Cisl che tutela i lavoratori dei porti

4 più letti di oggi

1. Il più letto in generale gli giornali: "Problemi di rete scarse"
2. Cronaca, la banca impugna il governo di sinistra per un altro regolamento
3. Cronaca, il deputato attacca "Dopo la Milano"
4. Dico il più letto: "Il più letto: il più letto di oggi per gli quotidiani"

“A l'interno del porto di Ravenna manca il coordinamento per mettere in sicurezza l'insieme dei lavoratori che vi operano”: è quanto afferma Gabriele Derosa, il responsabile sezione porti della Fit Cisl Emilia Romagna, il sindacato della Cisl che tutela i lavoratori dei porti. I porti rimangono aperti per quanto emanato dall'ultimo decreto del Consiglio dei Ministri e le attività proseguono.

“Ma in questo momento la paura, l'incubo del contagio dilaga tra i lavoratori portuali, le aziende faticano a reperire i dispositivi di protezione individuali per le vie aeree adeguate al contenimento dei rischi normalmente presenti durante le attività lavorative e che allo stesso tempo proteggano e contrastino la diffusione di questo nemico subdolo e invisibile covid-19 - spiega Derosa - In alcune aziende portuali, i lavoratori sono costretti al riutilizzo per più turni di lavoro della stessa mascherina di "carta" Ffp2/Ffp3 che invece andrebbe sostituita almeno alla fine di ogni giornata lavorativa. Non va assolutamente dimenticato che tra i vari dpcm che si sono susseguiti in questi giorni, in data 14 marzo è stato siglato un importantissimo protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del covid-19 negli ambienti di lavoro, protocollo fortemente voluto dalle ooss, siglato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, del Ministero dell' Economia, dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, dal ministero dello sviluppo economico e dal Ministero della salute. Il Protocollo prevede una precisa serie di misure per la prevenzione, passando dalle misure da attuare in ingresso e in uscita dei lavoratori, alle modalità di accesso dei fornitori esterni e degli autotrasportatori, la rilevazione della temperatura corporea, pulizia e sanificazione degli ambienti di lavoro, gestione degli spazi comuni e utilizzo di idonei dpi. Inoltre prevede la costituzione in sede aziendale di comitati composti dai datori di lavoro, dagli rssp, dalle rappresentanza sindacali aziendali e dai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza al fine di attivare tutte le procedure necessarie e obbligatorie per contrastare la diffusione e il contagio del virus”.

“Nelle aziende sindacalizzate, siamo riusciti ad attivare quanto prima i comitati sopra citati che hanno iniziato da subito a sviluppare di concerto con i datori di lavoro, le necessarie procedure e con ottimi risultati direi - precisa Derosa -

settimane i giornalisti di RavennaToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla emergenza CoronaVirus . Se apprezzate il nostro lavoro, da sempre per te gratuito,



Ravenna Today

Ravenna

e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie!
Scegli il tuo contributo:

Cisl: "Al porto di Ravenna manca il coordinamento per mettere in sicurezza"

'All' interno del porto di Ravenna manca il coordinamento per mettere in sicurezza l' insieme dei lavoratori che vi operano' afferma con estrema fermezza Gabriele Derosa, il responsabile sezione porti della FIT Cisl Emilia-Romagna, il sindacato della Cisl che tutela i lavoratori dei porti. I porti rimangono aperti per quanto emanato dall' ultimo decreto del Consiglio dei Ministri e le attività proseguono. Ma in questo momento però la paura, l' incubo del contagio, dilaga tra i lavoratori portuali, le aziende faticano a reperire i Dispositivi di Protezione Individuali (DPI) per le vie aree adeguate al contenimento dei rischi normalmente presenti durante le attività lavorative e che allo stesso tempo proteggano e contrastino la diffusione di questo nemico subdolo e invisibile covid-19. In alcune aziende portuali, i lavoratori sono costretti al riutilizzo per più turni di lavoro della stessa mascherina di 'carta' FFP2/FFP3 che invece andrebbe sostituita almeno alla fine di ogni giornata lavorativa. Non va assolutamente dimenticato che, tra i vari DPCM che si sono susseguiti in questi giorni, in data 14 marzo è stato siglato un importantissimo protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro, protocollo fortemente voluto dalle OO.SS., siglato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, del Ministero dell' Economia, dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, dal ministero dello sviluppo economico e dal Ministero della salute. Il Protocollo prevede una precisa serie di misure per la prevenzione, passando dalle misure da attuare in ingresso e in uscita dei lavoratori, alle modalità di accesso dei fornitori esterni e degli autotrasportatori, la rilevazione della temperatura corporea, pulizia e sanificazione degli ambienti di lavoro, gestione degli spazi comuni e utilizzo di idonei DPI. Inoltre prevede la costituzione in sede aziendale di comitati composti dai datori di lavoro, dagli RSSP, dalle rappresentanze sindacali aziendali e dai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza al fine di attivare tutte le procedure necessarie e obbligatorie per contrastare la diffusione e il contagio del virus. ' Nelle aziende sindacalizzate, siamo riusciti ad attivare quanto prima i comitati sopra citati che hanno iniziato da subito a sviluppare di concerto con i datori di lavoro, le necessarie procedure e con ottimi risultati direi - precisa Derosa - Purtroppo non tutte le aziende sono sindacalizzate quindi occorre che gli organi preposti alla vigilanza effettuino continui e severi controlli per la tutela della salute dei lavoratori. ' I lavoratori portuali sono in prima linea, come molti lavoratori di altri settori, essendo un settore strategico per il Paese, ma in una fase così delicata per l' oggettiva carenza di DPI e di adeguati controlli sulle procedure di sicurezza, diventa oggi più che mai assolutamente necessario decidere quali attività far proseguire, evitando di sottoporre i lavoratori e conseguentemente le loro famiglie a rischi di contagio indiscriminati. 'La salute di chi lavora e delle loro famiglie viene prima di tutto anche perché se i lavoratori oggi si ammalano, domani non potranno lavorare - conclude Derosa, il sindacalista della FIT Cisl - Occorre quindi che il porto di Ravenna prenda decisioni insieme agli altri soggetti deputati alla salute dei portuali.'



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

Porto in prima linea Sbarcate maxi turbine

I mega moduli trasportati nello yard di viale Zaccagna del Nuovo Pignone; progetto di grandi dimensioni

MARINA DI CARRARA **Porto** ancora efficiente i «buscaioli» scaricano da una speciale nave due mega «scheletri» per il sito Ge Oil & Gas Nuovo Pignone in viale Zaccagna. Le strutture saranno trasformate in mega turbine destinate ai giacimenti petroliferi in alcune parti del Globo. Si tratta di un progetto di grandi proporzioni con quasi una ventina di macchinari assemblati ad Avenza da professionisti di grandi concetti tra i primi in compo internazionale. Tra **porto** carrarino e l'azienda fiorentina esistono rapporti di collaborazione da oltre 70 anni e la distanza tra il «cantiere» di viale Zaccagna e il molo Fiorillo dove normalmente si imbarcano i «colossi» del Pignone non va oltre i due chilometri. Il primo trasporto di una imponente piattaforma (Pero Negro-Gatto Selvatico) per lo sfruttamento di idrocarburi fu di grande orgoglio per la comunità marinella, tant'è, che molti tecnici locali furono assunti dal Nuovo Pignone per la messa in opera della piattaforma. Come è noto lo scalo marittimo nel 2019 è tornato a fasti di un tempo con una movimentazione sui moli di oltre 3 milioni di tonnellate di merce e, ha conosciuto anche un ottimo movimento crociere. Adesso con la tragedia del Coronavirus che sta coinvolgendo tutto il mondo difficile fare previsioni. La crisi è di nuovo all'orizzonte. Attualmente sulle banchine operano tre aziende: consorzio P21 ex **Porto** Carrara e prima Compagnia Lavoratori Portuali guidata da un cnsole, trasporti marittimi Gruppo Grendi, Dario Perioli, nonché, corporazione piloti, ormeggiatori e altri. In passato al **Porto** arrivò anche la società elicotteri Agusta per l'imbarco di grossi velivoli per il Canada. Gianfranco Baccicalupi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Parte il Consorzio Zia: un' area ex Eaton il nodo da sciogliere

La prima assemblea dell' ente sotto la guida di Norberto Petriccioli Da definire col Comune una variante al regolamento urbanistico

MASSA E' tempo per il nuovo Consorzio Zona industriale apuana di muovere i primi veri passi, dopo la resurrezione dalle proprie ceneri avvenuta l' anno scorso a seguito della modifica normativa attuata dalla Regione. Il riassetto prevedeva come organi consortili l' assemblea, l' amministratore unico, il revisore unico e il comitato d' area. L' amministratore unico, individuato in Norberto Petriccioli, è diventato operativo da febbraio e oggi è prevista la convocazione dell' assemblea di cui fanno parte Regione, Comuni di Massa e Carrara, Provincia e Camera di Commercio; possibile una futura adesione dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare ligure orientale. All' ordine del giorno l' approvazione del nuovo Statuto, pianificazione delle assemblee consortili, approfondimenti di una variante urbanistica dell' area ex Eaton, situazione dei crediti del Consorzio nei confronti delle imprese nel perimetro Zia. Definiti anche scopi e funzioni: acquisizione di nuove aree industriali e immobili da destinare alla produzione, valorizzazione delle stesse con adeguanti strumenti urbanistici degli enti consorziati, favorire i nuovi insediamenti, gestire i servizi consortili tramite i tributi. L' assemblea servirà anche a stabilire il peso dei voti degli altri soci: quello della Regione sarà sempre pari al 51%. Essenziale l' altro punto all' ordine del giorno sull' area ex Eaton ancora da assegnare: il Regolamento Urbanistico di Massa apporterebbe delle modifiche tali da comprimere la capacità edificatoria del lotto divenuto proprietà del Consorzio Zia, così da ridurre valore e appetibilità: l' assemblea dovrebbe dare mandato all' amministratore unico per trattare con palazzo civico una variante al Ru stesso (da votare in consiglio comunale). Per il futuro si lavorerà per trasferire la sede legale all' interno di Sviluppo Toscana (ex Bic). Francesco Scolaro.

The screenshot shows a newspaper page titled "Tutto Massa" with a date of "24 ore". The main headline is "Parte il Consorzio Zia: un'area ex Eaton il nodo da sciogliere". Below it, there are several smaller articles with images and sub-headlines, including "Cava Fornace in attività in calo l'arrivo di rifiuti", "Affidato alla Microciviltà il parco di via delle Carre", and "Chiusi fino al 3 aprile uffici comunali e Master".

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Emergenza Marche, arrivano rinforzi cinesi

Niente nave, ospedale da campo a Torrette e al Palaindoor. Pool di esperti parte da Shanghai: 130 persone fra medici e infermieri

di Pierfrancesco Curzi **ANCONA** Un ospedale da campo da 50 posti gestito dai cinesi che hanno operato a Wuhan e uno con 100 posti di terapia intensiva dentro un palazzetto dello sport, così le Marche cercano di affrontare l'emergenza Coronavirus. E' successo tutto ieri nel corso di poche ore. Prima il sopralluogo dei tecnici a bordo di una nave traghetto della Adria Ferries ormeggiata al **porto di Ancona**, ipotesi poi scartata a causa delle incertezze sulle tempistiche; quindi il via libera per il Palaindoor, un impianto dedicato all'atletica leggera, di proprietà comunale, sempre nel capoluogo dorico. Infine la conferma del via libera dell'accordo tra la protezione civile nazionale e il governo cinese. Una squadra composta da 130 sanitari, 50 medici e 80 infermieri, ha iniziato a mettersi in viaggio da Shanghai verso l'Italia: entro domenica allestiranno un ospedale da campo da 50 posti dedicati a pazienti non in terapia intensiva. Il via libera è arrivato dopo il colloquio tra il capo della Protezione civile, Angelo Borrelli, e il presidente della Regione Marche,

Luca Ceriscioli: «Lo staff di Guido Bertolaso ha annunciato che la nuova struttura dedicata ai 100 posti letto di terapia intensiva sarà realizzata al Palaindoor di **Ancona** e non nella nave _ ha detto Ceriscioli _. Inoltre ho chiesto, e ottenuto, ad Angelo Borrelli di sbloccare la partenza della missione del Medical team di Shanghai di Emergency, che, in virtù dei decennali rapporti con l'ospedale regionale di Torrette di **Ancona**, in cui vengono a formarsi i medici cinesi, realizzerà l'ospedale da campo». L'ospedale da campo sarà realizzato nei pressi dell'ospedale regionale di Torrette, in piena sofferenza da giorni. La Regione, intanto, non molla la presa sul Progetto 100, ossia una struttura da realizzare in meno di due settimane dedicata a un centinaio di posti di terapia intensiva. Fino a ieri la prima opzione era un ospedale a bordo di una nave messa a disposizione dall'imprenditore anconetano Alberto Rossi: «Purtroppo non sarà possibile realizzare questo progetto _ spiega Rossi _, l'incertezza sui tempi e la mancata pianificazione per allestire la nave non lo consente». Un ulteriore aiuto per **Ancona** e le Marche (la regione col maggior numero di contagi in base alla popolazione) arriva da Medici Senza Frontiere: «Msf amplia le sue attività nella risposta al Covid-19 in Italia supportando diverse strutture per anziani nelle Marche, nell'area della regione che comprende le città di Fabriano, Jesi, Senigallia e **Ancona** _ spiega il capoprogetto Msf per le Marche, Tommaso Fabbri _. Team composto da medici, infermieri ed esperti di igiene». Sul fronte del contagio nelle Marche arriva un parere confortante, quello del professor Ivano Testa, specialista di medicina interna: «Noi siamo partiti il 20 febbraio, quando ancora da queste parti non c'era un caso di contagio. La curva dei contagi ora è cambiata, è in regressione e segnala un risultato rovesciato rispetto ad un mese e mezzo di incrementi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bertolaso ricoverato al San Raffaele, Borrelli in isolamento con la febbre

COVID-19 - Il consulente scelto dalla Regione per portare avanti il progetto di una nuova struttura da 100 posti di terapia intensiva aveva comunicato ieri di essere positivo al Coronavirus. Il capo della Protezione civile in quarantena volontaria fino all'esito del tampone

Guido Bertolaso ad Ancona con Luca Ceriscioli Guido Bertolaso è stato ricoverato al San Raffaele di Milano nella tarda serata di ieri. L'ex capo della Protezione civile aveva comunicato nella tarda mattina di ieri di essere risultato positivo al coronavirus (leggi l'articolo). In un primo momento aveva detto che sarebbe stato in isolamento, poi è arrivata la decisione di trasferirlo al San Raffaele: a causa, sembrerebbe, della febbre che aveva manifestato, all'età (ha 70 anni) e ai contatti che potrebbe aver avuto. Secondo quanto riporta Repubblica, non è intubato, ma la scelta del ricovero sarebbe stata soprattutto a scopo precauzionale. Bertolaso è stato scelto come consulente dalla Regione Marche (sulla scia di quanto deciso in Lombardia) per portare avanti il progetto di una struttura extra da 100 posti di terapia intensiva ad Ancona. Proprio lunedì infatti era venuto nel capoluogo per valutare l'ipotesi migliore. A seguito di quell'incontro il governatore Luca Ceriscioli è in quarantena, così come il presidente del Consiglio regionale Antonio Mastrovicenzo e il presidente dell'Authority portuale **Rodolfo Giampieri**. Nel frattempo, oggi, anche l'attuale capo della Protezione civile Angelo Borrelli, a

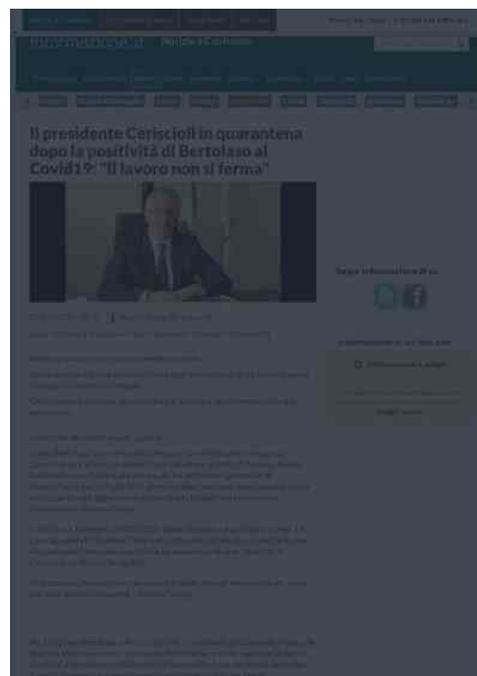
causa della febbre ha comunicato di essersi messo in isolamento fino all'esito del tampone. Annullata la consueta conferenza stampa della Protezione civile con gli aggiornamenti sui numeri del contagio in Italia prevista alle 18. Per quanto riguarda le ipotesi per la nuova struttura delle Marche, la più accreditata, seppur manca l'ufficialità attesa ad ore, pare essere la nave Af Claudia dell'armatore Alberto Rossi, rientrata ieri nel porto dorico. Sarebbero a bordo del traghetto gli spazi più adeguati per allestire, in tempi da record il nuovo Covid Hospital galleggiante. Il traghetto dispone, infatti, di 6.500 metri quadrati distribuiti su sette ponti (più uno sopraelevato) e può garantire impianti di estrazione d'aria ed elettricità che farebbero invidia ad un ospedale canonico. Covid hospital "galleggiante" I 100 posti di terapia intensiva si faranno su una nave Bertolaso: «Sono positivo al Covid-19, continuerò a coordinare i lavori per le Marche» «La quarantena non ci ferma, il progetto con Bertolaso continua» (Video)

The screenshot shows the website 'cronachemaceratesi.it' with a news article titled 'Bertolaso ricoverato al San Raffaele, Borrelli in isolamento con la febbre'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. To the right of the article is a sidebar with an advertisement for 'Cialde & Capsule Caffè' featuring the text 'SUL NOSTRO SITO TANTI PACCHETTI SPEDIZIONE GRATISSIMA CONSEGNE GARANTITE IN TUTTA LA PROVINCIA DI MACERATA'. There is also a small image of a building and a headline 'Migliora l'udito del 126% grazie ad un trucco strano del 1930'.

Il presidente Ceriscioli in quarantena dopo la positività di Bertolaso al Covid19: 'Il lavoro non si ferma'

Il presidente Ceriscioli in quarantena dopo la positività di Bertolaso al Covid19:

Anche la quarantena è uno strumento per farlo. Non si arresta il lavoro condotto fino a oggi nei confronti di chi ha più bisogno, l' impegno a limitare il contagio. Continuiamo a lavorare, senza battute di arresto e non ci ferma certo una quarantena. Se ne è parlato anche su altri giornali Guido Bertolaso , consulente della Regione Lombardia per l' emergenza Coronavirus, è atterrato stamattina in elicottero al porto di Ancona . Il video. Sostieni AnconaToday Caro lettore, da tre settimane i giornalisti di AnconaToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla emergenza CoronaVirus. (AnconaToday) 1' di lettura. Senigallia 24/03/2020 - Guido Bertolaso è positivo al Covid-19. L' ex capo della Protezione Civile e ora chiamato dalla Regione Lombardia per riorganizzare l' emergenza sanitaria, ha annunciato di aver contratto il Coronavirus. (Vivere Senigallia) Devi attivare javascript per riprodurre il video. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . (AnconaToday) Ad accogliere Bertolaso, oltre a Ceriscioli, il presidente del Consiglio Regionale Antonio Mastrovincenzo, l' ex capo della Protezione civile regionale Roberto Oreficini, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico **Rodolfo Giampieri** e alcuni imprenditori del porto. (Picchio News) Vincerò anche questa battaglia", ha concluso. Continuerò a seguire i lavori dell' ospedale Fiera e coordinerò i lavori nelle Marche. (Liberquotidiano.it) Continuerò a seguire i lavori dell' ospedale Fiera e coordinerò i lavori nelle Marche. Guido Bertolaso è positivo al coronavirus. (Money.it)



Avvenire

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

CROCIERISTI E MARITTIMI BLOCCATI

Civitavecchia, è caos navi Il sindaco: solo transito per migliaia di passeggeri

IGOR TRABONI

Civitavecchia (Roma) Si fa sempre più difficile la situazione a **Civitavecchia**, uno dei porti europei di maggior transito delle navi da crociera e, da una settimana a questa parte, anche l' unico punto di riferimento dei traghetti da e per la Spagna. Il sindaco Ernesto Tedesco è stato infatti categorico: «A **Civitavecchia** non entra nessuno». E così ieri mattina è iniziato lo sbarco da una nave, ma praticamente senza la possibilità per i passeggeri di toccare terra, con altre due in attesa nel **porto** e una quarta in arrivo, al pari di due traghetti da Barcellona. Ma andiamo con ordine: nella mattinata di ieri è iniziato lo sbarco dei passeggeri della "Costa Pacifica", in tutto 905 passeggeri e dopo che altri 1.454 erano già sbarcati a Genova. La compagnia Costa ha organizzato il trasferimento in autobus alla volta dell' aeroporto di Fiumicino, così da rendere più agevoli le operazioni di rientro dei turisti, tutti partiti prima che scattassero i divieti e senza alcun caso di contagio. Dalla Costa fanno sapere che "nonostante il contesto non facile a causa delle restrizioni ai viaggi imposte da diversi paesi in Europa e nel mondo, la compagnia è riuscita a organizzare con successo in autonomia transfer e aerei per il rientro degli ospiti in sicurezza". Ma intanto sempre ieri al **porto** di **Civitavecchia** è arrivata anche la "Victoria", con 1.400 persone a bordo tra equipaggio e passeggeri, uno dei quali, di nazionalità argentina, nei giorni scorsi era stato fatto scendere a Creta perché risultato positivo al coronavirus. Tra oggi e domani dovrebbero sbarcare anche loro, sempre con le stesse modalità di solo transito verso Fiumicino, dopo il braccio di ferro tra il sindaco Tedesco, contrario all' attracco, e il ministro dei Trasporti Paola De Micheli che invece ha deciso diversamente. Le operazioni di sbarco potrebbero essere più lunghe e complicate, anche per la difficoltà a reperire altri autobus. C' è poi la situazione della "Msc Grandiosa", ormeggiata al largo oramai da una settimana: a bordo è rimasto il solo equipaggio, ma nessuno potrà scendere finché i Paesi di provenienza dei marinai non organizzeranno i rimpatri. Domani, inoltre, è previsto l' arrivo di un' altra nave da crociera che stava facendo il giro del mondo: a bordo ci sono 65 contagiati e nessun altro Paese finora li ha fatti scendere. Da **Civitavecchia** fanno sapere di non essere attrezzati, con l' ospedale cittadino e la rsa "Madonna del Rosario" già costrette a chiudere due reparti per destinarli ai contagiati da Covid-19 dopo la scoperta di un focolaio di infezione. E intanto in queste ore sono attesi due traghetti provenienti da Barcellona, con circa 200 passeggeri in totale, esclusi i camionisti che invece potranno transitare regolarmente. L' unico varco al **porto** è presidiato dalla Polizia locale e l' ordine è quello di non far passare nessuno, tanto più che lunedì scorso è stato presentato un esposto alla Procura della Repubblica e alla Guardia di Finanza, da parte del Codacons, dopo un video circolato in rete a documentare lo sbarco di un altro traghetto proveniente dalla Spagna, con centinaia di persone ammassate e senza alcun limite di sicurezza. RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sono della penisola sorrentina

Due navi da crociera con marittimi positivi bloccate a Civitavecchia

Arriva da Civitavecchia un allarme per i sindaci della penisola sorrentina. In **porto** ci sono due navi da crociera, entrambe con contagiati a bordo sia tra i passeggeri sia tra il personale che in gran parte proviene appunto dalla Costiera. Si tratta della Costa Victoria e della Msc Grandiosa. I passeggeri entro oggi saranno tutti sbarcati e dirottati, attraverso un percorso protetto, verso gli aeroporti per raggiungere i Paesi di origine. I marittimi devono a loro volta sbarcare, perché come annunciato dalle due società le navi resteranno ferme fino a fine aprile. Bisognerà capire quali procedure verranno adottate, in particolare per i positivi che dovranno seguire un preciso percorso sanitario mentre gli altri dovranno sottoporsi alla quarantena in idonei locali che, presumibilmente, andranno reperiti nei rispettivi comuni di residenza. L' allarme per Costa Victoria è scattato a Creta dove era sbarcata una passeggera poi risultata positiva al coronavirus. Dopo essere stata respinta da Venezia e Trieste, la nave con 1400 passeggeri è entrata nel Tirreno fino a giungere a Civitavecchia, dove il sindaco leghista Ernesto Tedesco non è riuscito a evitare l' attracco ma ha fatto isolare il **porto** dai vigili urbani: «Non voglio turisti in giro nelle strade della città», ha ribadito. La nave era partita da Dubai lo scorso 7 marzo, poi la compagnia ha sospeso tutte le crociere. La Msc Grandiosa, invece, era già ferma nel **porto** laziale. antonino pane © RIPRODUZIONE RISERVATA.



SULLA GRIMALDI LINES DA BARCELLONA Lo sbarco previsto a Civitavecchia. Poi dovranno rimanere per quattordici giorni in isolamento fiduciario

Entro oggi rientreranno i 360 italiani dalla Spagna

Ultimi due collegamenti passeggeri per nave Grimaldi Lines da Barcellona. Tra ieri e oggi torneranno gli ultimi 360 cittadini italiani ancora in Spagna. L'annuncio arriva dal Mit che in una nota spiega come queste «saranno le due ultime navi passeggeri a viaggiare tra Barcellona e Civitavecchia» poiché da venerdì 27 marzo il collegamento sarà sospeso e dedicato al solo traffico merci. Ad organizzare le operazioni di rientro dei cittadini italiani nel porto di Civitavecchia, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. Rientrati in Italia, i passeggeri dovranno allontanarsi dal porto con mezzi privati o con eventuali navette dedicate messe a disposizione dalla Capitaneria e dall'Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia. I passeggeri entreranno in quarantena appena sbarcati e inoltre, così come disposto dai decreti ministeriali, avranno l'obbligo di comunicare tempestivamente il proprio ingresso e sottoporsi alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per 14 giorni, conclude la.

6. PRIMO PIANO

EMERGENZA CORONAVIRUS
Fare il vaccinato in caso di esposizione ad persone a rischio

Dopo Bertolaso, Borrelli con la febbre La Protezione Civile in quarantena

INFEZIONI REALI
L'arrivo del nuovo virus ha rafforzato i sistemi già in azione

Ce l'ha Carlo di Inghilterra
Il principe di Galles ha fatto il campione ed è positivo Ora finisce in quarantena, isolato pure da Camilla

SULLA GRIMALDI LINES DA BARCELLONA
Lo sbarco previsto a Civitavecchia. Poi dovranno rimanere per quattordici giorni in isolamento fiduciario

Entro oggi rientreranno i 360 italiani dalla Spagna

A Civitavecchia la Costa Victoria, il sindaco isola il porto

'Ora solo merci', ma il 27 altra nave. Savona, charter per sbarcati

Alla fine è arrivata: la Costa Victoria, la grande nave da crociera che giorni fa ha sbarcato a Creta una passeggera positiva al coronavirus, è ormeggiata al porto di Civitavecchia, in provincia di Roma. Il sindaco leghista Ernesto Tedesco, nonostante le proteste con la ministra Paola De Micheli, non è riuscito a impedire l'attracco nella sua città. E allora, non potendo agire sul mare, ha agito sulla 'sua' terraferma: ha fatto isolare il porto dai vigili urbani. "Per la città non devono girare turisti con le valigie o creare affollamenti" ha spiegato il primo cittadino. La Victoria, 'respinta' già da Venezia e Trieste, era entrata ieri nel Tirreno alla ricerca di un molo dove far sbarcare, in sicurezza come prevede un decreto del governo, i suoi circa 1400 passeggeri. La nave era partita da Dubai lo scorso 7 marzo, poi la compagnia ha sospeso tutte le crociere. Stamattina ha gettato l'ancora a Civitavecchia. "Domani si procederà con le operazioni di sbarco - ha detto Tedesco - che consentiranno ai passeggeri di salire su pullman che poi, da sotto bordo, li porteranno nei luoghi di destinazione". Gli stranieri probabilmente saranno accompagnati all'aeroporto di Fiumicino. Servirà del tempo, e non è chiaro se già nella giornata di domani sarà possibile concludere le operazioni. Intanto il porto è chiuso, almeno via terra. Via mare però le imbarcazioni continuano ad arrivare dalla Spagna: è la linea Grimaldi che collega il Lazio a Barcellona, e oggi rientreranno 76 italiani. Ma anche questa rotta va sospesa: "L'ho chiesto al ministro - riferisce il sindaco - e so che il comandante del porto le ha scritto. Non capisco perché non organizzino dei voli charter". Forse domani se ne saprà di più. La città, spiegava ieri, è in emergenza sanitaria, dovrebbero arrivare solo merci e generi alimentari e invece c'è la possibilità che tra due giorni attracchi un'altra nave da crociera, questa volta la Costa Diadema. Civitavecchia però non è l'unico porto del Tirreno che ha a che fare con navi che potrebbero essere a rischio. Dalla scorsa settimana è in banchina a Savona la Costa Luminosa: il bilancio dei ricoverati scesi da questa nave è salito a 10 stamattina, quando un membro dell'equipaggio è stato trasportato in ospedale. Domani da Malpensa partiranno con alcuni charter 435 membri dell'equipaggio. Resteranno a bordo circa 180 persone. Odissea finita per la 'Luminosa'? Sembra di no: "Conclusa l'operazione di domani - ha detto il governatore della Liguria Giovanni Toti - dobbiamo suddividere le persone su altre regioni. La Liguria sta affrontando 200 nuovi contagi al giorno: bastano poche persone per far vacillare un delicatissimo equilibrio". C'è infine un'altra nave Costa in difficoltà: si tratta della 'Magica', al momento nel Mar dei Caraibi. La scorsa settimana sono sbarcati tutti i passeggeri, ma ci sono 88 membri dell'equipaggio con la febbre in isolamento: la madre di uno dei marittimi ha scritto un appello al ministro degli Esteri Luigi Di Maio perché intervenga per riportare a casa gli italiani a bordo. E oggi due navi da crociera provenienti dall'Antartide hanno richiesto aiuto umanitario al Brasile per poter attraccare e trasportare i loro passeggeri nelle nazioni di origine. (ANSA)



Blogo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Coronavirus, Costa Victoria a Civitavecchia: giovedì lo sbarco

La Costa Victoria è attraccata stamattina al **porto** di **Civitavecchia** : lo annuncia il sindaco Ernesto Tedesco , che però ha ribadito la sua posizione all' Ansa: "Io ho espresso il mio assoluto dissenso al ministro De Micheli, ma lei ha ritenuto di farla attraccare. Domani si procederà con le operazioni di sbarco che consentiranno ai passeggeri di salire su pullman che poi da sotto bordo li porteranno nei luoghi di destinazione, gli stranieri probabilmente a Fiumicino" . A bordo della nave da crociera ci sono 726 passeggeri di varie nazionalità e 776 membri dell' equipaggio. A bordo c' era una passeggera in più, ma è stata fatta scendere a Creta perché risultata positiva al coronavirus. "Sulla nave - continua il sindaco di **Civitavecchia** - ci sono circa 1400 persone, molti passeggeri e molti membri equipaggio. Non so se lasceranno poi la nave in **porto**, questa competenza non spetta al sottoscritto ma alla capitaneria e al ministro stesso. Ci sono tante persone, non so se riusciranno subito entro domani a completare lo sbarco, serve una disponibilità di pullman" . Da Pavia alla Sicilia con l' aereo, anzi con due. Il sindaco di Modica: "Nessuno l' ha controllata" Protagonista in negativo della vicenda è una donna positiva al coronavirus tornata a Modica (Ragusa) da Pavia La Costa Crociere, dal canto proprio, rassicura il primo cittadino Ernesto Tedesco: la compagnia ha disposto tutte le procedure sanitarie previste. "Al momento la situazione sanitaria a bordo non presenta altri casi sospetti, ma come ulteriore precauzione, a seguito dello sbarco di un' ospite argentina che è stato successivamente diagnosticata positiva al CoVid-19, la Compagnia - conclude la nota - ha introdotto a bordo tutte le misure precauzionali sanitarie previste e ha isolato gli ospiti nelle loro cabine" .

BLOGO
 Cronaca e Attualità
 Coronavirus, Costa Victoria a Civitavecchia: giovedì lo sbarco
 Di Federico Basso | mercoledì 25 marzo 2020

La **Costa Victoria** è attraccata stamattina al porto di **Civitavecchia**: lo annuncia il sindaco **Ernesto Tedesco**, che però ha ribadito la sua posizione all'Ansa: "Io ho espresso il mio assoluto dissenso al ministro De Micheli, ma lei ha ritenuto di farla attraccare. Domani si procederà con le operazioni di sbarco che consentiranno ai passeggeri di salire su pullman che poi da sotto bordo li porteranno nei luoghi di destinazione, gli stranieri probabilmente a Fiumicino". A bordo della nave da crociera ci sono 726 passeggeri di varie nazionalità e 776 membri dell'equipaggio. A bordo c'era una passeggera in più, ma è stata scesa a Creta perché risultata positiva al coronavirus. "Sulla nave - continua il sindaco di Civitavecchia - ci sono circa 1400 persone, molti passeggeri e molti membri equipaggio. Non so se lasceranno poi la nave in porto, questa competenza non spetta al sottoscritto ma alla capitaneria e al ministro stesso. Ci sono tante persone, non so se riusciranno subito entro domani a completare lo sbarco, serve una disponibilità di pullman".

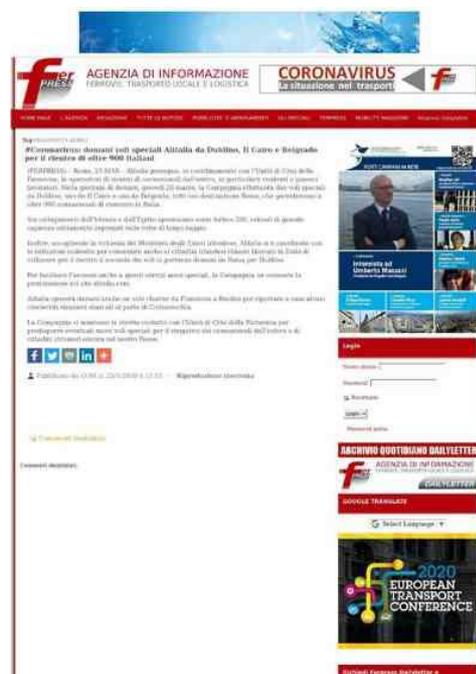
Da Pavia alla Sicilia con l'aereo, anzi con due. Il sindaco di Modica: "Nessuno l'ha controllata"
 Protagonista in negativo della vicenda è una donna positiva al coronavirus tornata a Modica (Ragusa) da Pavia. La Costa Crociere, dal canto proprio, rassicura il primo cittadino Ernesto Tedesco: la compagnia ha disposto tutte le procedure sanitarie previste. "Al momento la situazione sanitaria a bordo non presenta altri casi sospetti, ma come ulteriore precauzione, a seguito dello sbarco di un'ospite argentina che è stato successivamente diagnosticata positiva al CoVid-19, la Compagnia - conclude la nota - ha introdotto a bordo tutte le misure precauzionali sanitarie previste e ha isolato gli ospiti nelle loro cabine".

Leggi anche: [Cronaca Salina](#)
 Immagine: [Civitaonline](#)

5 PARAGRAFOS DI BLOGG
 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

#Coronavirus: domani voli speciali Alitalia da Dublino, Il Cairo e Belgrado per il rientro di oltre 900 italiani

(FERPRESS) - Roma, 25 MAR - Alitalia prosegue, in coordinamento con l'Unità di Crisi della Farnesina, le operazioni di rientro di connazionali dall'estero, in particolare studenti e giovani lavoratori. Nella giornata di domani, giovedì 26 marzo, la Compagnia effettuerà due voli speciali da Dublino, uno da Il Cairo e uno da Belgrado, tutti con destinazione Roma, che garantiranno a oltre 900 connazionali di rientrare in Italia. Sui collegamenti dall'Irlanda e dall'Egitto opereranno aerei Airbus 330, velivoli di grande capienza solitamente impiegati sulle rotte di lungo raggio. Inoltre, accogliendo la richiesta del Ministero degli Esteri irlandese, Alitalia si è coordinata con le istituzioni coinvolte per consentire anche ai cittadini irlandesi rimasti bloccati in Italia di utilizzare per il rientro il secondo dei voli in partenza domani da Roma per Dublino. Per facilitare l'accesso anche a questi servizi aerei speciali, la Compagnia ne consente la prenotazione sul sito alitalia.com. Alitalia opererà domani anche un volo charter da Fiumicino a Basilea per riportare a casa alcuni crocieristi stranieri sbarcati al porto di Civitavecchia. La Compagnia si mantiene in stretto contatto con l'Unità di Crisi della Farnesina per predisporre eventuali nuovi voli speciali per il rimpatrio dei connazionali dall'estero o di cittadini stranieri ancora nel nostro Paese.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Emergenza Coronavirus: Da Veleria San Giorgio un aiuto concreto

Un intervento concreto nel segno dell' hashtag #noicisiamo quello della Veleria San Giorgio a favore della ASL 4 del **Sistema** Sanitario Regione Liguria che ha sede a Sestri Levante. La Veleria San Giorgio, storica azienda ligure fondata nel 1926, ha infatti dato il via alla produzione di mascherine chirurgiche destinate al personale della ASL4 che conta tre ospedali , Sestri Levante, Rapallo e Lavagna, che servono una popolazione di quasi 150.000 persone. In appena una settimana l' azienda guidata da Anton Francesco Albertoni, past president (per otto anni) di Confindustria Nautica, ha adattato gli impianti della propria sede di Casarza Ligure, pochi chilometri da Genova, dove realizza giubbotti di salvataggio hi-tech per impieghi militari, produzione che affianca quella per le navi da crociera delle maggiori compagnie, da Carnival, a Costa, a Grimaldi e quella del diporto, alla produzione di mascherine protettive. 'Fabbrichiamo giubbotti di salvataggio, che rientrano nei dispositivi di protezione individuale', spiega Anton Francesco Albertoni. 'Sappiamo quindi bene quelli che sono gli standard tecnici e normativi richiesti in questo settore. Così, quando la carenza di mascherine si è evidenziata in tutta la sua drammatica dimensione, e un vecchio ordine di mascherine destinate all' azienda fatto in Cina, ma che a quel punto volevamo, come dire, girare alla ASL4, è stato bloccato in dogana, abbiamo deciso di impegnarci in prima persona'. Ottenute le specifiche di materiali, caratteristiche di protezione e di confezione, l' ufficio progettazione di Veleria San Giorgio ha velocemente sviluppato i prototipi che sono stati inviati agli uffici competenti per la certificazione. Che è subito arrivata. 'Abbiamo ottenuto la certificazione per tutti e quattro i modelli che avevamo sottoposto ai controlli. Così abbiamo dato il via alla produzione'. Che, tiene a sottolineare Albertoni, sarà destinata unicamente agli operatori della ASL 4. 'Abbiamo lì tanti amici e conoscenti e vogliamo dare una mano ai medici e agli infermieri degli ospedali del Tigullio'. Primo obiettivo (già raggiunto) della nuova linea di produzione, 1.000 mascherine al giorno da destinare alla ASL4. Poi si vedrà se allargare la produzione anche a terzi. 'Il problema però è più generale', conclude Anton Francesco Albertoni, che rifiuta il termine di riconversione per la sua, ma anche per altre iniziative di altri imprenditori del settore manifatturiero. 'Per prodotti a basso valore aggiunto e basso costo, come le mascherine, che abbiamo visto sono un vero prodotto strategico, occorre che non solo l' Italia, ma l' Europa, ponga dei limiti così che possa svilupparsi un vero mercato. In caso contrario dipenderemo sempre da Paesi dove il costo del lavoro è concorrenziale con il nostro. Se invece ci fosse una qualche forma di protezione per questi prodotti allora sì avrebbe senso riconvertire impianti e impegnarsi in quella produzione. Oggi, invece possiamo solo rincorrere gli eventi e, appunto, adattare, non riconvertire, gli impianti. Spero che, una volta che questa emergenza sarà finita, non solo l' Italia ma l' Europa sappia prendere le decisioni giuste'. In attesa di uscire dal tunnel alla Veleria San Giorgio si lavora nel segno dell' hashtag #noicisiamo.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sospesa ai passeggeri la Civitavecchia-Barcellona di Grimaldi

Da venerdì, con il rientro di 360 cittadini italiani, il collegamento tra Spagna e Italia sarà esclusivamente merci

Partiranno tra mercoledì e giovedì gli ultimi collegamenti passeggeri tra i porti di Civitavecchia e Barcellona, storicamente operati da Grimaldi Lines con la Cruise Barcelona e la Cruise Roma . Da venerdì 27 marzo il servizio per il trasporto delle persone sarà infatti sospeso e dedicato al solo traffico merci. Gli ultimi viaggi vedono il rientro dei cittadini italiani dalla Spagna. Ad organizzare l' ultima operazione di rientro nel porto della Capitale, che interesserà 360 passeggeri italiani, saranno il ministero dei Trasporti di concerto con quello degli Esteri e della Cooperazione internazionale. Rientrati in Italia, i 360 passeggeri dovranno allontanarsi dal porto con mezzi privati o con eventuali navette dedicate messe a disposizione dalla Capitaneria e dall' **Autorità di sistema** portuale di Civitavecchia. I passeggeri entreranno in quarantena e, così come disposto dai decreti ministeriali, avranno l' obbligo di comunicare la residenza per sottoporsi alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per 14 giorni.



CORONAVIRUS Il Sindaco di Civitavecchia: Basta navi passeggeri

CORONAVIRUS Il Sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco, mette un freno all'arrivo in porto delle navi con a bordo persone sospette. Al momento in città sono due i casi importanti ma circoscritti e sotto controllo costante. Il Sindaco di Civitavecchia tenta di arginare il rischio che il contagio dell'epidemia da coronavirus possa far breccia in modo irreparabile nella sua cittadina. Per far fronte a ciò il primo cittadino tramite la sua pagina social mette al corrente i suoi concittadini. Queste le sue parole: Adesso basta con le navi passeggeri a Civitavecchia. Il porto deve ricevere soltanto ed esclusivamente il traffico merci. Al traffico dei passeggeri, che vede la nostra città ultima frontiera marittima con la Spagna, continuano ad aggiungersi navi da crociera che raggiungono il nostro scalo dopo i respingimenti da altre destinazioni italiane. Stiamo affrontando una emergenza sanitaria. Ho avuto un colloquio telefonico con l'On. Paola De Micheli, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla quale ho espresso la mia ferma contrarietà. Ho interloquito anche con il Presidente f.f. della Regione Lazio, con il Prefetto di Roma, con il Presidente dell'Autorità Portuale e con il Comandante del Porto di Civitavecchia, a tutti ho ribadito la stessa posizione: **CHIUDETE IL PORTO** al traffico passeggeri.

The screenshot shows the website 'LA CRONACA DI ROMA' with a navigation menu including HOME, ATTUALITÀ, CRONACA, ROMA E DINTORNI, POLITICA, and CALCIO E SPORT. The main article is titled 'CORONAVIRUS Il Sindaco di Civitavecchia: "Basta navi passeggeri"'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. There are also advertisements for a 'NUOVO DISPLAY MULTITOUCH DA 9,8"' and 'ONORANZE FUNEBRI MARIOTTI'.

Coronavirus, la Costa Victoria arriva nel porto di Civitavecchia

E' arrivata questa mattina al **porto di Civitavecchia** la nave da crociera 'Costa Victoria' dopo il caso di una passeggera argentina scesa a Creta e li ricoverata perché risultata positiva al coronavirus. Ieri era stato individuato lo scalo della cittadina laziale come approdo per lo sbarco delle oltre 1.400 persone a bordo, 726 ospiti di varie nazionalità e 776 membri dell'equipaggio. Condividi 25 marzo 2020 Le fotogallery più lette di Rainews.it.

The screenshot shows a news article from Rai News. At the top, there is a navigation bar with the Rai News logo and the section 'Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta'. The main headline reads 'Coronavirus, la Costa Victoria arriva nel porto di Civitavecchia'. Below the headline is a large image of the cruise ship 'COSTA VICTORIA' docked at a port. To the right of the main image is a sidebar with several smaller news items, including 'CORONAVIRUS, LA COSTA VICTORIA ARRIVA NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA', 'TEMPERATURE A PICCO IN TUTTI GLI STATI E PIU' FREDDO NELLA NOTTE DEL FINEGGIO LE DUNE TERRENTINESE', 'A BRESCHIA RISERVE AL MEDIO DI UNA DELLE SUEVE SPECIALI CHE LUNGO I MARCHI E INDICAZIONI LE STRADALI', and 'BRIGATA VIAGGI AL SOGGIO DELL'EMERGENZA CIVILE'. Below the main article text, there is a section titled 'Le fotogallery più viste di Rainews.it' which displays a grid of thumbnail images for various news stories, such as 'CORONAVIRUS, I TIRPII INFERI A SIRMIONE', 'CORONAVIRUS, STORIA DI LIBERA TIRI CON LA CARICAT' E DELLA SUE MARCA CHE HA DENUNCIATO IL CASO MASCHERATE', 'CORONAVIRUS, I PARIGI LETTI DA NEL SEBBERO E NON SUPERVA VALLA "MI SOTTO PRODUCE IN UN PUNTO SENSATO"', 'SPERINA, FREDDO E FORTI IN UNO SPEDALE DA CAMPO SOTTO DA OMBRE AMERICANA', 'CORONAVIRUS, CONTROLLI NE TELEFONO MILANO E ROMA SINDACO PRINZI LE REGOLE SINDACO PROPRIETA', and 'VENEZIA, I VIGILI DEL CANALE E I SOGGIO (AVANTI E VECCHIO) MENO'.

Accadde già

E Stendhal chiuse il porto di Civitavecchia

di Stefano Tomassini Un **porto** di mare: si è sempre detto così dei posti dove arriva gente d' ogni specie. **Civitavecchia**, pur essendo un **porto**, e il più importante, insieme con Ancona, che avesse lo Stato Pontificio, non ha mai dato questa idea. Il console di Francia Henri Beyle, più noto come Stendhal, ci si annoiava infinitamente. "Il **porto** - scriveva all' amica Sophie Duvacel, che stava a Parigi - è stato fatto a viva forza dalla buon' anima di Traiano, e io sto a trenta piedi dal mare e sessanta sopra. Vedo l' isola del Giglio che è a venti leghe, come voi vedete il Panthéon. Ecco tutto". Usciva dalla routine quasi solo al tempo del colera. Così, per esempio, il 4 gennaio 1835 scriveva al suo ministro degli esteri Henri de Rigny: "Signor Conte, ecco il dettaglio delle misure adottate dal governo di Sua Santità in occasione del colera di Marsiglia. Ogni bastimento proveniente direttamente dai porti del Mezzogiorno della Francia sarà respinto. Una quarantena di undici giorni di osservazione è prescritta per le provenienze dalla Toscana. Questa misura sarà modificata quando la Sagra Consulta sarà stata informata che il governo toscano ha preso misure analoghe a quelle adottate a Genova contro le provenienze dalla Francia: si tratta, mi si assicura, d' una quarantena di diciotto giorni". A Stendhal è stata risparmiata l' epoca delle crociere. Non ha conosciuto neppure, il diplomatico francese, il risvolto politico delle quarantene. Faccio un esempio. Alla metà di ottobre del 1878 si fecero in Italia alte polemiche su una nave spagnola, il Santiago, proveniente da Barcellona e piena di pellegrini che volevano vedere il nuovo papa Leone XIII. Si erano sparse notizie di un diffuso contagio in Spagna: che fosse colera o febbre gialla non s' era capito bene. Indignatissimo, Il Divin Salvatore - che come si capisce dal titolo era un foglio clericale - protestava contro la messa in quarantena di quel bastimento: "Prima che il Santiago entrasse nel **porto**, l' Autorità sanitaria marittima di **Civitavecchia** esecutrice degli ordini del ministro dell' interno, andata incontro alla nave, la obbligava a issare bandiera gialla. Indarno fu protestato dal Capitano della nave e dai capi del pellegrinaggio che il Santiago avea patente netta, che tutti a bordo godevano eccellente salute". La quarantena imposta, in ogni modo, fu di solo quattro giorni. Le differenze fra allora e oggi le saprei anche trovare. Al tempo di Stendhal Genova, Livorno e **Civitavecchia** erano in tre diversi Stati. Nel 1878 clericali e anticlericali giocavano a farsi i dispetti su ogni cosa. Ai tempi nostri **Civitavecchia** è in Italia e vedo con piacere che la questione della Costa Victoria è già risolta.



Cronache Della Campania

Napoli

M5S, Saiello: 'Riaprire il varco doganale al porto di Napoli per l' uscita dei containers'

RENATO PAGANO

'Occorre riaprire subito il varco doganale Sant' Erasmo del Porto di Napoli e consentire un ulteriore sbocco per l' uscita dei containers, al fine di scongiurare il fermo degli autotrasportatori. In una fase emergenziale come quella che stiamo vivendo, dobbiamo agevolare al massimo le forniture e dunque rendere più meno complicato il lavoro degli autotrasportatori. Il varco in questione non può essere di esclusiva pertinenza di un singolo operatore, ma va messo al servizio dell' intera viabilità portuale. Alla stessa maniera, occorre monitorare costantemente l' attività degli operatori commerciali beneficiari di concessioni demaniali al fine di organizzare al meglio il sistema'. Sono queste le richieste avanzate da Gennaro Saiello, consigliere regionale M5S, segretario della commissione Attività produttive e responsabile nazionale Team imprese, che ha inoltrato una nota all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al presidente della Giunta regionale della Campania. 'Non è comprensibile - prosegue Saiello - la decisione dell' **Autorità portuale**, che ha disposto la chiusura di uno dei due varchi doganali. Un provvedimento che, in questo periodo di emergenza epidemiologica, con alcune aziende che operano con una forza lavoro dimezzata, provoca quotidianamente file chilometriche nell' area portuale a tutto danno degli autotrasportatori'.

CRONACHE CAMPANIA HOME CORONAVIRUS ITALIA E M F D A O

M5S, Saiello: 'Riaprire il varco doganale al porto di Napoli per l'uscita dei containers'

RENATO PAGANO

LE ULTIME NOTIZIE

CASERTA E PAVANNO
Beccati mentre erano al parco a giocare col pallone: tre giovani denunciati nel Casertano

SALENTO E NAPOLI
Le associazioni di volontariato in difesa degli animali denunciano l'aumento degli abbandoni durante l'emergenza Coronavirus

"Occorre riaprire subito il varco doganale Sant' Erasmo del Porto di Napoli e consentire un ulteriore sbocco per l'uscita dei containers, al fine di scongiurare il fermo degli autotrasportatori. In una fase emergenziale come quella che stiamo vivendo, dobbiamo agevolare al massimo le forniture e dunque rendere più meno complicato il lavoro degli autotrasportatori. Il varco in questione non può essere di esclusiva pertinenza di un singolo operatore, ma va messo al servizio dell'intera viabilità portuale. Alla stessa maniera, occorre monitorare costantemente l'attività degli operatori commerciali beneficiari di concessioni demaniali al fine di organizzare al meglio il sistema".

Sono queste le richieste avanzate da Gennaro Saiello, consigliere regionale M5S, segretario della commissione Attività produttive e responsabile nazionale Team imprese, che ha inoltrato una nota all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al presidente della Giunta regionale della Campania.

"Non è comprensibile - prosegue Saiello - la decisione dell'Autorità portuale, che ha disposto la chiusura di uno dei due varchi doganali. Un provvedimento che, in questo periodo di emergenza epidemiologica, con

Sequestrate ottantamila paia di guanti

An. Ba.

Ottantamila paia di guanti in lattice monouso sono state sequestrate nel porto di Bari da funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli in collaborazione con la guardia di finanza per violazione del divieto di esportazione disposto dalla Protezione civile. Il carico era in un camion in procinto di imbarcarsi su un traghetto diretto in Albania con destinazione Montenegro. Dai controlli dei documenti gli investigatori hanno scoperto che la merce era stata dichiarata come «guanti di sicurezza antifortunistica» ed invece si trattava di guanti in lattice monouso «particolarmente utili nell' emergenza in corso per sanitari, forze di polizia e lavoratori in genere, per i quali non era stata autorizzata l' esportazione». Lo scorso mese di febbraio infatti il capo dipartimento della Protezione civile ha emesso una ordinanza urgente in relazione all' emergenza sanitaria, disponendo, tra le altre cose, il divieto di esportare dispositivi di protezione individuale (Dpi) fuori dal territorio nazionale «senza previa autorizzazione della Protezione civile». Per quanto riguarda ancora il carico sequestrato al porto di Bari sarà la Prefettura, competente in materia, a decidere sulla eventuale confisca o requisizione dei prodotti e la successiva assegnazione alla Protezione civile per l' utilizzo nell' ambito dell' attuale emergenza sanitaria. Proseguono incessanti i controlli nel porto di Bari al contrasto dei traffici illegali.



Sequestrati al porto 80mila paia di guanti

Stavano per essere trasportati in Montenegro via Durazzo

Da **Bari** a Durazzo in traghetto, poi fino a Podgorica (già Titograd) la capitale della Repubblica del Montenegro, poco più di 170 chilometri seguendo da sud a nord la E762 in direzione Dubrovnik. Era questo, quasi certamente, il piano di viaggio, per tornare a casa, del conducente dell' autocarro con targa montenegrina bloccato dai finanziari del II Gruppo **Bari** e dai funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli nel **porto** di **Bari** mentre si preparava ad imbarcarsi su una motonave diretta a Durazzo, in Albania. Sui documenti di viaggio alla voce «natura, qualità e quantità» della merce trasportata, per una parte del carico c' era l' indicazione «guanti di sicurezza antinfortunistica». Sul documento anche le generalità dei soggetti coinvolti nella spedizione; il cedente era una ditta che ha sede in Lombardia, una delle regioni più colpite dalla pandemia Coronavirus, e il concessionario, ossia il beneficiario della cessione una società montenegrina. Secondo i dati diffusi dal Centro clinico del Montenegro, sono in tutto 52 i casi di Coronavirus rilevati in quel Paese. In una sola giornata, quella di ieri, mercoledì 25 marzo, il numero delle persone risultate positive è cresciuto di 10 unità. Tutti i pazienti attualmente trattati presso gli ospedali montenegrini sono in condizioni stabili. È stato accertato un solo decesso da coronavirus. Il Montenegro è un Paese balcanico con una popolazione che supera di poco le 600mila unità (per l' esattezza 631.219). Presenta aspre montagne, borghi medievali e una lingua di strette spiagge lungo la costa adriatica. Gli spostamenti non sono così semplici. Il SARS-CoV-2 si muove lentamente ma gli standard del sistema sanitario non sono proprio gli stessi di quelli dell' Europa occidentale. Un piccolo Stato che comincia ad avere paura e cerca di attrezzarsi come può. La società montenegrina aveva acquistato quegli 80mila guanti in lattice monouso un paio di settimane fa. Tutta l' Italia era già «zona rossa» e la Protezione civile aveva già emesso una ordinanza, la numero 639 (datata 25 febbraio) che in una sezione dispone «Al fine di garantire il tempestivo ed efficace superamento del contesto criticità, anche in ragione dell' aggravamento del medesimo....Gli ordini di acquisto del Dipartimento e delle Amministrazioni relativamente all' acquisizione dei dispositivi di protezione individuali così come individuati dalla circolare del ministero della salute, (mascherine per la protezione respiratoria, guanti, tuta di protezione modello Tychem C, occhiali o visiera) hanno priorità assoluta rispetto ad ogni altro ordine anche già emesso. È inoltre fatto divieto di esportare dispositivi di protezione fuori dal territorio nazionale senza previa autorizzazione» della Protezione civile. Quegli 80mila paia di guanti quindi non potevano essere venduti e varcare la frontiera. L' ordinanza infatti salva solo «le procedure di acquisizione» che alla data del 25 febbraio erano già state espletate o erano già in corso ed i contratti «già conclusi per l' acquisizione dei dispositivi». Il carico proveniente dalla Lombardia e diretto in Montenegro evidentemente era stato commissionato dopo l' entrata in vigore dell' ordinanza e senza alcuna ostacolo all' esportazione. I finanziari ed i funzionari della dogana hanno proceduto al sequestro. Attraverso la Gdf e l' Ufficio delle dogane fanno sapere che «i guanti in lattice monouso sono del tipo particolarmente utile per i sanitari, le forze di polizia, i volontari» e tutti coloro che sono impegnati in prima linea nel contrastare il diffondersi della pandemia.



Operazione dai Finanziari al porto

Sequestrati 80.000 guanti in lattice monouso destinati all' esportazione

Finanziari del Il Gruppo **Bari**, unitamente ai funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli di **Bari**, impegnati nei controlli a contrasto dei traffici illeciti nel **porto** di **Bari**, oltre che recentemente anche per l' applicazione delle norme concernenti l' attuale emergenza sanitaria, hanno sequestrato 80.000 guanti in lattice monouso destinati all' esportazione. Lo scorso mese di febbraio il Capo Dipartimento della Protezione Civile ha emesso una ordinanza urgente in relazione all' emergenza relativa al rischio sanitario connesso all' insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili, disponendo, tra l' altro, il divieto di esportare Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) fuori dal territorio nazionale senza previa autorizzazione del Dipartimento della Protezione Civile. Conseguentemente, i controlli portuali ed aeroportuali di Dogana e Guardia di Finanza, sono stati indirizzati oltre che per il contrasto ai consueti traffici illeciti (stupefacenti, armi, contrabbando), anche a favore dell' emergenza in corso. In tale contesto, nei giorni scorsi, finanziari e doganieri hanno in tercettato nella locale area portuale un autocarro in attesa di imbarcarsi su una motonave diretta in Albania, con destinazione Montenegro, dichiarante tra l' altro, per una parte del carico, "guanti di sicurezza antinfortunistica", di fatto rivelatisi poi, al controllo fisico, guanti in lattice monouso, del tipo particolarmente utili nell' emergenza in corso per i sanitari, forze di polizia e lavoratori in genere, per i quali non era stata autorizzata l' esportazione. Il contesto è stato rimesso alla locale Prefettura competente in materia.

6 Bari & Provincia

La banda del Sivragina autotrasportatore e fuggono con il tir
Una banda di sei uomini, conosciuti come "Sivragina", ha rubato un tir carico di rifiuti e si è dato alla fuga. I carabinieri sono intervenuti ma non sono riusciti a fermarli.

"Non possiamo accettare speculazioni e illegalità"
Il sindaco di Bari, Antonio Padellaro, ha criticato le speculazioni edilizie e le irregolarità durante la ricostruzione della città.

Sequestrati 80.000 guanti in lattice monouso destinati all'esportazione
I finanziari e i doganieri hanno sequestrato 80.000 guanti in lattice monouso destinati all'esportazione in un autocarro in attesa di imbarcarsi su una motonave.

Un arresto dei carabinieri per spazio
Un carabiniere è stato arrestato per possesso di armi e spacci di stupefacenti.

Leo: Formazione a distanza anche per i corsi di Garanzia Giovani
Il ministro della Istruzione, Lucia Aena, ha annunciato che i corsi di Garanzia Giovani saranno erogati anche a distanza.

Nascosti in un tir e pronti per l' esportazione: decine di migliaia di guanti monouso sequestrati nel porto di Bari

Un carico è stato rinvenuto da funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza nel corso di controlli nello scalo barese

Un carico di 80mila guanti in lattice monouso è stato sequestrato nel porto di Bari da funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza, impegnati nel contrasto di traffici illeciti. I beni erano pronti per essere esportati nonostante i divieti ed erano contenuti in un autocarro in attesa d' imbarco su una motonave diretta in Albania con destinazione Montenegro. Il carico aveva la dicitura 'Guanti di sicurezza antinfortunistica': all' interno, invece, vi erano quelli monouso, utili nell' emergenza coronavirus in corso, utilizzati da sanitari, forze di polizia e lavoratori in genere, tra i dispositivi di protezione individuale contenuti nella circolare del Ministero della Salute e per i quali, secondo le direttive del Dipartimento della Protezione Civile, ne è vietata l' esportazione senza autorizzazioni. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Spot Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video.

Sostieni BariToday Caro lettore, da tre settimane i giornalisti di BariToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla emergenza CoronaVirus . Se apprezzi il nostro lavoro, da sempre per te gratuito, e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie! Scegli il tuo contributo:

The screenshot shows the BariToday website interface. At the top, it says 'BARI TODAY Cronaca'. The main headline is 'Nascosti in un tir e pronti per l'esportazione: decine di migliaia di guanti monouso sequestrati nel porto di Bari'. Below the headline is a sub-headline: 'Un carico è stato rinvenuto da funzionari dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza nel corso di controlli nello scalo barese'. The article text begins with 'Un carico di 80mila guanti in lattice monouso è stato sequestrato nel porto di Bari da funzionari dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza, impegnati nel contrasto di traffici illeciti. I beni erano pronti per essere esportati nonostante i divieti ed erano contenuti in un autocarro in attesa d'imbarco su una motonave diretta in Albania con destinazione Montenegro.' To the right of the article, there is a sidebar with 'I più letti di oggi' and a list of other articles. At the bottom of the article, there is a 'Sostieni BariToday' section with a message: 'Caro lettore, da tre settimane i giornalisti di BariToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla emergenza CoronaVirus. Se apprezzi il nostro lavoro, da sempre per te gratuito, e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie!' Below this message are three buttons for contribution amounts: '5€', '10€', and '50€'.

Energia dal moto ondoso intesa per un progetto pilota alla diga di Punta Riso

Via libera ad un progetto pilota per produrre energia elettrica dal moto ondoso alla diga di Punta Riso. Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il presidente di Kuma Energy srl, Francesco Piccione, hanno sottoscritto un protocollo d' intesa finalizzato all' avvio del primo impianto pilota del **sistema** EcoMar, una piattaforma di ultima generazione di energia ricavata dal moto ondoso. A valle di una serie di sopralluoghi, l' azienda, una startup innovativa che opera nel settore della generazione di energia da fonti rinnovabili con sede legale a Genova e sede operativa in Puglia, ha valutato idonea ad ospitare il progetto pilota la diga di Punta Riso, nel porto di Brindisi. A seguito del protocollo d' intesa, Kuma Energy, a proprie spese, progetterà e svilupperà EcoMar, una piattaforma in grado di convertire la forza delle onde marine in energia elettrica. EcoMar è un **sistema** costiero, installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali, che non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti e non altera l' aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini. La piattaforma, infatti, è progettata con l' utilizzo di componenti ecocompatibili e sicuri per l' ambiente. L' **Autorità di Sistema Portuale** ha accolto la proposta avanzata dall' azienda per favorire l' aumento di produzione di energia da fonti rinnovabili e l' adozione di tecnologie a basso impatto ambientale, obiettivi questi peraltro scanditi nel documento di Pianificazione Energetico Ambientale del **Sistema Portuale**, adottato dall' Ente. L' Adsp-Mam, attraverso il documento, si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le **autorità** competenti, la disponibilità di utilizzo dell' area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile, a decorrere dalla data di disponibilità all' installazione del **sistema** pilota. Durante le attività di analisi e sperimentazione on -site, Kuma Energy sarà affiancata dal Laboratorio A -Mare dell' Università di Firenze e dal Campus Università del Salento, e condividerà con l' **Autorità di Sistema Portuale** i dati di monitoraggio ambientale e tecnico raccolti durante le sperimentazioni e, al termine del periodo di concessione, gli elementi di fattibilità e sostenibilità economica relativa all' eventuale acquisizione futura da parte dell' **Autorità portuale** del **sistema** EcoMar per la produzione di energia da moto ondoso. Il mare è un' enorme fonte di energia pulita, sfruttata, ad oggi, solo in minima parte, ma che teoricamente è superiore all' intera domanda energetica mondiale. Tra tutte le forme di energia dal mare, quella dal moto ondoso è quella studiata da più tempo e che conosce il maggior numero di sperimentazioni, soluzioni e prototipi impiantistici, offrendo il vantaggio di adottare soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale.



L' esperimento

Energia dal moto delle onde Ora a Brindisi ci prova il porto

Produrre energia elettrica attraverso il moto ondoso nel porto di Brindisi: è l'obiettivo del protocollo d'intesa sottoscritto dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale (**AdSP MAM**), Ugo Patroni Griffi, e dal presidente di Kuma Energy srl, Francesco Piccione, per l'avvio del primo impianto pilota del **sistema** ECOMar, una piattaforma di ultima generazione. ECOMar, informa una nota, è un **sistema** costiero installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali, che non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti e non altera l'aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini. La piattaforma, infatti, è progettata con l' utilizzo di componenti ecocompatibili e sicuri per l' ambiente. **AdSP MAM** si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le **Autorità** competenti, la disponibilità di utilizzo dell' area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile.

The image shows a collage of newspaper clippings from 'Puglia Cronista'. The largest headline is 'Rapinano camionista e lo sequestrano: ora è caccia all'uomo'. Below it, there are several smaller articles with various headlines, including 'Arrivano le gelate "Il colpo di grazia per l'agricoltura"', 'Energia dal moto delle onde Ora a Brindisi ci prova il porto', and 'Revisioni auto, spesi 60,8 milioni'. The clippings include small photographs and text columns.



Brindisi Report

Brindisi

Energia ricavata dalle onde: protocollo per impianto pilota a Punta Riso

L'azienda Kuma Energy, d'intesa con l'Autorità di sistema portuale, realizzerà una piattaforma di ultima generazione

Il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, **Ugo Patroni Griffi**, e il presidente di Kuma Energy srl, Francesco Piccione, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa finalizzato all'avvio del primo impianto pilota del **sistema** EcoMar, una piattaforma di ultima generazione di energia ricavata dal moto ondoso. A valle di una serie di sopralluoghi, l'azienda, una startup innovativa che opera nel settore della generazione di energia da fonti rinnovabili con sede legale a Genova e sede operativa in Puglia, ha valutato idonea ad ospitare il progetto pilota la diga di Punta Riso, nel porto di Brindisi. A seguito del protocollo d'intesa, Kuma Energy, a proprie spese, progetterà e svilupperà ECoMar, una piattaforma in grado di convertire la forza delle onde marine in energia elettrica. EcoMar è un **sistema** costiero, installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali che non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti e non altera l'aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini. La piattaforma, infatti, è progettata con l'utilizzo di componenti ecocompatibili e sicuri per l'ambiente. L'**Autorità di Sistema Portuale** ha accolto la proposta avanzata dall'

azienda per favorire l'aumento di produzione di energia da fonti rinnovabili e l'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale, obiettivi questi peraltro scanditi nel documento di Pianificazione Energetico Ambientale del **Sistema Portuale** (Dpeasp), adottato dall'Ente **portuale**. AdSP Mam, attraverso il documento, si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le **Autorità** competenti, la disponibilità di utilizzo dell'area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile, a decorrere dalla data di disponibilità all'installazione del **sistema** pilota. Durante le attività di analisi e sperimentazione on-site, Kuma Energy sarà affiancata dal Laboratorio A-Mare dell'Università di Firenze e dal Campus Università del Salento, e condividerà con AdSP Msm i dati di monitoraggio ambientale e tecnico raccolti durante le sperimentazioni e, al termine del periodo di concessione, gli elementi di fattibilità e sostenibilità economica relativa all'eventuale acquisizione futura da parte dell'**Autorità portuale** del **sistema** EcoMar per la produzione di energia da moto ondoso. Il **mare** è un'enorme fonte di energia pulita, sfruttata, ad oggi, solo in minima parte, ma che teoricamente è superiore all'intera domanda energetica mondiale. Tra tutte le forme di energia dal **mare**, quella dal moto ondoso è quella studiata da più tempo e che conosce il maggior numero di sperimentazioni, soluzioni e prototipi impiantistici, offrendo il vantaggio di adottare soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale.



Il Nautilus

Brindisi

Energia elettrica proveniente dal moto ondoso: AdSP MAM e Kuma Energy srl sottoscrivono un protocollo d'intesa per avviare, presso la diga di Punta Riso nel porto di Brindisi, un progetto pilota

Bari -Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, **Ugo Patroni Griffi**, e il presidente di Kuma Energy srl, Francesco Piccione, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa finalizzato all'avvio del primo impianto pilota del **sistema ECOMar**, una piattaforma di ultima generazione di energia ricavata dal moto ondoso. A valle di una serie di sopralluoghi, l'azienda, una startup innovativa che opera nel settore della generazione di energia da fonti rinnovabili con sede legale a Genova e sede operativa in Puglia, ha valutato idonea ad ospitare il progetto pilota la diga di Punta Riso, nel porto di Brindisi. A seguito del protocollo d'intesa, Kuma Energy, a proprie spese, progetterà e svilupperà ECOMar, una piattaforma in grado di convertire la forza delle onde marine in energia elettrica. ECOMar è un **sistema** costiero, installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali che non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti e non altera l'aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini. La piattaforma, infatti, è progettata con l'utilizzo di componenti ecocompatibili e sicuri per l'ambiente. L' **Autorità di Sistema Portuale** ha accolto la proposta avanzata dall'azienda per favorire l'aumento di produzione di energia da fonti rinnovabili e l'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale, obiettivi questi peraltro scanditi nel documento di Pianificazione Energetico Ambientale del **Sistema Portuale** (DPEASP), adottato dall'Ente **portuale**. AdSP MAM, attraverso il documento, si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le **Autorità** competenti, la disponibilità di utilizzo dell'area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile, a decorrere dalla data di disponibilità all'installazione del **sistema** pilota. Durante le attività di analisi e sperimentazione on-site, Kuma Energy sarà affiancata dal Laboratorio **A-Mare** dell'Università di Firenze e dal Campus Università del Salento, e condividerà con AdSP MAM i dati di monitoraggio ambientale e tecnico raccolti durante le sperimentazioni e, al termine del periodo di concessione, gli elementi di fattibilità e sostenibilità economica relativa all'eventuale acquisizione futura da parte dell'**Autorità portuale** del **sistema** ECOMar per la produzione di energia da moto ondoso. Il **mare** è un'enorme fonte di energia pulita, sfruttata, ad oggi, solo in minima parte, ma che teoricamente è superiore all'intera domanda energetica mondiale. Tra tutte le forme di energia dal **mare**, quella dal moto ondoso è quella studiata da più tempo e che conosce il maggior numero di sperimentazioni, soluzioni e prototipi impiantistici, offrendo il vantaggio di adottare soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale.



Informare

Brindisi

Nel porto di Brindisi un progetto pilota per la generazione di energia ricavata dal moto ondoso

L' AdSP dell' **Adriatico Meridionale** ha siglato un protocollo d' intesa con Kuma Energy L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** ha sottoscritto con la start up Kuma Energy (KE), che ha sede legale a Genova e sede operativa in Puglia, un protocollo d' intesa finalizzato all' avvio del primo impianto pilota del **sistema** ECOMar (Energia Convertita da Onde del **Mare**), **sistema** per la produzione di energia ricavata dal moto ondoso che è installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali e non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti né altera l' aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini. Il progetto pilota sarà realizzato presso la diga di Punta Riso, nel porto di Brindisi. L' AdSP dell' **Adriatico Meridionale**, attraverso il protocollo, si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le **autorità** competenti, la disponibilità di utilizzo dell' area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile, a decorrere dalla data di disponibilità all' installazione del **sistema** pilota. Durante le attività di analisi e sperimentazione sul campo Kuma Energy sarà affiancata dal Laboratorio A-**Mare** dell' Università di Firenze e dal Campus Università del Salento, e condividerà con l' AdSP i dati di monitoraggio ambientale e tecnico raccolti durante le sperimentazioni e, al termine del periodo di concessione, gli elementi di fattibilità e sostenibilità economica relativa all' eventuale acquisizione futura del **sistema** ECOMar da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale**.

informARE
 Il quotidiano online per gli avvenimenti e gli interessi del territorio
 23 marzo 2020

Nel porto di Brindisi un progetto pilota per la generazione di energia ricavata dal moto ondoso
 L'AdSP dell'Adriatico Meridionale ha siglato un protocollo d'intesa con Kuma Energy.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha sottoscritto con la start up Kuma Energy (KE), che ha sede legale a Genova e sede operativa in Puglia, un protocollo d'intesa finalizzato all'avvio del primo impianto pilota del sistema ECOMar (Energia Convertita da Onde del Mare), sistema per la produzione di energia ricavata dal moto ondoso che è installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali e non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti né altera l'aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini.

Il progetto pilota sarà realizzato presso la diga di Punta Riso, nel porto di Brindisi. L'AdSP dell'Adriatico Meridionale, attraverso il protocollo, si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le autorità competenti, la disponibilità di utilizzo dell'area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile, a decorrere dalla data di disponibilità all'installazione del sistema pilota.

Durante le attività di analisi e sperimentazione sul campo Kuma Energy sarà affiancata dal Laboratorio A-Mare dell'Università di Firenze e dal Campus Università del Salento, e condividerà con l'AdSP i dati di monitoraggio ambientale e tecnico raccolti durante le sperimentazioni e, al termine del periodo di concessione, gli elementi di fattibilità e sostenibilità economica relativa all'eventuale acquisizione futura del sistema ECOMar da parte dell'Autorità di Sistema Portuale.

Leggi le notizie su Kuma Energy Finalize! Iscriviti al servizio gratuito

Descrizione	Data di avvio	Data di termine	Categoria
1 -	25 - 31 Mar ->	26 - 31 Mar ->	Cerca
2 -	2020 ->		

Indice • Firma pagina • Indire notizie
 AdSP - Punta Mammolo 15 - 73023 Grotte - FOGGIA
 tel. 0871.285212 - fax 0871.218758 - www

Informazioni Marittime

Brindisi

Brindisi, nel porto energia elettrica dal moto ondoso

Progetto nato da un protocollo tra l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Kuma Energy

Energia elettrica proveniente dal moto ondoso in Puglia. Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi**, e il presidente di Kuma Energy srl, Francesco Piccione, hanno sottoscritto un protocollo d' intesa finalizzato all' avvio del primo impianto pilota del **sistema ECOMar**, una piattaforma di ultima generazione di energia ricavata dal moto ondoso. A valle di una serie di sopralluoghi, l' azienda, una startup innovativa che opera nel settore della generazione di energia da fonti rinnovabili con sede legale a Genova e sede operativa in Puglia, ha valutato idonea ad ospitare il progetto pilota la diga di Punta Riso, nel porto di Brindisi. La piattaforma A seguito del protocollo d' intesa, Kuma Energy, a proprie spese, progetterà e svilupperà ECOMar, una piattaforma in grado di convertire la forza delle onde marine in energia elettrica. ECOMar è un **sistema** costiero, installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali che non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti e non altera l' aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini. La piattaforma, infatti, è progettata con l' utilizzo di componenti ecocompatibili e sicuri per l' ambiente.

Pianificazione Energetico Ambientale del **Sistema Portuale** L' **Autorità di Sistema Portuale** ha accolto la proposta avanzata dall' azienda per favorire l' aumento di produzione di energia da fonti rinnovabili e l' adozione di tecnologie a basso impatto ambientale, obiettivi questi peraltro scanditi nel documento di Pianificazione Energetico Ambientale del **Sistema Portuale** (DPEASP), adottato dall' ente **portuale**. AdSP MAM, attraverso il documento, si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le **Autorità** competenti, la disponibilità di utilizzo dell' area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile, a decorrere dalla data di disponibilità all' installazione del **sistema** pilota. La risorsa **mare** Durante le attività di analisi e sperimentazione on-site, Kuma Energy sarà affiancata dal Laboratorio A-Mare dell' Università di Firenze e dal Campus Università del Salento, e condividerà con AdSP MAM i dati di monitoraggio ambientale e tecnico raccolti durante le sperimentazioni e, al termine del periodo di concessione, gli elementi di fattibilità e sostenibilità economica relativa all' eventuale acquisizione futura da parte dell' **Autorità portuale** del **sistema** ECOMar per la produzione di energia da moto ondoso. Il **mare** è un' enorme fonte di energia pulita, sfruttata, ad oggi, solo in minima parte, ma che teoricamente è superiore all' intera domanda energetica mondiale. Tra tutte le forme di energia dal **mare**, quella dal moto ondoso è quella studiata da più tempo e che conosce il maggior numero di sperimentazioni, soluzioni e prototipi impiantistici, offrendo il vantaggio di adottare soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale.



AdSp Mam e Kuma sottoscrivono accordo

Avvieranno progetto per recuperare energia elettrica dal moto ondoso

Vezio Benetti

BRINDISI **AdSp** Mam e Kuma Energy hanno sottoscritto un accordo. E' questo quanto evidenziato in una nota del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi e del presidente di Kuma Energy srl, Francesco Piccione. E' stato firmato un protocollo d'intesa finalizzato all'avvio del primo impianto pilota del sistema ECOMar, una piattaforma di ultima generazione di energia ricavata dal moto ondoso. A valle di una serie di sopralluoghi, l'azienda, una startup innovativa che opera nel settore della generazione di energia da fonti rinnovabili con sede legale a Genova e sede operativa in Puglia, ha valutato idonea ad ospitare il progetto pilota la diga di Punta Riso, nel porto di Brindisi. A seguito del protocollo d'intesa, Kuma Energy, a proprie spese, progetterà e svilupperà ECOMar, una piattaforma in grado di convertire la forza delle onde marine in energia elettrica. ECOMar è un sistema costiero, installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali che non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti e non altera l'aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini. La piattaforma, infatti, è progettata con l'utilizzo di componenti ecocompatibili e sicuri per l'ambiente. L'Autorità di Sistema portuale ha accolto la proposta avanzata dall'azienda per favorire l'aumento di produzione di energia da fonti rinnovabili e l'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale, obiettivi questi peraltro scanditi nel documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema portuale (Dpeasp), adottato dall' Ente portuale. **AdSp** Mam, attraverso il documento, si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le Autorità competenti, la disponibilità di utilizzo dell'area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile, a decorrere dalla data di disponibilità all'installazione del sistema pilota. Durante le attività di analisi e sperimentazione on-site, Kuma Energy sarà affiancata dal Laboratorio A-Mare dell'Università di Firenze e dal Campus Università del Salento, e condividerà con **AdSp** Mam i dati di monitoraggio ambientale e tecnico raccolti durante le sperimentazioni e, al termine del periodo di concessione, gli elementi di fattibilità e sostenibilità economica relativa all'eventuale acquisizione futura da parte dell'Autorità portuale del sistema ECOMar per la produzione di energia da moto ondoso. Il mare è un'enorme fonte di energia pulita, sfruttata, ad oggi, solo in minima parte, ma che teoricamente è superiore all'intera domanda energetica mondiale. Tra tutte le forme di energia dal mare, quella dal moto ondoso è quella studiata da più tempo e che conosce il maggior numero di sperimentazioni, soluzioni e prototipi impiantistici, offrendo il vantaggio di adottare soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale.



Brindisi - Energia elettrica proveniente dal moto ondoso

25/03/2020 Energia elettrica proveniente dal moto ondoso: AdSP MAM e Kuma Energy srl sottoscrivono un protocollo d' intesa per avviare, presso la diga di Punta Riso nel porto di Brindisi, un progetto pilota. Il presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, **Ugo Patroni Griffi**, e il presidente di Kuma Energy srl, Francesco Piccione, hanno sottoscritto un protocollo d' intesa finalizzato all' avvio del primo impianto pilota del **sistema** ECOMar, una piattaforma di ultima generazione di energia ricavata dal moto ondoso. A valle di una serie di sopralluoghi, l' azienda, una startup innovativa che opera nel settore della generazione di energia da fonti rinnovabili con sede legale a Genova e sede operativa in Puglia, ha valutato idonea ad ospitare il progetto pilota la diga di Punta Riso, nel porto di Brindisi. A seguito del protocollo d' intesa, Kuma Energy, a proprie spese, progetterà e svilupperà ECOMar, una piattaforma in grado di convertire la forza delle onde marine in energia elettrica. ECOMar è un **sistema** costiero, installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali che non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti e non altera l' aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini. La piattaforma, infatti, è progettata con l' utilizzo di componenti ecocompatibili e sicuri per l' ambiente. L' Autorità di **Sistema Portuale** ha accolto la proposta avanzata dall' azienda per favorire l' aumento di produzione di energia da fonti rinnovabili e l' adozione di tecnologie a basso impatto ambientale, obiettivi questi peraltro scanditi nel documento di Pianificazione Energetico Ambientale del **Sistema Portuale** (DPEASP), adottato dall' Ente **portuale**. AdSP MAM, attraverso il documento, si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le Autorità competenti, la disponibilità di utilizzo dell' area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile, a decorrere dalla data di disponibilità all' installazione del **sistema** pilota. Durante le attività di analisi e sperimentazione on-site, Kuma Energy sarà affiancata dal Laboratorio **A-Mare** dell'Università di Firenze e dal Campus Università del Salento, e condividerà con AdSP MAM i dati di monitoraggio ambientale e tecnico raccolti durante le sperimentazioni e, al termine del periodo di concessione, gli elementi di fattibilità e sostenibilità economica relativa all' eventuale acquisizione futura da parte dell' Autorità **portuale** del **sistema** ECOMar per la produzione di energia da moto ondoso. Il **mare** è un'enorme fonte di energia pulita, sfruttata, ad oggi, solo in minima parte, ma che teoricamente è superiore all'intera domanda energetica mondiale. Tra tutte le forme di energia dal **mare**, quella dal moto ondoso è quella studiata da più tempo e che conosce il maggior numero di sperimentazioni, soluzioni e prototipi impiantistici, offrendo il vantaggio di adottare soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie.



Testata giornalistica PugliaLive.net - Reg. n. 3/2007 del 11/01/2007 Tribunale di Bari
 Direttore Responsabile: Nicola Morone
 Editore: Associazione Culturale PugliaLive - codice fiscale n.3385210724 - Reg. n.8115 del

Energia dalle onde del mare, la scommessa del porto di Brindisi

Brindisi - Produrre energia dalle onde del mare. E' la scommessa del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Aspm), Ugo Patroni Griffi, che ha firmato oggi un protocollo d'intesa con il presidente di Kuma Energy, Francesco Piccione, per avviare il primo progetto pilota del sistema ECOMar, una piattaforma di ultima generazione di energia ricavata dal moto ondoso. A valle di una serie di sopralluoghi, l'azienda, una startup innovativa che opera nel settore della generazione di energia da fonti rinnovabili con sede legale a Genova e sede operativa in Puglia, ha valutato idonea ad ospitare il progetto pilota presso la diga di Punta Riso del porto pugliese. A seguito del protocollo d'intesa, Kuma Energy, a proprie spese, progetterà e svilupperà la piattaforma ECOMar: un sistema costiero, installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali che non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti e non altera l'aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini. La piattaforma, infatti, è progettata con l'utilizzo di componenti ecocompatibili e sicuri per l'ambiente. L'Autorità portuale ha accolto la proposta avanzata dall'azienda per favorire l'aumento di produzione di energia da fonti rinnovabili e l'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale, obiettivi questi peraltro inseriti nel documento di Pianificazione energetico ambientale del sistema portuale (Dpeasp), adottato dall'Ente portuale. L'Authority si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le Autorità competenti, la disponibilità di utilizzo dell'area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile, a decorrere dalla data di disponibilità all'installazione del sistema pilota. Durante le attività di analisi e sperimentazione on-site, Kuma Energy sarà affiancata dal Laboratorio A-Mare dell'Università di Firenze e dal Campus Università del Salento, e condividerà con l'Authority i dati di monitoraggio ambientale e tecnico raccolti durante le sperimentazioni e, al termine del periodo di concessione, gli elementi di fattibilità e sostenibilità economica relativa all'eventuale acquisizione futura da parte dell'Autorità portuale del sistema ECOMar per la produzione di energia da moto ondoso. Il mare è un'enorme fonte di energia pulita, sfruttata, ad oggi, solo in minima parte, ma che teoricamente è superiore all'intera domanda energetica mondiale. Tra tutte le forme di energia dal mare, quella dal moto ondoso è quella studiata da più tempo e che conosce il maggior numero di sperimentazioni, soluzioni e prototipi impiantistici, offrendo il vantaggio di adottare soluzioni tecnologiche a basso impatto ambientale.

Energia dalle onde del mare, la scommessa del porto di Brindisi

Brindisi - Produrre energia dalle onde del mare. E' la scommessa del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Aspm), Ugo Patroni Griffi, che ha firmato oggi un protocollo d'intesa con il presidente di Kuma Energy, Francesco Piccione, per avviare il primo progetto pilota del sistema ECOMar, una piattaforma di ultima generazione di energia ricavata dal moto ondoso.

A valle di una serie di sopralluoghi, l'azienda, una startup innovativa che opera nel settore della generazione di energia da fonti rinnovabili con sede legale a Genova e sede operativa in Puglia, ha valutato idonea ad ospitare il progetto pilota presso la diga di Punta Riso del porto pugliese. A seguito del protocollo d'intesa, Kuma Energy, a proprie spese, progetterà e svilupperà la piattaforma ECOMar: un sistema costiero, installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali che non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti e non altera l'aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini. La piattaforma, infatti, è progettata con l'utilizzo di componenti ecocompatibili e sicuri per l'ambiente.

Articoli correlati

- Ispezioni a bordo da remoto: Eiscr e d'Amico scelgono la tecnologia Rino
- Milano - Il Registro navale della Libia
- Il Libano: l'emergenza sanitaria sta avendo impatti rilevanti...

TIMORI PER LE CROCIERE: «CANCELLATA ANCHE UNA TOCCATA PREVISTA GIUGNO»

Per il porto di Taranto il rilancio è congelato

Slitta in estate l'entrata in operatività del terminal Yilport

TARANTO. L'avvio dell'operatività al terminal contenitori di Taranto, recentemente acquisito dal gruppo turco Yilport, è slittato da aprile- maggio al periodo estivo. È una delle conseguenze della pandemia di coronavirus, che sta colpendo anche le attività economiche essenziali che i decreti del governo non hanno ancora chiuso: «Purtroppo - spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Ionio, Sergio Prete - l'impatto del virus sul porto di Taranto è stato notevole. Le opere in corso sono state rallentate o si sono fermate ». Il riferimento è a una serie di cantieri con cui il porto di Taranto cercava di rilanciarsi dopo alcuni anni difficili. Le opere più importanti frenate dall'epidemia e dalle misure prese per contrastarla sono il dragaggio della vasca di colmata, gli ultimi lavori della piastra portuale e quelli per il centro servizi polivalente. «E poi - aggiunge Prete - sono arrivate come in tutta Italia le disdette per le toccate delle navi da crociera. Le disdette cominciano a riguardare anche i viaggi successivi al 3 aprile, la data finora fissata dal decreto per la ripresa delle attività. Abbiamo già avuto una disdetta anche per una toccata a giugno. Assieme a miei colleghi di altre Authority credo purtroppo che tutta la stagione sia compromessa ». Poi c'è appunto, sempre per problemi di cantieri fermi, lo slittamento dell'operatività del San Cataldo container terminal di Yilport, guidato da Raffaella Del Prete. La società di gestione procede comunque con l'ammodernamento delle gru e con altre opere propedeutiche all'avvio dell'attività del Molo Polisettoriale: «Dispiace ancora di più - afferma il presidente dell'Authority - perché doveva essere l'anno del totale rilancio del porto. Il decreto del ministero sui cantieri è imminente. Vedremo se ci sarà un richiamo a metodi di prevenzione per andare avanti o se si deciderà per la sospensione ». Intanto slitta la conclusione dei lavori della piastra portuale, che era prevista per il 30 aprile. Restano da completare la darsena ovest con l'ampliamento del quarto sporgente e la stessa testata del quarto sporgente, che risente dell'incidente dello scorso luglio alla gru dell'ex-Ilva. Lo stabilimento siderurgico, fra l'altro, ha ridotto la produzione per tutelare la sicurezza del personale e anche in questo caso, ragiona Prete, «le ripercussioni sui traffici portuali saranno evidenti». Ad andare avanti è il progetto di Zes, zona economica speciale. Si sta definendo l'organizzazione interna e si stanno costituendo gli uffici di supporto al comitato di Indirizzo. Si sta cercando di individuare la localizzazione ideale, un'area che raccolga le agevolazioni, già previste a livello nazionale, mentre quelle regionali e comunali devono essere ancora fissate. Infine, si attende la nomina dei commissari straordinari da parte del presidente del Consiglio. A. GH.

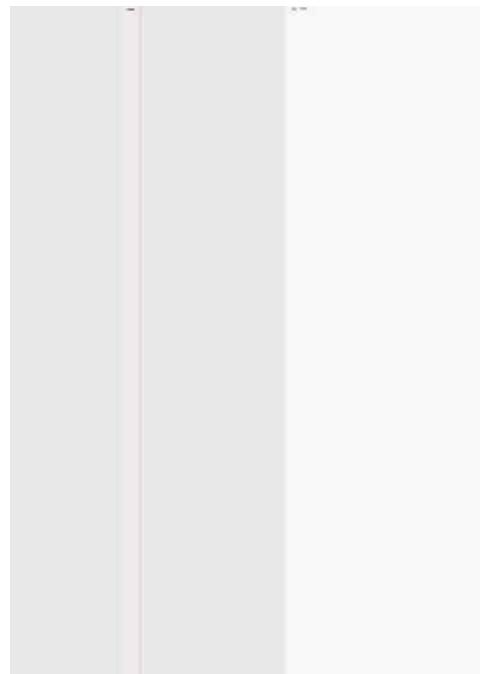


The Medi Telegraph

Taranto

Per il porto di Taranto il rilancio è congelato / IL CASO

Taranto - L' avvio dell' operatività al terminal contenitori di Taranto, recentemente acquisito dal gruppo turco Yilport, è slittato da aprile-maggio al periodo estivo. È una delle conseguenze della pandemia di coronavirus, che sta colpendo anche le attività economiche essenziali che i decreti del governo non hanno ancora chiuso: «Purtroppo - spiega il presidente dell' **Autorità di sistema** portuale del mare Ionio, Sergio Prete - l' impatto del virus sul porto di Taranto è stato notevole. Le opere in corso sono state rallentate o si sono fermate». Il riferimento è a una serie di cantieri con cui il porto di Taranto cercava di rilanciarsi dopo alcuni anni difficili. Le opere più importanti frenate dall' epidemia e dalle misure prese per contrastarla sono il dragaggio della vasca di colmata, gli ultimi lavori della piastra portuale e quelli per il centro servizi polivalente. «E poi - aggiunge Prete - sono arrivate come in tutta Italia le disdette per le toccate delle navi da crociera. Le disdette cominciano a riguardare anche i viaggi successivi al 3 aprile, la data finora fissata dal decreto per la ripresa delle attività. Abbiamo già avuto una disdetta anche per una toccata a giugno. Assieme a miei colleghi di altre Authority credo purtroppo che tutta la stagione sia compromessa». Poi c' è appunto, sempre per problemi di cantieri fermi, lo slittamento dell' operatività del San Cataldo container terminal di Yilport, guidato da Raffaella Del Prete. La società di gestione procede comunque con l' ammodernamento delle gru e con altre opere propedeutiche all' avvio dell' attività del Molo Polisettoriale: «Dispiace ancora di più - afferma il presidente dell' Authority - perché doveva essere l' anno del totale rilancio del porto. Il decreto del ministero sui cantieri è imminente. Vedremo se ci sarà un richiamo a metodi di prevenzione per andare avanti o se si deciderà per la sospensione». Intanto slitta la conclusione dei lavori della piastra portuale, che era prevista per il 30 aprile. Restano da completare la darsena ovest con l' ampliamento del quarto sporgente e la stessa testata del quarto sporgente, che risente dell' incidente dello scorso luglio alla gru dell' ex-Ilva. Lo stabilimento siderurgico, fra l' altro, ha ridotto la produzione per tutelare la sicurezza del personale e anche in questo caso, ragiona Prete, «le ripercussioni sui traffici portuali saranno evidenti». Ad andare avanti è il progetto di Zes, zona economica speciale. Si sta definendo l' organizzazione interna e si stanno costituendo gli uffici di supporto al comitato di Indirizzo. Si sta cercando di individuare la localizzazione ideale, un' area che raccolga le agevolazioni, già previste a livello nazionale, mentre quelle regionali e comunali devono essere ancora fissate. Infine, si attende la nomina dei commissari straordinari da parte del presidente del Consiglio.



Gateway Gioia Tauro, verso l'addio di Sogemar

Il braccio di ferro fra Autorità portuale e azienda potrebbe concludersi nelle prossime ore

Il braccio di ferro fra Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro e Sogemar (gruppo Contship) sulla gestione del gateway ferroviario dello scalo calabrese potrebbe concludersi in questi giorni, salvo sorprese. E la principale opzione sul tavolo è la revoca della concessione. La struttura è un tassello fondamentale nel progetto dello scalo di proporsi come destinazione finale, superando l'etichetta di hub di transhipment. Nelle scorse settimane la nuova presidente della Regione Calabria, Jole Santelli, ha concluso l'iter, avviato dall'assessore Francesco Russo durante la giunta Oliverio, per il passaggio del tratto ferroviario fra le stazioni di San Ferdinando e Rosarno a Rfi, perché lo attrezzi e lo elettrifichi. Il tratto collega il gateway attualmente in concessione a Sogemar con la rete nazionale. In occasione del passaggio di proprietà da Regione a Rfi, il commissario straordinario dell'Autorità di sistema, Andrea Agostinelli, aveva accennato alla società concessionaria spiegando che sarebbero stati adottati provvedimenti conseguenti per la gestione dell'infrastruttura. Più esplicitamente, il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio, aveva detto che riteneva indispensabile intervenire con urgenza per definire il nuovo assetto gestionale del gateway che non può restare un corpo separato rispetto al terminal oggi ottimamente gestito da Til-Msc. Quando venne assegnata la concessione, nel 2016, il piano prevedeva un investimento di 20 milioni di euro da parte dell'Authority e di altri 20 milioni da parte di Sogemar. Allora il gruppo Contship aveva il controllo anche del terminal marittimo, che oggi è passato a Msc. Per quanto riguarda il gateway, Contship ha detto a L'Avvisatore Marittimo di non voler rilasciare commenti sui progetti futuri. Ma una risposta è in arrivo dall'Authority, che un mese fa ha messo in mora il concessionario. I lavori dell'Authority - spiega adesso Agostinelli - sono completati. Manca il 50 per cento del gestore: devono attrezzare, assumere, gestire la ferrovia. Ho dato a Sogemar 30 giorni per rispondere, ma siamo disposti a tenere conto dell'emergenza coronavirus per prolungare la scadenza, se ci sarà richiesto. Fra l'altro, l'emergenza sanitaria rischia di aggravarsi dopo che un lavoratore delle dogane dello scalo è stato trovato positivo al virus. Siamo pronti a diventare un porto intermodale, ma non siamo pronti, commenta amaramente Domenico Macrì, sindacalista di Orsa, che nota come anche il progetto Zes sia all'anno zero. E aggiunge: Il porto di Gioia Tauro era in ripresa con aumento dei volumi e investimenti sui piazzali. Ma si rischia una battuta d'arresto sulla transizione dal transhipment all'intermodale. ALBERTO GHIARA



Gnv restituisce il traghetto Girolata e prepara una seconda nave ospedale

Grandi Navi Veloci potrebbe presto allestire una seconda nave ospedale da mettere al servizio della Calabria e nel frattempo ha restituito temporaneamente a La Meridionale il traghetto Girolata. A proposito di quest'ultima notizia la nave effettivamente da Termini Imerese è tornata nel porto di Marsiglia ma, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, sarebbe stata messa da Gnv in off hire a causa dell'emergenza Covid-19. Dunque è stato sospeso il noleggio della nave da parte della compagnia la Meridionale (probabilmente per causa di forza maggiore) a seguito dell'emergenza Coronavirus e del blocco del trasporto passeggeri verso le isole. Una volta terminato il blocco imposto per decreto da Governo e Ministero dei trasporti la nave dovrebbe tornare a essere operata dalla compagnia di traghetti genovese che l'aveva presa in charter da gennaio fino a settembre con la formula deck & engine più full catering e con opzione per prolungare l'impiego fino a fine anno. La linea sulla quale era stata finora utilizzata era la Civitavecchia Termini Imerese. A proposito invece di una seconda nave ospedale dopo la Splendid di Genova, dalla Calabria rimbalza la notizia che Gianluigi Aponte avrebbe risposto positivamente all'appello lanciato dal sindaco di Gioia Tauro Aldo Alessio che aveva chiesto la disponibilità a mandare una nave a supporto dell'emergenza. In riscontro alla sua lettera, le confermo di aver dato istruzioni all'amministratore delegato di Gnv, Matteo Catani, di mettersi in contatto con lei al fine di valutare la possibilità di posizionare una nave ro-pax nella vostra regione nel porto di Gioia Tauro ha risposto il patron di Msc. Catani avrebbe subito chiamato il sindaco Alessio per confermare la disponibilità del gruppo a inviare una nave in Calabria ma previo accordo con l'autorità sanitaria locale.

SHIPPING ITALY.IT

Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

NAVI PORTI SPEDIZIONI CANTIERI INTERVISTE POLITICA ASSOCIAZIONI PIRE

Gnv restituisce il traghetto Girolata e prepara una seconda nave ospedale

La Meridionale

F. Girolata

Grandi Navi Veloci potrebbe presto allestire una seconda nave ospedale da mettere al servizio della Calabria e nel frattempo ha restituito temporaneamente a La Meridionale il traghetto Girolata.

A proposito di quest'ultima notizia la nave effettivamente da Termini Imerese è tornata nel porto di Marsiglia ma, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, sarebbe stata messa da Gnv in off hire a causa dell'emergenza Covid-19. Dunque è stato sospeso il noleggio della nave da parte della compagnia la Meridionale (probabilmente per causa di

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

porto torres

Sbarco dalla nave senza collegamenti

Solo il taxi per gli studenti Erasmus che devono andare a Sassari

PORTO TORRES Gli studenti sardi del progetto Erasmus che ritornano dalla Spagna con la nave della compagnia Grimaldi - che assicura il collegamento tra Barcellona e Porto Torres - non riescono poi a trovare la coincidenza con il pullman di linea o con il treno per andare a Sassari. Un problema che si è ripetuto anche ieri mattina, quando la nave proveniente da Barcellona ha attraccato al molo industriale intorno a mezzogiorno. Dopo le operazioni di sbarco, gli studenti hanno raggiunto il centro città con il bus navetta messo a disposizione dall' Autorità di **sistema portuale**. Si sono ritrovati alla fine del Corso e hanno chiesto informazioni all' edicola di Emanuele Riu su come poter raggiungere quanto prima Sassari. «In questi giorni sono stati tanti gli studenti sardi provenienti dalla Spagna che hanno cercato gli orari di partenza dei pullman dell' Arst - dice Riu - e alcuni di loro dovevano raggiungere città un po' lontane come Nuoro, Oristano e Cagliari. Tutti avevano lo stesso problema - aggiunge - ovvero riuscire a prendere il treno da Sassari in partenza alle 14.30. Nessun altro mezzo pubblico poteva però portarli alla stazione sassarese, perché i pullman da Porto Torres per Sassari partono alle 12.10 e alle 14.45». A disposizione c' era solo il taxi, ed è stato ancora una volta l' edicolante a trovare l' unico mezzo ancora disponibile per far trasportare gli studenti a Sassari. «Spero che questo problema si risolva al più presto - conclude Emanuele Riu - per garantire a chi sbarca la possibilità di poter prendere le coincidenze giuste». (g.m.)



Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

Coronavirus: dopo imbarchi, a Villa S.G. si allenta tensione

Controlli agli imbarchi dai traghetti diretti alla Sicilia dopo l' ulteriore stretta ai collegamenti dello stretto, Villa San Giovanni, 24 marzo 2020. ANSA/Marco Costantino Si allenta la tensione a Villa San Giovanni con l' imbarco, nella notte, di un primo gruppo di 150 persone per la Sicilia bloccate dopo la chiusura degli ingressi decretata in Sicilia per l' emergenza coronavirus. Per motivi di sicurezza, è stato deciso di effettuare l' imbarco dal **porto** di Reggio Calabria . In serata, intanto la Polizia Metropolitana di Reggio Calabria , ha distribuito pasti caldi agli automobilisti bloccati a Villa. Molte le famiglie con bambini. Nel gruppo anche una donna incinta, le cui condizioni non hanno destato preoccupazione. A Villa rimangono ancora 80 persone bloccate, ma l' intervento di stanotte ha permesso, quanto meno di allentare la tensione che si era creata nel piazzale di stoccaggio mezzi di Villa San Giovanni. "Le persone non si respingono come pacchi - ha detto il sindaco di Reggio Calabria Giuseppe Falcomatà - e finalmente sblocciamo una situazione che ha messo in discussione la dignità di ogni essere umano" . (ANSA). Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.

REDAZIONE SPORT



Si intensificano gli sforzi per fermare l' invasione dell' Isola

Sospeso il blocco in Calabria A Messina i droni per i controlli

Denunce per chi ha attraversato lo Stretto senza regolare permesso

Le macchine con a bordo bambini e donne incinte sono state le prime a sbarcare ieri notte, al **porto** di Tre mestieri a Messina. Gli altri viaggiatori bloccati da due giorni a Villa San Giovanni, che hanno rifiutato di andare in albergo, arriveranno in Sicilia nelle prossime ore. A tutti è stata imposta la quarantena vigilata da trascorrere nei comuni di residenza, sotto il controllo diretto dei sindaci, che saranno avvisati dalle autorità. Dopo il triage medico effettuato all' interno dello scalo portuale messinese, le famiglie sbarcate martedì notte erano state temporaneamente trasferite in albergo, ma già dalle prossime ore potranno raggiungere le proprie città con obbligo di isolamento.

«Tutti - precisa la Prefettura di Messina - sono stati denunciati per violazione dell' ordinanza ministeriale che vieta il trasferimento da un comune all' altro se non per urgenti motivi». Ma l' alt agli sbarchi non autorizzati ribadito dal sindaco di Messina, Cateno De Luca con una doppia protesta effettuata agli imbarchi di Messina e Villa San Giovanni, oggi alle 14 si tradurrà in legge con l' entrata in vigore dell' ordinanza che di fatto chiude lo Stretto. Potranno attraversarlo soltanto i pendolari registrati ed i casi urgenti previsti dal Dpcm,

ma previa prenotazione da effettuare on line almeno tre ore prima della partenza della nave. Attraverso una banca dati realizzata dal Comune in collaborazione con le società di navigazione, i passeggeri obbligati a prenotarsi verranno identificati prima e dopo l' imbarco. Chi non sarà nella lista rimarrà a terra. Le misure di contenimento dei movimenti di persone si rafforzeranno a fine settimana con l' impiego di droni direttamente radiocomandati e collegati alla sala operativa della Protezione civile comunale. Conterranno la voce registrata del sindaco che, sorvegliando attraverso uno schermo strade e piazze, ordinerà a chi esce di rientrare a casa. «Stiamo completando la messa a punto - ha annunciato ieri sera De Luca - conclusi i test, già da venerdì prevediamo di far passare i droni sulle teste dei cittadini vigilando in particolare le zone degli assembramenti». I segretari di Filt Cgil e Uiltrasporti Messina, Carmelo Garufi e Michele Barresi, chiedono invece l' attivazione di presidi sanitari nei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, anche in prossimità degli sbarchi degli aliscafi. Intanto, proseguono a tappeto, in tutto il territorio provinciale, i controlli effettuati h24 dalle forze dell' ordine per il divieto di spostarsi. Schierato anche l' esercito con i militari del quinto Reggimento «Aosta» di Messina. Nelle ultime diciannove ore le persone sorprese per strada senza un valido motivo e denunciate dai carabinieri, con presidio in varie zone del capoluogo e tra i comuni di Villafranca Tirrena e Sant' Agata Militello. Sull' aggravarsi della emergenza a Messina, la parlamentare Matilde Siracusano chiederà con una interpellanza al ministro della Salute, l' intervento del governo per attrezzare l' ospedale militare di terapia intensiva e posti letto per degenza e isolamento, ma anche di dispositivi di sicurezza, ambulanze, presidi di pronto intervento che al momento non ci sono. «Non possiamo aspettare settimane - afferma la deputata messinese - bisogna agire subito. Dobbiamo anticipare il virus e non rincorrerlo». (*RISE*)



Porto, agenzia delle dogane e Guardia di finanza sequestrano 54 tonnellate di pellet

Le due partite di materiale, provenienti dall'Egitto e destinate a due aziende siciliane, sono risultate di "qualità inferiore all' etichettatura commerciale di classe A1"

I funzionari dell' Agenzia Dogane e Monopoli, in collaborazione con la Guardia di finanza, hanno sequestrato 54 tonnellate di pellet di legno non conforme alla normativa europea. Le due partite di pallet, rintracciate il 6 e il 13 marzo scorso al porto, sono risultate di "qualità inferiore all' etichettatura commerciale di classe A1". Così è emerso dalle analisi chimiche effettuate presso il laboratorio territoriale dell' Agenzia Dogane e Monopoli. Che spiega:

"Il consumatore sarebbe stato tratto in inganno sulle reali caratteristiche del prodotto, proveniente dall' Egitto e destinato a due società operanti in Sicilia.

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. Gli amministratori delle società importatrici, di entrambe le partite di merce sequestrate, sono stati denunciati, all' autorità giudiziaria "per tentata vendita di prodotti industriali con segni mendaci".

Sostieni PalermoToday Caro lettore, da tre settimane i giornalisti di PalermoToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla emergenza CoronaVirus . Se apprezzi il nostro lavoro, da sempre per te gratuito, e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie!

Scegli il tuo contributo:

The screenshot shows the article layout on the PalermoToday website. At the top, it says 'PALERMO TODAY Cronaca'. The main headline is 'Porto, agenzia delle dogane e Guardia di finanza sequestrano 54 tonnellate di pellet'. Below it is a sub-headline: 'Le due partite di materiale, provenienti dall'Egitto e destinate a due aziende siciliane, sono risultate di "qualità inferiore all'etichettatura commerciale di classe A1"'. The article text begins with 'I funzionari dell'Agenzia Dogane e Monopoli, in collaborazione con la Guardia di finanza, hanno sequestrato 54 tonnellate di pellet di legno non conforme alla normativa europea...'. To the right, there is a 'I più letti di oggi' section with a list of other articles. At the bottom of the article, there is a 'Sostieni PalermoToday' section with a donation form that has two buttons: '5€' and '10€'.

Porti, spostamento merci fuori Iva

GIULIA PROVINO

La movimentazione delle merci nei porti rientra nel regime di non imponibilità Iva. È la risposta n. 95 dell' Agenzia delle entrate, pubblicata ieri. Il regime di non imponibilità Iva si applica ai servizi prestati nei porti che riflettono direttamente il funzionamento e la manutenzione degli impianti ovvero il movimento di beni o mezzi di trasporto. Il regime è subordinato, dunque, alla duplice condizione che le prestazioni siano svolte nell' ambito del porto e che riflettano direttamente il funzionamento e la manutenzione degli impianti ovvero il movimento di beni o mezzi di trasporto. Per l' Agenzia, lo scarico, deposito, carico e servizi accessori di merce nazionale e comunitaria destinata ad altro Paese comunitario e quella destinata all' immissione in consumo nel territorio dello Stato; nonché il deposito, ricarico e servizi accessori relativamente a merce extracomunitaria entrata nel deposito doganale e successivamente sdoganata e immessa in consumo in Italia o in altro Paese comunitario sono qualificabili come «servizi indispensabili per il rapido spostamento delle merci o mezzi di trasporto», ai quali si applica il regime di non imponibilità Iva. Lo stesso vale per i servizi di acquisto, noleggio e manutenzione dei mezzi di sollevamento, di mezzi per le movimentazioni di magazzino e di trasferimento delle merci, nonché di ogni altro mezzo necessario allo svolgimento delle attività autoportuali (spazzaneve, autocarri, spazzatrice); mentre gli acquisti di beni restano assoggettati al normale regime dell' Iva. Infine, l' ampliamento, la manutenzione degli edifici, il loro miglioramento e la manutenzione dei piazzali, potranno rientrare nel regime di non imponibilità se rispettano le due condizioni del regime. © Riproduzione riservata.



RISPOSTA A INTERPELLO

Aree di porto franco, l' acquisto di beni è soggetto a Iva

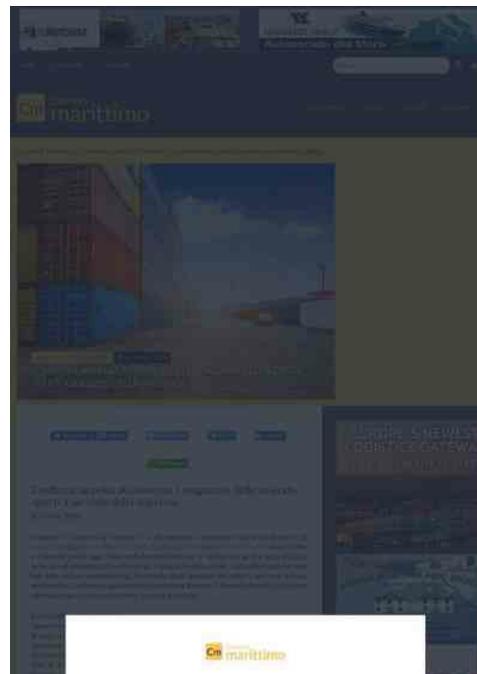
Non imponibili i servizi connessi alle strutture

MARCO MAGRINI, BENEDETTO SANTACROCE - Il regime di non imponibilità Iva dei servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali si applica ai servizi prestati nei porti, autoporti, aeroporti e negli scali ferroviari di confine in presenza di una duplice condizione: le prestazioni siano svolte nell' area portuale o aeroportuale e riflettano direttamente il funzionamento e la manutenzione degli impianti ovvero il movimento di beni o mezzi di trasporto. È invece applicabile il regime di normale imponibilità sugli acquisti di beni. Sono questi i requisiti a cui la risposta a interpello 95 del 25 marzo 2020 subordina il regime di non imponibilità Iva dell' articolo 9, comma 1, numero 6 del Dpr 633/72. Il quesito di una società di gestione dei servizi autoportuali era tendente a conoscere se il regime di non imponibilità potesse essere applicato alle varie prestazioni nelle aree a cui si applica il regime giuridico internazionale di porto franco. L' Agenzia nella risposta opera una ricostruzione dei principi interpretativi di applicabilità basata sull' articolo 3, comma 13 del Dl 90/90, come ulteriormente chiarito nella sua portata dall' articolo 1, comma 992, legge 296/07 (norma d' interpretazione autentica). Viene così ribadita e confermata l' inapplicabilità del regime di non imponibilità alla realizzazione di un' opera ex novo anche se nell' area portuale (si vedano le risoluzioni 465298/91 e 257/94). Assume pertanto valore decisivo la possibilità di ricondurre le attività e gli interventi ammissibili e contemplati dall' ambito di operatività dell' articolo 9, comma 1, numero 6 del decreto Iva, in modo specifico, all' area portuale e/o aeroportuale, non sottratta al regime giuridico internazionale, come precisato dall' interpello e dalla risoluzione 226/E/08 dell' Agenzia, che ne tracciano, di fatto, anche una delimitazione. Sotto questo profilo deve essere però tenuto conto che la norma introdotta dalla finanziaria 2007 riconosce il regime di non imponibilità ai fini Iva alle prestazioni relative a opere realizzate nelle preesistenti aree portuali, ma anche nelle relative adiacenze, a condizione che siano previste nel piano regolatore portuale e nelle eventuali varianti e che siano qualificate come opere di adeguamento tecnico-funzionale della struttura portuale esistente (circolare 41/E/08, sulla disciplina fiscale delle Autorità portuali). Quindi, fermo restando l' ambito territoriale di realizzazione delle predette attività le prestazioni di servizi indispensabili per lo spostamento delle merci (noleggio, scarico, deposito, carico e servizi accessori di merci nazionali, comunitarie o extra-Ue per immissione in consumo, deposito doganale e/o sdoganamento, acquisto, noleggio e manutenzione mezzi sollevamento movimentazione e gestione, pulizia aree, nonché ampliamento, manutenzione, miglioramento degli edifici e piazzali esistenti), rientrano nella non imponibilità Iva (si veda la risoluzione 176/E/00) gli acquisti di beni restano assoggettati al normale regime d' imponibilità Iva (si veda la risoluzione 247/E/02). © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Confetra, appello al Governo: I magazzini delle aziende, aperti a servizio della logistica

L' appello di Confetra al Governo e al Parlamento. L' argomento era stato discusso ed annunciato già ieri in conferenza stampa dagli operatori del territorio veneto , viene ripreso e rilanciato anche oggi, come nodo fondamentale per il settore dei porti e della logistica nella fase di emergenza da coronavirus. Riguarda la chiusura dei magazzini logistici e degli hub delle aziende non essenziali, la richiesta degli operatori del settore, per voce del vice presidente di Confetra, e spedizioniere del Porto di Ravenna, Marco Migliorelli, è che questi rimangano aperti a servizio di porti, trasporti e logistica. Il testo dell' appello di Confetra: "Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese ita-liane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 marzo. L' Italia movimentata 11 milioni di contenitori l' anno, 800 mila al mese, 200 mila a setti-mana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il MIT e domani sentiremo il parere di **Assoport**. La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, fermarestando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta. Lo scopo del Decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c' entra niente. La nostra interpretazione del Decreto è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settime, di avere i nostri hub logistici -porti, interporti e cargo village degli aeroporti -completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".



Confetra: in fase di conversione del Cura Italia si espliciti apertura magazzini logistici delle imprese

(FERPRESS) - Roma, 25 MAR - È l' appello che il vice presidente di Confetra, e spedizioniere del Porto di Ravenna, Marco Migliorelli, rivolge all' Esecutivo ed al Parlamento. "Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 marzo. L' Italia movimentata 11 milioni di contenitori l' anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il MIT e domani sentiremo il parere di **Assoport**. La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta. Lo scopo del Decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c' entra niente. La nostra interpretazione del Decreto è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settime, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".



Confetra chiede che in fase di conversione del decreto "Cura Italia" si espliciti che è consentita l' apertura dei magazzini logistici delle imprese

La comunità portuale spezzina offre una capacità di stoccaggio di oltre mezzo milione di teu a servizio delle aziende del Nord Italia Confetra, la Confederazione italiana del settore della logistica, chiede al governo e al parlamento che in fase di conversione del decreto "Cura Italia" si espliciti che è consentita l' apertura dei magazzini logistici delle imprese. «Questo - ha affermato oggi Marco Migliorelli, vice presidente di Confetra e spedizioniere del porto di Ravenna - non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane - ha spiegato Migliorelli - numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del decreto legge del 23 marzo». «L' Italia - ha ricordato Migliorelli - movimentata 11 milioni di contenitori l' anno, 800mila al mese, 200mila a settimana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo?

Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il MIT e domani sentiremo il parere di **Assoport**. La soluzione più ragionevole - ha rilevato il vice presidente di Confetra - sarebbe che il governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta. Lo scopo del decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda - ha sottolineato Migliorelli - con la produzione non c' entra niente». «La nostra interpretazione del decreto - ha precisato il vice presidente di Confetra - è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza». Quasi a rispondere istantaneamente all' esortazione della Confetra, che teme che i nodi logistici nazionali si riempiano di merci che non è possibile consegnare né inoltrare a destinazione, oggi stesso è giunta una proposta, non del governo, ma della comunità portuale spezzina che è stata presentata dalla società Sistema Porto, partecipata dalle associazioni di spedizionieri, agenti marittimi, doganalisti e Confindustria La Spezia, gruppo Tarros e gruppo Contship Italia. Confermando che il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da domani e per almeno due settimane la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio, la comunità portuale spezzina ha offerto una capacità di stoccaggio pari ad oltre mezzo milione di teu, in un raggio di 15 chilometri dal porto di La Spezia e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova, che sarà a servizio delle aziende del Nord Italia che nelle prossime settimane dovranno gestire flussi in importazione destinati alle attività definite "non essenziali" dal decreto emesso domenica scorsa dal governo che ne impone il blocco momentaneo. La proposta prevede inoltre che per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l' Interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito Iva e l' eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all' organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli



25 marzo 2020

Confetra chiede che in fase di conversione del decreto "Cura Italia" si espliciti che è consentita l' apertura dei magazzini logistici delle imprese

La comunità portuale spezzina offre una capacità di stoccaggio di oltre mezzo milione di teu a servizio delle aziende del Nord Italia

Confetra, la Confederazione italiana del settore della logistica, chiede al governo e al parlamento che in fase di conversione del decreto "Cura Italia" si espliciti che è consentita l' apertura dei magazzini logistici delle imprese. «Questo - ha affermato oggi Marco Migliorelli, vice presidente di Confetra e spedizioniere del porto di Ravenna - non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane - ha spiegato Migliorelli - numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del decreto legge del 23 marzo».

«L' Italia - ha ricordato Migliorelli - movimentata 11 milioni di contenitori l' anno, 800mila al mese, 200mila a settimana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Essere amici per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il MIT e domani sentiremo il parere di Assoport. La soluzione più ragionevole - ha rilevato il vice presidente di Confetra - sarebbe che il governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta. Lo scopo del decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda - ha sottolineato Migliorelli - con la produzione non c' entra niente».

«La nostra interpretazione del decreto - ha precisato il vice presidente di Confetra - è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza».

Quasi a rispondere istantaneamente all' esortazione della Confetra, che teme che i nodi logistici nazionali si riempiano di merci che non è possibile consegnare né inoltrare a destinazione, oggi stesso è giunta una proposta, non del governo, ma della comunità portuale spezzina che è stata presentata dalla società Sistema Porto, partecipata dalle associazioni di spedizionieri, agenti marittimi, doganalisti e Confindustria La Spezia, gruppo Tarros e gruppo Contship Italia.

Confermando che il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da domani e per almeno due settimane la gestione di carichi in arrivo destinati a



spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancheranno soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il



Informare

Focus

La Spezia Container Terminal. Sistema Porto ha evidenziato che in tal modo i clienti del porto della Spezia, scalo che riceve settimanalmente tre portacontainer di capacità superiore a 14.000 teu operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall' Estremo Oriente, avranno a disposizione un nuovo servizio per fronteggiare l' attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato. Plaudendo all' iniziativa, la presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, ha sottolineato che «il porto di La Spezia dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l' operatività del porto ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile». «Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dal management del gruppo Contship - ha detto Alessandro Laghezza, presidente di Sistema Porto e della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia, spiegando com' è nata la proposta - abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del porto che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività». «Contship, attraverso le proprie società controllate - ha aggiunto Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione del gruppo terminalista - non poteva non rispondere a questa chiamata e offrirà tutte le proprie capacità e risorse operative ai clienti del porto e al sistema degli spedizionieri spezzini attraverso l' accesso a soluzioni integrate intermodali che da sempre caratterizzano l' offerta unica del gruppo».

Informazioni Marittime

Focus

Confetra, governo espliciti apertura magazzini delle imprese

Il vicepresidente Marco Migliorelli ritiene che questo non debba essere tema di scontro ideologico con il sindacato: "È una mera questione di buon senso"

In fase di conversione del decreto "Cura Italia" si espliciti che è consentita l'apertura dei magazzini logistici delle imprese. È l'appello che il vicepresidente di Confetra, e spedizioniere del porto di Ravenna, Marco Migliorelli, rivolge all'esecutivo ed al Parlamento. "Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del Decreto Legge del 23 marzo". "L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana - precisa Migliorelli -. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il MIT e domani sentiremo il parere di **Assoporti**.

La soluzione più ragionevole sarebbe che il Governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende tutte restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta". "Lo scopo del Decreto - continua il vicepresidente di Confetra - è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c'entra niente. La nostra interpretazione del Decreto è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane - conclude Migliorelli -, di avere i nostri hub logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".



Commissione Ue prolunga validità accordi di cooperazione per i consorzi di trasporto marittimo di linea

(FERPRESS) - Roma, 25 MAR - La Commissione europea ha prorogato per altri quattro anni il regolamento che delinea le condizioni in base alle quali i consorzi di trasporto marittimo di linea possono fornire servizi comuni senza violare le norme antitrust dell' UE che vietano gli accordi anticoncorrenziali tra le società. Il presente regolamento, noto come "Regolamento di esenzione per categoria di consorzi", è pertanto prorogato fino al 25 aprile 2024. Più specificamente, i consorzi di trasporto marittimo di linea sono accordi tra compagnie di navigazione per la gestione di servizi di trasporto marittimo di linea e per impegnarsi in alcuni tipi di cooperazione operativa che portano a economie di scala e a un migliore utilizzo dello spazio sulle navi. Il diritto dell' UE vieta in genere accordi tra società che limitano la concorrenza. Tuttavia, il regolamento di esenzione per categoria dei consorzi consente, a determinate condizioni, agli operatori di trasporto marittimo di linea con una quota di mercato combinata inferiore al 30%, di concludere accordi di cooperazione per fornire servizi di trasporto marittimo di linea comune (noti come "consorzi"). Tali accordi, tuttavia, non possono comprendere la fissazione dei

prezzi o la ripartizione del mercato. L' attuale regolamento di esenzione per categoria dei consorzi è stato adottato nel 2009 e prorogato nel 2014 per altri cinque anni e doveva scadere il 25 aprile 2020. Nel settembre 2018 la Commissione ha avviato una consultazione pubblica e condotto una valutazione del regolamento di esenzione per la categoria dei consorzi, che comprendeva un' ampia consultazione delle parti interessate nella catena di approvvigionamento marittimo delle navi da trasporto marittimo. I risultati della valutazione sono stati sintetizzati in un documento di lavoro pubblicato a novembre 2019 sulla pagina web della consultazione. La valutazione ha dimostrato che, nonostante le evoluzioni del mercato (aumento del consolidamento, concentrazione, cambiamento tecnologico, aumento delle dimensioni delle navi), il regolamento di esenzione per la categoria dei consorzi è ancora idoneo allo scopo, in linea con l' approccio "migliore regolamentazione " della Commissione al processo decisionale, e persegue i suoi obiettivi. Inoltre, gli accordi sui consorzi che soddisfano le condizioni stabilite nel consorzio BER continuano a soddisfare le condizioni di cui all' articolo 101, paragrafo 3, TFUE. Più specificamente, la Commissione ha riscontrato che il regolamento di esenzione per la categoria dei consorzi si traduce in efficienze per i vettori che possono utilizzare meglio la capacità delle navi e offrire più collegamenti. L' esenzione si applica solo ai consorzi con una quota di mercato non superiore al 30% e i cui membri sono liberi di stabilire un prezzo indipendente. In tale contesto, tali efficienze si traducono in prezzi più bassi e una migliore qualità del servizio per i consumatori. In particolare, la valutazione ha dimostrato che negli ultimi anni sia i costi per i vettori che i prezzi per i clienti per unità equivalente di venti piedi (TEU) sono diminuiti di circa il 30% e la qualità del servizio è rimasta stabile. La Commissione ha pertanto deciso di prorogare la validità del regolamento per quattro anni.



Il Nautilus

Focus

Covid-19: IMO esorta gli Stati a non fermare il trasporto marittimo

Londra. L' Organizzazione Marittima Internazionale scende in campo tramite il segretario generale, Kitack Lim, nel rilevare la necessità vitale di mantenere la libera circolazione delle merci trasportate via mare e di proteggere il benessere dei marittimi, imbarcati e no. Il settore dei trasporti marittimi e della logistica portuale svolge un ruolo importante per la fornitura di beni essenziali in questo periodo di emergenza sanitaria dovuta alla pandemia di Covid-19. Periodo che sta mettendo a dura prova tutta la filiera economica marittima globalizzata: compagnie di navigazione, navi, marittimi imbarcati, infrastrutture portuali e logistiche sono al riguardo infrastrutture sensibili. Il segretario generale dell' IMO intervenendo sulle criticità di un' industria navale e sulla catena di approvvigionamento globale , ha dichiarato: ' La diffusione del coronavirus ha posto il mondo intero in una situazione senza precedenti. Per rallentare la diffusione della malattia e mitigarne gli impatti, i viaggi vengono ridotti e i confini degli Stati vengono chiusi, compresi i porti con le navi da carico che non possono entrare'. 'La capacità dei servizi di spedizioni e dei trasporti marittimi per la consegna di beni vitali, compresi le forniture mediche, prodotti alimentari, sarà fondamentale per rispondere a questa pandemia e alla fine superarla - ha detto Lim - '. L' IMO chiede che il flusso del commercio via mare non sia interrotto inutilmente e allo stesso tempo che sia garantita la salvaguardia della vita umana in mare. Infatti, nella convenzione istitutiva dell' Organizzazione, si legge che la disponibilità dei servizi di spedizione al commercio globale, deve essere sempre garantito, a beneficio dell' umanità. 'Esorto tutti gli Stati membri - continua il segretario IMO- a tenere conto quando si formulano decisioni politiche in merito al Covid -19; tenendo presente che sconfiggere il virus deve essere la prima priorità, ma anche il commercio globale, sicuro e rispettoso della' ambiente, deve poter continuare'. 'Dobbiamo anche ricordare le centinaia di migliaia di marittimi imbarcati sulle navi. Sono inconsapevolmente, in prima linea in questa calamità globale. La loro professionalità garantisce il flusso delle merci da un porto all' altro. In modo sicuro e con un impatto minimo sull' ambiente. Queste sono persone di solito lontane da casa e famiglia. La loro salute ed il loro benessere sono importanti quanto quelli di chiunque altro'. 'Ancora una volta - ha concluso il segretario IMO - esorto un approccio pratico e pragmatico in questi tempi insoliti, a problemi come cambi di equipaggi, rifornimenti, riparazioni, controllo e certificazione e licenze dei marittimi'. Si ricorda che l' IMO, su questi argomenti, ha pubblicato linee guida su una varietà di questioni tecniche e operative relative al Covid - 19. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.



Informazioni Marittime

Focus

Agire presto per proteggere gli approvvigionamenti. Ics e Iaph scrivono ai leader G20

La lettera congiunta sottoscritta da International Chamber of Shipping e da International Association of Ports and Harbors

Agire rapidamente per proteggere le catene di approvvigionamento globali dall' impatto di Covid-19. È questo il deciso invito formulato ai leader del G20 in una lettera congiunta sottoscritta dall' International Chamber of Shipping (Ics) e dall' International Association of Ports and Harbors (Iaph) . Nella lettera aperta, riferisce Confitarma , le due organizzazioni che rappresentano l' industria marittima globale e i porti del mondo sottolineano che: "In questo momento di crisi globale, è più importante che mai mantenere aperte le catene di approvvigionamento e non fermare il commercio marittimo e i trasporti". È quindi di fondamentale importanza che la leadership del G20 chieda un approccio coordinato da parte dei governi, lavorando in collaborazione con le agenzie delle Nazioni unite competenti, come l' Imo e l' Oms. La lettera evidenzia anche che "Il 90% del commercio globale è trasportato da navi mercantili, che spostano il cibo, l' energia e le materie prime del mondo, così come i beni e componenti fabbricati - tra cui forniture mediche di vitale importanza e molti prodotti venduti nei supermercati, articoli necessari (a causa del complesso catene di approvvigionamento) per la conservazione di molti posti di lavoro nel settore manifatturiero, senza i quali la società moderna non può funzionare. La lettera congiunta è stata inviata ai leader dei paesi del G20 e agli organi delle Nazioni Unite prima del vertice straordinario del G20 convocato per giovedì 26 marzo. Guy Platten , segretario generale dell' Ics ha dichiarato: "Lo shipping è la linfa vitale del mondo. Senza il trasporto efficiente e sicuro di cibo, forniture mediche, materie prime e carburante, i paesi potrebbero trovarsi in una situazione ancora più difficile di quella che stiamo affrontando tutti. Abbiamo bisogno che le nazioni, guidate dal G20, lavorino insieme affinché siano attuate in modo coordinato le restrizioni per proteggerci tutti da Covid-19. Abbiamo bisogno di orientamenti pragmatici, basati sulla scienza e armonizzati per il settore marittimo globale che garantiscano la consegna sicura delle merci sulle quali tutti faremo affidamento nei prossimi mesi. Questa è una semplice richiesta che può offrire una vittoria per tutti". Patrick Verhoeven , amministratore delegato della International Association of Ports and Harbors ha aggiunto: "Sebbene l' obiettivo primario della protezione della salute pubblica non debba essere messo in pericolo in alcun modo, i porti devono rimanere pienamente operativi con tutti i loro servizi regolari in atto, garantendo la completa funzionalità delle catene di approvvigionamento. I governi dovrebbero supportare spedizionieri, porti e operatori dei trasporti nel fare tutto il possibile per consentire il trasporto di merci in entrata e in uscita dai porti in modo che cibo, medicine e altre forniture vitali continuino a raggiungere persone in tutto il mondo".



Stato di calamità per i trasporti marittimi

Richiesto al Governo dal presidente di AssArmatori Stefano Messina

GENOVA Stato di calamità per i trasporti marittimi è quello che chiede AssArmatori al Governo. Anche nel comparto dei trasporti marittimi al pari di quello aereo, l'epidemia da Covid-19 deve essere riconosciuta come calamità naturale ed evento eccezionale, ai sensi dell'articolo 107, comma 2, lettera b), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Di fronte a una crisi che è ormai strutturale, AssArmatori si è rivolta direttamente al presidente del Consiglio Giuseppe Conte, ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti, dello Sviluppo Economico, dell'Economia e dei Beni Culturali, oltre che ai presidenti delle Regioni Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna, Campania, Calabria, Sicilia, Puglia, Marche, Emilia Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia. L'associazione che raggruppa i principali gruppi armatoriali italiani e con interessi prevalenti nel nostro Paese ha chiesto quindi con forza che il Governo estenda alle aziende del comparto marittimo oggi non rientranti tra quelle beneficiarie dei dispositivi previsti dall'art. 57 del Dpcm 17 Marzo 2020 ma comunque colpite dall'emergenza epidemiologica, le misure di supporto alla liquidità mediante i meccanismi di garanzia previsti dallo stesso art. 57 del Dpcm 17 Marzo 2020, n. 18, vigilando affinché gli istituti di credito adottino con altrettanta urgenza le procedure volte all'effettiva erogazione degli strumenti finanziari ivi contemplati e necessari a supportare la continuità operativa delle medesime, prevedendo le opportune moratorie relativamente ai rapporti finanziari in essere affinché il ricorso alle nuove necessità linee di credito non determinino inadempienza degli impegni contrattuali assunti in precedenza. Non c'è tempo da perdere incalza il presidente di AssArmatori, Stefano Messina -senza interventi compensativi in tempi brevi, è a rischio la sopravvivenza stessa delle aziende di navigazione italiane operanti sul cabotaggio, le Autostrade del Mare e nei collegamenti con le isole. Nella lettera inviata alle massime Istituzioni del Paese, AssArmatori, che aderisce a Confrtrasporto-Confcommercio sottolinea come, dopo i provvedimenti assunti da Governo e Regioni per impedire il contagio fra i cittadini italiani, il segmento passeggeri del trasporto marittimo abbia di fatto azzerato i suoi ricavi ma continui a garantire i collegamenti per non interrompere gli approvvigionamenti di merci vitali. Ma proprio l'effetto combinato della caduta verticale, attuale e prospettica, dei traffici e quindi dei ricavi con il doveroso mantenimento dei servizi, sta facendo scivolare tutte le compagnie del settore verso il punto di non ritorno. E da queste compagnie non si può pretendere a lungo che l'onere di garanzia dei servizi sia sostenuto senza un adeguato aiuto dello Stato. Come detto, il Governo con il Decreto Cura Italia, all'art. 79 ha istituito un Fondo per gli interventi specifici per il trasporto aereo. Misure e meccanismi analoghi dovrebbero essere previsti anche per il comparto marittimo tenendo conto che è l'intero attuale coacervo dei servizi di cabotaggio e di collegamento con le isole ad essere a questo fine, per le ragioni sopra declinate, considerato di servizio pubblico nella sua interezza, posto che solo con il funzionamento integrale del sistema può oggi darsi continuità al sistema logistico e distributivo e, superata la crisi, consentire lo sviluppo della ripresa, in particolare nel settore turistico di cui detto sistema costituisce elemento essenziale.

The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. The main article title is 'Stato di calamità per i trasporti marittimi' with a sub-headline 'Richiesto al Governo dal presidente di AssArmatori Stefano Messina'. Below the title is a photo of Stefano Messina speaking at a podium. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and 'Prof. Indirizzo postal'. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI VIDEO', featuring thumbnails for 'Ultimi italiani dalla Spagna su nave Grimaldi', 'Stato di calamità per i trasporti marittimi', 'Accolta da Renzi delegazione cinese', 'Sciacciati dinanzi alle portuali', and 'L'Ente Camerale Ligur riduce giorni aperture'.

Messina (Assarmatori): 'Siamo al collasso, lo Stato ci aiuti'

Milano 'Dichiarare lo stato di calamità naturale anche per i trasporti marittimi al pari di quelli aerei. Non c'è tempo da perdere perché senza interventi compensativi in tempi brevi, è a rischio la sopravvivenza stessa delle aziende di navigazione italiane operanti sul cabotaggio, le Autostrade del Mare e nei collegamenti con le isole'. E' quanto chiede Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'associazione degli armatori italiani aderenti a Confrasperto-Confcommercio, con una lettera diretta al presidente del Consiglio Giuseppe Conte, ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti, dello Sviluppo economico, dell'Economia e dei Beni culturali, oltre che ai presidenti delle Regioni Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna, Campania, Calabria, Sicilia, Puglia, Marche, Emilia Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia. Nella missiva, Assarmatori ribadisce con forza al Governo 'di estendere anche alle aziende del comparto marittimo, oggi non rientranti tra quelle beneficiarie dei dispositivi previsti dall'art. 57 del Dpcm 17 marzo 2020, ma comunque colpite dall'emergenza epidemiologica, misure eccezionali di supporto finanziario'. Assarmatori sottolinea inoltre come, dopo i provvedimenti assunti da Governo e Regioni per impedire il contagio fra i cittadini italiani, 'il segmento passeggeri del trasporto marittimo abbia di fatto azzerato i suoi ricavi ma continui a garantire i collegamenti per non interrompere gli approvvigionamenti di merci vitali'. Assarmatori denuncia che, 'per l'effetto combinato della caduta verticale, attuale e futura, dei traffici e quindi dei ricavi da parte delle compagnie di navigazione per far fronte al mantenimento dei servizi, il rischio concreto è che si arrivi ad un punto di non ritorno, senza un adeguato aiuto dello Stato'. Da qui l'appello al Governo di prevedere interventi mirati per 'il comparto marittimo che, attraverso i servizi di cabotaggio e i collegamenti con le isole, garantiscono un servizio pubblico essenziale'.



Assarmatori chiede lo stato di calamità naturale per il trasporto marittimo

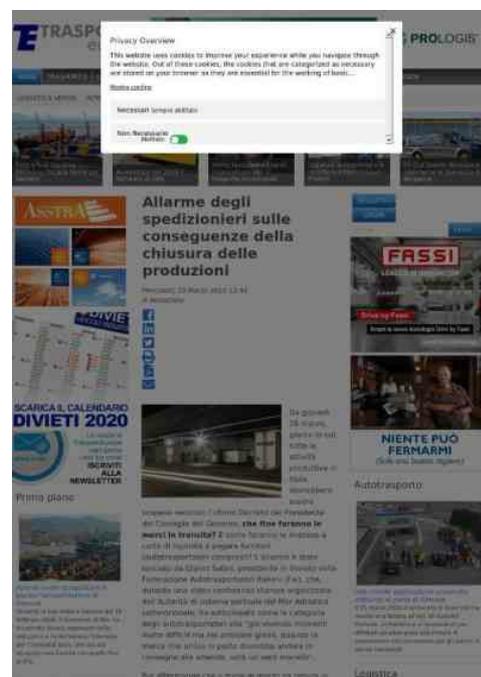
Anche nel comparto dei trasporti marittimi al pari di quello aereo, l'epidemia da Covid-19 deve essere riconosciuta come calamità naturale ed evento eccezionale, ai sensi dell'articolo 107, comma 2, lettera b), del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. Di fronte a una crisi che viene definita ormai strutturale, Assarmatori si è rivolta oggi al Presidente del Consiglio Giuseppe Giuseppe Conte, ai ministri delle Infrastrutture e Trasporti, dello Sviluppo Economico, dell'Economia e dei Beni Culturali, oltre che ai presidenti delle Regioni Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna, Campania, Calabria, Sicilia, Puglia, Marche, Emilia Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia. L'associazione che raggruppa i principali gruppi armatoriali italiani e con interessi prevalenti nel nostro Paese ha chiesto quindi con forza che il Governo 'estenda alle aziende del comparto marittimo oggi non rientranti tra quelle beneficiarie dei dispositivi previsti dall'art. 57 del DPCM 17 marzo 2020 ma comunque colpite dall'emergenza epidemiologica, le misure di supporto alla liquidità mediante i meccanismi di garanzia previsti dallo stesso art. 57 del DPCM 17 marzo 2020, n. 18, vigilando affinché gli istituti di credito adottino con altrettanta urgenza le procedure volte all'effettiva erogazione degli strumenti finanziari ivi contemplati e necessari a supportare la continuità operativa delle medesime, prevedendo le opportune moratorie relativamente ai rapporti finanziari in essere affinché il ricorso alle nuove necessità linee di credito non determinino inadempienza degli impegni contrattuali assunti in precedenza'. Il presidente dell'associazione Stefano Messina aggiunge: 'Non c'è tempo da perdere. Senza interventi compensativi in tempi brevi, è a rischio la sopravvivenza stessa delle aziende di navigazione italiane operanti sul cabotaggio, le autostrade del mare e nei collegamenti con le isole'. Nella lettera inviata alle istituzioni Assarmatori, sottolinea come, dopo i provvedimenti assunti da Governo e Regioni per impedire il contagio fra i cittadini italiani, il segmento passeggeri del trasporto marittimo abbia di fatto azzerato i suoi ricavi ma continui a garantire i collegamenti per non interrompere gli approvvigionamenti di merci vitali. 'Ma proprio l'effetto combinato della caduta verticale, attuale e prospettica, dei traffici e quindi dei ricavi con il doveroso mantenimento dei servizi, sta facendo scivolare tutte le compagnie del settore verso il punto di non ritorno. E da queste compagnie non si può pretendere a lungo che l'onere di garanzia dei servizi sia sostenuto senza un adeguato aiuto dello Stato' dicono dall'associazione. Il Governo con il Decreto Cura Italia, all'art. 79 ha istituito un fondo per gli interventi specifici per il trasporto aereo. Misure e meccanismi analoghi dovrebbero essere previsti secondo Assarmatori anche per il comparto marittimo 'tenendo conto che è l'intero attuale coacervo dei servizi di cabotaggio e di collegamento con le isole ad essere a questo fine, per le ragioni sopra declinate, considerato di servizio pubblico nella sua interezza, posto che solo con il funzionamento integrale del sistema può oggi darsi continuità al sistema logistico e distributivo e, superata la crisi, consentire lo sviluppo della ripresa, in particolare nel settore turistico di cui detto sistema costituisce elemento essenziale'.



Allarme degli spedizionieri sulle conseguenze della chiusura delle produzioni

Da giovedì 26 marzo, giorno in cui tutte le attività produttive in Italia dovrebbero essere sospese secondo l'ultimo Decreto del Presidente del Consiglio del Governo, che fine faranno le merci in transito? E come faranno le imprese a corto di liquidità a pagare fornitori (autotrasportatori compresi)? L'allarme è stato lanciato da Gianni Satini, presidente in Veneto della Federazione Autotrasportatori Italiani (Fai), che, durante una video conferenza stampa organizzata dall'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, ha sottolineato come la categoria degli autotrasportatori stia 'già vivendo momenti molto difficili ma nei prossimi giorni, quando la merce che arriva in porto dovrebbe andare in consegna alle aziende, sarà un vero macello'. Pur affermando che il mese di marzo ha tenuto in termini di volumi di merci trasportate da e per lo scalo, Satini si dice molto preoccupato dai risvolti finanziari del blocco delle attività: 'Riusciranno le aziende a pagare i fornitori? E i fornitori riusciranno a pagare i sub-fornitori? Mi preoccupano le norme dove poi mancano sempre i decreti attuativi. Quando lo stomaco avrà fame non potremo mica dirgli che mancano i decreti attuativi».

Una preoccupazione che accomuna i trasportatori al mondo degli spedizionieri e degli operatori della logistica. 'Ci preoccupa cosa succederà dopo il 25 marzo quando le imprese produttrici di beni non essenziali dovranno sospendere l'attività. Le merci già in viaggio e destinate a queste imprese rimarrebbero ferme in banchina per l'impossibilità a consegnarle', ha osservato Paolo Salvaro, presidente di Confetra NordEst. 'Come associazione di categoria attendiamo una risposta da Roma sulla possibilità di portare almeno queste merci fino al magazzino delle aziende'. Gli ha fatto eco Andrea Scarpa, presidente Assosped Venezia e vicepresidente nazionale Fedespediti: 'Come spedizionieri speriamo che anche dopo il 25 marzo il Governo conceda la possibilità di portare a termine le consegne delle merci già in viaggio. Riteniamo che i magazzini e le attività di logistica merci anche delle imprese non considerate essenziali, e quindi obbligate a sospendere il lavoro, dovrebbero rimanere attivi'. Alessandro Becce, amministratore delegato del terminal Psa Vecon, si aspetta a partire dai prossimi giorni "un accumulo di container nei piazzali, che rischia di mettere in crisi anche il regolare flusso delle merci ritenute essenziali'. Per questo il dirigente portuale ha chiesto agli altri operatori della catena logistica il massimo coordinamento possibile.



The Medi Telegraph

Focus

Fermo attività, ora c'è il rischio dell'ingorgo portuale

Roma - "In fase di conversione del decreto legge Cura Italia si esplicita che è consentita l'apertura dei magazzini logistici delle imprese". È l'appello che il vice presidente di Confetra, e spedizioniere del porto di Ravenna, Marco Migliorelli, rivolge all'Esecutivo e al Parlamento: "Questo non può essere tema di scontro ideologico con il sindacato. È una mera questione di buon senso. Sono in viaggio, stanno arrivando e arriveranno nelle prossime settimane, numerose navi che sono partite dalla Cina o dal Sud America anche due o tre settimane fa. Navi cariche di merci, prodotti, materie prime, destinate a imprese italiane, anche a quel 60% di aziende la cui produzione industriale improvvisamente e momentaneamente è sospesa a seguito del decreto legge del 23 marzo. L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana. Di questi, il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo? Discorso simile per le rinfuse. Oggi abbiamo avuto contatti con terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi. Ne abbiamo discusso con il ministero dei Trasporti e domani sentiremo il parere di **Assoport**. La soluzione più ragionevole sarebbe che il governo, ferma restando la sospensione della produzione, rendesse più chiaro tuttavia che i magazzini delle aziende - tutte - restano sempre aperti, per consentirci di consegnare la merce in entrata e trasportare fuori quella già prodotta. Lo scopo del decreto è quello di sospendere la produzione per far diminuire il numero di persone per strada e in fabbrica. Va bene. Ma questa vicenda con la produzione non c'entra niente. La nostra interpretazione del decreto è comunque già questa. Corriamo altrimenti il serio rischio, entro un paio di settimane, di avere i nostri snodi logistici - porti, interporti e cargo village degli aeroporti - completamente impraticabili e saturi di merce in giacenza".

LA SPEZIA SI ATTREZZA Una capacità per oltre mezzo milione di teu a servizio delle aziende del Nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività 'non essenziali'. Il sistema della portualità del Nord Tirreno dovrà affrontare da giovedì 26 marzo per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa quattro infatti le settimane che passano dal carico in un porto asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite 'non essenziali' dal decreto del governo Italiano emesso il 22 marzo scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto. Per questo motivo, la comunità degli operatori del porto della Spezia, organizzati nella società sistema porto (partecipata dalle associazioni di spedizionieri, agenti marittimi, doganalisti e Confindustria La Spezia), gruppo Tarros e gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 chilometri dal porto della Spezia) e nei centri intermodali di Melzo, Dinazzano e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l'Interporto di Santo Stefano Magra-La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all'organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui



The Medi Telegraph

Focus

tre navi di capacità superiore ai 14 mila teu operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall'estremo oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare l'arretrato di ordini generato durante il blocco imposto a gennaio e febbraio dal governo della Repubblica popolare cinese. I clienti del porto della Spezia avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l'attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato. L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale sostiene questa iniziativa di forte coesione per fornire alle attività economiche del Nord e Centro Italia soluzioni che minimizzino gli impatti economici che andrebbero a sommarsi ai sacrifici che già dovranno essere affrontati a causa del rallentamento della produzione e degli ordini. Effetti che ormai molti analisti stimano avranno un impatto a doppia cifra per molte filiere industriali: 'Il porto della Spezia dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato - dice il presidente dell'Adsp, Carla Roncallo - mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l'operatività del porto ad un livello di occupazione tale da poter cogliere, con flessibilità, tutti i segnali di ripresa che ci auguriamo possano arrivare il più presto possibile'. Alessandro Laghezza, in qualità di presidente di Sistema Porto e della sezione Logistica di Confindustria La Spezia, conferma lo sforzo profuso per poter coordinare una offerta così ampia e variegata: 'Stimolati dagli storici spedizionieri del nostro territorio e dalla dirigenza del gruppo Contship, abbiamo attivato un tavolo di coordinamento che in sole 24 ore ha scandagliato ogni possibile soluzione di stoccaggio e trasporto disponibile a corto e medio raggio avendo presente le necessità dei clienti del porto che si troveranno ad affrontare una ulteriore emergenza rispetto al blocco delle attività'. 'Contship, attraverso le proprie società controllate - dice Daniele Testi, direttore Marketing di Contship Italia - non poteva non rispondere a questa chiamata e offrirà tutte le proprie capacità e risorse operative ai clienti del porto e al sistema degli spedizionieri spezzini attraverso l'accesso a soluzioni integrate intermodali che da sempre caratterizzano l'offerta unica del gruppo'. GENOVA SI ORGANIZZA (di Matteo Dell'Antico) Il timore degli operatori, se non sarà trovata una soluzione, è quello di non avere più spazi in porto e paralizzare l'intera attività dello scalo. In particolare i piazzali e le banchine dei terminal container, vista l'emergenza sanitaria in corso, potrebbero essere totalmente invasi dalle merci: «Purtroppo - spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini - ci sono molti prodotti che sono stati sbarcati dalle navi ferme sui moli: si tratta di merce di ogni tipo ordinata soprattutto da imprese del Nord Italia che adesso sono chiuse e hanno fermato la loro attività. La conseguenza - aggiunge - è che questi prodotti non possono essere consegnati e restano in porto creando non pochi problemi di spazio». Il problema è stato affrontato durante una riunione alla quale, tra gli altri, oltre ai vertici di Palazzo San Giorgio hanno partecipato anche i rappresentanti degli operatori portuali. Per evitare una completa saturazione degli spazi in porto è stata individuata una soluzione che è ora al vaglio di Authority e terminalisti. «Questa merce ferma in banchina - spiega Signorini - potrebbe essere portata fuori dalla Liguria in punti di stoccaggio che stiamo individuando nella provincia di Alessandria: si tratterebbe in alcuni casi di grandi capannoni o magazzini dove questi prodotti potrebbero essere trasferiti e conservati fino a quando non potranno essere consegnati alle imprese che li hanno ordinati». Il porto non si è mai fermato nonostante l'emergenza sanitaria: il lavoro, però, procede più lentamente rispetto a quanto avviene normalmente e il tutto è dovuto ai tempi dettati dalle igienizzazioni dei mezzi, ai cambi di turno nei terminal e alla necessità di garantire le distanze di sicurezza fra le persone che operano sui moli. FOCUS SU VENEZIA «I porti di Venezia e Chioggia sono operativi, lo sono per garantire la tenuta complessiva del tessuto economico del territorio e per garantire la filiera di consegne alla grande distribuzione e biomedicale che altrimenti in assenza della funzionalità dei porti sarebbe pesantemente compromessa». Lo afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale, Pino

Musolino. Il porto di Venezia è stato «il primo porto italiano a entrare in zona rossa e nella gestione emergenziale delle attività» aggiunge il presidente Assoagenti Veneto, Alessandro Santi, sottolineando che «il protocollo attivato da noi è poi stato ripreso a livello di linee guida nazionali, ed è diventato un protocollo a livello



The Medi Telegraph

Focus

nazionale». Ora il problema è il rischio che il porto si intasi, perchè le aziende che da giovedì saranno chiuse sulla base del nuovo decreto nazionale avrebbero dovuto ricevere carichi e materie prime nei prossimi giorni e nelle prossime settimane. Si tratta di carichi in arrivo magari dall' Asia o comunque in viaggio da giorni, che quindi rischiano di arrivare in porto dopo la chiusura delle attività e di non poter essere consegnate finendo per intasare il porto stesso, segnala Andrea Scarpa, presidente Assosped Venezia e vicepresidente nazionale Fedespedi: «Chiediamo che le aziende possano tenere aperti i loro magazzini» conclude Paolo Salvaro, presidente Confetra Nordest.

Coronavirus: Richard Branson donates \$250 million to save Virgin Group jobs

Melissa Moody

Sir Richard Branson has announced that he will be pumping \$250 million into Virgin Group to help save the jobs of his staff, which have been put in jeopardy due to the coronavirus outbreak. Virgin Group, which comprises companies Virgin Atlantic, Virgin Holidays, Virgin Voyages and Virgin Hotels, employ more than 70,000 people across 35 countries. In his blog, Branson said: Because many of our businesses are in industries like travel, leisure and wellness, they are in a massive battle to survive and save jobs. Our airlines have had to ground almost all their planes; our cruise line has had to postpone its launch ; our health clubs and hotels have had to close their doors and all bookings to our holiday company have stopped. We are supporting our people and our businesses in their fight for survival in numerous ways. We are providing a quarter of billion dollars over the next weeks and months to protect them and save jobs that is likely just the start. The chances of securing widespread economic recovery will depend critically upon governments around the world successfully mobilising various newly announced support programmes, which in these unique circumstances will be essential to protect people's livelihoods. We are also listening to our team members around the world to see what other things we can do to support them, their families and communities and will be rolling out a series of programmes over the coming months. Our people have and, will always be, my number one priority. It is their future job security and their wellbeing that I am 100 per cent focusing on, in these frightening and unprecedented times. To read the full post, visit virgin.com. Our view: The cruise industry is facing an unprecedented and ever-changing situation, and we are committed to keeping you informed with the most up-to-date news. However, we firmly believe that the cruise industry will bounce back. When it does, we'll be on hand to help you get back to selling the cruises that people love.



Coronavirus survived in cruise ship cabins for 17 days, says report

Melissa Moody

Coronavirus survived in cabins on cruise ship Diamond Princess for up to 17 days after passengers disembarked, a report has found. The report by the US Centers for Disease Control (CDC) analysed how long the virus remained on surfaces in the cabins after the passengers left but before disinfection procedures began. Diamond Princess was carrying 3,711 passengers and crew in January when it had to be quarantined in the Japanese port of Yokohama. The CDC said 712 of the passengers and crew tested positive and 46.5 per cent did not have any symptoms at the time of testing. Among 381 symptomatic patients, 37 required intensive care, and nine died, including the first Briton to die in the pandemic. The report said: 'A high proportion of asymptomatic infections could partially explain the high attack rate among cruise ship passengers and crew. 'Cruise ships are often settings for outbreaks of infectious diseases because of their closed environment, contact between travellers from many countries, and crew transfers between ships.'

The report also looked at the outbreak on sister ship the Grand Princess , which sailed on a round-trip from California, making four stops in Mexico in February. Most of the 1,111 crew and 68 passengers from that voyage remained on board for a second sailing that departed from San Francisco on February 21. Passengers were confined to their cabins following the death of a guest from coronavirus after the previous cruise. The CDC said more than 800 cases of covid-19 cases occurred during outbreaks on Grand Princess and Diamond Princess , and there have been 10 deaths. The report also found that by 17 March, confirmed cases of the virus had been associated with at least 25 additional cruise ship voyages and as the average age of passengers was over 65, placing them at a greater risk for severe consequences. The report concluded that outbreaks of covid-19 on cruise ships pose a risk for rapid spread of disease beyond the voyage. Aggressive efforts are required to contain spread. Efforts by the cruise lines have included suspending sailings. Our view: The cruise industry is facing an unprecedented and ever-changing situation, and we are committed to keeping you informed with the most up-to-date news. However, we firmly believe that the cruise industry will bounce back. When it does, we'll be on hand to help you get back to selling the cruises that people love.



Coronavirus survived in cabins on cruise ship Diamond Princess for up to 17 days after passengers disembarked, a report has found.

The report by the US Centers for Disease Control (CDC) analysed how long the virus remained on surfaces in the cabins after the passengers left but before disinfection procedures began.

Diamond Princess was carrying 3,711 passengers and crew in January when it had to be quarantined in the Japanese port of Yokohama.

The CDC said 712 of the passengers and crew tested positive and 46.5 per cent did not have any symptoms at the time of testing.

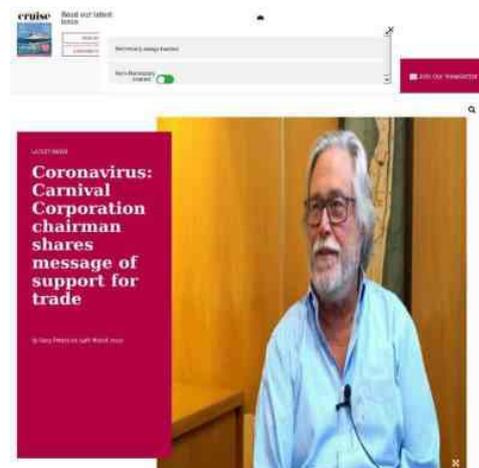
Among 381 symptomatic patients, 37 required intensive care, and nine died, including the first Briton to die in the pandemic.

The report said: "A high proportion of asymptomatic infections could partially explain the high attack rate among cruise ship passengers and crew."

Coronavirus: Carnival Corporation chairman shares message of support for trade

Gary Peters

Carnival Corporation chairman Micky Arison has outlined that it is now more important than ever for the company and the trade to work as partners, as the travel sector seeks to overcome the shock caused by the coronavirus outbreak. Speaking to travel agents during an interview on Facebook with Carnival Cruise Line's senior vice-president global trade sales and marketing, Adolfo Perez, Arison praised the work of travel agents as they battle to stay on top of an ever-changing situation. He said: I want to send my appreciation to the entire trade for their support over the last 50 years. One of my early jobs was calling on travel agents in the state of Florida. I have a great appreciation, not just for them and their support, but also for how difficult their job is. 'We refer to travel agents as our partners, and this is where we really have to be partners. It's a difficult time - a difficult time for us and a difficult time for them. Hopefully we will all get through it and to the other end and we can start to rebuild the business the way it was before. It's not going to be easy and it will take time, effort and working together, but I'm very confident we will continue to deliver great vacations to millions of people. Last week (17 March), Carnival Corporation announced it will borrow \$3 billion under a credit agreement for six months, to enable the corporation to 'increase its cash position and preserve financial flexibility in light of current uncertainty in the global markets resulting from the Covid-19 outbreak. The company also agreed to make its ships available to the US government for coronavirus relief should they be required. Carnival Corporation's lines include Carnival Cruise Line, Cunard, P&O Cruises, Princess Cruises, Seabourn and Holland America Line. Our view: The cruise industry is facing an unprecedented and ever-changing situation, and we are committed to keeping you informed with the most up-to-date news. However, we firmly believe that the cruise industry will bounce back. When it does, we'll be on hand to help you get back to selling the cruises that people love.



Carnival Corporation chairman Micky Arison has outlined that it is now more important than ever for the company and the trade to work as partners, as the travel sector seeks to overcome the shock caused by the coronavirus outbreak. Speaking to travel agents during an interview on Facebook with Carnival Cruise Line's senior vice-president global trade sales and marketing, Adolfo Perez, Arison praised the work of travel agents as they battle to stay on top of an ever-changing situation. He said: "I want to send my appreciation to the entire trade for their support over the last 50 years. One of my early jobs was calling on travel agents in the state of Florida. I have a great appreciation, not just for them and their support, but also for how difficult their job is. "We refer to travel agents as our partners, and this is where we really have to be partners. It's a difficult time - a difficult time for us and a difficult time for them. "Hopefully we will all get through it and to the other end and we can start to rebuild the business the way it was before. It's not going to be easy and it will take time, effort and working together, but I'm very confident we will continue to deliver great vacations to millions of people. Last week (17 March), Carnival Corporation announced it will borrow \$3 billion under a credit agreement for six months, to enable the corporation to 'increase its cash position and preserve financial flexibility in light of current uncertainty in the global markets resulting from the Covid-19 outbreak. The company also agreed to make its ships available to the US government for coronavirus relief should they be required. Carnival Corporation's lines include Carnival Cruise Line, Cunard, P&O Cruises, Princess Cruises, Seabourn and Holland America Line. Our view: The cruise industry is facing an unprecedented and ever-changing situation, and we are committed to keeping you informed with the most up-to-date news. However, we firmly believe that the cruise industry will bounce back. When it does, we'll be on hand to help you get back to selling the cruises that people love."

Coronavirus: Port groups call for state...t and safety equipment

European ports are still open, but some expect lower volumes in coming weeks

EUROPEAN ports and logistics groups have called on governments to support the transport sector through the coronavirus outbreak to protect the flow of supplies. A group of 33 European transport sector associations are urging states to smooth border crossings, protect workers and assist the heavily affected transport sector in its recovery to ensure future connectivity for both passengers and freight, and to revitalise the arteries of the internal market as soon as the crisis is over. In a joint letter, they appeal for respect and support for all workers in the supply chain enabling the continuity of transport services, the movement of goods and essential commodities, as well as the repatriation of stranded citizens. The International Association of Ports and Harbors said its member ports reportedly remain open thanks to their strenuous efforts to contain the spread of this virus. We pay tribute to all those on duty to keep port operations ongoing in these trying circumstances, so that vital supply chains can continue to provide the world's population with food, medication and other essential supplies, the association said. European Sea Ports Organisation secretary-general Isabelle Ryckbost said restrictions on the movement of people had caused some traffic jams and queues at borders. She said it was important that internal borders in the European Union were not blocked for good. Ms Ryckbost said there had been concerns as to whether ports, particularly in Italy, remained open and stressed that we remain operational, everything goes on as much as possible. In a statement, British Ports Association chief executive Richard Ballantyne called for more protective gear and testing for workers in transport and logistics once capacity was available. Mr Ballantyne said some port operators were concerned about cash flow issues for their customers, particularly ferry and cruise companies. He said planned slowdowns in auto manufacturing could be costly for the ports and logistics industry. We do appreciate the unprecedented effort of the healthcare sector and understand the need to allocate testing and other materials across the National Health Service first and foremost, Mr Ballantyne said. However there is now a pressing need to ensure that our port gateways have the protections they need such as sanitiser, masks and testing equipment so that they can continue to function effectively in the coming weeks and months. This will help ensure resilience of our supply chains. UK Major Ports Group chief executive Tim Morris said volumes at UK ports still looked strong in aggregate, with more food arriving in refrigerated trucks. He expected Asian containers to come back in the next two to three weeks. We're focused on doing what we can do to keep ports moving, Mr Morris said. In terms of shortsea containers, it's still okay, but things can change very quickly. The ports of Antwerp, Hamburg, Rotterdam, Le Havre, Felixstowe and Gothenburg said they remained open. The Port of Antwerp said it expected fewer ships to call in coming days. It said 15 fewer large containerships were due from Asia, representing 115,000 teu less freight to and from China. But demand for healthy food such as bananas had risen, it added. The Port of Houston, which last week closed two of its eight public terminals for a day when a dock worker contracted coronavirus, said on Tuesday that it would stay open despite the imposition that day of a stay-at-home order across Texas' Harris County.



ICS welcomes extension of EU exemption for container vessel sharing agreements

Lee Hong Liang

The International Chamber of Shipping (ICS) has welcomed an extension of the EU Consortia Block Exemption Regulation (BER) for liner shipping until at least April 2024. The European Commission (EC) published the regulation confirming the extension on Tuesday in recognising the importance and benefits of vessel sharing agreements throughout the container shipping industry moving goods between EU and global trading partners. 'The decision is very important because it will also influence the position taken by other competition authorities around the world as and when they periodically review the application of their own competition rules to international liner shipping' said Simon Bennett, ICS deputy secretary general. Related: ICS, IAPH in joint call for G20 to support maritime sector and global supply chains 'While the Commission arrived at its important decision before COVID-19 took hold, the knowledge that co-operative vessel sharing arrangements can continue with legal certainty will assist the recovery of global maritime trade once the current crisis is over,' Bennett added. The use of liner consortia and vessel sharing arrangements allows participating companies to pool their containerships together, providing service frequencies which they would be unable to provide alone, while also delivering cost efficiencies for customers.

Seatrade
Maritime News



ICS welcomes extension of EU exemption for container vessel sharing agreements

Lee Hong Liang | Mar 25, 2020

The International Chamber of Shipping (ICS) has welcomed an extension of the EU Consortia Block Exemption Regulation (BER) for liner shipping until at least April 2024.

The European Commission (EC) published the regulation confirming the extension on Tuesday in recognising the importance and benefits of vessel sharing agreements throughout the container shipping industry moving goods between EU and global trading partners.

'The decision is very important because it will also influence the position taken by other competition authorities around the world as and when they periodically review the application of their own competition rules to international liner shipping' said Simon Bennett, ICS deputy secretary general.

Related: ICS, IAPH in joint call for G20 to support maritime sector and global supply chains

'While the Commission arrived at its important decision before COVID-19 took hold, the knowledge that co-operative vessel sharing arrangements can continue with legal certainty will assist the recovery of global maritime trade once the current crisis is over.'

China port association forecasts container volumes to decline in Q2

Katherine Si

According to the China Port & Harbor Association, the container volume of eight major ports increased 6.2% last week. However, the association warns risk on container volume decline due to the spread of COVID-19 global pandemic in the coming months. Foreign-trading companies was accelerating the work and production resumption in China last week, and the major eight Chinese container ports throughput increased 6.2%, especially for Shenzhen port and Guangzhou port, both posted an increase of over 20%. Related: Chinese port container volumes decline 10.6% in Jan-Feb this year The three hub ports along Yangtze river, Nanjing, Wuhan and Chongqing maintained the similar container volumes comparing to the week before, however, the overall cargo volume declined 10.7%. Following the spread of COVID-19 globally, many countries have announced stringent prevention and control measures. Half of top ten trading partners of China had announced countrywide restrictions to contain the outbreak, which will bring direct impacts on major container ports. Based on initial estimation, the container throughput for the second quarter of this year will drop around 5%-10%.

Seatrade
Maritime News

CORONAVIRUS - EVERYTHING YOU NEED TO KNOW



China port association forecasts container volumes to decline in Q2

Katherine Si | Mar 25, 2020

According to the China Port & Harbor Association, the container volume of eight major ports increased 6.2% last week.

However, the association warns risk on container volume decline due to the spread of COVID-19 global pandemic in the coming months.

Foreign-trading companies was accelerating the work and production resumption in China last week, and the major eight Chinese container ports throughput increased 6.2%, especially for Shenzhen port and Guangzhou port, both posted an increase of over 20%.

Related: Chinese port container volumes decline 10.6% in Jan-Feb this year

The three hub ports along Yangtze river, Nanjing, Wuhan and Chongqing maintained the similar container volumes comparing to the week before, however, the overall cargo volume declined 10.7%.

Following the spread of COVID-19 globally, many countries have announced stringent prevention and control measures. Half of top ten trading partners of China had

Port Authority of New York and New Jersey seeks \$1.9bn bailout amid COVID-19

Lee Hong Liang

The Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ) is seeking a \$1.9bn government bailout as traffic plummets amid the coronavirus (COVID-19) outbreak. In a letter to the congressional delegation of New York and New Jersey, PANYNJ executive director Rick Cotton and chairman Kevin O'Toole said the port authority is facing 'precipitous drops in passenger and cargo volumes'. The tenants have also requested fiscal relief from rents and charges as their industries contract under the strain of the pandemic. Related: Port of Corpus Christi remains open as COVID-19 pandemic evolves They project the cost of this pandemic will be \$1.9bn assuming the current declines continue for six months. PANYNJ manages one of US busiest airport system, coastal ports, bridges and tunnels to and from New York City, and ridership has plunged as people avoided travel coupled with an increased cost of disinfecting those services. Cargo volumes at the region's ports are expected to drop by 30% this month compared to year-ago level. 'The bi-state region produces nearly 15% of the entire US GDP,' the letter stated, 'and the nation will need the region to fully rebound from the current crisis.' The Democratic governors of New York, New Jersey, Connecticut and Pennsylvania have warned that their transportation systems are seeing ridership 'decimated', and they believe assistance would need to top \$100bn or more for the four states alone in order to counter the impact of COVID-19.



CORONAVIRUS - EVERYTHING YOU NEED TO KNOW



Port Authority of New York and New Jersey seeks \$1.9bn bailout amid COVID-19

Lee Hong Liang | Mar 25, 2020

The Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ) is seeking a \$1.9bn government bailout as traffic plummets amid the coronavirus (COVID-19) outbreak.

In a letter to the congressional delegation of New York and New Jersey, PANYNJ executive director Rick Cotton and chairman Kevin O'Toole said the port authority is facing "precipitous drops in passenger and cargo volumes".

The tenants have also requested fiscal relief from rents and charges as their industries contract under the strain of the pandemic.

Related: Port of Corpus Christi remains open as COVID-19 pandemic evolves

They project the cost of this pandemic will be \$1.9bn assuming the current declines continue for six months.

PANYNJ manages one of US busiest airport system, coastal ports, bridges and tunnels to and from New York City, and ridership has plunged as people avoided travel coupled with