



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 18 aprile 2020**



Prime Pagine

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

Primo Piano

18/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1 Arriva il Comitato delle Zes del Meridione	25
18/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14 Comitato Zes	26
18/04/2020	La Gazzetta Marittima Avviati lavori del Comitato Scientifico dell' Osservatorio economico sulle ZES	27

15/04/2020	La Gazzetta Marittima		28
Un 2019 di traffici portuali: i sistemi italiani hanno retto			

Trieste

18/04/2020	Il Piccolo	Pagina 25	29
Porto di Trieste, nuovi treni in partenza verso l' Austria			
17/04/2020	Ansa		30
Porti: Trieste, si rafforza network intermodale con Austria			
17/04/2020	FerPress		31
#Coronavirus: al porto di Trieste nuove soluzioni per il sistema logistico durante l' emergenza			
17/04/2020	Il Nautilus		32
PORTO DI TRIESTE: NUOVE SOLUZIONI PER IL SISTEMA LOGISTICO DURANTE IL COVID-19			
17/04/2020	Informare		33
Il porto di Trieste punta sull' intermodalità per offrire alla logistica soluzioni in tempo di crisi			
17/04/2020	Informatore Navale		34
PORTO DI TRIESTE: NUOVE SOLUZIONI PER IL SISTEMA LOGISTICO DURANTE IL COVID-19 SI RAFFORZA IL NETWORK INTERMODALE CON L'AUSTRIA			
17/04/2020	larepubblica.it		35
Porto di Trieste, nuove soluzioni per sistema logistico in periodo emergenza Covid-19			
17/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	36
Trieste rafforza network intermodale con l'Austria			
17/04/2020	Portnews		37
Trieste: nuovi servizi verso l'Austria			
18/04/2020	La Gazzetta Marittima		38
Da China Merchants Port Holdings 20.000 mascherine al porto di Trieste			
17/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	39
Il porto di Trieste guarda all'Austria per crescere e punta sull'intermodalità			
17/04/2020	shippingitaly.it		40
Il porto di Trieste rafforza il suo network intermodale verso l'Austria			
17/04/2020	Transportonline		41
Porto di Trieste: si rafforza il network intermodale con l'Austria			
17/04/2020	Trieste Prima		42
Il Porto gioca la carta dell' intermodalità: rafforzati i collegamenti con l' Austria			
17/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	43
Dopo Genova, anche Trieste progetta il traghetto-ospedale			
18/04/2020	Messaggero Veneto	Pagina 41	44
Chiara Carminati racconta le "rime animate" sul mare			

Venezia

18/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 7	45
I tre porti di Genova, La Spezia e Venezia trampolini del Nord dopo l' epidemia			
18/04/2020	Il Gazzettino	Pagina 32	46
Mose, spaccatura tra 5Stelle e Pd			
18/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 31	48
I Lavori pubblici: «Un maxi condono sul Mose»			

Savona, Vado

17/04/2020	Affari Italiani		49
Coronavirus, Costa Crociere e Banco Alimentare sostengono ancora la Liguria			

17/04/2020	BizJournal Liguria	Costa Crociere dona al Banco Alimentare Liguria 6 tonnellate di cibo	50
17/04/2020	Genova24	Coronavirus, donato ai poveri della Liguria il cibo avanzato sulla nave Costa Luminosa foto	51
17/04/2020	Il Vostro Giornale	Solidarietà, Costa Crociere dona le eccedenze al Banco alimentare per le persone bisognose della Liguria foto	52
17/04/2020	Savona News	Covid-19, Costa Crociere dona eccedenze alimentari alla Caritas Diocesana di Savona	54
17/04/2020	Sea Reporter	Emergenza coronavirus: Costa Crociere, continuano le donazioni alimentare alle persone bisognose in Liguria	55

Genova, Voltri

18/04/2020	Milano Finanza Pagina 31	Tre porti gateway nel Nord	56
17/04/2020	Genova Today	Coronavirus e "fase 2": chi sono i 27 esperti della task-force che deciderà sulla riapertura in Liguria	57
17/04/2020	Il Vostro Giornale	Coronavirus, costituita la task force di Regione Liguria: 27 professionisti per l'avvio della Fase 2	59
17/04/2020	Savona News	Coronavirus: ecco la task force approntata dalla Regione per l'avvio della 'fase 2'	60
17/04/2020	shippingitaly.it	Signorini, Musso e Socci nella task force di Regione Liguria per avvio fase 2	61
17/04/2020	Informazioni Marittime	Container, a Genova atteso un calo del 25% ad aprile	62
17/04/2020	Transportonline	Traffico container -10,3 per cento a marzo a Genova	63
17/04/2020	Ansa	Covid, requisiti 5,5 mln guanti a Genova	64

La Spezia

17/04/2020	Citta della Spezia	Arrivano le mascherine, Fontana: "Grazie alle Dogane"	65
------------	---------------------------	---	----

Ravenna

18/04/2020	La Gazzetta Marittima	Ravenna 'smart port' digitalizza pratiche doganali	66
------------	------------------------------	--	----

Livorno

18/04/2020	Il Tirreno Pagina 22	«Serve una rivoluzione, la gestione dei fossi dovrebbe passare totalmente al Comune»	67
18/04/2020	La Gazzetta Marittima	La Cabina di Regia Città-Porto per ripartire dopo l'emergenza	69
18/04/2020	La Gazzetta Marittima	Calabrone e il nodo gordiano dei ponti	70

18/04/2020	La Gazzetta Marittima	71
Livorno: crollati container, traghetti e crociere		

Piombino, Isola d' Elba

18/04/2020	La Gazzetta Marittima	72
Costa Crociere dona alla Toscana materiale sanitario per l' emergenza La Gazzetta Marittima		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

18/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 30	73
Guanti e mascherine, i rifiuti da Coronavirus spuntano dal mare		
17/04/2020	laprovinciamarche.it <i>Silvio Silvestri</i>	74
Coronavirus e inquinamento, tantissime le mascherine ed i guanti ritrovati nel Porto di Ancona		
17/04/2020	cronacheancona.it	75
Mascherine e guanti raccolti dalle acque del porto: la pesca' del battello Pelikan		
17/04/2020	adriaeco.eu	76
Coronavirus e inquinamento, gli effetti si vedono anche in mare		
18/04/2020	Corriere Adriatico Pagina 15	77
Dopo la quarantena sbarcano 192 turisti		
18/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 33	78
Al porto dorico sono sbarcati 250 camperisti		
18/04/2020	Il Mattino Pagina 35	79
Coronavirus, turisti in camper in arrivo dalla Grecia		
17/04/2020	Ansa	80
Coronavirus: 166 camperisti in arrivo dalla Grecia		
17/04/2020	corriereadriatico.it	81
Turisti europei bloccati in Grecia: sul traghetto per Ancona 60 camper e 31 auto		
17/04/2020	abruzzoweb.it	82
D'ALESSANDRO E PUPILLO DENUNCIANO LO "SCIPPO" DEI FONDI DA GIUNTA MARSILIO: 'TAGLIATI 2 MLN A ORTONA' Abruzzo Web Quotidiano on line per l'Abruzzo. Notizie, politica, sport, attualità.		

Napoli

18/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	83
Napoli si espande a Levante		

Brindisi

18/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	84
È corsa alla solidarietà per ospedale e bisognosi		
17/04/2020	Corriere Marittimo	85
Brindisi, Costa Crociere dona 7 tonn. di alimenti a #Brindisisolidale per le persone in difficoltà		
17/04/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	86
Costa Crociere dona le eccedenze alimentari		

Taranto

18/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 41	87
E il Tecnopolo si sposterà all'«Acanfora»		

Manfredonia

18/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 26	90
Intesa per i lavori di bonifica ai fondali del porto «ci sono le condizioni per il turismo crocieristico»		
18/04/2020	Quotidiano di Foggia Pagina 12	91
Lavori per implementare il traffico crocieristico nello scalo sipontino		
17/04/2020	Foggia Today	92
Porto di Manfredonia, si punta ad attivare il traffico crocieristico: ok alla caratterizzazione dei fondali		
17/04/2020	Il Nautilus	93
Porto di Manfredonia: AdSP MAM e Sogesid sottoscrivono una convenzione per avviare la caratterizzazione fondali		
17/04/2020	Informare	94
Porto di Manfredonia, convenzione per avviare la caratterizzazione dei fondali		
17/04/2020	Messaggero Marittimo	95
Caratterizzazione ambientale porto di Manfredonia		
17/04/2020	Puglia Live	96
Bari - Porto di Manfredonia: AdSP MAM e Sogesid sottoscrivono una convenzione per avviare la caratterizzazione fondali		
17/04/2020	The Medi Telegraph	97
Manfredonia studia i fondali e sogna le crociere		

Messina, Milazzo, Tremestieri

18/04/2020	Gazzetta del Sud Pagina 8	98
Più navi contro gli assembramenti e viaggi gratis in auto per i sanitari		

Palermo, Termini Imerese

18/04/2020	Il Manifesto Pagina 7	100
«Benvenuti a Palermo», migranti in quarantena sulla nave della Tirrenia		
18/04/2020	Giornale di Sicilia Pagina 14	101
Migranti portati sul traghetti		
18/04/2020	La Sicilia Pagina 33	102
Alan Kurdi, ai migranti tamponi sul traghetti		
17/04/2020	Ansa	103
Migranti: via a trasbordo 149 Alan Kurdi		
17/04/2020	AskaneWS	104
Trasferiti sulla nave Rubattino i 146 migranti della Alan Kurdi		
17/04/2020	Blog Sicilia	105
Migranti della Alan Kurdi in quarantena su un' altra nave come chiedeva la Regione		
17/04/2020	Dire	106
Mediterranea a nave Alan Kurdi: "Benvenuti a Palermo"		
17/04/2020	Il Sito di Sicilia	107
Al via il trasbordo sulla nave Raffaele Rubattino dei 146 migranti della Alan Kurdi		
17/04/2020	New Sicilia	108
Alan Kurdi, migranti trasportati su un' altra nave per la quarantena		
17/04/2020	Palermo Today	109
Alan Kurdi, via libera al trasbordo dei migranti su traghetti Tirrenia: operazioni al largo di Palermo		

Focus

18/04/2020	Milano Finanza Pagina 31	<i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	112
<hr/>			
18/04/2020	Il Secolo XIX Pagina 18		113
<hr/>			
17/04/2020	Informare		114
<hr/>			
17/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	115
<hr/>			
17/04/2020	Portnews		117
<hr/>			
17/04/2020	FerPress		118
<hr/>			
18/04/2020	Informatore Navale		119
<hr/>			
17/04/2020	Informazioni Marittime		120
<hr/>			
18/04/2020	Sea Reporter		121
<hr/>			
17/04/2020	Informare		122
<hr/>			
18/04/2020	La Gazzetta Marittima		124
<hr/>			
18/04/2020	La Gazzetta Marittima		125
<hr/>			
09/04/2020	elvigia.com		127
<hr/>			
17/04/2020	seatrade-cruise.com	<i>Frederik Erdmann</i>	128
<hr/>			
17/04/2020	shippingitaly.it		129
<hr/>			
17/04/2020	worldofcruising.co.uk	<i>Daniel Bradley</i>	131
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63970310
mail: servizioclienti@corriere.it

CANTINA TOLLO




La corsa rosa
Parte il Giro d'Italia virtuale
Sfida in salotto con i campioni
di **Marco Bonarrigo**
a pagina 45

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

CANTINA TOLLO

Il Consiglio superiore di Sanità: tasso di infezione allo 0,8%. Curva dei positivi ancora giù. Circa 7.000 morti nelle Rsa

Fase 2, scontro Nord-Sud

De Luca: chiudo i confini se altri aprono. Bar e ristoranti, ripresa a maggio ma limitata

LE REGOLE UGUALI PER TUTTI
di **Monica Guerzoni** e **Florenza Sarzanini**

La grande paura forse è un po' meno grande. La paura di soffrire e di perdere tutto, la propria vita e gli affetti più cari. Il nemico sconosciuto, che ha scelto l'Italia come avamposto in Europa e ha insediato in Lombardia il suo quartier generale, ha cominciato ad allentare la presa. La curva del contagio scende, anche se non con la velocità che tutti noi vorremmo, stremati come siamo dal conteggio straziante dei morti.

continua a pagina 34

Emergenza coronavirus, sulla «fase 2» divampa la polemica tra Nord e Sud. Lombardia e Veneto continuano a premere per ripartire prima possibile, anche se in sicurezza. La Campania è pronta ad alzare le barricate: «Chiudo i confini se gli altri aprono» avvisa il governatore Vincenzo De Luca. Per il mese di maggio prevista una riapertura, ma limitata, di bar e ristoranti. La task force guidata da Vittorio Colao si prepara a sottoporre al governo le sue raccomandazioni per la «fase 2». Gli ultimi dati segnalano una riduzione del numero dei positivi. Boom di guariti: 2.563 in un giorno. Il numero più alto dall'inizio dell'epidemia. Calo del ricoveri: oltre mille in meno in 24 ore. Altissimo il numero delle persone morte nelle Rsa: sono circa settemila. Walter Ricciardi dell'Organizzazione mondiale della sanità invita alla cautela nelle misure di protezione dal virus per non rischiare una seconda ondata.

continua a pagina 25

GIANNELLI
Distanziamento sociale



FASE 1
SUPERMERCATO
FARMACIA

FASE 2
CANTINA TOLLO

SETTEGIORNI
di **Francesco Verderami**

Le tensioni e quei contatti per il dopo

Puntellato per necessità più che per convinzione, il governo vive un momento di quiete dentro la tempesta. Ma i contatti tra maggioranza e opposizione sono l'indizio di una svolta.

continua a pagina 15

LE SCELTE DEL GOVERNO
Il piano nomine diventa un caso
Il centrodestra va all'attacco

di **Andrea Ducci**

Entro lunedì si dovranno decidere i nomi per le partecipate. Verso la conferma per gli amministratori delegati di Eni, Enel, Poste e Leonardo. Possibile cambio dei presidenti. Il centrodestra: una forzatura.

a pagina 27

MIGLIAIA DI DISABILI
I più colpiti dall'isolamento

di **Gian Antonio Stella**
a pagina 23

MATURITÀ: SALVIAMO L'ORALE
di **Paolo Giordano**

Diamo ai maturandi una prova orale in carne e ossa. Dentro la loro scuola, con i loro insegnanti radunati ad ascoltarli. Prendiamoci questo impegno subito e mettiamolo fra le priorità, accanto agli aiuti economici alle famiglie, ai test sierologici e al calendario delle riaperture aziendali. Ci dimentichiamo spesso, anzi sempre, che un dolore specifico dell'adolescenza è quello di non essere presi sul serio.

continua a pagina 25



L'annuncio Scende l'indice di diffusione del virus. E Berlino riparte

Una famiglia tedesca, già una settimana fa, si godeva il verde e il sole davanti al Palazzo del Reichstag a Berlino

«Epidemia sotto controllo»
La svolta della Germania
di **Paolo Valentino**

«L'epidemia in Germania è di nuovo controllabile e più gestibile di prima». Lo annuncia il ministro della Salute, Jens Spahn. L'indice di riproduzione del virus a 0,7, sotto la soglia critica. Ci sono più guariti che positivi.

a pagina 20

NELLE ZONE ROSSE È IMMUNE UNO SU TRE
I contagi stimati dagli esperti: fino a 6 milioni

di **Simona Ravizza** e **Silvia Turin**

Come minimo i contagiati sono il 5 per cento della popolazione, ma probabilmente sono il 10 per cento, vale a dire circa 6 milioni di italiani. E nelle zone rosse uno su tre ormai sarebbe immune al coronavirus. Ma anche il numero dei morti va tarato: sarebbero almeno il doppio.

alle pagine 8 e 9

LEGGI ALLO STUDIO PER 600 MILA STRANIERI
«Sanatoria» in campagna

di **Goffredo Buccini**

Sulla Pista di Borgo Mezzanone gli italiani non sono più graditi, nemmeno se portano cibo o medicine: «Non entrate, abbiamo paura di voi!», implorano gli ultimi duemila disperati del ghetto pugliese tuttora più affollato.

continua a pagina 19

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Si riaprono gli uffici e le fabbriche, ma non le scuole. I genitori escono e i figli restano a casa. Con chi? Ecco una di quelle domande da far arrovellare fior di statisti. Per abitudine si sarebbe tentati di rispondere: i nonni. Ma i nonni sono murati vivi anche loro, e nessuno sa quando potranno tornare in circolo per svolgere gli abituali compiti di cassa-prestiti e assistenza alla prole. È vero che esistono le baby-sitter, ma bisogna pagarle, e prima ancora bisogna sincerarsi che siano simpatiche senza essere asintomatiche. Chi ha per casa un adolescente può delegargli la gestione dei fratelli minori, mettendolo a capo di una sorta di commissione Colao familiare, con poteri limitati e l'impegno di non fare le scarpe ai genitori. Ma gli altri

I figli non esistono

a chi si potranno rivolgere? Non alle strutture pubbliche, perché nel Paese dove in nome della Famiglia Tradizionale si fanno marce e convegni, è tradizione che per la famiglia non si faccia mai niente.

Un viceministro in vena di battute ha detto che è come se si anticipassero di un po' le vacanze estive. Nel resto d'Europa la devono pensare in modo diverso, dato che ovunque l'economia riaprirà sottobraccio alla scuola. Anche perché fin qui abbiamo affrontato il disagio degli adulti, ma, per chi fosse interessato a vederlo, ci sarebbe poi quello dei figli, privati della possibilità di condividere con insegnanti e compagni uno dei periodi più memorabili della loro vita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quanti giorni mancano per dimenticare quanto hai condiviso nell'isolamento?

Crea il tuo messaggio su [quantigiormancano.it](#)

casiraghi greco &
agenzia di pubblicità italiana al 100%

00418
9 771120 498108
Pubb. Italiane SpA - P.A.P. - 01/331/2001 corr. L. 46/2004 art. 1 c.1. 001 Milano





Partecipate: verso la conferma degli ad, inclusi gl'imputati Descalzi e Profumo (Eni e Leonardo). Renzi propone altri imprevedibili. I Cda ancora in alto mare



Sabato 18 aprile 2020 - Anno 12 - n° 107
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

SENZA PUDORE "Morti per colpa dei medici" Fontana scarica i suoi (e alle Rsa tariffa tripla)

■ L'operazione scaricabarile sulla delibera dell'8 marzo è iniziata: "È stata proposta dai nostri tecnici", ha detto ieri il presidente della Regione. Intanto per i pazienti con Coronavirus il rimborso regionale arriva a 150 euro

RONCHETTI A PAG. 2



LA DISPUTA Sala ha scelto il professor Galli Test-sangue lombardi: la guerra tra Pd e Lega

■ Il sindaco di Milano autorizza i controlli "pubblici" sui dipendenti dei trasporti, ma il Pirellone preferisce quelli "privati" della Diasorin. La virologa Gismondo: "Io sarei comunque prudente a parlare di "patente di immunità"

IURILLO, LILLO, MASSARI A PAG. 7

Carmelitati Descalzi

MARCO TRAVAGLIO

Il primo burrascoso vertice di maggioranza per le nomine nelle società partecipate (Eni, Enel, Poste, Leonardo, Terna, Mps, Enav ecc.) ha visto Pd e 5Stelle scontrarsi su un duplice *casus belli*: da un lato la pretesa del Pd di tenersi tutti le poltrone più importanti con la scusa che il Quirinale spinge per non cambiare nulla in nome della "continuità", dall'altro la richiesta dei 5Stelle di rimpiazzare alcuni manager di peso in cambio della rinuncia alla loro battaglia contro l'imbarazzante amministratore delegato dell'Eni, Claudio Descalzi. La pretesa del Pd è bizzarra: il partito di maggioranza relativa sono i 5Stelle che han vinto le elezioni del 2018, non il Pd che le ha perse; e la contrarietà del Quirinale a ogni cambiamento, se confermata, sarebbe un abuso di potere: la Costituzione non assegna al capo dello Stato alcuna voce in capitolo sulle partecipate, che invece spettano al premier e al governo. Ma altrettanto bizzarra è la posizione dei 5Stelle, che si sono rassegnati alla conferma degli Ad di quasi tutte le società più rilevanti, incluso l'imbarazzante Descalzi, ma a titolo di risarcimento per averlo "ingoiato" rivendicano un bel po' di presidenze (con funzioni poco più che decorative).

A noi, come a tutti i cittadini, dell'etichetta partitica dei manager pubblici non importa nulla. Purché si tratti di persone capaci, oneste e al di sopra di ogni sospetto: cioè inattaccabili sul piano professionale, morale, deontologico e naturalmente penale. Per questo, da mesi, ci sogliamo a spiegare perché Descalzi è del tutto incompatibile con la carica di Ad dell'Eni. E qualche miserabile verme annidato nei soliti giornalacci arriva a insinuare che la nostra battaglia di principio celi un nostro interesse per "piazzare" all'Eni questo o quel personaggio: prima si parlò dell'economista Luigi Zingales (ex consigliere indipendente di Eni e docente a Chicago), ora si parla di Lucia Calvosa, docente di Diritto commerciale, già consigliere indipendente di Mps, poi di Telecom e ora di Seif (la società del Fatto). Ovviamente, malgrado la stima che non solo noi nutriamo per Zingales e Calvosa, non ci occupiamo delle loro carriere professionali, anche se troviamo curioso che non vengano chiamati a discolarsi gli sponsor di manager inquisiti e impuniti, ma noi perché abbiamo amministratori cristallini e incensurati. Da cittadini e giornalisti, però, siamo interessati a una seria bonifica di un gruppo strategico come l'Eni, da troppi anni in mano a personaggi che si dividono fra la politica energetica nazionale e i processi per presunte corruzioni e sicuri conflitti d'interessi.

SEGUERÀ A PAGINA 24

EUROPA DESTRE DIVISE, FDI VOTA SÌ. IV ASTENUTA

NO EUROBOND: LEGA&FI SONO I VERI TRADITORI

DE CAROLIS A PAG. 11
 CON UN COMMENTO DI JAN ZIELONKA A PAG. 15

- 1. "IMMUNE", FATTA DA BENEDETTO SPOONS App tra renziani e figli di B.**
DELLA SALA, PALOMBI A PAG. 6
- 2. IL LEADER PD&M E IL VICEMINISTRO M&S Airaudo e Sileri sulla fase 2**
BOFFANO E MANTOVANI A PAG. 45
- 3. EMILIANO: "PRENOTATE QUI IN PUGLIA" "Non regolo conti col Nord"**
CALAPÀ A PAG. 8
- 4. LA GIUDICE DEI MINORI E IL PRESIDE Scuole chiuse, pro e contro**
A PAG. 16

IL PEGGIO POLITICO NON HA MAI FINE ANTONIO PADELLARO A PAG. 11
 TUTTI FUORI SALVO NOI PIÙ ANZIANI? MASSIMO FINI A PAG. 13
 LE PERSONE GIUSTE CONTRO LE MAFIE NANDO DALLA CHIESA A PAG. 13
 TROVATA LA CURA "NDO COJO COJO" DANIELE LUZZAZZI A PAG. 12

SOSPETTI A WUHAN



Quel laboratorio senza regole: può accadere di tutto

DE MICCO A PAG. 19

IDEE DI PRODUTTORI



"Addio balli e baci sul set: faremo i film in costume"

PONTIGGIA A PAG. 22

CALABRIA 6 infetti prima di chiudere e 52 dopo

S. Lucido, zona rossa col buco: niente sindaco e prete in fuga

SELVAGGIA LUCARELLI

C'è un paesino sul mare, di quelli da andarsi a cercare sulla mappa della Calabria, in cui non c'è un sindaco, il parroco è scappato, i pescatori muoiono e l'istituzione della zona rossa è una sorta di esperimento al contrario, in cui più scendono i giorni e più il contagio si allarga. Ci sono il fallimento della scienza e la poesia triste della morte in una comunità così piccola e sperduta a fare della storia di San Lucido, 6.000 abitanti, una delle pagine più sorprendenti di questo momento.

A PAGINA 10

La cattiveria

L'unica via per la Fase 2 in Lombardia è seguire le 5 D di Fontana: Distanza, Dispositivi, Digitalizzazione, Diagnostica e Dimissioni

WWW.FORUM.SPINOZAJT

1970, ADDIO BEATLES
 Mai più con John e Yoko: McCartney all'ultimo strappo

MANNUCCI A PAG. 23





IL FOGLIO

quotidiano



Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel 06 589090.1

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

ANNO XXV NUMERO 92 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 18 E DOMENICA 19 APRILE 2020 - € 2,50

NOI GUARDIAMO AVANTI

A scuola di responsabilità. I giorni della quarantena negli occhi di bambini e ragazzi, che ora vogliono tornare a vivere

Fotografie di Nanni Fontana



Martina, 7 anni, seconda elementare



Filippo, 11 anni, prima media



Tito, 5 anni, scuola materna



Le Quyen, 6 anni, prima elementare



Cesare, 10 anni, quarta elementare



Giulia, 11 anni, quinta elementare



Anita, 12 anni, seconda media





il Giornale



SABATO 18 APRILE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 93 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
028 7324971 | Guida Inf. notteabbi

MANICOMIO DE LUCA

IL MURO DI NAPOLI

«Chiuderò la Campania a lombardi e veneti»

Il governatore minaccia di blindare la Regione se il Nord riparte Ricciardi (Oms): certa un'altra ondata del virus in autunno

E INTANTO I SINDACATI BLOCCANO LA RIPARTENZA

di Carlo Lottieri

Il presidente della Campania, Vincenzo De Luca, pretende di chiudere l'intero territorio ai settentrionali se al Nord nei prossimi giorni si tornerà al lavoro. È uno degli effetti (...)

segue a pagina 3

IL GOVERNO E L'HORROR VACUI

di Alessandro Sallusti

All'appello mancavano solo i sindacati. Non che i rappresentanti dei lavoratori non abbiano diritto di dire la loro, anzi la sicurezza sui posti di lavoro dev'essere una priorità assoluta della ripartenza. Ma un conto è porre condizioni severe, altro è - com'è successo ieri a Milano nel summit tenuto dalla Regione - negare a priori il diritto della politica di fare la sintesi tra tutte le esigenze e decidere i tempi di uscita dal blocco totale.

Avanti così sarà il caos, con un Paese in mano a scienziati, magistrati e sindacalisti, una sorta di Repubblica delle banane, cioè uno stato fantoccio nel quale gli interessi degli italiani sono subordinati a quelli delle élite che non vogliono perdere ruoli e privilegi, non sempre per la verità aderenti alla Costituzione.

E dire che, almeno formalmente, siamo una Repubblica parlamentare, dico formalmente perché nella più grande crisi economica e sociale della nostra storia il Parlamento è il grande assente, di fatto è stato chiuso nel silenzio e nel compiacimento dei suoi mille membri che appaiono più smarriti e impauriti dei ricoverati al Pio Albergo Trivulzio (salvo fare a gara per apparire nei talk show televisivi collegati, ben al sicuro, dalle loro abitazioni).

C'è una legge fisica e filosofica che ben spiega quello che sta succedendo in Italia. Si chiama *horror vacui*, autore niente meno che Aristotele, e afferma che «la natura rifugge il vuoto» e perciò lo riempie costantemente. Se il parlamento non scuda chi ha avuto a che fare, o avrà a che fare con il virus (medici, amministratori, imprenditori) i magistrati scorrazzeranno in lungo e in largo; se la migliore politica non decide decideranno scienziati e sindacati; se gli imprenditori non fanno sentire forte e chiara la loro voce saremo sommersi dal chiacchiericcio della peggiore politica.

Pensavo che questa vicenda drammatica scotese chi per diritto costituzionale - governo e Parlamento - è l'unico titolato a indicare la rotta.

Prendo atto che così non è e rimarremo appesi agli umori di magistratura e sindacati.

servizi da pagina 2 a pagina 19

LIGUORI E IL VIRUS CREATO IN LABORATORIO

Ecco l'uomo del complotto che ha «convinto» Trump

di Roberto Fabbri



IN PRIMA LINEA Paolo Liguori è direttore di TGCom24

Quasi tre mesi fa - era il 25 gennaio - il direttore di Tgcom24 Paolo Liguori aveva dato un'indiscrezione clamorosa: il virus dell'epidemia poteva avere avuto origine da un laboratorio di ricerca militare a Wuhan. Ma fu sprezzantemente bollata come complottismo. Ora lo sostiene anche il *Washington Post* e Liguori se la ride: «C'è troppo provincialismo in Italia su certi temi».

a pagina 16

IN EUROPA PARTITI ITALIANI IN ORDINE SPARSO

Sono morti i Coronabond e spunta un piano Marshall

di Vittorio Macioce

Il virus non è l'unico problema. Questi mesi assomigliano a una sorta di poema epico e il finale non è garantito. Potrebbe non esserci un «vissero tutti felici e contenti». Infatti non è una fiaba, ma un viaggio nel deserto. Ci sono almeno tre sfide da superare (...)

segue a pagina 7

Allegri, Borgia e Di Sanzo alle pagine 6-7

SVOLTA DIGITALE

Trovata l'app che ci aiuterà a essere Immuni

Marco Lombardo

■ Alla fine sarà Immuni. Sperando di diventare davvero tutti, dopo che il commissario straordinario Domenico Arcuri ha firmato l'ordinanza che dispone di affidarsi alla società milanese Bending Spoons per l'applicazione di tracciamento che servirà nella lotta al coronavirus. L'app è stata scelta sui 339 progetti presentati, perché «ritenuta più idonea per efficacia e privacy».

a pagina 55

IL COMMENTO

C'è la censura dietro la voglia di verità di Stato



La verità, vi prego, sul coronavirus. Ammesso che qualcuno davvero la conosca. Cosa sappiamo di lui? Ancora non abbastanza. Non bussa e non ti avvisa. Eppure i «chierici» sono convinti che ci sia una verità, al di là di ogni ragionevole dubbio. Urlando: lo dice la scienza. Convinti che ci sia una verità di Stato confondono teoria scientifica e prescrizione morale. E invocano la censura.

Macioce a pagina 6

SI BALLA DA SOLI

Estate senza discoteche «Impossibile riaprire»

Fabrizio Boschi

In attesa di sapere se e quando l'Italia potrà riaprire la saracinesca c'è chi ha già deciso: di non riaprire. Flavio Briatore, capo del Gruppo Billionaire Life, annuncia a sorpresa che non riaprirà le sue due discoteche di punta in Italia: il Twigia di Forte dei Marmi e il Billionaire di Porto Cervo. Anche per gli altri stabilimenti estivi in Versilia e sull'Adriatico e a Milano sarà un'estate senza discoteche.

con Bracalini a pagina 18

I MESSAGGI STRAZIANTI DELLE VITTIME

Gli sms prima dell'addio «L'inferno dentro e fuori»

Massimo M. Veronese

«Quando guarirò mi inviterete tutti a pranzo o a cena». «Non uscite, è l'unica arma che avete, non potete immaginare quanto è brutto. Spero di tornare presto tra voi...». «Da un minuto ad un altro non sei più proprietario di niente. Ti si scatena l'inferno dentro e fuori». Sono le ultime parole prima di andare via, gli addii inconsapevoli che le vittime del Covid-19 hanno lasciato su Facebook.

a pagina 19

IL PIANO «SEGRETO» DEL PATRON LAZIALE

La ricetta di Lotito per evitare il virus

Giacomo Puglisi

A Formello è stato stilato un vero e proprio vademecum per prevenire il coronavirus: ai giocatori della Lazio sarà temporaneamente vietato avere contatti con i tifosi e bere da borracce altrui. I fisioterapisti dovranno sempre indossare mascherina e guanti. Anche sul piano alimentare ecco i consigli della squadra di patron Lotito: aglio, cioccolata e tante vitamine.

a pagina 36

IL GIORNO

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

SABATO 18 aprile 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Inchieste sulle Rsa, a Bergamo 1.500 decessi

**Trivulzio, dopo 150 vittime
altri 270 ospiti in cura
Casi in tutta la Lombardia**

Consani a pagina 9



Milano, l'insegnante da Nobel

**«Scuola finita?
Non si diserta
una missione»**

Intervento di Lorella Carimali a pag. 4

ristora
INSTANT DRINKS

Contagi giù, la fase 2 ora è più vicina

In un giorno i malati salgono di 355, il dato migliore dal 2 marzo. Test sierologici: un italiano su 10 ha gli anticorpi. Intanto l'Istat dice che i morti sono molti di più: in marzo e aprile superano del 20% quelli degli anni scorsi

Servizi e **Ponchia**
da pagina 8 a pagina 17

Dove portano litigi e confusione

**Unità nazionale
o rischio
di secessione**

Bruno Vespa

Nell'ora più buia della Seconda guerra mondiale Winston Churchill guidò un governo di unità nazionale. La stessa cosa fece Giulio Andreotti nell'ora più buia del terrorismo. Vinsero entrambi. Non occorre spiegare perché oggi ne avremmo un disperato bisogno. Non è aria. Ma vorremmo almeno risparmiarci perfino dentro le due coalizioni una rissa furiosa che assomiglia alle celebri battaglie equestri del medio evo in cui si capiva chi avesse vinto solo dopo aver contato i cadaveri di cavalli e cavalieri. Non vorremmo che quando la rissa finirà, sul campo restasse il cadavere dell'Italia.

Segue a pagina 13

**COLAO HA UN PIANO: RIAPRIRE CAFFÈ, RISTORANTI E CANTIERI
MA IL GOVERNO FRENA. ARRIVA L'APP PER TRACCIARE I POSITIVI**



**QUATTRO
AMICI AL BAR**

Servizi, Massi e Marinari alle pagine 2, 3, 6

DALLE CITTÀ

Milano

**Il governatore:
basta distinzioni
partirà chi può
garantire sicurezza**

Anastasio nelle Cronache

Milano

**Città Studi "deserta"
ma il piromane
colpisce ancora**

Vazzana nelle Cronache

Il viaggio

**Sulla strada
nelle notti
di pandemia**

Lazzari nelle Cronache



Gli astronauti scesi nel pianeta Covid

**Il ritorno dallo spazio
«Ma non è più la Terra»**

Pioli a pagina 17



Maurizio Arrivabene diventa volontario

**L'ex capo corse Ferrari
al volante per i malati**

Turrini nello Sport

Prova **Sustenium Bioritmo 3**



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

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

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

A. MENARINI



Oggi su Alias

LENIN, L'ANNIVERSARIO Ricordiamo i 150 anni dalla nascita del leader con un'intervista a Tariq Ali, scritti sulla crisi rivoluzionaria e un inedito



Domani Alias D

V. S. NAIPAUL il romanzo «Una casa per Mr Biswas»; Callas, l'epistolario; «Lazzarillo de Tormes», l'archetipo; Jean Puy, da Matisse alla solitudine



Visioni

INTERVISTA Maccio Capatonda racconta il suo «Tg Casa 40ena», notizie «inutili» per affrontare la noia
Giovanna Branca pagina 12

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

SABATO 18 APRILE 2020 - ANNO L - N° 94

www.ilmanifesto.it

euro 2,50



Attilio Fontana foto di Luca Bruno/Agf

Se ne lava le mani

«La responsabilità del trasferimento dei malati di Covid dagli ospedali alle Rsa è dei nostri tecnici». Sulla strage delle migliaia di anziani nelle case di riposo lombarde il governatore Fontana si discolpa ma non convince. Il Pd: «Scandaloso scaricabarile. La delibera è sua»

pagina 5

«Fase 2»

L'Ue nella trappola delle priorità nazionali

MARCO BASCETTA

Un proverbio popolare illustra piuttosto precisamente il cuore del gran lavoro intorno alla cosiddetta Fase 2: «Chi tardi arriva, male alloggia». A livello europeo, come a livello globale. Come sarà il mercato all'uscita dalla fase acuta della pandemia e in presenza di un suo procedere occulto e imprevedibile nessuno può dirlo, ma l'idea dominante sembra essere, fuori dalla retorica del passaggio epocale, che non si discosterà di molto da quello che abbiamo conosciuto. Così resta determinante la corsa a riaprire per primi le attività produttive.

— segue a pagina 2 —

Economia

I bonus tamponano la falla, ma non cambiano la rotta

LAURA PENNACCHI

Si resta sconcertati di fronte al fatto l'ipotesi di riaprire le scuole prima dell'estate non venga adeguatamente presa in considerazione. Conta l'intensità con cui l'epidemia ha ferito l'Italia, ma operano anche aspetti più di fondo. Il depotenziamento della pubblica amministrazione nei decenni dell'egemonia neoliberalista è stato in Italia, già minata da una inaudita evasione fiscale, maggiore che altrove. Lo starving the beast di bushiana memoria ha talmente affamato la «bestia governativa» da averla quasi tramortita.

— segue a pagina 15 —

EUROPARLAMENTO

Pd e 5S divisi su Mes e «fondo ripresa»

Il partito democratico e il Movimento 5 Stelle si sono divisi sul voto sugli emendamenti e sulla risoluzione votata ieri dal parlamento europeo sul pacchetto anti-crisi che contiene il Meccanismo europeo di stabilità (Mes, Fondo Salva Stati), l'intervento della Banca eu-

ropea degli investimenti, il sostegno alle casse integrazioni «Sure» e l'ipotesi del «fondo per la ripresa» gestito dalla Commissione Ue e incardinato nel bilancio europeo da rifinanziare. Anche le destre in ordine sparso. Una spaccatura su un'alternativa «Mes-Co-

ronabond» che nel dibattito Ue non c'è. Giovedì prossimo 23 aprile i capi di stato e governo del Consiglio Europeo si esprimeranno sia sul pacchetto di proposte votato dall'Eurogruppo che sul «fondo della ripresa».

CICCARELLI, COLOMBO PAGINE 2,3

COMMISSIONE COLAO

«Riaperture, il nodo è il trasporto»

Seconda riunione fiume della commissione Colao sulla ripartenza. Lunedì potrebbe consegnare il documento al premier Conte sui criteri e settori: via libera a mecca-

nica e edilizia. Ma il grande problema sono i trasporti per raggiungere il lavoro. E c'è chi spinge per riaprire bar e ristoranti il 4 maggio.

MASSIMO FRANCHI A PAGINA 6

Pandemonio e guerra
La tragica sceneggiata libica
ALBERTO NEGRI PAGINA 9

Abuso di virus e libertà
Non lasciamoci addomesticare
GINEVRA BOMPIANI PAGINA 14

Diritti negati
La pandemia nel carcere e le grazie del Quirinale
ANDREA PUGIOTTO PAGINA 15

SCELTA L'APP: «IMMUNI»
Il ristagno dei contagi La fase 2 è lontana



Il contagio ristagna e i tamponi si fanno ancora troppo lentamente. Scelta la app per il contact tracing: si chiamerà «immuni». Dati troppo altalenanti e oscuri. Borrelli riduce a sole due conferenze stampa settimanali la comunicazione dei dati giornaliera.

CAPOCCI A PAGINA 4

ALAN KURDI A PALERMO
Migranti trasferiti sulla nave Tirrenia



«Benvenuti a Palermo». 1149 naufraghi salvati in mare dalla Alan Kurdi sono stati trasferiti su una nave della Tirrenia al largo del porto del capoluogo siciliano dove resteranno in quarantena. Il trasbordo è avvenuto alla presenza delle autorità sanitarie. Sea Watch ringrazia Orlando.

MARSALLA A PAGINA 7

CINA
L'economia arretra, crescono solo i morti



Dai dati del primo trimestre una contrazione storica (non accadeva dagli anni '70) per il Pil del gigante asiatico. Ma per la leadership è solo un incidente di percorso. Intanto le nuove stime a Wuhan, epicentro dell'epidemia, fanno crescere il numero delle vittime del 50%.

COLARIZI A PAGINA 8

all'interno
Decreto aprile Cig e reddito coperti solo fino a giugno
PAGINA 3

Poveri Emergenza Milano, brigate solidali in azione
GIANSANDRO MERLI PAGINA 7

Milano La «quarantena» negli hotel non decolla
FRANCESCA DEL VECCHIO PAGINA 5





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 107 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 18 Aprile 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Una canzone a quattro mani
I fratelli Bennato
«Più del coronavirus ci fa paura il web»

Federico Vacalebre a pag. 14



L'ex campione di basket
Oscar: «Il Covid-19? Ho sconfitto un tumore non temo più la morte»

Francesco De Luca a pag. 17



Fase 2, il "muro" di De Luca

►Campania, contagi in forte calo. Gli esperti della Regione: epidemia contenuta, si può ripartire
Il governatore: se il Nord riapre senza permessi blocco gli ingressi. Fondi Ue, lite con Provenzano

Mautone, Pappalardo e Santonastaso alle pagg. 2 e 3

Il commento LE CERTEZZE CHE IL GOVERNO NON CI DÀ

Luca Ricolfi

Qualche giorno fa, su queste colonne, avevamo posto al governo 7 domande, con l'obiettivo di capire se il governo stesso, e più in generale le autorità che gestiscono l'epidemia, erano pronti per la fase due. Le risposte sono arrivate nel giro di poche ore, con una tempestività che è stata molto apprezzata da tutti. A partire dai lettori che già il giorno dopo hanno potuto leggere le valutazioni del governo.

Continua a pag. 35

Punto di Vespa OGNUNO PER SÉ E LA CRISI PER TUTTI

Bruno Vespa

Nell'ora più buia della Seconda guerra mondiale Winston Churchill guidò un governo di unità nazionale. La stessa cosa fece Giulio Andreotti nell'ora più buia del terrorismo. Vinsero entrambi. Non occorre spiegare perché oggi ne avremmo un disperato bisogno. Non è aria. Ma vorremmo almeno risparmiarci una rissa furiosa all'interno della stessa maggioranza e della stessa opposizione.

Continua a pag. 35

Da una quarantena all'altra Il rientro dalla missione spaziale dopo sei mesi: «È surreale»



Andrew Morgan, uno dei tre astronauti tornati dalla Stazione Spaziale dopo sei mesi e accolto da soccorritori in mascherina

Fra tre settimane via al tracciamento Ecco la app Immuni: notifica e tampone per chi entra in contatto con un positivo

L'app che traccia i positivi da sola non basta, serviranno più tamponi. Fase due, usciremo più spesso da casa e per sentirci più sicuri installeremo la app Immuni, scelta dal governo, sul

nostro smartphone. Funziona se viene scaricata dal 60% della popolazione, fra tre settimane si parte con la sperimentazione.

Evangelisti a pag. 5

La trattativa in Europa Il parlamento Ue boccia gli Eurobond con il sì della Lega. Spunta l'asse Pd-Fi

Si all'introduzione di Recovery Bond garantiti dal bilancio Ue, sì al Mes, no ai coronabond. La risoluzione del Parlamento europeo per affrontare la crisi economica spacca la

maggioranza e l'opposizione. A favore hanno votato il Pd, Iv e FI, contro Lega e FdI. Astenuti dieci europarlamentari di M5S.

Conti a pag. 12

L'esperto di Colao

«Può ricominciare prima degli altri chi sa bloccare i nuovi focolai»



Il professore Starace «Decisivi la prevenzione nelle imprese e nel trasporto pubblico»

Mautone a pag. 7

Al Santobono

«C'è troppa paura degli ospedali 5 bambini arrivati in fin di vita»



Il primario Pecoraro «Portati qui gravissimi ma abbiamo percorsi al riparo dal Covid»

Aulisio in Cronaca

Kadoa

Via Leonardo Da Vinci 10 Grumo Nevano Napoli
www.kadoauomo.it

Facebook Instagram

Le idee Il tempo sospeso che trasformerà le paure in coraggio

Ruggero Cappuccio

Il titolo per le feroci giornate che stiamo vivendo è: il coraggio e la paura. Il coraggio di medici, infermieri, uomini delle forze dell'ordine, delle migliaia di umili lavoratori che guidano i camion grazie ai quali gli italiani riescono ad ottenere quei prodotti farmaceutici e alimentari per la sopravvivenza. La paura che attraverso le persone rimaste a casa attacca la coscienza e l'istinto di conservazione.

A pag. 15

Giurista napoletano Addio a Guarino professore di Draghi e Giorgio Napolitano

Osvaldo De Paolini

Addio a Giuseppe Guarino, esponente della scuola giuridica partenopea, uomo di sconfinata cultura giuridica e profonda conoscenza dei meccanismi della politica. Avvocato tra i più noti in Italia, fu ministro delle Finanze nel 1987 (con Panfani) e poi dell'Industria e delle Partecipazioni statali nel 1992 (con Amato). Da docente ha esaminato Giorgio Napolitano ed avuto come allievo Mario Draghi.

A pag. 34

Confetti maxtris
... CON TE NEL GIORNO PIÙ BELLO

visita il sito...
CONFETTIMAXTRIS.IT

vai su...
Facebook Instagram





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 107 ITALIA

NAZIONALE

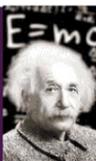


Sabato 18 Aprile 2020 • S. Galdino

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Pagine di Storia
Einstein e quel confine tra scienza e politica
Nordio a pag. 21



A maggio su Rail
Il cinema italiano non si arrende: si alla cerimonia dei David
Satta a pag. 24



Pressing Figc
Serie A, ritiri dal 27 aprile e partite solo al Centro-sud
Bernardini nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Regioni, si riapre a più velocità

►Italia divisa in tre macro-aree, l'ipotesi ristoranti ►Il Sud pronto a bloccare la mobilità con il Nord dal 4 maggio. Palazzo Chigi: ancora nessuna data L'Oms: «L'onda tornerà, la Lombardia è incauta»

Nuovi equilibri
La frenata Cina-Usa vera chance per l'Europa

Vittorio E. Parsi

eri dalla Cina sono arrivati due numeri, entrambi preoccupanti: 3869 e meno 6,8%. Cioè la rettifica del numero dei morti a Wuhan (il 50% in più di quanto finora comunicato) e il calo percentuale del Prodotto interno lordo cinese nel primo trimestre del 2020. Presi insieme ci possono fornire qualche indicazione sull'impatto che la pandemia ha avuto sul posizionamento della Cina.

Ne esce rafforzato il dubbio sulla trasparenza oltre che sulla tempestività con le quali sono state gestite le informazioni sul Covid-19. Come tutti sappiamo, il virus si è manifestato per la prima volta in Cina e, questo semplice fatto ha appannato il prestigio cinese nel mondo. Pechino ha infatti condotto un'impressionante controffensiva mediatica, nutrita anche di "impresse" spettacolari e gesti generosi, per far sì che la nuova immagine di "primo Paese quarto" offuscasse completamente quella di "Paese d'origine della pandemia". La rettifica dei numeri è un colpo inferto a questa strategia.

Continua a pag. 16

Per l'efficacia del sistema il 60% degli italiani dovrà scaricare "Immuni" sul cellulare



Militari dell'esercito tedesco testano l'app scelta dal governo di Berlino per il distanziamento sociale (foto ANSA) Servizi da pag. 2 a pag. 17

L'app c'è: funziona se si fanno i tamponi

I dati Istat

Italia, effetto virus: mortalità in aumento ma soltanto al Nord
Luca Cifoni

umeri dei decessi che schizzano verso l'alto al Nord, incrementi contenuti al Centro-Sud. A pag. 8

Si europeo ai recovery bond e apertura al Mes
Il Parlamento Ue boccia i coronabond con i voti della Lega. E il M5S si spacca

Marco Conti

all'introduzione di recovery bond garantiti dal bilancio Ue, si al Mes, no ai corona-



bond. La risoluzione del Parlamento europeo spacca la maggioranza e l'opposizione. A pag. 12 Pollio Salimbeni a pag. 12

Lo scandalo Rsa
Trivulzio-Regione c'era un patto sui malati da trasferire
Claudia Guasco

uel patto tra il Trivulzio e la Regione Lombardia. Il direttore generale: gestiamo noi i malati. A pag. 11

Le risposte del governo
Le certezze in più che servono per la ripartenza

Luca Ricolfi

ualche giorno fa, su queste colonne, avevamo posto al governo 7 domande, con l'obiettivo di capire se il governo stesso, e più in generale le autorità che gestiscono l'epidemia, erano pronti per la fase due. Le risposte sono arrivate nel giro di poche ore, con una tempestività che è stata molto apprezzata da tutti.

Continua a pag. 16

Società partecipate
Nomine pubbliche con pochi cambi: turnover presidenti

Andrea Bassi

pacchetto delle nomine pubbliche è sostanzialmente chiuso. Salvo sorprese dell'ultimo minuto, che in parité complesse come quelle delle società di Stato non sono mai da escludere, il nuovo quadro dei vertici dei principali gruppi pubblici è completato. Ed è un quadro di sostanziali conferme, almeno per quanto riguarda gli amministratori delegati. A pag. 18

La sottoscrizione
«Tutti 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 03087 03200
COD: 000001037
SWIFT: FIKATIT33XXX
C/O Banca Finnat
De Cicco a pag. 15

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

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

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

PESCI PASSIONALI
LEGGI NOTI-BRANCO

Buongiorno, Pesci! La rosa rossa della passione sboccherà il 13 maggio, con l'arrivo di Marte e l'eccitante guerra con Venere in Gemelli.

Ma è già intensa, sensuale, questa Luna nel segno che inaugura domani la fertile stagione del Toro. Non ti scordar di me, fiore di aprile, simbolo del candore e dell'innocenza. Quel fanciullo al primo amore, abita ancora certamente in fondo al vostro cuore. Per la gioia e la fortuna di chi amate. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttmercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-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

SABATO 18 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna e Marche

Sos raccolta frutta: servono subito migliaia di braccia

Servizio a pagina 13



ristora
INSTANT DRINKS

Contagi giù, la fase 2 ora è più vicina

In un giorno i malati salgono di 355, il dato migliore dal 2 marzo. Test sierologici: un italiano su 10 ha gli anticorpi. Intanto l'Istat dice che i morti sono molti di più: in marzo e aprile superano del 20% quelli degli anni scorsi

Servizi e **Ponchia**
da pagina 6 a pagina 17

Dove portano litigi e confusione

Unità nazionale o rischio di secessione

Bruno Vespa

Nell'ora più buia della Seconda guerra mondiale Winston Churchill guidò un governo di unità nazionale. La stessa cosa fece Giulio Andreotti nell'ora più buia del terrorismo. Vinsero entrambi. Non occorre spiegare perché oggi ne avremmo un disperato bisogno. Non è aria. Ma vorremmo almeno risparmiarci perfino dentro le due coalizioni una rissa furiosa che assomiglia alle celebri battaglie equestri del medioevo in cui si capiva chi avesse vinto solo dopo aver contato i cadaveri di cavalli e cavalieri. Non vorremmo che quando la rissa finirà, sul campo restasse il cadavere dell'Italia.

Segue a pagina 11

COLAO HA UN PIANO: RIAPRIRE CAFFÈ, RISTORANTI E CANTIERI MA IL GOVERNO FRENA. ARRIVA L'APP PER TRACCIARE I POSITIVI



QUATTRO AMICI AL BAR

Servizi, **Massi** e **Marinari** da pagina 2 a pagina 4

DALLE CITTÀ

Bologna

Tredici vittime, altre tre nelle case di riposo

Servizi In **Cronaca**

Bologna

Dall'Ara, in arrivo la firma del mutuo Lavori nel 2022

Giordano nel QS

Intervista a **Raffaele Donini**

L'assessore: «Caccia al virus casa per casa»

Rosato a pagina 10



Gli astronauti scesi nel pianeta Covid

Il ritorno dallo spazio «Ma non è più la Terra»

Pioli a pagina 17



Maurizio Arrivabene diventa volontario

L'ex capo corse Ferrari al volante per i malati

Turrini nello Sport

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

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

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

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

A. MENAKINI

GEAR nuova concessionaria OPEL

SABATO 18 APRILE 2020 IL SECOLO XIX

GEAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXIV - NUMERO 93, COPPIA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

NUOVE PARTENZE IN VISTA

Libia, il re degli scafisti torna e si riprende il porto di Sabratha

QUIRICO / PAGINA 14



UN LIBRO RICOSTRUISCE LA FORTUNA DELL'INNO "Bella ciao" diventa mondiale, ora spopola anche nelle serie tv

CAPPELLETTO / PAGINA 34



INDICE

Table listing page numbers for various sections like Primo Piano, Cronache, Economia-Matrimo, etc.

L'AUMENTO DI MALATI È IL PIÙ BASSO DAL 2 MARZO. I DECESSI SONO 575. LOMBARDIA, L'ALLARME LANCIATO DAL GOVERNO IL 23 GENNAIO RESTÒ INASCOLTATO

Contagio sotto il livello di guardia

L'indice di infezione scende allo 0,8. La commissione Colao prevede l'azzeramento dei nuovi casi entro il 18 maggio

Nonostante i numeri dei contagi e dei decessi restino alti, la curva epidemica inizia a scendere...

GLI ARTICOLI / PAGINA 2 - 12

LA TECNOLOGIA

Bruno Ruffilli

La app per i controlli rischia di restare bloccata un mese

La app per monitorare i contagi da Covid-19 messa a punto dall'italiana Bending Spoons è praticamente pronta...

L'ARTICOLO / PAGINA 7

LA POLEMICA

Flavia Amabile

La scuola riaprirà solo a settembre Il no dei governatori

Al contrario di buona parte dell'Europa, in Italia si tornerà a scuola a settembre. Protestano le Regioni per non essere state coinvolte.

L'ARTICOLO / PAGINA 11 IL COMMENTO DI ANDREA GAVOSTO / PAGINA 13

ROLLI

RIAPERTURA DEI CANTIERI

PREFERIVO I PENSIONATI



IDATISTATICI

Marco Grasso

Genova, strage silenziosa Fuori dagli ospedali i morti sono raddoppiati

In provincia di Genova i morti fuori dagli ospedali sono raddoppiati nei primi quattro mesi del 2020...

L'ARTICOLO / PAGINA 20

Infographic titled 'Aiuti, cure, spostamenti' with various icons and text about economic support and mobility.



AUMENTANO LE CONSEGNE: AGRICOLTORI E NEGOZIANI TROVANO I CLIENTI A CASA

MENDUNI / PAGINA 3

Liguria, aiuti della Regione per il turismo in crisi: incentivi fino a 6 mila euro per ogni assunzione

Alle porte di una stagione turistica mai così difficile per la Liguria, la Regione interviene con 6 milioni per sostenere il comparto...

DEFAZZO / PAGINE 2 E 3

L'APPELLO

Annamaria Coluccia

Le imprese edili liguri: «Regole più chiare»

L'ARTICOLO / PAGINA 2

L'INDUSTRIA

Alberto Quarati

Fincantieri di Sestri, rientro per 90 operai

L'ARTICOLO / PAGINA 17

BUONGIORNO

Dunque? Far finta di niente? Migliaia di morti nelle case di riposo e girarsi dall'altra parte? Così reagisce un buon numero di lettori alla rubrica di ieri...

Il tempo della corrida

MATTIA FELTRI

tagge su sequestri di documenti e sulle risultanze di colpevolezza appurate un quarto d'ora dopo. La nostra capacità di emettere sentenze in pagina nel tempo dell'istante a me fa orrore...

Advertisement for Farmacia Orientale, featuring a house icon and text about home delivery of medicines.

Advertisement for Overform Assicurazione, highlighting COVID-19 emergency services and Unipol Sai insurance.





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 17055,47 +1,71% | SPREAD BUND 10Y 231,80 +1,10 | €/€ 1,0860 -0,26% | BRENT DTD 15,37 +3,99% | Indici&Numeri → PAGINE 26-29

Oggi «Diario di un tempo sospeso», Giuseppe Lupo racconta Covid-19



Stefano Sella — a pag. 4
— Il libro è in edicola per un mese a 9,90 euro

La lettera Manifesto di Assisi: contro la crisi una economia a misura d'uomo



di Ermes Realacci, Vincenzo Boccia, Ettore Prandini, Francesco Starace, Mauro Gambetti, Catia Bastioli, Enzo Fortunato — a pag. 8

www.griffonpa.it
Gestione integrale finanziamenti e garanzie per Banche e PMI
nsc
FINANCIAL MANAGEMENT

Fase 2, tutte le incognite della ripresa

IDEE POCO CHIARE

I RISCHI DELLEFFETTO BABEL

di Fabio Tamburini

L'importante, in certi momenti della vita, è avere idee chiare. Magari poche, ma che centrino l'essenza del problema. Esattamente il contrario di quanto sta accadendo per avviare l'uscita dall'emergenza coronavirus. Per questo abbiamo deciso di dedicare le pagine iniziali del giornale, la 2 e la 3, all'aggiornamento delle iniziative su aspetti decisivi: la task force sulla ripartenza economica, guidata da Vittorio Colao, e delle altre commissioni insediate a vario titolo. Il delicato capitolo delle app utili alla ripresa, le trilaterative e gli accordi che stanno proliferando a livello nazionale e regionale per accelerare i tempi della Fase 2. — Continua a pagina 3

CAOS TASK FORCE

Cantieri, siderurgia e moda: individuati dodici settori con i requisiti per ripartire

Bankitalia: ogni settimana l'Italia perde lo 0,5% del Pil. Gennaio-marzo crollo (-5%)

Edizione chiusa in redazione alle 23

Caos task force per affrontare l'emergenza: sono 15, con oltre 450 esperti. La bachecca è aggravata dal rinvio delle scelte governative sulle ripartenze, dai ministri concentrati a evitare invasioni di competenze degli esperti (a loro volta divisi), e dagli annunci non coordinati sulle app. E da quattro regioni che fanno i loro piani per la ripresa produttiva. Il tutto mentre sono stati identificati dodici settori in possesso dei requisiti per ripartire. Allarme di Bankitalia: ogni settimana l'Italia perde lo 0,5 del Pil. — servizi@ilsole24ore.it

I NODI

Sono 15 i comitati con oltre 450 esperti

Manuela Perrone — a pag. 3

Tracciabilità, Regioni in ordine sparso

Luca De Blase — a pag. 3

Il piano per riaprire non c'è ancora

Marzio Bartoloni, Carmine Fotina — a pag. 2

QUANDO LA CRISI FA AUMENTARE I PREZZI



Rincari. Volano i prezzi delle materie prime agricole e aumentano le tariffe dei trasporti

Grano e trasporti, scintille d'inflazione

Micaela Cappellini e Marco Morino — a pag. 12

Imu e Tari, a chi non paga la rata annullati interessi e sanzioni

FISCO

Niente sanzioni e interessi almeno fino al 30 luglio per chi non pagherà in tempo i tributi locali, Imu e Tari in testa. Il 3,5 miliardi a Comuni e Province per cominciare a compensare le mancate entrate per la crisi. Il capitolo entra in scena il 18 aprile al centro di un lungo vertice fra il ministro dell'Economia Gualtieri e gli enti locali. In cantiere anche uno sblocca debiti della Pa. — Gianni Trevisani — a pag. 4

LA LETTERA

DECRETO LIQUIDITÀ, IL PARADOSSO

di Silvio Berlusconi

Caro direttore, sono molto preoccupato. Questa storia sembra non finire mai. Ogni giorno un problema nuovo e inedito, o una ulteriore complicazione o una sorpresa amara. Sono molti perciò gli aspetti che bisogna considerare

insieme per affrontare una vicenda tanto complessa con una visione unitaria, organica e coerente. Oggi però vorrei soffermarmi su uno soltanto di questi aspetti che forse rischia di condizionare anche gli altri. — Continua a pagina 6

FALCHI & COLOMBE

ELICOTTERO FISCALE, SE NON ORA QUANDO?

di Donato Masciandaro

Una recessione grave — ma che può essere temporanea, se ben affrontata — impone l'uso di trasferimenti monetari diretti a famiglie e imprese, da parte dello Stato, saltando le banche e l'elicottero fiscale. — Continua a pagina 19

GOVERNANCE

LA GARANZIA DI PRESIDENZE TRIENNALI

di Umberto Tombari

La partita delle nomine nelle grandi società a partecipazione pubblica è alla fase finale e in queste ore si stanno facendo le ultime scelte per i vertici di Eni, Enel, Leonardo, Poste italiane, Terna, e Banca Mps. — Continua a pagina 19

aruba.it
C'è la PEC
Risparmia tempo e denaro

Parlamento Ue, sì ai recoverybond Lega e M5S contro i coronabond

LA RISOLUZIONE

Maggioranza favorevole a investimenti garantiti dal bilancio europeo

Per rispondere allo shock economico provocato dalla pandemia il Parlamento europeo ha votato i recovery bond garantiti dal bilancio Ue e apre al Mes, ma non ai coronabond. Il testo ha provocato gravi divisioni nel mondo politico italiano. Lega e M5S si sono espressi contro i coronabond. — Beda Romano — a pag. 9



Economista laureata alla Bocconi di Milano ed europarlamentare Pd, Irene Tinagli presiede la commissione Problemi economici e monetari del Parlamento europeo

Intervento Falso dibattito sul Mes: una politica seria discuta delle risorse necessarie per ripartire
di Irene Tinagli — a pagina 10

IPOTESI RIFIUTO TOSSICO

Mascherine: ora si apre il problema smaltimento

Le mascherine protettive, sulla cui utilità gli esperti si sono battuti per settimane, sono divise anche dopo l'uso. Con la loro diffusione si apre il problema dello smaltimento dei dispositivi usati a milioni ogni giorno dalle persone sane. Per alcuni sono sempre

un rifiuto contaminato e infetto. Le Regioni del Nord invece dicono che sono rifiuti assimilati agli urbani da smaltire con la spazzatura indifferenziata. Il problema diventerà gigante con la Fase 2, quando si getteranno ogni giorno decine di milioni di pezzi usati. — Gilberto — a pag. 12

PANORAMA

NOMINE

Confermati gli amministratori delegati di Eni, Enel, Leonardo e Poste

Prime intese per la partita delle nomine nelle partecipate pubbliche, con l'obiettivo di chiudere nel week-end ma con alcuni nodi ormai risolti: dai vertici di Mps dove è in arrivo Guido Bastianini, alla conferma degli ad di Eni, Enel, Leonardo e Poste. Mentre tra i cambi alla guida c'è l'arrivo di Stefano Donnarumma a Terna e Paolo Simioni all'Enav. È il risultato della riunione di maggioranza caratterizzata dal braccio di ferro fra Pd e Cinque Stelle, con la variabile di Italia Viva che ha voluto pesare. — a pagina 9

ADDII 1922-2020



Giurista. Giuseppe Guarino, docente ed ex ministro
Giuseppe Guarino, il giurista che credeva nella nuova Iri

di Paolo Bricco — a pagina 19

LAVORO

Electrolux riapre: via a test, app e ingressi distanziati

Electrolux riparte dopo aver definito con i sindacati le misure per il riavvio della produzione e grazie a un progetto di ricerca con Ircs Sbarbi di Trieste, test stereologici e tamponi, app, turni. La prossima settimana riapre Porcia, dove lavorano un migliaio di persone e vengono prodotte lavatrici e lavastoviglie. — a pagina 13

.food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE



Olio di oliva, per il rilancio una cura da 400 milioni

di Giorgio Dell'Orefice — a pag. 25

Motori

ELETRIFICAZIONE

Ibride, come funzionano e quali vantaggi offrono

di Massimo Mambretti — a pagina 24





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 18 aprile 2020
Anno LXXVI - Numero 107 - € 1,20
S. Galdino vescovoDirezione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881
Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA
Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - ISSN 0391-6990DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

IL GOVERNATORE DEL LAZIO NEI GUAI

ZINGARETTI SMASCHERATO

La procura apre un'inchiesta
sul fiasco delle mascherine
ordinate dalla Regione

La Finanza dovrà fare luce
su tempi, costi e ruolo
delle società intermediarie

Si muove anche la Pisana
Disposta l'audizione del capo
della Protezione civile

Il Tempo di Osho

«Conte e Gualtieri mentono: il Mes ci rovina»

De Leo a pagina 3



"Ma 'n se po avè
na versione prova
de sto MES?"

"Posso senti se
j'è rimasto
quarke
campioncino"

Nicola e la «Palazzopoli». Così parlò Buzzi

Le rivelazioni del ras delle coop sull'acquisto del grattacielo della Provincia

L'ordinanza

Vaccino obbligatorio
per gli over 65

Sbraga a pagina 14

«È stato Odevaine che mi ha detto dell'operazione Parnasi, del palazzo della Provincia. Parnasi stava fallendo, invece ora si è rimesso in pista». Così Salvatore Buzzi parlava al pm dell'operazione con cui la Provincia di Roma guidata da Zingaretti aveva comprato il grattacielo all'Eur.

Di Corrado a pagina 18

I fondi non bastano

Beffa buoni spesa
Arrivano col contagocce

Novelli a pagina 17

... Commesse da milioni di euro, accordi non rispettati e una rete di società che attraversa i confini nazionali. C'è questo e, forse, molto altro, dietro la vicenda delle «mascherine fantasma» del Lazio. Per questo motivo adesso la Procura di Roma ha dato una delega alla Guardia di Finanza per approfondire la vicenda già al vaglio della Corte dei conti.

Ossino e Parboni a pagina 15

«I sistemi non sono pronti»

L'ora della verità per le banche
Lunedì si rischia il tilt

Caleri a pagina 2

Niente ripresa a maggio

Le scuole non ripartono
«Si lavora per l'anno prossimo»

a pagina 4

PARLA GIGI PROIETTI

«Ora recito su Zoom
ma sul palco tomerei
anche domani sera»



De Matteis a pagina 21

Avviso ai lettori

Scoprite
sul sito web
de IL TEMPO
le edicole
aperte
vicino casa

www.iltempo.it

EcoLogiko

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

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



TEL. 049.4906463

WWW.ECOLOGIKO.IT

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

buona tv
a tutti

di Maurizio Costanzo



Abbiamo appreso che il coronavirus a qualcuno ha dato soddisfazione. Ad esempio ai produttori di televisione, in quanto, per colpa del contagio, risultano esserci cinque milioni di telespettatori in più ogni giorno. Devono, gli stessi produttori di televisione, mettere in conto che quando sarà finita la pandemia, le presenze davanti al video precipiteranno.

Complimenti a Nicola Porro, che ha brillantemente superato il coronavirus ed è tornato in poco tempo alla guida di "Quarta Repubblica", il programma politico (...)

segue a pagina 22

LA NAZIONE

SABATO 18 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Le inchieste sulle morti nelle Rsa toscane

**I ritardi, le omissioni
Tutti gli errori
pagati dagli anziani**

Servizi e commento di **Canè** alle pagine **8 e 9**



ristora
INSTANT DRINKS

Contagi giù, la fase 2 ora è più vicina

In un giorno i malati salgono di 355, il dato migliore dal 2 marzo. Test sierologici: un italiano su 10 ha gli anticorpi. Intanto l'Istat dice che i morti sono molti di più: in marzo e aprile superano del 20% quelli degli anni scorsi

Servizi e **Ponchia**
da pagina **6** a pagina **17**

Dove portano litigi e confusione

**Unità nazionale
o rischio
di secessione**

Bruno Vespa

Nell'ora più buia della Seconda guerra mondiale Winston Churchill guidò un governo di unità nazionale. La stessa cosa fece Giulio Andreotti nell'ora più buia del terrorismo. Vinsero entrambi. Non occorre spiegare perché oggi ne avremmo un disperato bisogno. Non è aria. Ma vorremmo almeno risparmiarci perfino dentro le due coalizioni una rissa furiosa che assomiglia alle celebri battaglie equestri del medio evo in cui si capiva chi avesse vinto solo dopo aver contato i cadaveri di cavalli e cavalieri. Non vorremmo che quando la rissa finirà, sul campo restasse il cadavere dell'Italia.

Segue a pagina **13**

**COLAO HA UN PIANO: RIAPRIRE CAFFÈ, RISTORANTI E CANTIERI
MA IL GOVERNO FRENA. ARRIVA L'APP PER TRACCIARE I POSITIVI**



**QUATTRO
AMICI AL BAR**

Servizi, **Massi** e **Marinari** da pagina **2** a pagina **4**

DALLE CITTÀ

Intervista al sindaco

**Nardella annuncia
«Firenze ripartirà
con gli orari
scaglionati»**

Cecchi in Cronaca

Mugello

**Sindaci infuriati
contro l'ordinanza
per curare gli orti**

Guidotti in Cronaca

Toscana

**Rossi accelera
Oggi si decide
quando riaprire**

Ulivelli in Cronaca



Gli astronauti scesi nel pianeta Covid

**Il ritorno dallo spazio
«Ma non è più la Terra»**

Pioli a pagina **17**



Maurizio Arrivabene diventa volontario

**L'ex capo corse Ferrari
al volante per i malati**

Turrini nello Sport

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

Con **Vitamina C e Zinco**

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

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

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

A. MENARINI



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Carlo Verdelli*

Anno 45 - N°93

Sabato 18 aprile 2020

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50

Ieri solo **355 malati** in più, ma 575 decessi. Il governo pensa di **limitare il via libera** all'interno dei **confini regionali**. No all'ipotesi di far **ripartire bar e ristoranti**

Italia, quanta fretta

Pressing del Nord per riaprire tutto il 4 maggio. Conte: nessuna fuga in avanti

L'analisi

La religione del lavoro

di **Michele Serra**

È in atto una sorta di "revanscismo del resto d'Italia nei confronti della grandeur lombardo-milanese"? Un sentimento ingeneroso e sleale proprio adesso che i lombardi stanno pagando, in termini di morti, il prezzo più alto d'Europa? Se lo chiede Marco Imarisio sul *Corriere*, ed è una domanda importante. Perché dalla risposta dipende buona parte del futuro economico e politico non solo dei lombardi, o dei settentrionali, ma dell'Italia intera. Specie nel momento in cui si discute accanitamente sui tempi e i modi della cosiddetta ripartenza.

● continua a pagina 27

L'ultima ipotesi sul tavolo del comitato tecnico scientifico di cui si avvale il premier Conte è quella di una riapertura di bar, ristoranti e parchi già a partire dal 4 maggio, data programmata per lo sblocco ufficiale del lockdown. Una proposta che rimbalza in serata e sulla quale Palazzo Chigi frena: «Alcune notizie che circolano in queste ore sono infondate, altre sono ancora allo studio. Nessuna fuga in avanti: rischiamo di alimentare caos e confusione».

di **Cuzzocrea e Lauria** ● a pagina 4
i servizi ● da pagina 2 a pagina 21

Ricciardi, Oms

“Virus, rischio seconda ondata La Lombardia resti chiusa”

di **Michele Bocci**
● a pagina 7

▲ I ragazzi anti Covid Carlotta, studentessa di Castelfranco Veneto, con la mascherina da antagonista. Un progetto fotografico contro l'isolamento

Le carte dell'ispezione

“Così hanno fatto morire gli anziani al Trivulzio”

«Non si può sottacere una certa inerzia sia dei vertici dell'Agenzia di tutela della salute sia del Pio Albergo Trivulzio che, pur consapevoli della fragilità dei pazienti, si sono attivati con ritardo». Dagli ispettori del ministero della Salute un colpo al muro che nasconde la verità sulla strage di anziani nel Pio Albergo Trivulzio.

di **Floriana Bulfon** ● a pagina 3

La vergogna di un Paese

L'Età dello Scarto

di **Luigi Manconi**

Domanda: come va? Risposta: potrebbe andare meglio. Domanda: come ci si sente a essere tra i bersagli di una "strage degli innocenti" che miete vittime tra gli innocenti di età più avanzata? Risposta: si prova una certa inquietudine e l'istinto di guardarsi costantemente le spalle. Alla lettera: di controllare che non ci sia qualcuno dietro di te, pronto a colpirti o a stringerti le mani intorno al collo. È questo, forse, il sentire crudo di centinaia di migliaia di persone, che hanno più di settant'anni, sono sovrappeso e presentano una o più patologie (parlo di me, di noi). Siamo tutti a rischio? In verità no.

● continua a pagina 26

Prova Sustenium Bioritmo 3



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

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

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



Il romanzo preferito

L'algoritmo dei lettori premia García Márquez

di **Gabriele Romagnoli**

Alla fine, quello che è stato definito "l'algoritmo dei lettori di Robinson", ovvero il procedimento di calcolo delle loro preferenze in fatto di libri, si è rivelato affidabile. E prevedibile. In testa *Cent'anni di solitudine* di Gabriel García Márquez.

● a pagina 30

Robinson



Animali e piante la rivincita della natura

con Libro Uomini e Virus €12,40

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. Manzoni & C.
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: publicitasmanzoni.it

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

NZ

Brera "La crisi della politica ha spianato la strada ai Diavoli"

INTERVISTA DI ANDREA MALAGUTI - P. 24

Moda Gli stilisti e il coronavirus: l'Italia riparte dalla qualità

ANTONELLA AMAPANE - PP. 26-27



Sarri "La Juventus divide Ti odiano e tu diventi gobbo"

ANTONIO BARILLA - PP. 28-29

NOBIS ASSICURAZIONI logo and branding.

LA STAMPA

SABATO 18 APRILE 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) II ANNO 154 II N.105 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

MAI COSÌ POCHE I NUOVI MALATI: SONO 355. MA CRESCONO I MORTI: 575. LA PROTEZIONE CIVILE: ORA SERVE ISOLARE I COLPITI DAI LORO FAMILIARI

L'allarme già un mese prima, inascoltato

Il ministero della Salute informò del pericolo il 23 gennaio, ma il vertice convocato in Regione Lombardia non varò un piano. La commissione Colao indica l'obiettivo "zero contagi" entro la fine di maggio: l'indice d'infezione adesso è sceso allo 0,8%

PER L'IMPATTO DELLA PANDEMIA

LA SVOLTA DIGITALE ACCELERERA

CHRISTIAN ROCCA

L'accelerazionismo è un'oscura disciplina nata in ambienti della destra libertaria, ma negli ultimi anni è diventata molto cara in quelli della sinistra radicale. A grandi linee professa la necessità di affrettare l'evoluzione tecnologica dei sistemi produttivi in modo da giungere all'automazione completa della società e a un'emancipazione dal lavoro. L'obiettivo teorico è quello di costruire un nuovo modello tecnologico-centralizzato capace di garantire un reddito universale e altre bellurie distopiche.

CONTINUA A PAGINA 21

LE RAGIONI DEL RITARDO

MA LA SCUOLA SI COMPIICA NELLA FASE 2

ANDREA GAVOSTO

La Danimarca da due giorni, la Germania il 4 maggio, la Francia l'11. Le famiglie italiane si chiedono: perché in altri Paesi le scuole riaprono, mentre in Italia se ne riparerà a settembre? Giusta domanda, ma la risposta deve evitare semplificazioni. Macron ha annunciato che la scuola francese riaprirà privilegiando gli studenti più fragili, senza spiegare come. In Germania riapriranno a tappe, partendo dagli ultimi anni di elementari e superiori, con rigide misure di distanziamento, classi più piccole.

CONTINUA A PAGINA 21

L'allarme fu dato un mese prima ma rimase inascoltato. Il ministero della Salute informò del rischio epidemia il 23 gennaio, ma il vertice convocato in Regione Lombardia non varò un piano. Mai così pochi i nuovi malati, l'indice d'infezione è sceso allo 0,8%. - PP. 2-13

L'ALTRA EMERGENZA

È allarme per la siccità. Non piove, a rischio le forniture alimentari

AMABILE BARONI - P. 10

RETROSCENA ECOFIN

Aperture sul fondo Ue. Gentiloni: recessione intorno al 7,5 per cento

MARCO ZATTERIN - P. 9

COORDINA 48 PROGETTI

Gates finanzia la corsa italiana per la cura

PAOLO MASTROLILLI INVIATO A NEW YORK

Da Palermo a Trieste, l'Italia è al centro della corsa per trovare terapie contro la pandemia che ha messo il mondo in ginocchio. Si capisce guardando il "Global Coronavirus Covid-19 Clinical Trial Tracker" di Cytel, lo strumento cofinanziato dalla Bill and Melinda Gates Foundation per monitorare e collegare tutti i test in corso nel mondo per individuare le possibili cure. La fondazione ha stanziato 250 milioni di dollari per contrastare la pandemia, e ha promesso di impegnare miliardi per il vaccino. - P. 8

È SUPER RICERCATO

Il re degli scafisti si riprende il traffico in Libia

DOMENICO QUIRICO

A Sabratha, se passeggi tra le rovine romane e il mare denso di un verde opalino, ti vien voglia di metter radici e restare per sempre nel più azzurro e ameno dei luoghi. Forse le terre del mito sono così: abbaglianti di luce, familiari, il margine del mare miracolosamente sgombrato. Poi, in città, c'è la Libia che ti aspetti, i mercati sporchi, gli edifici slabbrati, i pick up con le mitragliere, i posti di blocco di brutta gente armata, le grida, i venditori ambulanti, gli scorci dei minareti, la guerra. - P. 15

Gli astronauti tornano dopo 6 mesi e scoprono le mascherine



Avevano lasciato la terra quando ancora si potevano stringere mani e abbracciare persone, ieri gli astronauti della Nasa, Jessica Meir e Andrew Morgan, e il russo Oleg Skripochka sono tornati in un mondo stravolto dalla pandemia - P. 16

BUONGIORNO

Dunque? Far finta di niente? Migliaia di morti nelle case di riposo e girarsi dall'altra parte? Così reagisce un buon numero di lettori alla rubrica di ieri, nella quale disapprovavo la profusione d'inchieste in tutta Italia, e l'appoggio entusiastico di alcuni partiti e giornali. La risposta è no. Non ci si gira dall'altra parte. Si cerca di capire la ragione del disastro e la magistratura indaga, se ha notizie di reato. Ma non se ne fa la solita corrida. La Francia ha diciottomila morti, il quaranta per cento nelle case di riposo, ma non ho letto su "Le Monde" o sul "Figaro" di quattrocento inchieste avviate da quattrocento procure e, se ne hanno avviate quattro, se n'è data notizia in un trafiletto. In Spagna secondo le stime gli anziani morti in ricovero sono almeno diecimila, la metà a Madrid, ma non ho letto sul "Pais" reportage su sequestri di documenti e

Il tempo della corrida

sulle risultanze di colpevolezza appurate un quarto d'ora dopo. La nostra capacità di emettere sentenze in pagina nel tempo dell'istante a me fa orrore. Vederle emesse da gente di governo che dovrebbe starsene bella zitta, col casino che c'è e che, come tutti, ha contribuito ad alimentare, mi fa orrore e mi fa pena. Vedere i microfoni tesi fra le labbra dei parenti delle vittime mi disgusta, perché i parenti delle vittime hanno il diritto di essere fuori di sé, ma la Giustizia (perdonate la maiuscola) ha il dovere di non esserlo mai. Che qualcuno abbia voglia di raccattare consenso con la caccia alla volpe sul dolore e sulla rabbia e sulla sete di vendetta nel mezzo della grande tragedia collettiva, mi conferma che il virus non ci migliora né ci peggiora: esalta quello che siamo. —

MATTIA FELTRI

Advertisement for Depetris baby food, featuring images of chicks and a product container. Text: 'Ma, siamo quali siamo!', 'DEPETRIS', 'ALLEVATI SENZA L'USO DI ANTIBIOTICI', 'www.carnidepetris.com'

NOBIS ASSICURAZIONI logo and branding. Text: 'L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!', 'www.nobis.it'



Avvisatore Marittimo

Primo Piano

Arriva il Comitato delle Zes del Meridione

Napoli. Tre presidenti dei porti - uno per ciascuna zona -, due professori e un ricercatore. È composto in questi termini il nuovo comitato scientifico sulle Zone economiche speciali, operativo da poco e con sede a rotazione. Frutto di un accordo tra **Assoporti** e il centro di ricerca sul Mezzogiorno Svimez, ne fanno parte i presidenti dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
1322 - 18 APRILE 2020

Studio di fattibilità per allargare il terminal container della dorsale orientale

Napoli si espande a Levante

Rischio insolvenza, sei armatori esposti alla crisi post-Covid

Arriva il "Comitato" delle Zes del Meridione

Crociere, accordo armatori-cantieri sui crediti deteriorati

Cambiano Riso e lancia società di sottoscrizione per Hannover Re

Arrivi & Partenze: Napoli (2-6) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (12-13)



Avvisatore Marittimo

Primo Piano

Comitatone Zes

del Tirreno centrale, Pietro Spirito; e dello Jonio, Sergio Prete. Poi figurano il presidente della Svimez, Adriano Giannola, insieme a un ricercatore dell'istituto, Delio Miotti, e infine il professore di Economia della Federico II, Ennio Forte. In generale, il Comitato si occuperà di analizzare lo stato di salute delle tre Zes istituite nel Sud Italia: Campania, Puglia e Calabria. Nell'immediato, la prossima riunione approfondirà le Zes che fanno capo a Taranto e Goia Tauro. Verranno verificati gli spazi a disposizione e la qualità delle interlocuzioni istituzionali. Non avrà una sede specifica ma si riunirà nelle tre sedi regionali. Si comincia con Napoli, da dove è partita la prima convocazione, da Spirito. Il delegato per le Zes per conto di **Assoporti** è Patroni Griffi. Al momento, rileva **Assoporti**, le priorità sono tre: zone doganali intercluse, concentrazione della Zes sui retroporti e individuazione delle infrastrutture essenziali per la crescita della logistica a valore.

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 32 - 19-4-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Consultazione Zes
dal Tirreno centrale, Pietro Spirito; e dello Jonio, Sergio Prete. Poi figurano il presidente della Svimez, Adriano Giannola, insieme a un ricercatore dell'istituto, Delio Miotti, e infine il professore di Economia della Federico II, Ennio Forte. In generale, il Comitato si occuperà di analizzare lo stato di salute delle tre Zes istituite nel Sud Italia: Campania, Puglia e Calabria. Nell'immediato, la prossima riunione approfondirà le Zes che fanno capo a Taranto e Goia Tauro. Verranno verificati gli spazi a disposizione e la qualità delle interlocuzioni istituzionali. Non avrà una sede specifica ma si riunirà nelle tre sedi regionali. Si comincia con Napoli, da dove è partita la prima convocazione, da Spirito. Il delegato per le Zes per conto di Assoporti è Patroni Griffi. Al momento, rileva Assoporti, le priorità sono tre: zone doganali intercluse, concentrazione della Zes sui retroporti e individuazione delle infrastrutture essenziali per la crescita della logistica a valore.

Creazione, aumento
di zone doganali intercluse, concentrazione della Zes sui retroporti e individuazione delle infrastrutture essenziali per la crescita della logistica a valore.

Specifici saloni: Basso
adesso alle 75 mila persone al mese. Il salone di Basso è stato allestito in una sede adibita al centro direzionale della società. Le visite saranno in presenza ma saranno a numero chiuso. Il salone di Basso è stato allestito in una sede adibita al centro direzionale della società. Le visite saranno in presenza ma saranno a numero chiuso.

GRIMALDI GROUP
servizi: Ginevra - Nord America - Messico - Mediterraneo

SARONIA DISPERSECCO LIPORNO
MARITTIMA S.P.A. S.P.A. S.P.A.
+39 019 572175 +39 076 21921 +39 096 50821



Avviati lavori del Comitato Scientifico dell' Osservatorio economico sulle ZES

NAPOLI Sono partiti i lavori del Comitato Scientifico dell'Osservatorio economico sulle Zone Economiche Speciali, e sulle iniziative di sviluppo delle aree portuali, istituito grazie all'accordo tra **Assoport** e SVIMEZ. Fanno parte del gruppo il presidente dell'**AdSP** del Mar Adriatico Meridionale professor avvocato Ugo Patroni Griffi, il presidente dell'**AdSP** del Mar Tirreno Centrale professor Pietro Spirito, il presidente dell'**AdSP** del Mar Jonio professor avvocato Sergio Prete, il presidente della SVIMEZ professor Adriano Giannola, il professor Ennio Forte e il dottor Delio Miotti. Tra i temi trattati: lo stato delle ZES e le difficoltà del loro decollo; ZES e ZLS, il contributo del sistema portuale italiano alla ripresa e al riposizionamento del sistema economico nazionale nei nuovi scenari dell'economia globale, ed in particolar modo nel Mediterraneo, il corridoio intermodale, plurimodale Napoli Bari e le relazioni con Taranto e Gioia Tauro. Il ricorso alle ZES parte dalla constatazione della loro riconosciuta capacità di accelerare lo sviluppo di un'area e in taluni casi di un intero paese. In alcune esperienze internazionali tale strumento si è rivelato un fattore di profondo cambiamento nella capacità di attrazione degli investimenti industriali, e per tale motivazione va implementata e valorizzata. Le ZES possono essere dunque uno strumento notevole per favorire l'uscita dalla crisi, resa ancora più grave dall'impatto del blocco produttivo, a seguito dell'emergenza sanitaria del virus Covid-19. Occorre ricordare che le ZES, sono anzitutto uno strumento importante di politica di sviluppo con la quale si può lavorare anche alla sburocrazizzazione della Pubblica Amministrazione, un passo necessario sulla via della ripresa e della modernizzazione del sistema Paese. Inoltre, esse costituiscono per il Mezzogiorno uno strumento efficace per l'implementazione di strategie mirate al superamento del ritardo di sviluppo, offrendo da un lato una diretta connessione con i mercati esteri e le reti di produzione globale, e favorendo dall'altro un non trascurabile effetto sul riequilibrio di un mercato del lavoro profondamente squilibrato, segmentato e nel quale domina un forte contrasto generazionale.



Un 2019 di traffici portuali: i sistemi italiani hanno retto

LIVORNO - I sistemi portuali italiani hanno registrato, per il 2019, un andamento dei traffici malgrado tutto in chiave positiva. Ne va preso atto, sia sulla base della grande tabella con i dati che pubblichiamo nelle pagine interne con i giri di questo articolo, sia dei commenti qui a fianco del presidente di **Assoport** Daniele Rossi e del nostro concittadino, il maritime consultant Angelo Roma, già presidente di Toremar ed Assonautica della Camera di Commercio, attualmente vicepresidente dell'interporto/retroporto Vespucci di Guasticce. Ovviamente, senza tentare paragoni con i grandi sistemi del Nord Europa o ancor più del Far East cinese per non farci prendere dallo sconforto. Ma per quello che Churchill definiva 'il ventre molle dell'Europa' ci sembra di poterci accontentare. * Sostanzialmente ci sarebbe poco da aggiungere ai dettagliati indici dei vari traffici della tabella, e ai commenti qui a fianco. Come considerazioni aggiuntive, si può rilevare come nella classifica dei sistemi portuali per milioni di tonnellate di merci, Genova sia incalzata da vicino da Trieste (67 milioni di tonnellate Genova, 66 Trieste) mentre nel totale delle merci in contenitori, ro/ro e varie altre modalità dopo la solita Genova (44 milioni di tonnellate) si trova Livorno (32,6 milioni) seguita da Gioia Tauro (29 milioni). Livorno, come sottolineano anche i commenti di Rossi e Roma, è saldamente in testa per movimento delle merci su ro/ro con 21,7 milioni di tonnellate: un risultato sia della posizione geografica, sia della sfida in atto in particolare tra i gruppi Grimaldi e Onorato. Ravenna è in pole sui rinfusi, altro primato importante. * Difficile ipotizzare oggi, anche alla luce dei catastrofismi annunciati ma della voglia di ripartire espressa da tutti, che cosa succederà nella seconda metà di quest'anno, a pandemia speriamo archiviata. La ripresa delle attività produttive, che in questi giorni è annunciata almeno a gradi, dovrebbe trovare alcuni settori della logistica pronti ad operare. Ma ci sono anche altre incognite. Se è praticamente conclusa la miracolosa ricostruzione del viadotto di Genova (ex ponte Morandi) che ridarà respiro al porto di Genova, altri problemi si sono affacciati qua e là, compreso il crollo di un altro viadotto costiero, quello sul fiume Magra, che collega la vallata al porto di La Spezia e che interessa l'intero settore dei collegamenti stradali tra l'interno della Toscana e della Liguria. Un crollo avvenuto mercoledì scorso, esattamente una settimana fa, con conseguenze sulla logistica del Nord-Ovest ancora da chiarire completamente, ma comunque con un ennesimo segnale di crisi della nostra rete stradale. Che di questi tempi specialmente non aiuta certo a sperare in una veloce ripresa.

The screenshot shows the top of the article page. At the top is the masthead 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a logo of a ship. Below it are navigation links: HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, QUADERNI, ABBONAMENTI, SPOGLIABILE. The main title of the article is 'Un 2019 di traffici portuali: i sistemi italiani hanno retto' with a sub-headline 'LIVORNO - I sistemi portuali italiani hanno registrato, per il 2019, un andamento dei traffici malgrado tutto in chiave positiva...'. A large table of data is visible, showing port names and their respective traffic figures. To the right of the table, there are several small advertisements for various maritime services and companies like FEDESPEER, Porto Livorno, LE NAVI, CONSIGLIO LOGISTICO, JUNGHEN, ASSOMA, FERCAM, and SOAVE.

LO SVILUPPO

Porto di Trieste, nuovi treni in partenza verso l' Austria

Collegamenti intermodali fra lo scalo giuliano e i principali hub del Paese vicino D' Agostino: la ferrovia è il nostro asset vincente in questo periodo di lockdown

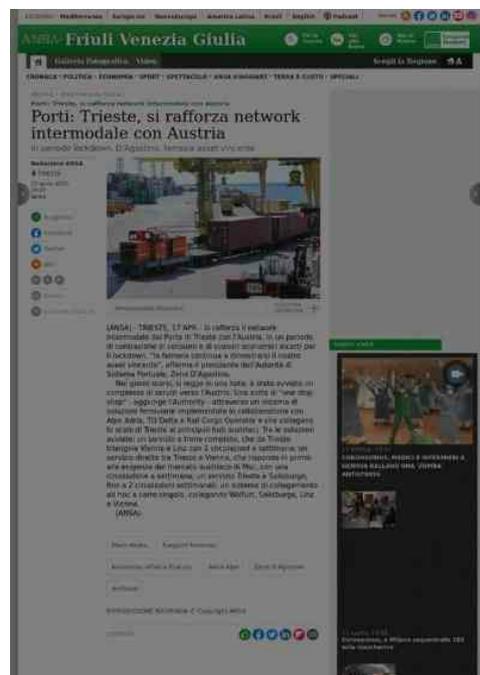
Andrea Pierini / **trieste** Intermodalità. È la carta giocata dal **Porto di Trieste** per riuscire a restare competitivo in un momento decisamente complesso per la mobilità delle merci, in particolare su gomma, a fronte della chiusura di molti confini terrestri dovuta all' emergenza Covid-19. Nei prossimi giorni poi potrebbe essere annunciato un nuovo collegamento con il Far-East. Spiega il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico orientale Zeno D' Agostino: «In questa situazione la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente. Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale». In collaborazione con Alpe Adria, To Delta e Rail Cargo operator, da pochi giorni sono stati attivati nuovi collegamenti con l' Austria con due treni a settimana (26 vagoni ciascuno) da **Trieste** su Vienna e Linz; un treno verso Vienna una volta a settimana per rispondere alle esigenze del mercato austriaco della compagnia Msc; due treni a settimana per Salisburgo; e un sistema di collegamento ad hoc composto da più vagoni in grado di collegare **Trieste** con Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. L' Authority, grazie alla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, ha consentito inoltre ad altri operatori di poter sfruttare il collegamento ferroviario già esistente con la Repubblica Ceca del gruppo logistico e armatoriale della danese Dfds. In questo caso la chiusura dei confini ha reso necessaria la ricerca di nuove soluzioni. «La nostra attenzione - dice D' Agostino - si è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio». Il direttore commerciale e operativo della società di logistica Alpe Adria spa Angelo Aulicino spiega come «a fronte di un periodo difficile, grazie alla intermodalità costruita in questi ultimi anni il **Porto di Trieste** ha mantenuto un segno positivo a marzo rispetto allo scorso anno con un +5%. In funzione dell' esperienza e di quelle che sono le strategie, si dovrà proseguire nell' implementare il retroterra, obiettivo già fortemente voluto dal presidente D' Agostino, con un sistema logistico in grado di coinvolgere gli interporti di Cervignano o Ferneti. Così sarà garantito un retroporto al sistema industriale. In queste settimane - così Aulicino - si sono intensificati i dialoghi con il territorio e stiamo lavorando a un progetto con un player industriale che userà **Trieste** come hub per i volumi marittimi dal far-east per poi andare verso l' Est Europa, in particolare Ungheria e Germania. In un momento complesso possiamo dire di riuscire a creare delle opportunità». A confermare la possibilità di un nuovo collegamento è D' Agostino, che però si limita a indicare che si tratta di «importanti player industriali». Un' altra occasione dal punto di vista economico, sempre legata al momento di lockdown, è legata alla necessità di nuovi spazi di stoccaggio e attività logistiche negli hub terrestri in prossimità dei porti. In questo senso dal **Porto** sono partite proposte a vari soggetti interessati sia sul fronte dei collegamenti multimodali di breve distanza, sia per lo stoccaggio merci negli interporti di **Trieste**, Cervignano e nell' area logistica di Freeeste, grazie anche ai vantaggi dati dal Punto Franco. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a newspaper page with the main headline 'Porto di Trieste, nuovi treni in partenza verso l' Austria' under the 'ECONOMIA' section. To the right, there is a sub-headline 'L'incantieri con Vard entra nel settore delle rinnovabili' and a small image of a ship. Below the main article, there are two smaller sections: 'Generali, pagati nel 2019 1,133 miliardi di imposte' and 'Nomine, prime intese tra ricambi e conferme'. At the bottom right, there is a table with financial data.

BILANCIO CONSOLIDATO (MIL. EURO)	
2019	2018
REVENUE	1.133
OPERATING PROFIT	1.133
NET PROFIT	1.133
OPERATING PROFIT	1.133
NET PROFIT	1.133

Porti: Trieste, si rafforza network intermodale con Austria

(ANSA) - TRIESTE, 17 APR - Si rafforza il network intermodale del Porto di Trieste con l' Austria. In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, "la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente", afferma il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Zeno D' Agostino. Nei giorni scorsi, si legge in una nota, è stato avviato un complesso di servizi verso l' Austria. Una sorta di "one stop shop" - aggiunge l' Authority - attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate in collaborazione con Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator e che collegano lo scalo di Trieste ai principali hub austriaci. Tra le soluzioni avviate: un servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana; un servizio diretto tra Trieste e Vienna, che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco di Msc, con una circolazione a settimana; un servizio Trieste e Salisburgo, fino a 2 circolazioni settimanali; un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. (ANSA).



#Coronavirus: al porto di Trieste nuove soluzioni per il sistema logistico durante l'emergenza

(FERPRESS) - **Trieste**, 17 APR - In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il **porto** di **Trieste** gioca la carta dell'intermodalità, e risponde con concretezza alle variabili e alle esigenze dei player della logistica e del sistema produttivo europeo. "In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente", afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D' Agostino. "Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale." Nella settimana pre-pasquale, è stato avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. Una sorta di "one stop shop" capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator, e composto da: -un servizio a treno completo, che da **Trieste** triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana. -un servizio diretto tra **Trieste** e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana. -un servizio diretto che collega **Trieste** e Salisburgo, fino a 2 circolazioni settimanali. -un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. Si tratta di un vero e proprio sistema integrato, che rafforza il collegamento tra il **porto** di **Trieste** e i principali hub austriaci. "La nostra attenzione in queste settimane è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio", continua D' Agostino. Un'ulteriore soluzione logistica adottata è stata infatti, quella di mettere a sistema i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da DFDS, (gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel **porto** di **Trieste**), con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma. Grazie quindi all'attivazione di una tradotta ferroviaria dedicata all'interno del **porto**, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca, unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi Ro-Ro gestita da DFDS. Va rilevato inoltre che il lockdown, e gli effetti futuri che ne deriveranno, potranno generare sempre di più la necessità di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti. Ed è proprio in tale contesto, che sono state fatte delle proposte a vari soggetti interessati, per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di **Trieste**, Cervignano e dell'area logistica di FREEeste, grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l'area triestina. Tutte azioni di logistica "collaborativa" che possono diventare un elemento distintivo per i nuovi scenari delle supply-chain delle aziende. E il **porto** di **Trieste**, grazie alle sue iniziative, unite a una governance integrata, riesce a supportare tali dinamiche. "Proprio in questi giorni - conclude D' Agostino - stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano **Trieste** come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal Far-East". Anche in questo caso è il consolidato network ferroviario del **porto**, che riesce a garantire tempi e affidabilità alle catene di approvvigionamento per le linee di produzione presenti nel centro-est Europa.



Il Nautilus

Trieste

PORTO DI TRIESTE: NUOVE SOLUZIONI PER IL SISTEMA LOGISTICO DURANTE IL COVID-19

SI RAFFORZA IL NETWORK INTERMODALE CON L' AUSTRIA

Trieste - In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il **porto** di **Trieste** gioca la carta dell' intermodalità, e risponde con concretezza alle variabili e alle esigenze dei player della logistica e del sistema produttivo europeo. 'In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente', afferma il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Zeno D' Agostino. 'Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale.' Nella settimana pre-pasquale, è stato avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l' Austria. Una sorta di 'one stop shop' capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator, e composto da: -un servizio a treno completo, che da **Trieste** triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana. -un servizio diretto tra **Trieste** e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana. -un servizio diretto che collega **Trieste** e Salisburgo, fino a 2 circolazioni settimanali. -un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. Si tratta di un vero e proprio sistema integrato, che rafforza il collegamento tra il **porto** di **Trieste** e i principali hub austriaci. 'La nostra attenzione in queste settimane è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio', continua D' Agostino. Un'ulteriore soluzione logistica adottata è stata infatti, quella di mettere a sistema i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da DFDS, (gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel **porto** di **Trieste**), con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma. Grazie quindi all' attivazione di una tradizione ferroviaria dedicata all' interno del **porto**, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca, unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi Ro-Ro gestita da DFDS. Va rilevato inoltre che il lockdown, e gli effetti futuri che ne deriveranno, potranno generare sempre di più la necessità di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti. Ed è proprio in tale contesto, che sono state fatte delle proposte a vari soggetti interessati, per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di **Trieste**, Cervignano e dell' area logistica di FREEeste, grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l' area triestina. Tutte azioni di logistica 'collaborativa' che possono diventare un elemento distintivo per i nuovi scenari delle supply-chain delle aziende. E il **porto** di **Trieste**, grazie alle sue iniziative, unite a una governance integrata, riesce a supportare tali dinamiche. 'Proprio in questi giorni - conclude D' Agostino - stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano **Trieste** come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal Far-East'. Anche in questo caso è il consolidato network ferroviario del **porto**, che riesce a garantire tempi e affidabilità alle catene di approvvigionamento per le linee di produzione presenti nel centro-est Europa.



Il porto di Trieste punta sull' intermodalità per offrire alla logistica soluzioni in tempo di crisi

D' Agostino: la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** ha illustrato le recenti novità che hanno incrementato l' offerta intermodale del porto di Trieste e che sono utili ad attenuare le difficoltà per le imprese logistiche di provvedere all' inoltro delle merci causate dagli effetti della pandemia di coronavirus. «In questa situazione - ha spiegato il presidente dell' AdSP, Zeno D' Agostino - la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente. Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale». In particolare, l' ente **portuale** ha spiegato che, grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo, nella settimana pre-pasquale è stato avviato un nuovo complesso di linee intermodali verso l' Austria costituito da un servizio a treno completo che da Trieste triangola Vienna e Linz con due circolazioni a settimana, da un servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana, da un servizio diretto che collega Trieste e Salisburgo, fino a due circolazioni settimanali, e da un **sistema** di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. D' Agostino, evidenziando che l' attenzione in queste settimane è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio, ha reso noto che un' ulteriore soluzione logistica adottata è stata, infatti, quella di mettere a **sistema** i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da DFDS, gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel porto di Trieste, con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma. Grazie quindi all' attivazione di una tradotta ferroviaria dedicata all' interno del porto, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria - ha spiegato - è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca, unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi ro-ro gestita da DFDS. Relativamente agli effetti futuri che il lockdown potrà avere provocando un aumento della richiesta di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti, l' AdSP ha specificato che a tal proposito sono state fatte delle proposte a vari soggetti interessati per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di Trieste, Cervignano e dell' area logistica di FREEeste, grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l' area triestina.



PORTO DI TRIESTE: NUOVE SOLUZIONI PER IL SISTEMA LOGISTICO DURANTE IL COVID-19 SI RAFFORZA IL NETWORK INTERMODALE CON L'AUSTRIA

Trieste, 17 aprile 2020 In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il porto di Trieste gioca la carta dell'intermodalità, e risponde con concretezza alle variabili e alle esigenze dei player della logistica e del sistema produttivo europeo. 'In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente', afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. 'Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale.' Nella settimana pre-pasquale, è stato avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. Una sorta di 'one stop shop' capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator, e composto da: un servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana. un servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana. un servizio diretto che collega Trieste e Salisburgo, fino a 2 circolazioni settimanali. un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. Si tratta di un vero e proprio sistema integrato, che rafforza il collegamento tra il porto di Trieste e i principali hub austriaci. 'La nostra attenzione in queste settimane è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio', continua D'Agostino. Un'ulteriore soluzione logistica adottata è stata infatti, quella di mettere a sistema i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da DFDS, (gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel porto di Trieste), con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma. Grazie quindi all'attivazione di una tradotta ferroviaria dedicata all'interno del porto, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca, unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi Ro-Ro gestita da DFDS. Va rilevato inoltre che il lockdown, e gli effetti futuri che ne deriveranno, potranno generare sempre di più la necessità di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti. Ed è proprio in tale contesto, che sono state fatte delle proposte a vari soggetti interessati, per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di Trieste, Cervignano e dell'area logistica di FREEeste, grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l'area triestina. Tutte azioni di logistica 'collaborativa' che possono diventare un elemento distintivo per i nuovi scenari delle supply-chain delle aziende. E il porto di Trieste, grazie alle sue iniziative, unite a una governance integrata, riesce a supportare tali dinamiche. 'Proprio in questi giorni conclude D'Agostino - stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano Trieste come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal Far-East'. Anche in questo caso è il consolidato network ferroviario del porto, che riesce a garantire tempi e affidabilità alle catene di approvvigionamento per le linee di produzione presenti nel centro-est Europa.



Porto di Trieste, nuove soluzioni per sistema logistico in periodo emergenza Covid-19

Lockdown, ovvero per tutti periodo di contrazione consumi e di scenari economici incerti. Il Porto di Trieste gioca così la carta dell' intermodalità, e risponde con concretezza alle variabili e alle

17 aprile 2020 - 15.49 (Teleborsa) - Lockdown, ovvero per tutti periodo di contrazione consumi e di scenari economici incerti. Il Porto di Trieste gioca così la carta dell' intermodalità , e risponde con concretezza alle variabili e alle esigenze dei player della logistica e del **sistema** produttivo europeo. "In questa situazione - dice Zeno D' Agostino, Presidente **Autorità** di **sistema** Portuale Mare Adriatico Orientale - la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente. Da subito ci siamo quindi attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale" . Nella settimana pre-pasquale è stato appunto avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l' Austria . Una sorta di "one stop shop" capace di servire il mercato, attraverso un **sistema** di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator . "**Sistema**" composto da quattro iniziative : "Servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana; servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC , con una circolazione a settimana; servizio diretto Trieste-Salisburgo , fino a 2 circolazioni settimanali; **sistema** di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna" . Un vero e proprio **sistema** integrato, che rafforza il collegamento tra il Porto di Trieste e i principali hub austriaci . "La nostra attenzione in queste settimane è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio - prosegue il Presidente D' Agostino - che rappresenta un' ulteriore soluzione logistica adottata, ovvero è quella di mettere a **sistema** i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da DFDS , (Gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel porto di Trieste), con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma . Grazie quindi all' attivazione di una tradotta ferroviaria dedicata all' interno del Porto, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria , è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca , unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi Ro-Ro gestita da DFDS" . Va rilevato inoltre che il lockdown e gli effetti futuri che ne deriveranno , come ha sottolineato D' Agostino, potranno generare sempre di più la necessità di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti . "Ed è proprio in tale contesto - ha aggiunto - che sono state fatte delle proposte a vari soggetti interessati, per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di Trieste, Cervignano e dell' area logistica di FREEeste , grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l' area triestina". Tutte azioni di logistica cosiddetta "collaborativa" che possono diventare un elemento distintivo per i nuovi scenari delle supply-chain delle aziende. E il Porto di Trieste, grazie alle sue iniziative , unite a una governance integrata, riesce a supportare tali dinamiche. "Proprio in questi giorni - conclude il Presidente AdSP - stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano Trieste come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal' Estremo Oriente" . Anche in questo caso è il consolidato network ferroviario del Porto a garantire tempi e affidabilità alle catene di approvvigionamento per le linee di produzione presenti nell' Europa centro orientale.

Economia Finanza | Segui su f | t | in

Porto di Trieste, nuove soluzioni per sistema logistico in periodo emergenza Covid-19

(Teleborsa) - Lockdown, ovvero per tutti periodo di contrazione consumi e di scenari economici incerti. Il Porto di Trieste gioca così la carta dell'intermodalità, e risponde con concretezza alle variabili e alle esigenze dei player della logistica e del sistema produttivo europeo. "In questa situazione - dice Zeno D' Agostino, Presidente Autorità di sistema Portuale Mare Adriatico Orientale - la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente. Da subito ci siamo quindi attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale".

Nella settimana pre-pasquale è stato appunto avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. Una sorta di "one stop shop" capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator.

"Sistema" composto da quattro iniziative: "Servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana; servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana; servizio diretto Trieste-Salisburgo, fino a 2 circolazioni settimanali; sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna".

Trieste rafforza network intermodale con l'Austria

D'Agostino: la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente

Redazione

TRIESTE Si rafforza il network intermodale con l'Austria. In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il porto di Trieste gioca la carta dell'intermodalità, e risponde con concretezza alle variabili e alle esigenze dei player della logistica e del sistema produttivo europeo. In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente, afferma il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino. Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale. Nella settimana pre-pasquale, è stato avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. Una sorta di one stop shop capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator, e composto da: un servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con due circolazioni a settimana; un servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia Msc, con una circolazione a settimana; un servizio diretto che collega Trieste e Salisburgo, fino a due circolazioni settimanali; un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. Si tratta di un vero e proprio sistema integrato, che rafforza il collegamento tra il porto di Trieste e i principali hub austriaci. La nostra attenzione in queste settimane è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio, continua D'Agostino. Un'ulteriore soluzione logistica adottata è stata infatti, quella di mettere a sistema i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da Dfds, (gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel porto di Trieste), con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma. Grazie quindi all'attivazione di una tradotta ferroviaria dedicata all'interno del porto, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca, unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi ro-ro gestite da Dfds. Va rilevato inoltre che il lockdown, e gli effetti futuri che ne deriveranno, potranno generare sempre di più la necessità di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti. Ed è proprio in tale contesto, che sono state fatte delle proposte a vari soggetti interessati, per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di Trieste, Cervignano e dell'area logistica di FREEeste, grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l'area triestina. Tutte azioni di logistica collaborativa che possono diventare un elemento distintivo per i nuovi scenari delle supply chains delle aziende. E il porto di Trieste, grazie alle sue iniziative, unite a una governance integrata, riesce a supportare tali dinamiche. Proprio in questi giorni conclude D'Agostino stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano Trieste come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal Far-East. Anche in questo caso è il consolidato network ferroviario del porto, che riesce a garantire tempi e affidabilità alle catene di approvvigionamento per le linee di produzione presenti nel centro-est Europa.



Portnews

Trieste

Trieste: nuovi servizi verso l'Austria

In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il porto di Trieste gioca la carta dell'intermodalità, avviando un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. In una nota stampa l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale lo definisce una sorta di 'one stop shop' capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator. Sostanzialmente, verrà attivato un servizio diretto tra Trieste e Vienna (una circolazione a settimana) che si legge nel comunicato stampa «risponderà in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia Msc, con una circolazione a settimana». Al nuovo collegamento intermodale si aggiungeranno: un servizio a treno completo, che da Trieste triangolerà Vienna e Linz con due circolazioni a settimana; un servizio diretto che collegherà Trieste e Salisburgo, fino a due circolazioni settimanali; e un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo 



The screenshot shows the 'PORT NEWS' website. At the top, there is a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo' and social media icons. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Magaioni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. A search bar is visible. The main content area features a large image of a port facility with a ship docked. Below the image, the article title reads '17 Aprile 2020 - News Ferrovie e intermodalità Trieste: nuovi servizi verso l'Austria' by 'di Redazione Port News'. The article text is partially visible, discussing the economic context and the new services. On the right side, there is a sidebar with a 'CATEGORIE' section listing various topics like 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Coronavirus', etc.

Da China Merchants Port Holdings 20.000 mascherine al porto di Trieste

TRIESTE Dopo la donazione di China Communications Construction Company, un nuovo carico di più di 20 mila mascherine per i lavoratori del porto di Trieste, è arrivato questa volta grazie a China Merchants Port Holdings, con base a Hong Kong. Le mascherine destinate al gruppo Parisi, sono state distribuite in parte all'Authority giuliana e in parte al personale impiegato tra la Piattaforma Logistica e lo Scalo Legnami. All'arrivo del materiale, erano presenti per inviare un ringraziamento simbolico, il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale, Mario Sommariva e Francesco Parisi, a capo dell'omonimo gruppo. Per Sommariva è un segnale importante di sostegno e generosità che ci arriva dalla Cina, in un momento in cui risulta ancora difficile reperire le mascherine, e gli altri dispositivi protettivi. Anche Parisi manda un ringraziamento a China Merchants per il gesto di solidarietà nei confronti dei lavoratori che stanno supportando l'attività dello scalo, ed evidenzia che una parte del carico è stata donata alla Clinica Salus di Trieste per il personale sanitario.



Il porto di Trieste guarda all'Austria per crescere e punta sull'intermodalità

Redazione

Trieste In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il porto di Trieste gioca la carta dell'intermodalità per crescere. 'In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente. Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale', afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (Adsp), Zeno D'Agostino. Nella settimana pre-pasquale, è stato avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. Una sorta di 'one stop shop' capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator, e composto da: un servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana; un servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana; un servizio diretto che collega Trieste e Salisburgo, fino a 2 circolazioni settimanali; e un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. Si tratta di un vero e proprio sistema integrato, che rafforza il collegamento tra il porto di Trieste e i principali hub austriaci. 'La nostra attenzione in queste settimane è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio', continua D'Agostino. Un'ulteriore soluzione logistica adottata è stata infatti, quella di mettere a sistema i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da DFDS, (gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel porto di Trieste), con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma. Grazie quindi all'attivazione di una tradotta ferroviaria dedicata all'interno del porto, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca, unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi Ro-Ro gestita da DFDS. D'Agostino fa notare inoltre che il lockdown, e gli effetti futuri che ne deriveranno, potranno generare sempre di più la necessità di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti. Ed è proprio in tale contesto, che sono state fatte delle proposte a vari soggetti interessati, per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di Trieste, Cervignano e dell'area logistica di FREEeste, grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l'area triestina. Tutte azioni di logistica 'collaborativa' che possono diventare un elemento distintivo per i nuovi scenari delle supply-chain delle aziende. 'Proprio in questi giorni conclude il presidente stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano Trieste come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal Far-East'. Anche in questo caso è il consolidato network ferroviario del porto, che riesce a garantire tempi e affidabilità alle catene di approvvigionamento per le linee di produzione presenti nel centro-est Europa.



Il porto di Trieste guarda all'Austria per crescere e punta sull'intermodalità

17 APRILE 2020 - Redazione








Trieste - In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il porto di Trieste gioca la carta dell'intermodalità per crescere. 'In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente. Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale', afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (Adsp), Zeno D'Agostino.

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

Nella settimana pre-pasquale, è stato avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. Una sorta di "one stop shop" capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator, e composto da: un servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana; un servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana; un

Il porto di Trieste rafforza il suo network intermodale verso l'Austria

Lo scalo marittimo di Trieste scommette ancora di più sul trasporto ferroviario in questo difficile momento di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown. Il porto gioca la carta dell'intermodalità e risponde con concretezza alle variabili e alle esigenze dei player della logistica e del sistema produttivo europeo si legge in una nota dell'AdSP. Il presidente Zeno d'Agostino aggiunge: 'In questa situazione la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente. Da subito ci siamo attivati portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale'. La port authority rivela che nei giorni scorsi è stato avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. Una sorta di one stop shop' capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator scrive l'ente presieduta da D'Agostino. La vera novità è quella anticipata alcuni giorni fa da SHIPPING ITALY, vale a dire il servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia Msc con una circolazione a settimana.

A questo collegamento si somma un servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana, un servizio diretto che collega Trieste e Salisburgo (fino a 2 circolazioni settimanali), un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. La port authority lo definisce un vero e proprio sistema integrato, che rafforza il collegamento tra il porto di Trieste e i principali hub austriaci. L'attenzione del porto in queste settimane è stata rivolta anche alle aziende di produzione del territorio e per questo un'ulteriore soluzione logistica adottata è stata quella di mettere a sistema i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca dal gruppo danese Dfds attivo con una propria linea marittima fra la Turchia e Trieste. Grazie all'attivazione di una tratta ferroviaria dedicata all'interno del porto, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, è stato possibile inoltrare volumi industriali (operati nelle aree portuali ma che non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma) con unità intermodali verso la Repubblica Ceca. Il numero uno della port authority, Zeno D'Agostino, ha infine rivelato: Proprio in questi giorni stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano Trieste come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal Far-East'. Anche in questo caso è il consolidato network ferroviario del porto, che riesce a garantire tempi e affidabilità alle catene di approvvigionamento per le linee di produzione presenti nel centro-est Europa.



Transportonline

Trieste

Porto di Trieste: si rafforza il network intermodale con l'Austria

Nuove soluzioni per il sistema logistico durante il covid-19. TRIESTE In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il porto di Trieste gioca la carta dell'intermodalità, e risponde con concretezza alle variabili e alle esigenze dei player della logistica e del sistema produttivo europeo. "In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente", afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. "Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale." Nella settimana pre-pasquale, è stato avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. Una sorta di "one stop shop" capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator, e composto da: -un servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana. -un servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana. -un servizio diretto che collega Trieste e Salisburgo, fino a 2 circolazioni settimanali. -un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. Si tratta di un vero e proprio sistema integrato, che rafforza il collegamento tra il porto di Trieste e i principali hub austriaci. "La nostra attenzione in queste settimane è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio", continua D'Agostino. Un'ulteriore soluzione logistica adottata è stata infatti, quella di mettere a sistema i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da DFDS, (gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel porto di Trieste), con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma. Grazie quindi all'attivazione di una tradotta ferroviaria dedicata all'interno del porto, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca, unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi Ro-Ro gestita da DFDS. Va rilevato inoltre che il lockdown, e gli effetti futuri che ne deriveranno, potranno generare sempre di più la necessità di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti. Ed è proprio in tale contesto, che sono state fatte delle proposte a vari soggetti interessati, per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di Trieste, Cervignano e dell'area logistica di FREEeste, grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l'area triestina. Tutte azioni di logistica "collaborativa" che possono diventare un elemento distintivo per i nuovi scenari delle supply-chain delle aziende. E il porto di Trieste, grazie alle sue iniziative, unite a una governance integrata, riesce a supportare tali dinamiche. "Proprio in questi giorni - conclude D'Agostino - stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano Trieste come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal Far-East". Anche in questo caso è il consolidato network ferroviario del porto, che riesce a garantire tempi e affidabilità alle catene di approvvigionamento per le linee di produzione presenti nel centro-est Europa.



Trieste Prima

Trieste

Il Porto gioca la carta dell'intermodalità: rafforzati i collegamenti con l'Austria

Attivate nuove soluzioni per il sistema logistico durante l'emergenza coronavirus. D'Agostino: "In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente"

In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il porto di Trieste gioca la carta dell'intermodalità, e risponde con concretezza alle variabili e alle esigenze dei player della logistica e del sistema produttivo europeo. "In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente", afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. "Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale." Nella settimana pre-pasquale, è stato avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. Una sorta di "one stop shop" capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator, e composto da: - un servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana. - un servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana. - un servizio diretto che collega Trieste e Salisburgo, fino a 2 circolazioni settimanali. - un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. Si tratta di un vero e proprio sistema integrato, che rafforza il collegamento tra il porto di Trieste e i principali hub austriaci. "La nostra attenzione in queste settimane è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio", continua D'Agostino. Un'ulteriore soluzione logistica adottata è stata infatti, quella di mettere a sistema i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da DFDS, (gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel porto di Trieste), con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma. Grazie quindi all'attivazione di una tradotta ferroviaria dedicata all'interno del porto, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca, unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi Ro-Ro gestita da DFDS. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Spot Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . Va rilevato inoltre che il lockdown, e gli effetti futuri che ne deriveranno, potranno generare sempre di più la necessità di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti. Ed è proprio in tale contesto, che sono state fatte delle proposte a vari soggetti interessati, per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di Trieste, Cervignano e dell'area logistica di FREEeste, grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l'area triestina. Tutte azioni di logistica "collaborativa" che possono diventare un elemento distintivo per i nuovi scenari delle supply-chain delle aziende. E il porto di Trieste, grazie alle sue iniziative, unite a una governance integrata, riesce a supportare tali dinamiche. "Proprio in questi giorni - conclude D'Agostino - stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano Trieste come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal Far-East". Anche in questo caso è il consolidato network ferroviario del porto, che riesce a garantire tempi e affidabilità alle catene di approvvigionamento per le linee di produzione presenti nel centro-est Europa.



Dopo Genova, anche Trieste progetta il traghetto-ospedale

Redazione

Trieste Il Friuli Venezia Giulia sta studiando la possibilità di utilizzare un traghetto per ospitare gli anziani delle case di riposo contagiati dal Coronavirus , sull'esempio di quanto già fatto a Genova, dove una nave della flotta Gnv è stata adibita a ospedale. Ad avere urgente bisogno di un trasferimento sono in particolare gli anziani ospiti di residenze promiscue, vale a dire strutture che si trovano in condomini condivisi con altre unità abitative. Le case di riposo promiscue solo a Trieste sono 45 . Alcune, era stato spiegato dalla Regione, non hanno la possibilità di separare gli ospiti positivi al Covid-19 dagli altri.



Dopo Genova, anche Trieste progetta il traghetto-ospedale

17 APRILE 2020 - Redazione



Trieste - Il Friuli Venezia Giulia sta studiando la possibilità di utilizzare un traghetto per ospitare gli anziani delle case di riposo contagiati dal Coronavirus, sull'esempio di quanto già fatto a Genova, dove una nave della flotta Gnv è stata adibita a ospedale.

Ad avere urgente bisogno di un trasferimento sono in particolare gli anziani ospiti di residenze promiscue, vale a dire strutture che si trovano in condomini condivisi con altre unità abitative. Le case di riposo promiscue solo a Trieste sono 45. Alcune, era stato spiegato dalla Regione, non hanno la possibilità di separare gli ospiti positivi al Covid-19 dagli altri.

Iscriviti alla newsletter

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

Si iscrivo

Articoli correlati



la lettura

Chiara Carminati racconta le "rime animate" sul mare

Fabiana DallavalleC' è anche la "nostra" scrittrice e autrice di poesie, storie e testi teatrali per bambini, Chiara Carminati nel progetto #iorestoacasaenavigo, il cartellone allestito dal **Porto** di **Trieste** per adulti, giovani e giovanissimi. Un percorso interamente dedicato alle "rime animate" curato da Fondazione Pordenonelegge, a partire da oggi alle 11.30, sui canali social e sul sito www.pordenonelegge.it e www.porto.trieste.it fino a sabato 25 e sabato 2 e 9 maggio. Il Premio Andersen, Carminati, ci anticipa i contenuti degli interventi in cui saranno protagonisti i suoi testi e la sua voce insieme ai disegni di Pia Valentinis, pluripremiata illustratrice udinese. «Sono appuntamenti di "rimedigitali" dedicate ai più piccoli, la fascia è quella dei bambini delle primarie, ispirate dalla raccolta in versi di Il mare in una rima, un libro che ha vent'anni e che è stato pubblicato prima da Mondadori, poi da Nuove edizioni Romane, e infine da Giunti con un CD audio. È un po' il mio libro talismano, e ha diversi livelli di lettura. Le immagini di Pia sono state montate in piccole animazioni. Le tre poesie che leggerò ogni volta, sono precedute da una piccola introduzione, saranno incastonate nel montaggio animato, e in questo modo i versi diventeranno un prezioso racconto del mare per i bambini: un filo rosso navigante che li porterà a viaggiare con la fantasia, a rievocare immagini poetiche, a conoscere meglio e rispettare il mare e l'ambiente». Il **Porto** di **Trieste**, attraverso il percorso poetico di pordenonelegge, arriva dunque a casa dei più piccoli con un carico davvero speciale di emozioni e storie di mare. Un'operazione di qualità sia didattica che visiva. Le immagini molto delicate, hanno il ritmo giusto e sono adatte ai bambini dai sei anni ma anche a quelli della scuola dell'infanzia, per la capacità suggestiva amplificata dalle parole. «Partendo dall'idea che l'esperienza dell'ascolto sia connaturata alla parola poetica - spiega ancora la scrittrice- i video diventano "fiabe sonore e animate" per spiegare delicatamente ai bambini che la poesia è un linguaggio in tutto e per tutto a loro misura perché può essere appreso facilmente per la sua musicalità. Si solcano le onde, ci si immerge negli abissi e si riemerge con conchiglie preziose, disegni e parole invitano a un rapporto giocoso e attento al mondo del mare, fuori e dentro di noi». Chiara Carminati scrive poesie, storie e testi teatrali per bambini e ragazzi. Specializzata in didattica della poesia, tiene corsi di aggiornamento. Ha ricevuto altri numerosi riconoscimenti, tra cui il Premio Strega Ragazzi e Ragazze per il romanzo Fuori fuoco (Bompiani). --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LO STUDIO

I tre porti di Genova, La Spezia e Venezia trampolini del Nord dopo l' epidemia

Analisi di Srm e Contship prefigura i flussi del commercio estero di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna: daranno linfa alla ripresa dell' economia

VENEZIA Il **porto** di Genova, poi La Spezia e **Venezia**. Dai tre scali passerà il rilancio dell' economia nella fase 2. Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto sono le tre principali regioni italiane in termini di interscambio commerciale con l' estero. E il report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", realizzato da Srm (Intesa sanpaolo) e Contship Italia Group, ne traccia le scelte per il trasporto marittimo. Le tre regioni in totale nel 2019 dovrebbero aver realizzato 483 miliardi (stime Srm) di import/export (la metà dell' interscambio italiano con l' estero), in crescita rispetto al 2018. Il commercio via mare rappresenta il 28,2% per la Lombardia, il 32,3% per il Veneto, il 36,1% per l' Emilia Romagna (37,1% la media Italia). La maggioranza delle aziende venete sceglie lo scalo di **Venezia** tra i principali porti di riferimento (il 49% in export e il 55% in import) e Trieste (15% in export e 28% in import). La Spezia registra ottime performance tra le imprese lombarde totalizzando un 41% in export e in import - e tra le imprese emiliane (30%). Bene Livorno per le imprese emiliane in export (29%). Tra le novità del report un focus dedicato ad uno dei distretti produttivi più performanti, in termini di export, quello del prosecco di Conegliano-Valdobbiadene. Il **porto** di **Venezia** è utilizzato dalla maggior parte delle imprese (62%) del distretto, poi quello di Genova. Anche in questo caso la modalità stradale risulta la soluzione preferita dalle imprese per trasportare la merce dal **porto** all' azienda e viceversa. La maggior parte delle imprese (62%) esporta non più di 50 container all' anno, un buon 38% supera questo limite. I dati dell' indagine evidenziano la presenza di corridoi logistici ben definiti per il distretto del prosecco di Conegliano-Valdobbiadene. Se da un lato le imprese non concentrano le proprie attività su un unico **porto**, la scelta dei mercati di destinazione appare più chiara. L' America settentrionale rientra tra le due principali destinazioni per ben l' 85% delle imprese. L' Europa per il 31%, mentre l' Asia lo è per il 15%, con meta preferita Giappone. --N.Br.



Mose, spaccatura tra 5Stelle e Pd

'Attacco dei pentastellati all'atto del provveditore Zincone che dimensiona il Cvn: «Maxi condono, una ignominia etica» I senatori Vanin e Coltorti difendono i commissari Fiengo e Ossola, attaccati dai dem per la gestione e le consulenze

LA POLEMICA VENEZIA Il Movimento 5 Stelle critica il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone e si schiera apertamente in difesa degli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, Fiengo e Ossola, finiti recentemente nell'occhio del ciclone per la vicenda delle consulenze. Una posizione, quella dei pentastellati, di segno opposto a quella del Pd che invece aveva criticato i vertici del Cvn con il deputato Nicola Pellicani che qualche giorno fa invocava la fine della fallimentare gestione commissariale del Consorzio Venezia Nuova e che oggi taglia corto, chiedendo uno stop alle polemiche (anche evidentemente quelle dei colleghi di maggioranza) «perché dice la priorità è finire, abbiamo un provveditore, un supercommissario, i soggetti istituzionali ci sono, ora procediamo». ATTACCO A ZINCONI Tirata al banco degli imputati, il provveditore Cinzia Zincone, che secondo il presidente della Commissione lavori pubblici al Senato Mauro Coltorti e la senatrice Orietta Vanin - «rischia di buttare all'aria tutto il lavoro fin qui svolto dalla gestione commissariale del Cvn» e che avrebbe prodotto un atto «che lascerà fuori gli interventi paesaggistici, morfologici e sull'Arsenale, nonché il piano Europa per lasciare solo l'ultimazione delle opere in mare». Un atto, quello nel mirino (il cosiddetto settimo atto aggiuntivo), che per i pentastellati rappresenterebbe un maxicondono giudicato una ignominia etica «per cui dovremmo sanare situazioni sospese che il cittadino ha già pagato abbastanza, ci troveremmo di fronte a centinaia di cantieri che andrebbero alle calende greche perché il Provveditorato di Venezia non ha né le persone né la struttura per tutte le gare che si dovrebbero fare da qui ai prossimi 5-10 anni per appaltare le attività di progettazione e di esecuzione dei lavori a ditte terze». Orietta Vanin per contro sottolinea l'importanza della scelta da parte di Anac dei due amministratori straordinari di Cvn (Fiengo e Ossola) quali persone di provata moralità, è pronta a richiedere quanto prima il reintegro del terzo commissario, possibilmente da scegliere tra esperti del settore tra le forze dell'ordine. Dunque, posizione opposta a quella degli alleati di governo, fermo restando l'obiettivo di finire l'opera quanto prima. Ma quale è il contenuto di questo atto aggiuntivo che ha attirato degli strali del M5S? L'ATTO CONTESTATO Di atti aggiuntivi, dalla convenzione del 1991 che regola i rapporti tra l'ex Magistrato alle Acque e il Consorzio Venezia nuova ce ne sono stati già sei, in quasi trent'anni di storia, che hanno recepito mutate esigenze durante la realizzazione della grande opera, che ha visto cambiare leggi e Governi, politici e funzionari. Dunque si è arrivati alla bozza della settima puntata, con un obiettivo ben preciso, secondo il provveditore Zincone, che l'ha condiviso con il supercommissario Elisabetta Spitz e lo ha inteso come una soluzione per prendere atto di alcune criticità ed evidentemente per superarle. Perché, se è vero in linea di principio che chi sbaglia paga, risulta quantomeno aleatorio il recupero delle somme anticipate dal Provveditorato al Consorzio Venezia Nuova per alcune opere mal eseguite o che hanno subito danneggiamenti. «Le numerose cause proseguiranno e daranno ragione al Provveditorato. Ma poi la sentenza sarà di fatto carta straccia perché - dice Zincone - quei soldi di risarcimento non li vedremo mai, anzi, rischiano di strozzare le imprese più piccole, obbligate in solido con il Consorzio. Quindi l'atto vuol essere una tutela

RAFFAELLA VITTADELLO



nei loro confronti, non il contrario».



Il Gazzettino

Venezia

Dunque, quando i 5 Stelle alludono a un maxicondono, Zincone replica senza mezzi termini che si parla solo di non applicazione delle penali e cancellazione delle riserve a bilancio, un concetto ben diverso. «Se poi il Consorzio incasserà dei soldi dalle cause, li dovrà girare allo Stato». Insomma, tutto tranne un colpo di spugna. Ma piuttosto la presa d'atto che a causa della dilatazione dei tempi di realizzazione, risulta necessario ricorrere a ripristini e manutenzioni. Se si sta a discutere devo pagarli io o devi pagarli tu, e deve intervenire il giudice, passano altri anni e quindi una eventuale transazione ipotizza che il Provveditorato sostenga le spese dei ripristini e si evitino altri contenziosi, con l'obiettivo di imprimere un'accelerazione. I LIMITI AL CVN Nella proposta del Provveditorato, inoltre, viene limitato il campo degli interventi necessari al completamento del **Mose** alle bocche di porto «a valere sul valore dell'opera, pari a 5.493,154 milioni di euro, nel senso che verrebbero esclusi, ad esempio, gli interventi architettonici, di inserimento paesaggistico, di salvaguardia ambientale e recupero morfologico, la gestione delle manutenzioni, il Piano Europa, la realizzazione degli interventi per la difesa dell'isola di San Marco, tutte opere che si sono aggiunte negli anni. Fatte salve quelle già commissionate e iniziate. Quindi ogni ulteriore attività inerente la fase di avviamento - che proprio a causa del numero esagerato di anni non è mai stato chiaro a chi fosse in capo - verrà eseguita dal Provveditorato, facendo salve le assegnazioni già operate dal Consorzio Venezia Nuova. C'è poi il capitolo del personale di Consorzio, Comar e Thetis che potrà progressivamente essere assorbito dal Provveditorato. Nel frattempo a Roma restano bloccati oltre 400 milioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

NOTA CONGIUNTA DI COLTORTI E VANIN

I Lavori pubblici: «Un maxi condono sul Mose»

Il presidente M5S della commissione del Senato contrario alla modifica dalla convenzione quadro del 1991

Alberto Vitucci «Un maxi condono eticamente indegno. Non possiamo sanare situazioni per cui il cittadino ha già pagato abbastanza». Il presidente della commissione Lavori pubblici del Senato Mauro Coltorti (M5S) stronca sul nascere la proposta del provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto - pubblicata in anteprima dalla "Nuova Venezia" qualche giorno fa - di modificare la Convenzione quadro del 1991, cioè il contratto stipulato tra lo Stato e il suo concessionario Consorzio Venezia Nuova, con un "Atto aggiuntivo". Un atto che toglierebbe al Consorzio l'affidamento delle opere in laguna, lasciandogli solo la conclusione del **Mose**. Senza i lavori che riguardano l'Arsenale, il Piano Europa, le barene e le opere compensative alle bocche di porto, in parte già finanziati e assegnati dal Consorzio dei commissari alle imprese minori rimaste attive dopo il grande scandalo. Insieme alla modifica, la proposta di «condonare» spese e contenziosi. I soldi della manutenzione per i lavori mal fatti in questi anni, ha scritto in sostanza il provveditore Cinzia Zincone al Consorzio e al ministero, «li metterebbe lo Stato». Una linea a quanto pare condivisa con il ministero, retto dalla pd Paola De Micheli e con la commissaria "sblocca cantieri" Elisabetta Spitz. Dubbi di legittimità vengono dal commissario Giuseppe Fiengo, in questi giorni oggetto di attacchi incrociati da parte delle grandi imprese del **Mose**, finite nell'inchiesta del 2014 e poi estromesse dall'attività. «Non posso modificare un contratto che è stato modificato dall'Anac», dice. Adesso arriva l'autorevole stop del presidente della commissione Lavori pubblici del Senato. Una posizione non solo personale, visto che la nota è firmata anche dalla senatrice veneziana del M5S Orietta Vanin. «Purtroppo il **Mose** si arricchisce di un altro triste capitolo», scrivono i due senatori, «passato quasi in sordina, nei giorni scorsi il provveditore Zincone spargia le carte, rischiando di buttare all'aria tutto il lavoro fin qui svolto dalla gestione commissariale del Consorzio». «La bozza di nuova convenzione, nella pratica», continuano gli esponenti del Movimento Cinque Stelle, «lascerà fuori tutti gli interventi paesaggistici, morfologici della laguna e sull'Arsenale, nonché il Piano Europa, per lasciare soltanto l'ultimazione delle opere in mare». «Secondo il provveditore», continuano i due parlamentari, «l'atto in questione porrebbe fine a ogni contenzioso aperto, in quanto, a fronte della perdita di ingenti lavori, alle aziende del Consorzio non verrebbe addebitato più alcun risarcimento dovuto per danni e ritardi». Un atto che il presidente Coltorti definisce «di ignominia etica». E che non andrebbe certo in direzione di una rapida conclusione di lavori in laguna. «Ci troveremmo di fronte a centinaia di cantieri che andrebbero alle calende greche, perché il provveditorato di Venezia non ha la struttura per appaltare le attività di progettazione ed esecuzione lavori a ditte terze nei prossimi anni». «Noi ci siamo sempre opposti al **Mose**» concludono i parlamentari Cinque Stelle, «adesso che è realizzato al 97% è importante verificare se oltre ad aver cambiato la natura dei luoghi potrà difendere la città. Questa iniziativa provocherebbe una ulteriore frammentazione degli interventi. Ritardando sia la conclusione dei lavori del **Mose** che quelli in laguna». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Coronavirus, Costa Crociere e Banco Alimentare sostengono ancora la Liguria

Costa Crociere, affiancata da Banco Alimentare Liguria Onlus, dona 6 tonnellate di beni alimentari provenienti da Costa Luminosa destinati ai liguri

Coronavirus, Costa Crociere e Banco Alimentare Liguria Onlus distribuiscono 6 tonnellate di beni alimentari provenienti da Costa Luminosa. Costa Crociere e Banco Alimentare uniscono le loro forze per prestare aiuto alle persone bisognose, che stanno vivendo in maniera più difficile l'emergenza sanitaria in corso. La compagnia italiana ha donato infatti circa 6 tonnellate di beni alimentari di prima necessità, tra cui pane, latte, affettati, formaggi, omogeneizzati e altri prodotti a favore del Banco Alimentare Liguria Onlus, che provvederà a distribuirli presso le strutture caritative della regione. Una parte della donazione è destinata alla Caritas Diocesana di Savona. I generi alimentari sono eccedenze sbarcate da Costa Luminosa, nave ormeggiata a Savona a seguito della decisione della compagnia di sospendere le sue crociere, che proprio nei giorni scorsi ha completato le operazioni di sanificazione di tutti gli ambienti, inclusi i magazzini. L'iniziativa ha visto la collaborazione e il contributo decisivo di Capitaneria di Porto, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane di Savona e dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale e dell'azienda di trasporti SVAT, che si è resa disponibile per il trasporto delle donazioni dalla banchina di Savona dove è ormeggiata la nave al magazzino di Genova del Banco Alimentare. Un ulteriore quantitativo di generi alimentari, proveniente dal polo logistico di Vado di Costa Crociere, era stato già consegnato la scorsa settimana sempre al Banco Alimentare Liguria Onlus. Con questa iniziativa Costa Crociere e la Rete Banco Alimentare rafforzano ulteriormente la loro collaborazione nata nell'estate del 2017 con un progetto unico nel settore marittimo, che ha consentito il recupero e riutilizzo per fini sociali delle eccedenze alimentari delle navi della compagnia in 11 porti nel mondo, tra cui anche Napoli, Genova e Savona. Il progetto, reso possibile dall'introduzione della legge 166/2016 contro gli sprechi alimentari e farmaceutici promossa dall'on. Maria Chiara Gadda, ha portato sinora alla donazione di oltre 180.000 pasti a 17 diverse associazioni caritative. "In questa emergenza non dobbiamo dimenticare le persone che purtroppo vivono in una situazione di bisogno, per le quali gli effetti della situazione che stiamo affrontando sono ancora più amplificati. Insieme al Banco Alimentare siamo impegnati da anni per il recupero delle eccedenze alimentari e la loro distribuzione a fini sociali. Nonostante le nostre navi abbiano sospeso le crociere, abbiamo voluto continuare a fornire il nostro sostegno, con modalità diverse da prima ma sempre con l'obiettivo di aiutare chi si trova in difficoltà mettendo a disposizione le nostre risorse a beneficio della comunità che ci ospitano, rispondendo inoltre alle preoccupazioni espresse nelle settimane scorse anche dal Governo", ha dichiarato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere. "Grazie a Costa Crociere per questo importante contributo", afferma Gabriella Andraghetti, presidente del Banco Alimentare della Liguria, "Il numero delle persone bisognose nella nostra regione sta aumentando e in questo momento difficile ogni aiuto è prezioso. Gli alimenti saranno distribuiti a molte delle 394 strutture attualmente convenzionate". La donazione delle eccedenze alimentari residue, gestite attraverso la collaborazione con la Rete Banco Alimentare, rientra nell'ambito dell'iniziativa 4GOODFOOD, attraverso cui Costa Crociere ha deciso per prima di rivisitare il tema del cibo in chiave sostenibile. Grazie al suo approccio integrato, che parte dai processi di preparazione dei piatti e arriva a rendere direttamente protagonisti ospiti ed equipaggio, 4GOODFOOD si pone l'obiettivo di ridurre gli sprechi

affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996

Home • Cronaca • In Aspetta • Legal • Del Corrente • In Salvo • Italia • Costa Crociere • Banco Alimentare • Emergenza • Liguria

LE AZIENDE IN TEMPI DEL CORONAVIRUS
venerdì, 17 aprile 2020 - 11:49:00

Coronavirus, Costa Crociere e Banco Alimentare sostengono ancora la Liguria

Costa Crociere, affiancata da Banco Alimentare Liguria Onlus, dona 6 tonnellate di beni alimentari provenienti da Costa Luminosa destinati ai liguri

Coronavirus, Costa Crociere e Banco Alimentare Liguria Onlus distribuiscono 6 tonnellate di beni alimentari provenienti da Costa Luminosa. Costa Crociere e Banco Alimentare uniscono le loro forze per prestare aiuto alle persone bisognose, che stanno vivendo in maniera più difficile l'emergenza sanitaria in corso.

La compagnia italiana ha donato infatti circa 6 tonnellate di beni alimentari di prima necessità, tra cui pane, latte, affettati, formaggi, omogeneizzati e altri prodotti a favore del Banco Alimentare Liguria Onlus, che provvederà a distribuirli presso le strutture caritative della regione. Una parte della donazione è destinata alla Caritas Diocesana di Savona.

I generi alimentari sono eccedenze sbarcate da Costa Luminosa, nave ormeggiata a Savona a seguito della decisione della compagnia di sospendere le sue crociere, che proprio nei giorni scorsi ha completato le operazioni di sanificazione di tutti gli ambienti, inclusi i magazzini. L'iniziativa ha visto la collaborazione e il contributo decisivo di Capitaneria di Porto, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane di Savona e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e dell'azienda di trasporti SVAT, che si è resa disponibile per il trasporto delle donazioni dalla banchina di Savona dove è ormeggiata la nave al magazzino di Genova del Banco Alimentare. Un ulteriore quantitativo di generi alimentari, proveniente dal polo logistico di Vado di Costa Crociere, era stato già consegnato la scorsa settimana sempre al Banco Alimentare Liguria Onlus.

Con questa iniziativa Costa Crociere e la Rete Banco Alimentare rafforzano ulteriormente la loro collaborazione nata nell'estate del 2017 con un progetto unico nel settore marittimo, che ha consentito il recupero e riutilizzo per fini sociali delle eccedenze alimentari delle navi della compagnia in 11 porti nel mondo, tra cui anche Napoli, Genova e Savona. Il progetto, reso possibile dall'introduzione della legge 166/2016 contro gli sprechi alimentari e farmaceutici promossa dall'on. Maria Chiara Gadda, ha portato sinora alla donazione di oltre

alimentari del 50% entro il 2020 a bordo delle navi Costa, con 10 anni di anticipo rispetto all' Agenda 2030 dell' ONU.
Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)



Costa Crociere dona al Banco Alimentare Liguria 6 tonnellate di cibo

I generi alimentari sono eccedenze sbarcate da Costa Luminosa, nave ormeggiata a Savona a seguito della decisione della compagnia di sospendere le sue crociere

Costa Crociere e Banco Alimentare uniscono le loro forze per prestare aiuto alle persone bisognose, che stanno vivendo in maniera più difficile l'emergenza sanitaria in corso. La compagnia italiana ha donato circa 6 tonnellate di beni alimentari di prima necessità, tra cui pane, latte, affettati, formaggi, omogeneizzati e altri prodotti a favore del Banco Alimentare Liguria Onlus, che provvederà a distribuirli presso le strutture caritative della regione. Una parte della donazione è destinata alla Caritas Diocesana di Savona. I generi alimentari sono eccedenze sbarcate da Costa Luminosa, nave ormeggiata a Savona a seguito della decisione della compagnia di sospendere le sue crociere, che proprio nei giorni scorsi ha completato le operazioni di sanificazione di tutti gli ambienti, inclusi i magazzini. L'iniziativa ha visto la collaborazione e il contributo decisivo di Capitaneria di Porto, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane di Savona e dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale e dell'azienda di trasporti Svat, che si è resa disponibile per il trasporto delle donazioni dalla banchina di Savona dove è ormeggiata la nave al magazzino di Genova del Banco Alimentare. Un ulteriore quantitativo di generi alimentari, proveniente dal polo logistico di Vado di Costa Crociere, era stato già consegnato la scorsa settimana sempre al Banco Alimentare Liguria Onlus. Con questa iniziativa Costa Crociere e la Rete Banco Alimentare rafforzano ulteriormente la loro collaborazione nata nell'estate del 2017 con un progetto unico nel settore marittimo, che ha consentito il recupero e riutilizzo per fini sociali delle eccedenze alimentari delle navi della compagnia in 11 porti nel mondo, tra cui anche Napoli, Genova e Savona. Il progetto, reso possibile dall'introduzione della legge 166/2016 contro gli sprechi alimentari e farmaceutici promossa dalla parlamentare Maria Chiara Gadda, ha portato sinora alla donazione di oltre 180.000 pasti a 17 diverse associazioni caritative. «In questa emergenza dichiara Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere non dobbiamo dimenticare le persone che purtroppo vivono in una situazione di bisogno, per le quali gli effetti della situazione che stiamo affrontando sono ancora più amplificati. Insieme al Banco Alimentare siamo impegnati da anni per il recupero delle eccedenze alimentari e la loro distribuzione a fini sociali. Nonostante le nostre navi abbiano sospeso le crociere, abbiamo voluto continuare a fornire il nostro sostegno, con modalità diverse da prima ma sempre con l'obiettivo di aiutare chi si trova in difficoltà mettendo a disposizione le nostre risorse a beneficio della comunità che ci ospitano, rispondendo inoltre alle preoccupazioni espresse nelle settimane scorse anche dal governo». «Grazie a Costa Crociere per questo importante contributo - afferma Gabriella Andraghetti, presidente del Banco Alimentare della Liguria - il numero delle persone bisognose nella nostra regione sta aumentando e in questo momento difficile ogni aiuto è prezioso. Gli alimenti saranno distribuiti a molte delle 394 strutture attualmente convenzionate». La donazione delle eccedenze alimentari residue, gestite attraverso la collaborazione con la Rete Banco Alimentare, rientra nell'ambito dell'iniziativa 4GoodFood, attraverso cui Costa Crociere ha deciso per prima di rivisitare il tema del cibo in chiave sostenibile. Grazie al suo approccio integrato, che parte dai processi di preparazione dei piatti e arriva a rendere direttamente protagonisti ospiti ed equipaggio, 4GoodFood si pone l'obiettivo di ridurre gli sprechi alimentari del 50% entro il 2020 a bordo delle navi Costa, con 10 anni di anticipo rispetto all'Agenda 2030 dell'Onu.



Coronavirus, donato ai poveri della Liguria il cibo avanzato sulla nave Costa Luminosa foto

Al Banco Alimentare 6 tonnellate di beni alimentari di prima necessità

Savona. Costa Crociere e Banco Alimentare uniscono le loro forze per prestare aiuto alle persone bisognose, che stanno vivendo in maniera più difficile l'emergenza sanitaria in corso. La compagnia italiana ha donato infatti circa 6 tonnellate di beni alimentari di prima necessità, tra cui pane, latte, affettati, formaggi, omogeneizzati e altri prodotti a favore del Banco Alimentare Liguria Onlus, che provvederà a distribuirli presso le strutture caritative della regione. Una parte della donazione è destinata alla Caritas Diocesana di Savona. Foto 3 di 4 I generi alimentari sono eccedenze sbarcate da Costa Luminosa, nave ormeggiata a Savona a seguito della decisione della compagnia di sospendere le sue crociere, che proprio nei giorni scorsi ha completato le operazioni di sanificazione di tutti gli ambienti, inclusi i magazzini. L'iniziativa ha visto la collaborazione e il contributo decisivo di Capitaneria di Porto, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane di Savona e dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale e dell'azienda di trasporti SVAT, che si è resa disponibile per il trasporto delle donazioni dalla banchina di Savona dove è ormeggiata la nave al magazzino di Genova del Banco Alimentare. Un ulteriore quantitativo di generi alimentari, proveniente dal polo logistico di Vado di Costa Crociere, era stato già consegnato la scorsa settimana sempre al Banco Alimentare Liguria Onlus. Con questa iniziativa Costa Crociere e la Rete Banco Alimentare rafforzano ulteriormente la loro collaborazione nata nell'estate del 2017 con un progetto unico nel settore marittimo, che ha consentito il recupero e riutilizzo per fini sociali delle eccedenze alimentari delle navi della compagnia in 11 porti nel mondo, tra cui anche Napoli, Genova e Savona. Il progetto, reso possibile dall'introduzione della legge 166/2016 contro gli sprechi alimentari e farmaceutici promossa da Maria Chiara Gadda, ha portato sinora alla donazione di oltre 180.000 pasti a 17 diverse associazioni caritative. "In questa emergenza non dobbiamo dimenticare le persone che purtroppo vivono in una situazione di bisogno, per le quali gli effetti della situazione che stiamo affrontando sono ancora più amplificati. Insieme al Banco Alimentare siamo impegnati da anni per il recupero delle eccedenze alimentari e la loro distribuzione a fini sociali. Nonostante le nostre navi abbiano sospeso le crociere, abbiamo voluto continuare a fornire il nostro sostegno, con modalità diverse da prima ma sempre con l'obiettivo di aiutare chi si trova in difficoltà mettendo a disposizione le nostre risorse a beneficio della comunità che ci ospitano, rispondendo inoltre alle preoccupazioni espresse nelle settimane scorse anche dal Governo", ha dichiarato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere. "Grazie a Costa Crociere per questo importante contributo, - afferma Gabriella Andraghetti, presidente del Banco Alimentare della Liguria. - Il numero delle persone bisognose nella nostra regione sta aumentando e in questo momento difficile ogni aiuto è prezioso. Gli alimenti saranno distribuiti a molte delle 394 strutture attualmente convenzionate". La donazione delle eccedenze alimentari residue, gestite attraverso la collaborazione con la Rete Banco Alimentare, rientra nell'ambito dell'iniziativa 4GOODFOOD, attraverso cui Costa Crociere ha deciso per prima di rivisitare il tema del cibo in chiave sostenibile. Grazie al suo approccio integrato, che parte dai processi di preparazione dei piatti e arriva a rendere direttamente protagonisti ospiti ed equipaggio, 4GOODFOOD si pone l'obiettivo di ridurre gli sprechi alimentari del 50% entro il 2020 a bordo delle navi Costa, con 10 anni di anticipo rispetto all'Agenda 2030 dell'ONU.





Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Solidarietà, Costa Crociere dona le eccedenze al Banco alimentare per le persone bisognose della Liguria foto

Una parte della donazione è destinata alla Caritas Diocesana di Savona

Savona . Costa Crociere e Banco Alimentare uniscono le loro forze per prestare aiuto alle persone bisognose, che stanno vivendo in maniera più difficile l' emergenza sanitaria in corso. La compagnia italiana ha donato infatti circa 6 tonnellate di beni alimentari di prima necessità , tra cui pane, latte, affettati, formaggi, omogeneizzati e altri prodotti a favore del Banco Alimentare Liguria Onlus, che provvederà a distribuirli presso le strutture caritative della regione . Una parte della donazione è destinata alla Caritas Diocesana di Savona . Foto 3 di 4 I generi alimentari sono eccedenze sbarcate da Costa Luminosa, nave ormeggiata a Savona a seguito della decisione della compagnia di sospendere le sue crociere, che proprio nei giorni scorsi ha completato le operazioni di sanificazione di tutti gli ambienti, inclusi i magazzini. L' iniziativa ha visto la collaborazione e il contributo decisivo di Capitaneria di Porto, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane di Savona e dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** e dell' azienda di trasporti SVAT, che si è resa disponibile per il trasporto delle donazioni dalla banchina di Savona dove è ormeggiata la nave al magazzino di Genova del Banco Alimentare. Un ulteriore quantitativo di generi alimentari, proveniente dal polo logistico di Vado di Costa Crociere, era stato già consegnato la scorsa settimana sempre al Banco Alimentare Liguria Onlus . Con questa iniziativa Costa Crociere e la Rete Banco Alimentare rafforzano ulteriormente la loro collaborazione nata nell' estate del 2017 con un progetto unico nel settore marittimo, che ha consentito il recupero e riutilizzo per fini sociali delle eccedenze alimentari delle navi della compagnia in 11 porti nel mondo, tra cui anche Napoli, Genova e Savona. Il progetto, reso possibile dall' introduzione della legge 166/2016 contro gli sprechi alimentari e farmaceutici promossa dall' onorevole Maria Chiara Gadda, ha portato sinora alla donazione di oltre 180.000 pasti a 17 diverse associazioni caritative. "In questa emergenza non dobbiamo dimenticare le persone che purtroppo vivono in una situazione di bisogno , per le quali gli effetti della situazione che stiamo affrontando sono ancora più amplificati - afferma Neil Palomba , direttore generale di Costa Crociere - Insieme al Banco Alimentare siamo impegnati da anni per il recupero delle eccedenze alimentari e la loro distribuzione a fini sociali ". "Nonostante le nostre navi abbiano sospeso le crociere, abbiamo voluto continuare a fornire il nostro sostegno, con modalità diverse da prima ma sempre con l' obiettivo di aiutare chi si trova in difficoltà mettendo a disposizione le nostre risorse a beneficio della comunità che ci ospitano, rispondendo inoltre alle preoccupazioni espresse nelle settimane scorse anche dal Governo" aggiunge Palomba. "Grazie a Costa Crociere per questo importante contributo - afferma Gabriella Andraghetti , presidente del Banco Alimentare della Liguria - Il numero delle persone bisognose nella nostra regione sta aumentando e in questo momento difficile ogni aiuto è prezioso. Gli alimenti saranno distribuiti a molte delle 394 strutture attualmente convenzionate ". La donazione delle eccedenze alimentari residue, gestite attraverso la collaborazione con la Rete Banco Alimentare, rientra nell' ambito dell' iniziativa "4 good food" , attraverso cui Costa Crociere ha deciso per prima di rivisitare il tema del cibo in chiave sostenibile. Grazie al suo approccio integrato, che parte dai processi di preparazione dei piatti e arriva a rendere direttamente protagonisti ospiti ed equipaggio, 4 good food si pone l' obiettivo di ridurre gli sprechi alimentari del 50% entro il 2020 a bordo delle navi Costa, con 10 anni di anticipo rispetto



all' Agenda 2030 dell' ONU . Altre notizie di Savona gesti solidali Solidarietà, aziende di Savona e Vado **Ligure** unite per donare beni all' ospedale San Paolo cosap Savona, l' assessore Zunato: "Deliberato misure straordinarie per agevolare le imprese" cercasi famiglia Savona, gattina di pochi mesi soccorsa da Enpa ora cerca casa



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Risposta Ordinanza mascherine a Savona, il sindaco Caprioglio: "L' obbligo riguarda semplici dispositivi di autoprotezione personale" Dalla Home dal cuore Coronavirus, "Un grazie ai nostri eroi": l' omaggio al personale sanitario del Santa Corona bollettino Coronavirus, altri 4 decessi nel savonese nelle ultime 24 ore il gesto Rivierauto dona un ecografo portatile all' ospedale di Albenga, servirà per i pazienti Covid spieghiamo di nuovo Coronavirus, per la Regione 19 positivi in più e per la Protezione Civile 103 nuovi casi: perchè?



Emergenza coronavirus: Costa Crociere, continuano le donazioni alimentare alle persone bisognose in Liguria

Le donazioni provengono da Costa Luminosa e saranno destinate in parte alla Caritas Diocesana di Savona. Costa Crociere e Fondazione Banco Alimentare Onlus rafforzano così la collaborazione iniziata nel 2017 per il recupero e il riutilizzo a fini sociali delle eccedenze alimentari. Genova, 17 aprile 2020 - Costa Crociere e Banco Alimentare uniscono le loro forze per prestare aiuto alle persone bisognose, che stanno vivendo in maniera più difficile l' emergenza sanitaria in corso. La compagnia italiana ha donato infatti circa 6 tonnellate di beni alimentari di prima necessità, tra cui pane, latte, affettati, formaggi, omogeneizzati e altri prodotti a favore del Banco Alimentare Liguria Onlus, che provvederà a distribuirli presso le strutture caritative della regione. Una parte della donazione è destinata alla Caritas Diocesana di Savona. I generi alimentari sono eccedenze sbarcate da Costa Luminosa, nave ormeggiata a Savona a seguito della decisione della compagnia di sospendere le sue crociere, che proprio nei giorni scorsi ha completato le operazioni di sanificazione di tutti gli ambienti, inclusi i magazzini. L' iniziativa ha visto la collaborazione e il contributo decisivo di



Capitaneria di Porto, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane di Savona e dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** e dell' azienda di trasporti SVAT, che si è resa disponibile per il trasporto delle donazioni dalla banchina di Savona dove è ormeggiata la nave al magazzino di Genova del Banco Alimentare. Un ulteriore quantitativo di generi alimentari, proveniente dal polo logistico di Vado di Costa Crociere, era stato già consegnato la scorsa settimana sempre al Banco Alimentare Liguria Onlus. Con questa iniziativa Costa Crociere e la Rete Banco Alimentare rafforzano ulteriormente la loro collaborazione nata nell' estate del 2017 con un progetto unico nel settore marittimo, che ha consentito il recupero e riutilizzo per fini sociali delle eccedenze alimentari delle navi della compagnia in 11 porti nel mondo, tra cui anche Napoli, Genova e Savona. Il progetto, reso possibile dall' introduzione della legge 166/2016 contro gli sprechi alimentari e farmaceutici promossa dall' on. Maria Chiara Gadda, ha portato sinora alla donazione di oltre 180.000 pasti a 17 diverse associazioni caritative. "In questa emergenza non dobbiamo dimenticare le persone che purtroppo vivono in una situazione di bisogno, per le quali gli effetti della situazione che stiamo affrontando sono ancora più amplificati. Insieme al Banco Alimentare siamo impegnati da anni per il recupero delle eccedenze alimentari e la loro distribuzione a fini sociali. Nonostante le nostre navi abbiano sospeso le crociere, abbiamo voluto continuare a fornire il nostro sostegno, con modalità diverse da prima ma sempre con l' obiettivo di aiutare chi si trova in difficoltà mettendo a disposizione le nostre risorse a beneficio della comunità che ci ospitano, rispondendo inoltre alle preoccupazioni espresse nelle settimane scorse anche dal Governo" - ha dichiarato Neil Palomba , Direttore Generale di Costa Crociere. " Grazie a Costa Crociere per questo importante contributo, - afferma Gabriella Andraghetti , presidente del Banco Alimentare della Liguria. - Il numero delle persone bisognose nella nostra regione sta aumentando e in questo momento difficile ogni aiuto è prezioso. Gli alimenti saranno distribuiti a molte delle 394 strutture attualmente convenzionate". La donazione delle eccedenze alimentari residue, gestite attraverso la collaborazione con la Rete Banco Alimentare, rientra nell' ambito dell' iniziativa 4GOODFOOD, attraverso cui Costa Crociere ha deciso per prima di rivisitare il tema del cibo in chiave sostenibile. Grazie al suo approccio integrato, che parte dai processi di preparazione dei piatti e arriva a rendere direttamente protagonisti

ospiti ed equipaggio, 4GOODFOOD si pone l' obiettivo di ridurre gli sprechi alimentari del 50% entro il 2020 a bordo delle navi Costa, con 10 anni di anticipo rispetto all' Agenda 2030 dell' ONU.



Tre porti gateway nel Nord

È il **porto** di **Genova** lo scalo gateway più usato per l'export delle merci. Inoltre, solo il 30% degli esportatori sa quale sia il **porto** di destinazione delle proprie merci, le condizioni di vendita ex-works sono le preferite dagli esportatori (67%) ma solo da una minoranza degli importatori (44%), e il 69% degli esportatori e 49% degli importatori esternalizzano le attività di logistica. È quanto emerge dall'analisi di Contship Italia e Srm sui corridoi logistici principali utilizzati dalle imprese manifatturiere del Nord Italia (Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna). Rispetto al 2018, il trasporto intermodale ferroviario appare in flessione rispetto all'alternativa tutto-strada e comunque resta su livelli ancora modesti. Per l'80% delle imprese intervistate **Genova** è uno dei porti più usati, seguito da La Spezia (25%) e Venezia (19%). (riproduzione riservata)



Coronavirus e "fase 2": chi sono i 27 esperti della task-force che deciderà sulla riapertura in Liguria

Epidemiologi, infettivologi, docenti universitari, esperti di infrastrutture e logistica e protagonisti del mondo economico: ecco chi coordinerà l'avvio e la gestione della "fase 2"

Sono 27 le persone selezionate da Regione Liguria e Alisa per far parte della task force dedicata alla cosiddetta "fase 2", quella in cui la regione verrà gradualmente riaperta dopo il lockdown per epidemia di coronavirus. Gli esperti che compongono la task-force arrivano da diverse realtà: ci sono infettivologi, epidemiologi ed altri nomi appartenenti al mondo della Sanità (come per esempio il direttore della clinica Malattie infettive del San Martino, Matteo Bassetti, o Giancarlo Icardi, direttore del Centro interuniversitario per la ricerca sull' influenza e altre infezioni trasmissibili, che già vanno parte di altre task-force costituite per far fronte all' emergenza), e poi ci sono nomi appartenenti al mondo dell' Università, dell' Istituto Italiano di Tecnologia, del settore economico e delle infrastrutture. 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. «I componenti sono stati indicati dalle principali istituzioni scientifiche ed educative della regione - ha detto il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - Il loro compito sarà quello di valutare e indicare i percorsi più idonei e le misure più appropriate per evitare che la fase 2 possa incidere negativamente sui contagi, oltre che esaminare le procedure nazionali per adattarne l' applicazione alla realtà Ligure e affrontare misure specifiche utili al territorio. I percorsi suggeriti serviranno da base di lavoro per costruire gli atti più idonei».

Coronavirus, i membri della task-force per la fase 2 Giancarlo Icardi, Direttore del Centro interuniversitario per la ricerca sull' influenza e altre infezioni trasmissibili; Paolo Durando, Professore ordinario Medicina del Lavoro coordinatore di Corso di studio - Consiglio di corso di laurea in tecniche della prevenzione nell' ambiente e nei luoghi di lavoro; Filippo Ansaldi, Professore associato coordinatore di Corso di studio - Consiglio del corso di studio in scienze delle professioni sanitarie della prevenzione; Matteo Bassetti, Professore ordinario di Malattie infettive all' Università di Genova; Alberto Quagli, Direttore del dipartimento di Economia dell' Università di Genova; Gian Carlo Cainarca, Professore ordinario di Economia ed organizzazione aziendale all' Università di Genova; Flavio Tonelli, professore ordinario di Progettazione e gestione degli impianti industriali all' Università di Genova e presidente del Comitato tecnico scientifico del Digital Innovation Hub Liguria; Nicoletta Varani, professore ordinario di Geografia all' Università di Genova; Alessandro Verri, professore ordinario di Computer Science all' Università di Genova; Maurizio Caviglia, segretario generale Camera di commercio di Genova; Emilio Clemente, Funzionario esperto in settore metrologia legale, sanzioni, crisi d' impresa della Camera di Commercio di Genova; Stefano Socci, Chief operating officer Rina; Lorenzo De Michieli, Coordinator of the Rehab technologies lab di IIT; Andrea Pagnin, research manager Business strategist and developer di IIT; Enrico Musso, professore ordinario di Economia applicata all' Università di Genova; Giorgio Metta, scientific director di IIT; Luciano Grasso, Esperto esterno Pubblica Amministrazione - Incaricato come consulente in materia di sanità e ambiente presso Struttura commissario straordinario ricostruzione viadotto Polcevera; Walter Locatelli, commissario straordinario di Alisa; Ugo Ballerini, direttore generale di Filse;

Coronavirus, i membri della task-force per la fase 2
 • Giancarlo Icardi, Direttore del Centro interuniversitario per la ricerca sull' influenza e altre infezioni trasmissibili;
 • Paolo Durando, Professore ordinario Medicina del Lavoro coordinatore di Corso di studio - Consiglio di corso di laurea in tecniche della prevenzione nell' ambiente e nei luoghi di lavoro; Filippo Ansaldi, Professore associato coordinatore di Corso di studio - Consiglio del corso di studio in scienze delle professioni sanitarie della prevenzione; Matteo Bassetti, Professore ordinario di Malattie infettive all' Università di Genova; Alberto Quagli, Direttore del dipartimento di Economia dell' Università di Genova; Gian Carlo Cainarca, Professore ordinario di Economia ed organizzazione aziendale all' Università di Genova; Flavio Tonelli, professore ordinario di Progettazione e gestione degli impianti industriali all' Università di Genova e presidente del Comitato tecnico scientifico del Digital Innovation Hub Liguria; Nicoletta Varani, professore ordinario di Geografia all' Università di Genova; Alessandro Verri, professore ordinario di Computer Science all' Università di Genova; Maurizio Caviglia, segretario generale Camera di commercio di Genova; Emilio Clemente, Funzionario esperto in settore metrologia legale, sanzioni, crisi d' impresa della Camera di Commercio di Genova; Stefano Socci, Chief operating officer Rina; Lorenzo De Michieli, Coordinator of the Rehab technologies lab di IIT; Andrea Pagnin, research manager Business strategist and developer di IIT; Enrico Musso, professore ordinario di Economia applicata all' Università di Genova; Giorgio Metta, scientific director di IIT; Luciano Grasso, Esperto esterno Pubblica Amministrazione - Incaricato come consulente in materia di sanità e ambiente presso Struttura commissario straordinario ricostruzione viadotto Polcevera; Walter Locatelli, commissario straordinario di Alisa; Ugo Ballerini, direttore generale di Filse;

GENOVATODAY Coronavirus

Coronavirus
Coronavirus e "fase 2": chi sono i 27 esperti della task-force che deciderà sulla riapertura in Liguria

Epidemiologi, infettivologi, docenti universitari, esperti di infrastrutture e logistica e protagonisti del mondo economico: ecco chi coordinerà l'avvio e la gestione della "fase 2"

Sono 27 le persone selezionate da Regione Liguria e Alisa per far parte della task force dedicata alla cosiddetta "fase 2", quella in cui la regione verrà gradualmente riaperta dopo il lockdown per epidemia di coronavirus.

Gli esperti che compongono la task-force arrivano da diverse realtà: ci sono infettivologi, epidemiologi ed altri nomi appartenenti al mondo della Sanità (come per esempio il direttore della clinica Malattie infettive del San Martino, Matteo Bassetti, o Giancarlo Icardi, direttore del Centro interuniversitario per la ricerca sull' influenza e altre infezioni trasmissibili, che già vanno parte di altre task-force costituite per far fronte all' emergenza), e poi ci sono nomi appartenenti al mondo dell' Università, dell' Istituto Italiano di Tecnologia, del settore economico e delle infrastrutture.

«I componenti sono stati indicati dalle principali istituzioni scientifiche ed educative della regione - ha detto il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - Il loro compito sarà quello di valutare e indicare i percorsi più idonei e le misure più appropriate per evitare che la fase 2 possa incidere negativamente sui contagi, oltre che esaminare le procedure nazionali per adattarne l' applicazione alla realtà Ligure e affrontare misure specifiche utili al territorio. I percorsi suggeriti serviranno da base di lavoro per costruire gli atti più idonei».

Coronavirus, i membri della task-force per la fase 2

- Giancarlo Icardi, Direttore del Centro interuniversitario per la ricerca sull' influenza e altre infezioni trasmissibili;
- Paolo Durando, Professore ordinario Medicina del Lavoro coordinatore di Corso di studio - Consiglio di corso di laurea in tecniche della prevenzione nell' ambiente e nei luoghi di lavoro; Filippo Ansaldi, Professore associato coordinatore di Corso di studio - Consiglio del corso di studio in scienze delle professioni sanitarie della prevenzione; Matteo Bassetti, Professore ordinario di Malattie infettive all' Università di Genova; Alberto Quagli, Direttore del dipartimento di Economia dell' Università di Genova; Gian Carlo Cainarca, Professore ordinario di Economia ed organizzazione aziendale all' Università di Genova; Flavio Tonelli, professore ordinario di Progettazione e gestione degli impianti industriali all' Università di Genova e presidente del Comitato tecnico scientifico del Digital Innovation Hub Liguria; Nicoletta Varani, professore ordinario di Geografia all' Università di Genova; Alessandro Verri, professore ordinario di Computer Science all' Università di Genova; Maurizio Caviglia, segretario generale Camera di commercio di Genova; Emilio Clemente, Funzionario esperto in settore metrologia legale, sanzioni, crisi d' impresa della Camera di Commercio di Genova; Stefano Socci, Chief operating officer Rina; Lorenzo De Michieli, Coordinator of the Rehab technologies lab di IIT; Andrea Pagnin, research manager Business strategist and developer di IIT; Enrico Musso, professore ordinario di Economia applicata all' Università di Genova; Giorgio Metta, scientific director di IIT; Luciano Grasso, Esperto esterno Pubblica Amministrazione - Incaricato come consulente in materia di sanità e ambiente presso Struttura commissario straordinario ricostruzione viadotto Polcevera; Walter Locatelli, commissario straordinario di Alisa; Ugo Ballerini, direttore generale di Filse;

Paolo Ravà, presidente dell' ordine dei dottori commercialisti e degli esperti contabili di Genova; Maurizio Michelini, presidente dell' ordine ingegneri di Genova; Lorenzo Cuocolo, professore ordinario di diritto comparato all' Università di Genova; Enrico Castanini, direttore generale di Liguria Digitale; Paolo Emilio Signorini,



Genova Today

Genova, Voltri

presidente dell' **autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure occidentale; Alessandro Vaccaro, presidente dell' ordine degli avvocati di Genova; Paola Girdinio, presidente del Centro di Competenza per la sicurezza e l' ottimizzazione delle infrastrutture strategiche; Angelo Gratarola, direttore del Dipartimento di Emergenza ospedale Policlinico San Martino. Sostieni GenovaToday Caro lettore, dall' inizio dell' emergenza sanitaria i giornalisti di GenovaToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla epidemia Covid-19 . Se apprezzi il nostro lavoro, da sempre per te gratuito, e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie! Scegli il tuo contributo:

Coronavirus, costituita la task force di Regione Liguria: 27 professionisti per l' avvio della Fase 2

Toti: "Obiettivo valutare e indicare percorsi più idonei e misure più appropriate"

Regione. La Liguria ha costituito la propria task force tecnica in vista della fase 2. L'obiettivo è "mettere a punto tutte le misure e i protocolli operativi da adottare per permettere la ripartenza del **sistema** economico della regione in condizioni di assoluta sicurezza, evitando che la curva dei contagi ricominci a salire". "I componenti sono stati indicati dalle principali istituzioni scientifiche ed educative della regione - spiega il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - Il loro compito sarà quello di valutare e indicare i percorsi più idonei e le misure più appropriate per evitare che la fase 2 possa incidere negativamente sui contagi, oltre che esaminare le procedure nazionali per adattarne l'applicazione alla realtà **Ligure** e affrontare misure specifiche utili al territorio. I percorsi suggeriti serviranno da base di lavoro per costruire gli atti più idonei". Il tavolo tecnico di riavvio delle attività è composto da 27 elementi, eccoli: Giancarlo Icardi, Direttore del Centro interuniversitario per la ricerca sull'influenza e altre infezioni trasmissibili; Paolo Durando, Professore ordinario Medicina del Lavoro coordinatore di Corso di studio - Consiglio di corso di laurea in tecniche della prevenzione nell'ambiente e nei luoghi di lavoro; Filippo Ansaldi, Professore associato coordinatore di Corso di studio - Consiglio del corso di studio in scienze delle professioni sanitarie della prevenzione; Matteo Bassetti, Professore ordinario di Malattie infettive all'Università di Genova; Alberto Quagli, Direttore del dipartimento di Economia dell'Università di Genova; Gian Carlo Cainarca, Professore ordinario di Economia ed organizzazione aziendale all'Università di Genova; Flavio Tonelli, professore ordinario di Progettazione e gestione degli impianti industriali all'Università di Genova e presidente del Comitato tecnico scientifico del Digital Innovation Hub Liguria; Nicoletta Varani, professore ordinario di Geografia all'Università di Genova; Alessandro Verri, professore ordinario di Computer Science all'Università di Genova. E ancora: Maurizio Caviglia, segretario generale Camera di commercio di Genova; **Emilio** Clemente, Funzionario esperto in settore metrologia legale, sanzioni, crisi d'impresa della Camera di Commercio di Genova; Stefano Socci, Chief operating officer Rina; Lorenzo De Michieli, Coordinator of the Rehab technologies lab di IIT; Andrea Pagnin, research manager Business strategist and developer di IIT; Enrico Musso, professore ordinario di Economia applicata all'Università di Genova; Giorgio Metta, scientific director di IIT; Luciano Grasso, Esperto esterno Pubblica Amministrazione - Incaricato come consulente in materia di sanità e ambiente presso Struttura commissario straordinario ricostruzione viadotto Polcevera; Walter Locatelli, commissario straordinario di Alisa; Ugo Ballerini, direttore generale di Filse; Paolo Ravà, presidente dell'ordine dei dottori commercialisti e degli esperti contabili di Genova; Maurizio Michelini, presidente dell'ordine ingegneri di Genova; Lorenzo Cuocolo, professore ordinario di diritto comparato all'Università di Genova; Enrico Castanini, direttore generale di Liguria Digitale; Paolo **Emilio Signorini**, presidente dell'**autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale**; Alessandro Vaccaro, presidente dell'ordine degli avvocati di Genova; Paola Girdinio, presidente del Centro di Competenza per la sicurezza e l'ottimizzazione delle infrastrutture strategiche; Angelo Gratarola, direttore del Dipartimento di Emergenza ospedale Policlinico San Martino. Dalla Home estate spenta Grandi eventi, effetto Covid: in bilico Palio ad Albenga e Medioevo a Finale, Festival "dell'orgoglio" a Verezzi aggiornamento Coronavirus, in Liguria 4.604 positivi: aumento di contagi e



decessi ma si riducono i ricoveri dal cuore Coronavirus, "Un grazie ai nostri eroi": l'omaggio al personale sanitario del Santa Corona ripartenza Coronavirus, costituita la task force di Regione Liguria: 27 professionisti per l'avvio della Fase 2.



Coronavirus: ecco la task force approntata dalla Regione per l' avvio della 'fase 2'

Il Presidente Toti: "Obiettivo valutare e indicare percorsi più idonei e misure più appropriate"

La Liguria ha costituito la propria task force tecnica in vista della fase 2. Obiettivo, mettere a punto tutte le misure e i protocolli operativi da adottare per permettere la ripartenza del **sistema** economico della regione in condizioni di assoluta sicurezza, evitando che la curva dei contagi ricominci a salire. "I componenti sono stati indicati dalle principali istituzioni scientifiche ed educative della regione - spiega il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - Il loro compito sarà quello di valutare e indicare i percorsi più idonei e le misure più appropriate per evitare che la fase 2 possa incidere negativamente sui contagi, oltre che esaminare le procedure nazionali per adattarne l' applicazione alla realtà Ligure e affrontare misure specifiche utili al territorio. I percorsi suggeriti serviranno da base di lavoro per costruire gli atti più idonei".

Il tavolo tecnico di riavvio delle attività è composto da 27 persone : Giancarlo Icardi, Direttore del Centro interuniversitario per la ricerca sull' influenza e altre infezioni trasmissibili; Paolo Durando, Professore ordinario Medicina del Lavoro coordinatore di Corso di studio - Consiglio di corso di laurea in tecniche della prevenzione nell' ambiente e nei luoghi di lavoro; Filippo Analdi, Professore associato coordinatore di Corso di studio - Consiglio del corso di studio in scienze delle professioni sanitarie della prevenzione; Matteo Bassetti, Professore ordinario di Malattie infettive all' Università di Genova; Alberto Quagli, Direttore del dipartimento di Economia dell' Università di Genova; Gian Carlo Cainarca, Professore ordinario di Economia ed organizzazione aziendale all' Università di Genova; Flavio Tonelli, professore ordinario di Progettazione e gestione degli impianti industriali all' Università di Genova e presidente del Comitato tecnico scientifico del Digital Innovation Hub Liguria; Nicoletta Varani, professore ordinario di Geografia all' Università di Genova; Alessandro Verri, professore ordinario di Computer Science all' Università di Genova; Maurizio Caviglia, segretario generale Camera di commercio di Genova; Emilio Clemente, Funzionario esperto in settore metrologia legale, sanzioni, crisi d' impresa della Camera di Commercio di Genova; Stefano Socci, Chief operating officer Rina; Lorenzo De Michieli, Coordinator of the Rehab technologies lab di IIT; Andrea Pagnin, research manager Business strategist and developer di IIT; Enrico Musso, professore ordinario di Economia applicata all' Università di Genova; Giorgio Metta, scientific director di IIT; Luciano Grasso, Esperto esterno Pubblica Amministrazione - Incaricato come consulente in materia di sanità e ambiente presso Struttura commissario straordinario ricostruzione viadotto Polcevera; Walter Locatelli, commissario straordinario di Alisa; Ugo Ballerini, direttore generale di Filse; Paolo Ravà, presidente dell' ordine dei dottori commercialisti e degli esperti contabili di Genova; Maurizio Michelini, presidente dell' ordine ingegneri di Genova; Lorenzo Cuocolo, professore ordinario di diritto comparato all' Università di Genova; Enrico Castanini, direttore generale di Liguria Digitale; Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure occidentale; Alessandro Vaccaro, presidente dell' ordine degli avvocati di Genova; Paola Girdinio, presidente del Centro di Competenza per la sicurezza e l' ottimizzazione delle infrastrutture strategiche; Angelo Gratarola, direttore del Dipartimento di Emergenza ospedale Policlinico San Martino.



Signorini, Musso e Socci nella task force di Regione Liguria per avvio fase 2

La Regione Liguria ha reso noto di aver costituito la propria task force tecnica in vista della fase 2. Obiettivo, mettere a punto tutte le misure e i protocolli operativi da adottare per permettere la ripartenza del sistema economico della regione in condizioni di assoluta sicurezza, evitando che la curva dei contagi ricominci a salire. 'I componenti sono stati indicati dalle principali istituzioni scientifiche ed educative della regione - spiega il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - Il loro compito sarà quello di valutare e indicare i percorsi più idonei e le misure più appropriate per evitare che la fase 2 possa incidere negativamente sui contagi, oltre che esaminare le procedure nazionali per adattarne l'applicazione alla realtà Ligure e affrontare misure specifiche utili al territorio. I percorsi suggeriti serviranno da base di lavoro per costruire gli atti più idonei'. Il tavolo tecnico di riavvio delle attività è composto da 27 persone di cui alcune esperte in materia di porti e trasporti. In particolare spiccano i nomi di Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Enrico Musso, docente di Economia dei trasporti presso l'Università di Genova, e Stefano Socci, chief operating officer di Rina.

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

NAVI PORTI SPEDIZIONI CABOTIERI INTERVISTE POLITICHE ASSOCIAZIONI PIÙ

CRIMINALI ONLINE

Signorini, Musso e Socci nella task force di Regione Liguria per avvio fase 2

Paolo Emilio Signorini

La Regione Liguria ha reso noto di aver costituito la propria task force tecnica in vista della fase 2. Obiettivo, mettere a punto tutte le misure e i protocolli operativi da adottare per permettere la ripartenza del sistema economico della regione in condizioni di assoluta sicurezza, evitando che la curva dei contagi ricominci a salire.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Container, a Genova atteso un calo del 25% ad aprile

Dal quinto bollettino informativo sull' emergenza Covid-19, emerge che il terminal PSA è quello che ha perso il maggior numero di scali

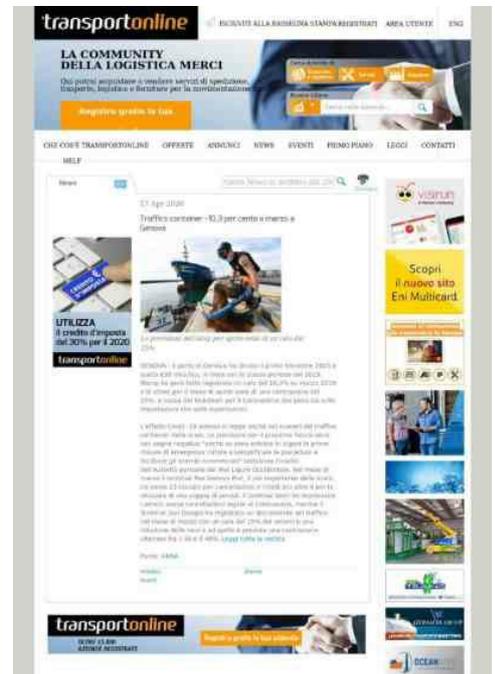
Nel mese di marzo il porto di Genova ha registrato una diminuzione del traffico container pari al 10,3% rispetto agli stessi 31 giorni del 2019. Ma è il corrente mese di aprile a destare le maggiori preoccupazioni: la flessione attesa è di almeno il 25% a causa del mantenimento in vigore delle misure sanitarie per la limitazione della mobilità che hanno un impatto negativo sia sulle importazioni che sulle esportazioni. I dati sconcertanti sono contenuti nel quinto bollettino informativo sull' emergenza Covid-19 , e sulle sue ripercussioni sull' attività del porto di Genova, pubblicato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**. L' ente riferisce che lo scorso mese il container terminal gestito da PSA Genova Pra' ha perso 13 scali di navi portacontainer a causa di cancellazioni decise dalle compagnie di navigazione o di ritardi a cui si è aggiunta la perdita di due scali dovuta alla cessazione di due servizi. Al container terminal SECH, invece, non è stata segnalata alcuna cancellazione di scali determinata dalla crisi sanitaria, mentre al Terminal San Giorgio è stata registrata una riduzione del 15% dei volumi movimentati e una riduzione degli scali. Una perdita del 30 o 40% è invece attesa a fine aprile.

Transportonline

Genova, Voltri

Traffico container -10,3 per cento a marzo a Genova

Le previsioni dell'Adsp per aprile sono di un calo del 25%. GENOVA - Il porto di Genova ha chiuso il primo trimestre 2020 a quota 630 mila teu, in linea con lo stesso periodo del 2019. Marzo ha però fatto registrare un calo del 10,3% su marzo 2019 e le stime per il mese di aprile sono di una contrazione del 25%, a causa del lockdown per il Coronavirus che pesa sia sulle importazioni che sulle esportazioni. L'effetto Covid -19 adesso si legge anche nei numeri del traffico container dello scalo. Le previsioni per il prossimo futuro sono con segno negativo "anche se sono entrate in vigore le prime misure di emergenza mirate a semplificare le procedure e facilitare gli scambi commerciali" sottolinea l'analisi dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale. Nel mese di marzo il terminal Psa Genova Pra', il più importante dello scalo, ha perso 13 toccate per cancellazioni e ritardi più altre 4 per la chiusura di una coppia di servizi. Il terminal Sech ha mantenuto i servizi senza cancellazioni legate al Coronavirus, mentre il Terminal San Giorgio ha registrato un decremento del traffico nel mese di marzo con un calo del 15% dei volumi e una riduzione delle navi e ad aprile è prevista una contrazione ulteriore fra il 30 e il 40%.



Covid, requisiti 5,5 mln guanti a Genova

Al porto di Genova Prà è stato intercettato e requisito un carico di 4 milioni e 100 mila di guanti monouso in vinile proveniente dalla Cina e destinati in Germania e un carico di 1 milione e 360 mila guanti in lattice e nitrile provenienti dalla Thailandia, importati da una società inglese e destinati a una ditta di Melzo (Milano). Continua così, segnala una nota, l'azione dei funzionari del reparto Antifrode dell' Agenzia dogane e monopoli di Genova e dei finanziari del Il gruppo della guardia di finanza di Genova, finalizzata in questo periodo anche a individuare spedizioni di presidi sanitari e dispositivi di protezione individuale, indispensabili a fronteggiare l'emergenza pandemica. Interessato il Commissario Straordinario per l'emergenza Covid 19 e ottenuta l'autorizzazione, è stata avviata la procedura di requisizione della merce che è stata immediatamente messa a disposizione della Protezione Civile della Regione Liguria.



Citta della Spezia

La Spezia

Arrivano le mascherine, Fontana: "Grazie alle Dogane"

Il carico per gli operatori del Porto della Spezia composto di 4.500 mascherine uso chirurgico e 3000 del tipo FFP2, è giunto ieri, dopo una serie di problemi burocratici, all' aeroporto di Milano Malpensa. Oggi sono state scaricate alla Spezia.

La Spezia - L' associazione degli spedizionieri del Porto della Spezia, per consentire una maggiore disponibilità di dispositivi dpi (mascherine) agli operatori portuali, su indicazione della **Adsp** del Mar ligure orientale e tramite il Propeller Club di Milano, ha aderito ad un gruppo di acquisto di operatori del settore per un ordine consistente da fornitori della Cina. Il carico per gli operatori del Porto della Spezia composto di 4.500 mascherine uso chirurgico e 3000 del tipo FFP2, è giunto ieri, dopo una serie di problemi burocratici, all' aeroporto di Milano Malpensa. Tutte le operazioni di Dogana magazzino e trasporti sono state seguite dal Gruppo Laghezza spa operativo nel terminal cargo di Malpensa, e oggi sono finalmente giunte alla Spezia. Il presidente dell' Associazione Andrea Fontana, che ha seguito tutta la vicenda ringrazia in particolare l' Agenzia delle Dogane della Spezia che con rapidità e consueta competenza ha eseguito gli adempimenti di controllo previsti dalla procedura liberando immediatamente il carico. "E' stato un esempio di solidarietà e di collaborazione - commenta - Andrea Fontana, che ancora una volta ha messo a sistema diversi attori della logistica per raggiungere un risultato a vantaggio dell' intero sistema portuale". "Oggi - conclude Andrea Fontana - la sicurezza è fondamentale per permettere di mantenere attiva la catena logistica portuale nell' interesse dell' intero Paese, per questo vorrei ringraziare la presidente di **Adsp** Carla Roncallo che anche in questa vicenda ha dimostrato un' attenzione particolare alla nostra professione". Venerdì 17 aprile 2020 alle 12:07:22 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Ravenna 'smart port' digitalizza pratiche doganali

ROMA Il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna ed il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi hanno firmato il protocollo d'intesa per la realizzazione del Progetto di Digitalizzazione delle procedure doganali nel **Porto** di **Ravenna**. Il protocollo ha tra i propri obiettivi l'automatizzazione delle procedure di entrata/uscita e imbarco/sbarco connesse all'import/export delle merci di rilevanza doganale, nonché le procedure di pagamento delle tasse portuali e di tracciamento dello stato doganale della merce attraverso la razionalizzazione e l'interoperabilità tra i sistemi informativi. Si avvia così un importante iter finalizzato alla completa automazione delle procedure doganali e delle operazioni logistiche connesse ai flussi di merce: l'automazione arriverà in prima battuta sia in banchina sia al varco container per poi toccare tutti i varchi, incluso quello ferroviario. Già in cantiere anche lo studio volto a realizzare l'opzione varco unico (o pre-varco virtuale) su entrambi i lati del canale grazie al quale tutte le procedure di controllo potranno essere concentrate in una apposita area dedicata all'entrata del **porto**. Grazie all'accordo di oggi con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, si estende ad un importante ambito territoriale la copertura del cantiere nazionale per la digitalizzazione nei porti con il quale l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli intende conseguire una maggiore standardizzazione dei processi doganali, implementandoli e rendendoli più semplici e omogenei sul territorio ha dichiarato il direttore generale dell'Agenzia, Marcello Minenna che ha ricordato che gli interventi avviati vedono ormai coinvolti 13 importanti porti nazionali e ha poi spiegato come l'iniziativa sia stata concepita come un programma di sviluppo non solo per la Dogana, ma per il Paese tutto, essendo fortemente caratterizzato dalla cooperazione digitale tra soggetti pubblici. L'Agenzia intende così fare la propria parte a sostegno del sistema produttivo nazionale e contribuire, con azioni innovative, ad una rapida ripresa del sistema logistico nazionale, ora più che mai importante vista l'attuale situazione di emergenza. Esprimendo uguale soddisfazione per l'accordo sottoscritto, il presidente della AdSP di **Ravenna**, Daniele Rossi, ha commentato: Il **porto** di **Ravenna** ha due grandi sfide di eguale valore, una è la realizzazione del progetto di Hub Portuale, con le sue nuove banchine, le aree logistiche ed i significativi dragaggi, l'altra è quella della digitalizzazione delle procedure e dei controlli. Con l'Accordo sottoscritto oggi e grazie alla professionalità e l'impegno della Agenzia delle Dogane completeremo il disegno di un **porto** moderno, efficiente, al servizio delle merci e dei passeggeri. In questo disegno si inserisce anche il progetto di cablatrice dell'intero ambito portuale con fibra ottica a banda ultra-larga avviato nelle scorse settimane.



Il Tirreno

Livorno

Il deputato livornese Berti del Movimento 5 Stelle spiega la sua strategia «Un fondo per la cura delle aree turistiche, d' aiuto alle istituzioni locali»

«Serve una rivoluzione, la gestione dei fossi dovrebbe passare totalmente al Comune»

L' INTERVENTO L' emergenza coronavirus ha bloccato la maggior parte delle attività e svuotato le strade della città. Saracinesche abbassate, poca gente in giro. E i fossi di Livorno sono tornati limpidi, almeno in alcuni punti. Nei giorni scorsi Il Tirreno ha raccontato il fenomeno "anomalo", raccogliendo anche alcune proposte delle istituzioni. Col passare dei giorni si è delineato un testa a testa tra il Comune e l' **Autorità portuale**, che gestisce canali. Il sogno è di procedere con un' importante opera di pulizia dei fossi, ma ci sono parecchi nodi da sciogliere. A riguardo, interviene l' onorevole del Movimento 5 Stelle, livornese, Francesco Berti, che illustra la sua strategia e spiega il suo punto di vista. «Se vogliamo valorizzare i fossi di Livorno, ripulendoli dai detriti e facendo in modo che diventino il cuore di una rinascita turistica, paesaggistica e commerciale della città, serve un atto rivoluzionario. Bisogna mettere la parola fine alla guerra in corso tra palazzo Civico e palazzo Rosciano e bisogna affidare la gestione dei canali all' unico ente che ha un reale interesse a investire: il Comune di Livorno». L' esponente del Movimento 5 Stelle prosegue. «Il problema, lo sappiamo bene, sono le risorse economiche, che per gli enti locali sono sempre ridotte al lumicino. Ed è qui che si inserisce il lavoro che sto portando avanti a Roma. Nel cosiddetto decreto "Cura comuni" ho proposto al viceministro Laura Castelli di lavorare alla costituzione di un fondo ad hoc, che consenta ai Comuni di finanziare la manutenzione e la valorizzazione dei beni paesaggistici, turistici e culturali del territorio, anche se di proprietà statale. Uno strumento che consentirebbe a chi oggi guida Livorno di dedicarsi concretamente al rilancio e alla conservazione di questa infrastruttura straordinaria, che le altre città ci invidiano. Non solo. Questa misura spartiacque, infatti, sarebbe resa ancor più efficace da altri due provvedimenti già licenziati dal Parlamento: il decreto fiscale, che sblocca gli investimenti dei Comuni in materia di turismo, e il decreto crescita, che consente agli enti locali di assumere personale anche in questo settore strategico. Un modo concreto di uscire dallo stallo in cui Livorno e i fossi sono piombati dalla fine degli anni Novanta, quando una normativa confusa e confliggente ha creato un caos di competenze e responsabilità. Col risultato che i livornesi hanno smesso di prendersi cura delle sue vie d' acqua, il popolo delle barchette ha cominciato a trattare i canali come fossero cosa propria». Berti conclude ribadendo la sua idea e spiegando quanto sarebbe necessario un cambio di rotta per quanto riguarda la gestione dei fossi. Parlando addirittura di svolta culturale, ed elogiando il senso di appartenenza dei livornesi, da sempre innamorati e fieri dei fossi che caratterizzano la città. Berti infine torna anche sull' attività del governo, finalizzata a fornire più finanziamenti ai comuni per la manutenzione di aree capaci di funzionare da attrazione turistica, come i canali di Livorno. «Nel frattempo l' **Autorità portuale** si è trovata per le mani una spesa inutile in più. Ora siamo a una svolta che deve essere prima di tutto culturale: Livorno è piena di persone pronte a fare la loro parte pur di vedere i fossi esprimere il loro reale potenziale, ma è necessario che la gestione diventi più semplice e soprattutto passi nelle mani del Comune. A patto, ovviamente, che abbia le risorse per prendersene cura. Ed è esattamente ciò a cui sto lavorando insieme al governo».



Il Tirreno

Livorno

--

La Cabina di Regia Città-Porto per ripartire dopo l'emergenza

LIVORNO Si sono aperti martedì i lavori della prima riunione della Cabina di Regia Città-Porto sull'emergenza Codiv-19, con lo scopo di monitorare gli effetti che l'emergenza sanitaria sta generando sui traffici portuali e la catena logistica integrata, al fine di rilevare le conseguenze generate sulla tenuta socio economica della città. La Cabina di Regia Città-Porto è promossa, come già riferimmo, dall'amministrazione comunale in collaborazione con **AdSP** MTS e Capitaneria di Porto. Alla riunione, presieduta dal sindaco Salvetti e dall'assessore al Porto e Integrazione Porto-Città Barbara Bonciani, che si è tenuta in forma di videoconferenza. Hanno partecipato una ventina di addetti ai lavori dell'ambito portuale, compresi i sindacati. La cabina di regia Città-Porto si riunirà ogni 10 giorni informa una nota del Comune subito dopo le riunioni dell'Organismo di partenariato dell'**AdSP** MTS. Questo proprio nell'ottica di poter monitorare in modo congiunto alle istituzioni portuali e agli stakeholder gli effetti che gli scenari che si vanno delineando producono in termini economici e sociali per la città e favorire strumenti di gestione adeguati al fine di supportare la crisi attuale e poter ripartire una volta che questa sarà finita. Ad aprire i lavori il sindaco Salvetti; queste le sue parole: La volontà dell'amministrazione comunale è di tastare il polso al settore marittimo e portuale attraverso gli operatori, l'Autorità di Sistema e la Capitaneria di Porto. In questo momento le certezze sono poche ed è necessario capire bene i problemi in ambito portuale causati dall'emergenza Covid-19, per poterli affrontare e trovare soluzioni. È questo l'obiettivo della Cabina di Regia. Bisogna farci trovare pronti nel momento in cui entreremo nella fase 2 e l'emergenza inizierà a rientrare. La Cabina di Regia Città-Porto intende essere uno strumento di supporto alla gestione dall'emergenza sanitaria da Codiv-19 in ambito portuale, per quanto concerne gli effetti economici e sociali generati sulla città afferma l'assessora al Porto Barbara Bonciani. Per la città di Livorno il porto costituisce il principale motore di sviluppo, è chiaro quindi che in un momento di crisi come quello che stiamo vivendo è necessario che città e istituzioni portuali monitorino congiuntamente giorno per giorno gli scenari che si vanno a delineare e mettano in pratica azioni di supporto alla crisi, ognuno per le proprie competenze. Ciò che preoccupa di più è sicuramente la crisi del settore crociere per l'importanza che il comparto e il suo indotto assume in termini di tenuta sociale per la città. A questa si sommano altre preoccupazioni, per fare un esempio semplice: oggi la produzione delle auto nei paesi asiatici è ripresa, ma le concessionarie sono chiuse. Questo significa che le auto continuano ad arrivare al porto di Livorno, ma non vengono consegnate e hanno bisogno di nuovi spazi per lo stoccaggio. Se questi spazi non si trovano, le navi scaleranno altri porti e perderemo lavoro. Dopo gli interventi di sindaco e assessore al porto hanno parlato Stefano Corsini presidente dell'Autorità di Sistema e il comandante della Capitaneria di Porto ammiraglio Giuseppe Tarzia. A seguire gli operatori portuali ed i rappresentanti sindacali. Hanno partecipato Alberto Ricci Confindustria, Gloria Dari Spedimar-Confetra, Enrico Bonistalli Asamar, Federico Barbera Fise-Assimprese, Francesco Lorenzini Assimterminal, Massimo Angioli Cna-Autotrasporto, Zannotti Cgil, Vianello Uil, Claudio Bertini Interporto Amerigo Vespucci. Per **AdSP** Corsini e Provinciali. In rappresentanza dell'Agenzia delle Dogane, il direttore Giovanni Parisi. Tra gli argomenti trattati la crisi del comparto crociere e gli spazi per le merci.



LIVORNO - Si sono aperti martedì i lavori della prima riunione della Cabina di Regia Città-Porto sull'emergenza Covid-19, con lo scopo di monitorare gli effetti che l'emergenza sanitaria sta generando sui traffici portuali e la catena logistica integrata, al fine di rilevare le conseguenze generate sulla tenuta socio economica della città. La Cabina di Regia Città-Porto è promossa, come già riferimmo, dall'amministrazione comunale in collaborazione con **AdSP** MTS e Capitaneria di Porto. Alla riunione, presieduta dal sindaco Salvetti e dall'assessore al Porto e Integrazione Porto-Città Barbara Bonciani, che si è tenuta in forma di videoconferenza. Hanno partecipato una ventina di addetti ai lavori dell'ambito portuale, compresi i sindacati. La cabina di regia Città-Porto si riunirà ogni 10 giorni informa una nota del Comune subito dopo le riunioni dell'Organismo di partenariato dell'**AdSP** MTS. Questo proprio nell'ottica di poter monitorare in modo congiunto alle istituzioni portuali e agli stakeholder gli effetti che gli scenari che si vanno delineando producono in termini economici e sociali per la città e favorire strumenti di gestione adeguati al fine di supportare la crisi attuale e poter ripartire una volta che questa sarà finita. Ad aprire i lavori il sindaco Salvetti; queste le sue parole: La volontà dell'amministrazione comunale è di tastare il polso al settore marittimo e portuale attraverso gli operatori, l'Autorità di Sistema e la Capitaneria di Porto. In questo momento le certezze sono poche ed è necessario capire bene i problemi in ambito portuale causati dall'emergenza Covid-19, per poterli affrontare e trovare soluzioni. È questo l'obiettivo della Cabina di Regia. Bisogna farci trovare pronti nel momento in cui entreremo nella fase 2 e l'emergenza inizierà a rientrare. La Cabina di Regia Città-Porto intende essere uno strumento di supporto alla gestione dall'emergenza sanitaria da Codiv-19 in ambito portuale, per quanto concerne gli effetti economici e sociali generati sulla città afferma l'assessora al Porto Barbara Bonciani. Per la città di Livorno il porto costituisce il principale motore di sviluppo, è chiaro quindi che in un momento di crisi come quello che stiamo vivendo è necessario che città e istituzioni portuali monitorino congiuntamente giorno per giorno gli scenari che si vanno a delineare e mettano in pratica azioni di supporto alla crisi, ognuno per le proprie competenze. Ciò che preoccupa di più è sicuramente la crisi del settore crociere per l'importanza che il comparto e il suo indotto assume in termini di tenuta sociale per la città. A questa si sommano altre preoccupazioni, per fare un esempio semplice: oggi la produzione delle auto nei paesi asiatici è ripresa, ma le concessionarie sono chiuse. Questo significa che le auto continuano ad arrivare al porto di Livorno, ma non vengono consegnate e hanno bisogno di nuovi spazi per lo stoccaggio. Se questi spazi non si trovano, le navi scaleranno altri porti e perderemo lavoro. Dopo gli interventi di sindaco e assessore al porto hanno parlato Stefano Corsini presidente dell'Autorità di Sistema e il comandante della Capitaneria di Porto ammiraglio Giuseppe Tarzia. A seguire gli operatori portuali ed i rappresentanti sindacali. Hanno partecipato Alberto Ricci Confindustria, Gloria Dari Spedimar-Confetra, Enrico Bonistalli Asamar, Federico Barbera Fise-Assimprese, Francesco Lorenzini Assimterminal, Massimo Angioli Cna-Autotrasporto, Zannotti Cgil, Vianello Uil, Claudio Bertini Interporto Amerigo Vespucci. Per **AdSP** Corsini e Provinciali. In rappresentanza dell'Agenzia delle Dogane, il direttore Giovanni Parisi. Tra gli argomenti trattati la crisi del comparto crociere e gli spazi per le merci.

Calambrone e il nodo gordiano dei ponti

LIVORNO Ci sono una notizia buona e una notizia cattiva nel recente annuncio dell'AdSP del Tirreno Settentrionale i nostri amici di Palazzo Rosciano sul miliardo e mezzo di euro per il sistema stesso. La buona ovviamente è che da Roma ci hanno assegnato un po' di finanziamenti: come dice l'AdSP, terzi come quantità di quattrini dopo i due sistemi più vicini al Potere, Genova e Roma. La cattiva, secondo noi, è che ci conferma come la soluzione del nodo del Calambrone, cioè del non nobile interrompimento stradale per arrivare diretti alla Darsena Toscana e specialmente alla sospirata Darsena Europa (l'araba fenice dei sogni portuali livornesi) sia ancora ben lontana dall'essere anche solo impostata. Palazzo Rosciano riferisce, candidamente, che una parte di questi finanziamenti è destinata alla progettazione del ponte stradale che dovrà sostituire quello sulla foce dello Scolmatore dell'Arno: ponte basso sul pelo dell'acqua e che pertanto impedisce ogni navigazione, dirottando tutte le imbarcazioni dirette o discendenti dalle darsene pisane attraverso il **porto** di **Livorno**. Siamo cioè soltanto all'avvio della progettazione di un ponte in sostituzione dell'attuale: il che significa, con i tempi normali di queste cose, che ci vorranno mesi e mesi solo per deciderci se il nuovo ponte fiancheggerà quello vecchio con una parte centrale mobile (levatoio, o ruotante, o come diavolo si vorrà fare) o se, molto più correttamente, si andrà a monte della foce come ha proposto a suo tempo Enrico Bonistalli con un ponte senza parti mobili ma più alto sull'acqua com'è il cavalcavia dell'autostrada. I vantaggi? Sarebbero enormi: dividere il traffico verso le darsene (Toscana ed Europa) da quello verso Tirrenia; non ricorrere a settori levatoi che bene male creano intasamenti, colonne di mezzi stradali in attesa, orari e inceppamenti; dirottare il traffico turistico anche dalle aree dei costieri, della Sintermar e di tutto il retroporto. Rimane poi sospesa, a quanto ne sappiamo, la soluzione dei ponti ferroviari, sempre sul tratto di Scolmatore che sfocia in Darsena Toscana. E finché anche questi ponti mobili non saranno eliminati, non si potrà tombare quello sciagurato braccio d'acqua che ciclicamente rovina i fondali del **porto** e condiziona ogni sviluppo futuro delle aree verso il mare. La strada dunque è ancora lunga. E visto che non si ricorre alla soluzione di tagliare il nodo gordiano come fece Alessandro il Grande, a quanto pare ci vorrà parecchio prima che si possa riuscire come diceva Dante a riveder le stelle.



Livorno: crollati container, traghetti e crociere

LIVORNO Era già preannunciato e in questi giorni è arrivata la conferma dai dati. C'è una pesante flessione del traffico contenitori nell'ordine del 7-8%, il crollo del traffico crocieristico (-60,6%) e dei traghetti (-30%). Sono questi i principali effetti del Coronavirus sui traffici di Livorno nel primo trimestre. I dati, ancora provvisori, sono stati diffusi dall'**Autorità di Sistema** Portuale. Ecco gli elementi principali. Tra gennaio e marzo sono stati movimentati 185.137 container (inclusi i trasbordi), oltre 15mila in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Sul fronte dei passeggeri, nei primi tre mesi dell'anno sono passati dalle banchine del porto 18.459 crocieristi, 28 mila in meno rispetto al Q1 del 2019. Rispetto allo scorso anno sono arrivate 15 navi in meno. Sul fronte dei passeggeri imbarcati/sbarcati su traghetti e navi ro/pax, i dati relativi al I trimestre, seppur ancora provvisori, evidenziano invece una flessione determinata esclusivamente dalla contrazione del traffico pax del mese di marzo a seguito della sospensione dei collegamenti marittimi passeggeri da/per la Sardegna e da/per la Sicilia. Il primo bimestre si era infatti chiuso in positivo con una crescita dell'1% rispetto a quanto rilevato nel 2019. Complessivamente sono 139.739 passeggeri, 55.440 in meno rispetto a Q1 2019. Risultati in calo per tutte le tipologie di navi ormeggiate, con l'unica eccezione per quelle che trasportano prodotti forestali. La flessione complessiva dello scalo, in termini di attracchi, è stata del 12,7% con n. 1.476 navi arrivate ed ormeggiate contro le n. 1.691 del 2019. Il settore più penalizzato ovviamente risulta essere quello legato al traffico passeggeri (traghetti e crociere) a seguito ovviamente della sospensione del trasporto marittimo disposta con decreto dal MIT e dal Ministero della Salute da/per la Sardegna (14.03), da/per la Sicilia (16.03) nonché delle navi da crociera (19.03). L'andamento mensile, per le navi da crociera, evidenzia ovviamente il crollo registrato a partire dal mese di marzo con l'annullamento di tutte gli scali che erano previsti (n. 8). La situazione non potrà che peggiorare tenuto conto che per il mese di aprile le crociere cancellate saranno n. 29. Per il settore rotabile attualmente non si registrano flessioni significative tanto che al termine del trimestre il calo degli scali è stato del 4,3%. Per le fullcontainer, gli scali nel I trimestre 2020 sono complessivamente diminuiti del 15%, passando dai n. 204 attracchi del 2019 ai n. 174 del 2020. Per le navi portarinfuse, il calo è stato rispettivamente del 19% per quelle liquide e del 21,6% per quelle solide, mentre, come già evidenziato, le navi destinate al trasporto di prodotti forestali costituiscono l'unica tipologia di naviglio in controtendenza che ha fatto registrare un aumento degli scali. Nel I trimestre 2020 gli attracchi sono stati n. 41 contro i n. 35 del 2019 facendo segnare una progressione del 17%.



Costa Crociere dona alla Toscana materiale sanitario per l' emergenza | La Gazzetta Marittima

GENOVA Costa Crociere annuncia di aver predisposto la donazione di 10.000 mascherine, 1.250 guanti, 250 kit protettivi completi e 25 occhiali (non monouso), a favore della Regione Toscana. Il materiale sarà consegnato presso il magazzino ESTAR di Calenzano (Firenze), per essere poi distribuito a parte della Regione sul territorio, con particolare attenzione ai comuni di **Piombino**, Pisa e Vaglia/Firenze. In questo periodo la Regione Toscana ha dimostrato una generosità straordinaria e un senso profondo di collettività e di responsabilità, accogliendo la nostra nave Costa Diadema e fornendo assistenza attraverso i presidi sanitari ai nostri equipaggi sia in **porto**, a **Piombino**, che presso le strutture alberghiere, a Pisa e Pratolino. ha dichiarato Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere La nostra donazione è un piccolo segno di ringraziamento, che ci auguriamo possa essere utile per la protezione personale di quanti sono impegnati in prima linea per superare l'attuale fase di emergenza sanitaria. Ringrazio Costa Crociere ha detto il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi per i dispositivi di protezione che ha annunciato donerà alla sanità toscana. Ci servono e consentono di integrare le nostre continue forniture e produzioni locali per la tutela degli operatori sanitari e dei cittadini. Costa Crociere sta lavorando con impegno e determinazione, in piena collaborazione con le autorità preposte, con l'obiettivo di riportare a casa in sicurezza nel più breve tempo possibile i propri membri d'equipaggio. La salute e sicurezza del nostro equipaggio e delle comunità locali della Toscana sono la nostra assoluta priorità. Siamo grati per il grande lavoro e la disponibilità di Protezione Civile, Regione Toscana, delle autorità sanitarie e portuali e dei comuni delle tre città coinvolte. Da parte nostra stiamo mettendo in campo tutte le nostre forze, con team dedicati al lavoro 24 ore al giorno e 7 giorni su 7, non solo per l'assistenza di chi è a bordo di Costa Diadema e delle strutture alberghiere, ma anche per organizzare, seguendo le indicazioni delle autorità, i transfer e voli di rientro in Italia e all'estero dei membri d'equipaggio, in un contesto non certo semplice per via delle numerose restrizioni in atto allo spostamento di persone ha aggiunto Palomba.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LA PELIKAN AL PORTO

Guanti e mascherine, i rifiuti da Coronavirus spuntano dal mare

«Vi è poco da dire, sempre le medesime cose. L' inquinamento è solo causa dei comportamenti sbagliati dell' essere umano». Queste le parole di Paolo Baldoni CEO di Garbage Group a commento delle foto postate su Facebook proprio ieri sul suo profilo e su quello dell' azienda. Sono tantissime le mascherine e i guanti raccolte dal Pelikan, l' imbarcazione antinquinamento che opera nello specchio acqueo del Porto di Ancona raccolte ieri mattina. Un rifiuto rarissimo prima, preponderante oggi. «Una dimostrazione tipica, anzi direi scientifica, di un modello di inquinamento e di criticità ambientale. Si parte sempre dall' acquisto e uso di un prodotto da parte dell' uomo e nella pessima abitudine, una volta terminata l' utilizzo, dell' errato smaltimento di quello che prima era un bene di necessità e che si trasforma, poi, in rifiuto. La causa di tutto questo è sempre la stessa: la totale incuria ed egoistico menefreghismo nei confronti della collettività e dell' ambiente. Ed ecco che, come sempre accade, un pessimo comportamento a terra si ripercuote in mare. A 40 giorni dall' emergenza pandemica che ha investito il Paese, un rifiuto come mascherine e guanti prima inesistente è oggi fortemente presente su quanto raccolto dal Pelikan. Il nostro battello oggi si dimostra non solo estremamente efficace nel svolgere il suo lavoro, ma un vero e proprio testimone diretto di quelle che sono le conseguenze secondarie, ma pur sempre gravissime, di questa emergenza sanitaria mondiale».

2 ANCONA - 18 APRILE 2020 - IL RESTO DEL CARLINO

I contagi restano stabili

DUEMILA E MASCHERINE, I RIFIUTI DA CORONAVIRUS SPUNTANO DAL MARE

CAMPIONI POSITIVI GIORNALIERI PER SARS-COV-2

LA NOTTE DEI CONTI
Duemila e mascherine, i rifiuti da Coronavirus spuntano dal mare

Il pronto soccorso verso la normalità con l'arrivo di pazienti non positivi
E' un segnale di come si stia lentamente uscendo dal boom dell'epidemia. Anche i medici sono in cura: ieri altri 11 di cui 4 nell'Anconetano. Meno ricoveri

LA NOTTE DEI CONTI
Duemila e mascherine, i rifiuti da Coronavirus spuntano dal mare

LA NOTTE DEI CONTI
Duemila e mascherine, i rifiuti da Coronavirus spuntano dal mare



Coronavirus e inquinamento, tantissime le mascherine ed i guanti ritrovati nel Porto di Ancona

Silvio Silvestri

ANCONA 17.4.2020 - ' Vi è poco da dire, sempre le medesime cose. L'inquinamento è solo causa dei comportamenti sbagliati dell'essere umano '. Queste le parole di Paolo Baldoni CEO di Garbage Group a commento delle foto postate su Facebook proprio oggi sul suo profilo e su quello dell'azienda. Sono tantissime le mascherine e i guanti raccolte dal Pelikan, l'imbarcazione antinquinamento che opera nello specchio acqueo del Porto di Ancona raccolte questa mattina. Un rifiuto rarissimo prima, preponderante oggi. ' Quella di questa mattina è una dimostrazione tipica, anzi direi scientifica, di un modello di inquinamento e di criticità ambientale. Si parte sempre dall'acquisto e uso di un prodotto da parte dell'uomo e nella pessima abitudine, una volta terminato l'utilizzo, dell'errato smaltimento di quello che prima era un bene di necessità e che si trasforma, poi, in rifiuto. La causa di tutto questo è sempre la stessa: la totale incuria ed egoistico menefreghismo nei confronti della collettività e dell'ambiente. Ed ecco che, come sempre accade, un pessimo comportamento a terra si ripercuote in mare a dimostrazione che il pianeta e l'ambiente sono in continuo dialogo fra gli elementi terra, acqua e aria. A 40 giorni dall'emergenza pandemica che ha investito il Paese, un rifiuto come mascherine e guanti prima inesistente è oggi fortemente presente su quanto raccolto dal Pelikan. Il nostro battello oggi si dimostra non solo estremamente efficace nel svolgere il suo lavoro, ma un vero e proprio testimone diretto di quelle che sono le conseguenze secondarie, ma pur sempre gravissime, di questa emergenza sanitaria mondiale '. (



Mascherine e guanti raccolti dalle acque del porto: la pesca' del battello Pelikan

ANCONA - Tanti i rifiuti raccolti questa mattina nello specchio di mare antistante lo scalo dorico dall'imbarcazione che si occupa principalmente della pulizia di prodotti solidi galleggianti, semisommersi ed oleosi. Dopo i guanti e le mascherine, gettati in strada anziché nei cestini dislocati per la città, ecco che neanche il mare viene risparmiato dal nuovo inquinamento 'dovuto' all'emergenza Covid. «Vi è poco da dire, sempre le medesime cose. L'inquinamento è solo causa dei comportamenti sbagliati dell'essere umano». Queste le parole di Paolo Baldoni, Ceo di Garbage Group, a commento delle foto che ritraggono il triste scenario portato letteralmente a galla dal Pelikan, l'imbarcazione antinquinamento che opera nello specchio acqueo del porto di Ancona e che ha pescato quello che era un rifiuto rarissimo prima, ma purtroppo preponderante oggi. Sono infatti tantissime le mascherine e i guanti raccolti in poco tempo. «Quella di questa mattina - spiega - è una dimostrazione tipica, anzi direi scientifica, di un modello di inquinamento e di criticità ambientale. Si parte sempre dall'acquisto e uso di un prodotto da parte dell'uomo e nella pessima abitudine, una volta terminato l'utilizzo, dell'errato smaltimento di quello che prima era un bene di necessità e che si trasforma, poi, in rifiuto». La causa di tutto questo è sempre la stessa: «la totale incuria ed egoistico menefreghismo nei confronti della collettività e dell'ambiente. Ed ecco che, come sempre accade, un pessimo comportamento a terra si ripercuote in mare a dimostrazione che il pianeta e l'ambiente sono in continuo dialogo fra gli elementi terra, acqua e aria. A 40 giorni dall'emergenza pandemica che ha investito il Paese - sottolinea Baldoni -, un rifiuto come mascherine e guanti prima inesistente è oggi fortemente presente su quanto raccolto dal Pelikan. Il nostro battello oggi si dimostra non solo estremamente efficace nello svolgere il suo lavoro, ma un vero e proprio testimone diretto di quelle che sono le conseguenze secondarie, ma pur sempre gravissime, di questa emergenza sanitaria mondiale». Il Pelikan, va ricordato, è una barca da lavoro per la pulizia degli specchi acqueei dai rifiuti solidi galleggianti, semisommersi ed oleosi. «Un'innovazione di valore - come viene riportato nella scheda del natante - che ha comportato un lavoro cantieristico artigianale e altamente specializzato attraverso la riprogettazione di tutti i componenti tecnologici, l'utilizzo di materiali ecocompatibili e di prodotti biologici che rendono il Pelikan un battello efficiente e ad impatto zero sull'ecosistema. La sua missione è la difesa del nostro mare».



Coronavirus e inquinamento, gli effetti si vedono anche in mare

Paolo Baldoni: 'Tantissime le mascherine ed i guanti ritrovati nello specchio acqueo del Porto di Ancona' 'Vi è poco da dire, sempre le medesime cose. L'inquinamento è solo causa dei comportamenti sbagliati dell'essere umano'. Queste le parole di Paolo Baldoni CEO di Garbage Group a commento delle foto postate su Facebook proprio oggi sul suo profilo e su quello dell'azienda. Sono tantissime le mascherine e i guanti raccolti dal Pelikan, l'imbarcazione antinquinamento che opera nello specchio acqueo del Porto di Ancona questa mattina. Un rifiuto rarissimo prima, preponderante oggi. 'Quella di questa mattina è una dimostrazione tipica, anzi direi scientifica, di un modello di inquinamento e di criticità ambientale. Si parte sempre dall'acquisto e uso di un prodotto da parte dell'uomo e nella pessima abitudine, una volta terminato l'utilizzo, dell'errato smaltimento di quello che prima era un bene di necessità e che si trasforma, poi, in rifiuto. La causa di tutto questo è sempre la stessa: la totale incuria ed egoistico menefreghismo nei confronti della collettività e dell'ambiente. Ed ecco che, come sempre accade, un pessimo comportamento a terra si ripercuote in mare a dimostrazione che il pianeta e l'ambiente sono in continuo dialogo fra gli elementi terra, acqua e aria. A 40 giorni dall'emergenza pandemica che ha investito il Paese, un rifiuto come mascherine e guanti prima inesistente è oggi fortemente presente su quanto raccolto dal Pelikan. Il nostro battello oggi si dimostra non solo estremamente efficace nel svolgere il suo lavoro, ma un vero e proprio testimone diretto di quelle che sono le conseguenze secondarie, ma pur sempre gravissime, di questa emergenza sanitaria mondiale'.

Adriaeco

FOCUS AZIENDE DOSSIER AREA ADRIATICO TURISMO
FINANZIAMENTI E BANDI RUBRICHE

Coronavirus e inquinamento, gli effetti si vedono anche in mare

Paolo Baldoni: "Tantissime le mascherine ed i guanti ritrovati nello specchio acqueo del Porto di Ancona"

"Vi è poco da dire, sempre le medesime cose. L'inquinamento è solo causa dei comportamenti sbagliati dell'essere umano". Queste le parole di Paolo Baldoni CEO di Garbage Group a commento delle foto postate su Facebook proprio oggi sul suo profilo e su quello dell'azienda. Sono tantissime le mascherine e i guanti raccolti dal Pelikan, l'imbarcazione antinquinamento che opera nello specchio acqueo del Porto di Ancona questa mattina. Un rifiuto rarissimo prima, preponderante oggi. "Quella di questa mattina è una dimostrazione tipica, anzi direi scientifica, di un modello di inquinamento e di criticità ambientale. Si parte sempre dall'acquisto e uso di un prodotto da parte dell'uomo e nella pessima abitudine, una volta terminato l'utilizzo, dell'errato smaltimento di quello che prima era un bene di necessità e che si trasforma, poi, in rifiuto. La causa di tutto questo è sempre la stessa: la totale incuria ed egoistico menefreghismo nei confronti della collettività e dell'ambiente. Ed ecco che, come sempre accade, un pessimo comportamento a terra si ripercuote in mare a dimostrazione che il pianeta e l'ambiente sono in continuo dialogo fra gli elementi terra, acqua e aria. A 40 giorni dall'emergenza pandemica che ha investito il Paese, un rifiuto come mascherine e guanti prima inesistente è oggi fortemente presente su quanto raccolto dal Pelikan. Il nostro battello oggi si dimostra non solo estremamente efficace nel svolgere il suo lavoro, ma un vero e proprio testimone diretto di quelle che sono le conseguenze secondarie, ma pur sempre gravissime, di questa emergenza sanitaria mondiale".

articoli recenti

Published a lungo di gara...
E' parata dal mercato auto europeo
Aumentano le imprese della Marche, ma il dato è generoso al lockdown
Attiva la Certificazione Covid-Free: lo strumento per ripartire in sicurezza

I più letti

Ancona, al via la mostra "Rubert Capa"

Dopo la quarantena sbarcano 192 turisti

ANCONA Sono sbarcati nel **porto** di **Ancona** ieri pomeriggio, alle 16, dopo aver attraversato il mare Adriatico a bordo di una nave della compagnia Grimaldi Minoan Lines, partita da Igoumenitsa. Si tratta di un cospicuo numero di turisti europei, di svariate nazionalità tra cui 18 italiani - rimasti bloccati tra la Grecia e la Macedonia dove erano in villeggiatura come campeggiatori - a causa dell' emergenza Covid-19. Tra loro, oltre ai nostri connazionali, risultano presenti all' appello 86 tedeschi, 62 francesi, 17 svizzeri, oltre ad alcuni cittadini austriaci, olandesi, spagnoli, britannici e belgi. Dopo aver trascorso il periodo obbligatorio di quarantena in terra ellenica, i 192 passeggeri non italiani, il cui stato di salute non sembra destare alcuna preoccupazione, potranno rientrare nei paesi d' origine con i loro mezzi privati. Essi avranno a disposizione 24 ore per transitare sul suolo italiano con una proroga di ulteriori 12 ore nel caso di comprovate esigenze - fino ai confini territoriali, conformemente alle disposizioni previste dall' art. 5 del Dpcm del 10 aprile 2020. Sempre in osservanza del suddetto decreto, tutti sono muniti della necessaria autocertificazione e hanno comunicato immediatamente il proprio ingresso in Italia al Dipartimento di prevenzione dell' azienda sanitaria territoriale competente. Il rientro dei cittadini stranieri è stato possibile grazie alla collaborazione tra le ambasciate dei rispettivi paesi di provenienza e il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale italiano, con l' ausilio della Polizia di frontiera e delle autorità portuali di **Ancona**. Francesco Giorgi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al porto dorico sono sbarcati 250 camperisti

Un gruppo di circa 166 turisti di varie nazionalità, in maggioranza francesi e tedeschi, con 91 veicoli (60 camper e 31 auto) sono arrivati ieri nel porto di Ancona a bordo di un traghetto proveniente dalla Grecia. Si tratta della Zeus Palace della Grimaldi Minoan Lines. Dato che il traffico passeggeri tra Italia e Grecia è sospeso (mentre prosegue quello merci), i turisti viaggiano con l'autorizzazione dei Ministeri degli Esteri e dell'Interno italiani. All'arrivo in Italia dovranno sottoporsi ad alcuni accertamenti e firmare documenti, poi dovrebbero proseguire il viaggio, attraversando l'Italia centro nord, nel fine settimana verso i Paesi di provenienza. Del gruppo fanno parte 55 francesi, 54 tedeschi, 16 italiani e inoltre belgi, olandesi, romeni, greci, svizzeri e britannici.



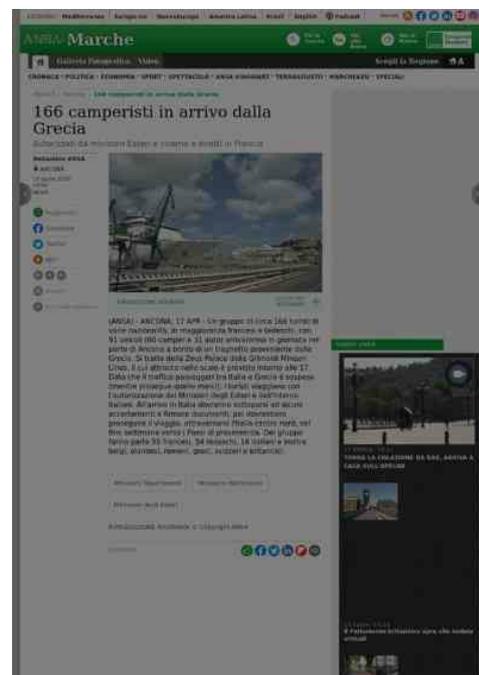
Coronavirus, turisti in camper in arrivo dalla Grecia

Un gruppo di circa 166 turisti di varie nazionalità europee, in maggioranza francesi e tedeschi, con 91 veicoli (60 camper e 31 auto) è arrivato ieri pomeriggio nel porto di Ancona a bordo di un traghetto proveniente dalla Grecia. Si tratta della Zeus Palace della Grimaldi Minoan Lines. Dato che il traffico passeggeri tra Italia e Grecia è sospeso (mentre prosegue quello merci), i turisti viaggiano con l'autorizzazione dei Ministeri degli Esteri e dell'Interno italiani. All'arrivo in Italia sono stati però sottoposti ad alcuni accertamenti e hanno dovuto firmare documenti, poi dovrebbero proseguire il viaggio, attraversando l'Italia centro nord, nel fine settimana verso i Paesi di provenienza. Certamente un tour inedito, sul quale - in tempo di Covid - sono assai attenti i controlli.



Coronavirus: 166 camperisti in arrivo dalla Grecia

Un gruppo di circa 166 turisti di varie nazionalità, in maggioranza francesi e tedeschi, con 91 veicoli (60 camper e 31 auto) arriveranno in giornata nel porto di Ancona a bordo di un traghetto proveniente dalla Grecia. Si tratta della Zeus Palace della Grimaldi Minoan Lines, il cui attracco nello scalo è previsto intorno alle 17. Dato che il traffico passeggeri tra Italia e Grecia è sospeso (mentre prosegue quello merci), i turisti viaggiano con l'autorizzazione dei Ministeri degli Esteri e dell' Interno italiani. All' arrivo in Italia dovranno sottoporsi ad alcuni accertamenti e firmare documenti, poi dovrebbero proseguire il viaggio, attraversano l' Italia centro nord, nel fine settimana verso i Paesi di provenienza. Del gruppo fanno parte 55 francesi, 54 tedeschi, 16 italiani e inoltre belgi, olandesi, romeni, greci, svizzeri e britannici.



Turisti europei bloccati in Grecia: sul traghetto per Ancona 60 camper e 31 auto

ANCONA - Sono rimasti bloccati in Grecia per l'allarme Coronavirus : i turisti europei ora rientreranno in massa tramite il porto di Ancona con il traghetto "Zeus Palace" della Girmaldi Lines. LEGGI ANCHE: Coronavirus, positivi in lieve crescita: sono 86 su più di mille tamponi. Nelle Marche 5.668 infettati Coronavirus, contagi a due velocità nelle Marche, ricoverati in terapia intensiva sotto quota cento A bordo più di 150 viaggiatori, in gran parte francesi e tedeschi ma anche italiani, belgi, olandesi, romeni e svizzeri, con 60 camper e 31 automobili. Sono attesi nel pomeriggio al porto di Ancona, dove attraccheranno con un trasporto eccezionale in deroga al blocco del traffico passeggeri. Saranno sottoposti ad esami e dovranno riempire alcuni moduli, poi potranno e dovranno raggiungere i loro luoghi di residenza. © RIPRODUZIONE RISERVATA

The screenshot shows the website 'Corriere Adriatico' with the date 'Domenica 19 Aprile' and time '09:23'. The main headline is 'Turisti europei bloccati in Grecia: sul traghetto per Ancona 60 camper e 31 auto'. Below the headline is a photograph of the 'Zeus Palace' ferry ship docked at a port. To the right of the main article, there are several smaller news snippets, including one about 'LABORATORIO ANALISI' by 'DOTTO FIORINI' and another about 'ANCONA' with a sub-headline 'Esenti, tutto via? Fato, l'area è ancora bloccata? Ecco le notizie in continuo aggiornamento'. At the bottom of the page, there is a video player with the title 'Ancona: il porto di Ancona, in attesa dei turisti bloccati in Grecia'.

D'ALESSANDRO E PUPILLO DENUNCIANO LO "SCIPPO" DEI FONDI DA GIUNTA MARSILIO: 'TAGLIATI 2 MLN A ORTONA' Abruzzo Web Quotidiano on line per l'Abruzzo. Notizie, politica, sport, attualità.

ORTONA - Con Delibera di giunta regionale, la 198 del 14 aprile 2020 la Giunta Marsilio ha scippato 2 milioni di euro al Comune di Ortona. Si tratta di uno stanziamento Masterplan attribuito alla Provincia di Chieti, dalla precedente Giunta D'Alfonso per il completamento della bretella Porto-Autostrada". Lo afferma il Deputato di Italia Viva Camillo D'Alessandro. Ci risiamo. Solo qualche giorno fa ricorda D'Alessandro - avevo sventato un altro scippo di quattro milioni di euro sempre di fondi, da noi stanziati, sul porto di Ortona. L'iniziativa, da me portata avanti, ha evitato che si consumasse questa decisione e la Giunta regionale è tornata indietro. Sulla vicenda interviene anche il Presidente della Provincia Mario Pupillo , che afferma: lo sono basito. Non siamo stati informati. Di certo tutelerò gli interessi della Provincia e di Ortona, del mondo economico portuale, non escludo impugnativa al Tar. Francamente in questo momento è surreale che le istituzioni litighino, bastava una telefonata nell'ottica di una leale collaborazione. "Questa decisione imprime un duro colpa alla logistica del Porto di Ortona conclude D'Alessandro - in un momento in cui la Regione dovrebbe aggiungere risorse sulle infrastrutture strategiche, invece di levarle. Siamo dentro una profonda crisi e decisioni come questa di Marsilio finiscono ad ammazzare l'economia già ferita. Un atto da chi non ci sta capendo nulla".



Napoli si espande a Levante

Dallo Stato 2 milioni al sistema portuale campano, che si aggiungono ai 5 milioni di risorse dell'authority. Serviranno alla progettazione di un polo container ancora più grande, ben collegato alle ferrovie, con una nuova stazione cargo a San Giovanni

Napoli. (Paolo Bosso). Al via lo studio propedeutico per l'allargamento della Darsena di Levante di Napoli, dove non prima dei prossimi cinque anni dovrebbe essere realizzato un nuovo terminal container. Pur trattandosi, per la precisione, di progettazione, fattibilità tecnicoeconomica e indagini propedeutiche, si tratta di un passo importante per realizzare effettivamente il terminal che al porto campano serve. Grande, da uno o due milioni di teu di capacità di movimentazione annua, e soprattutto con moduli ferroviari da 750 metri, elemento imprescindibile per la competitività del cargo ferroviario. Lo Stato ha dato il via libera a circa 2 milioni di fondi per lo studio di fattibilità (risorse analoghe per opere prioritarie che hanno ricevuto anche i sistemi portuali di Livorno e Genova), che si vanno ad aggiungere ai circa 5 milioni di risorse dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, per un totale di oltre 7 milioni. «Saranno analisi propedeutiche per capire le modalità di espansione del terminal di Levante. Con questo finanziamento ci sono tutte le condizioni per studiare come allargare il futuro terminal container», spiega il presidente dell'authority, Pietro Spirito. Il terminal di Levante è in costruzione da decenni, caratterizzati da bandi, assegnazioni, blocchi e stralci dei cantieri. Con l'avvio dei dragaggi, ad ottobre 2017, le cose sono cambiate e la raccolta dei sedimenti dai fondali ha permesso di tombare le banchine, avviando così una concreta fase di costruzione, quella delle fondamenta. I dragaggi sono terminati, e con essi il tombamento orientale del porto di Napoli. Il prossimo passo sarà la realizzazione dei prefabbricati degli uffici e l'installazione delle gru, ship to shore e di piazzale. A quel punto, il terminal container sarà pronto per essere affidato a un'impresa. Come ha precisato Spirito tempo fa, ci vorranno perlomeno altri cinque anni per arrivare a tutto ciò, e questa previsione è stata fatta prima dello scoppio della pandemia mondiale di Coronavirus. La buona notizia è che con l'avvio dello studio di fattibilità per l'espansione c'è la concreta possibilità non semplicemente di andare a tombare un altro specchio d'acqua ma di realizzare un terminal container competitivo sul mercato, come sottolineato più volte dallo stesso Spirito e dal segretario generale Francesco Messineo. L'allargamento della darsena in costruzione permette infatti la realizzazione di una nuova stazione da 750 metri. Autorità portuale e Rete Ferroviaria Italiana hanno avviato due anni fa uno studio (ancora in corso e che rientra in questa nuova progettazione propedeutica) per capire come costruire e a quali soggetti far gestire una stazione del genere, all'altezza di San Giovanni, dopo la darsena Vigliena.



È corsa alla solidarietà per ospedale e bisogni

Pioggia di donazioni in soldi, viveri e apparecchiature mediche

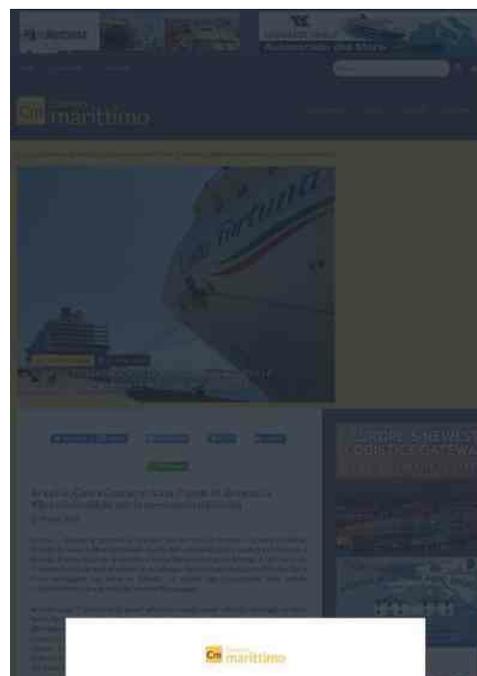
Associazioni, enti, comitati, imprenditori, gruppi spontanei di cittadini e tanto altro ancora. Il cuore dei brindisini (e non), in questa fase di grave emergenza, continua a battere forte, non lesinando donazioni sia a beneficio del personale sanitario schierato in prima linea contro il Covid-19, sia anche (e soprattutto) a vantaggio delle tante famiglie in grosse ristrettezze economiche. Tra i tanti atti di liberalità compiuti negli ultimi giorni spicca quello di cui si è resa protagonista la compagnia che, a titolo di ringraziamento alla città di Brindisi per l'ospitalità concessa a due sue navi (la "For tuna" e la "Mediterranea", attualmente ancorate presso la diga di Punta Riso), ha regalato circa «sette tonnellate di derrate alimentari in eccedenza. La donazione comprende generi di prima necessità come pasta, pane, affettati, formaggi, verdure, burro, farina, marmellate, miele, omogeneizzati e altri prodotti che verranno utilizzati da #Brindisolidale (la rete della solidarietà di cui fanno parte Comune di Brindisi, Caritas e Croce Rossa) per i pacchi spesa in distribuzione agli abitanti del territorio brindisino. «Grazie alla presenza di Costa Fortuna abbiamo avuto l'opportunità di fare qualcosa anche a Brindisi, una città dove siamo stati accolti in maniera stupenda», ha detto al riguardo Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. «Il generoso gesto di Costa Crociere ci consentirà di aiutare tante famiglie brindisine che stanno vivendo un periodo di particolare bisogno - ha aggiunto il sindaco Riccardo Rossi - e rappresenta un contributo importantissimo per rafforzare la rete di Brindisi Solidale». L' iniziativa ha visto la collaborazione e il contributo decisivo di Comune, Capitaneria di Porto, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane di Brindisi, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Adriatico Meridionale e delle aziende locali "Sir spa" e Incibum Supply srl". A rafforzare la portata di "Brindisi solidale" ha contribuito anche la società "Maio ra" che gestisce il supermercato Interspar in viale Aldo Moro, che ha donato alla "rete" composta da Comune, Caritas e Croce Rossa 120 buoni spesa del valore di 5 euro ciascuno, da destinare alle famiglie bisognose.. Di fondamentale importanza anche l' ap porto offerto al personale sanitario attraverso la donazione di apparecchiature di grande utilità nella lotta al Coronavirus. Sotto quest' aspetto, in prima linea anche Federfarma Brindisi che ha donato un nuovo ventilatore polmonare all' ospedale "Perri no". «È stata una corsa contro il tempo - afferma il presidente Donatella Martucci - non solo per reperire i fondi, ma anche per trovare un ventilatore particolarmente efficiente. La disponibilità dei produttori di ventilatori, infatti, è bassissima ma siamo comunque riusciti a reperire un top di gamma e farlo già consegnare all' ospedale». Il prezioso dispositivo è stato consegnato al dott. Pietro Gatti, direttore dell' Uoc di Medicina interna e responsabile del reparto Covid del "Perrino". Una donazione particolarmente significativa in quanto proviene da quella parte del **sistema** sanitario che ha maggiore relazione col territorio e sta vivendo con grande intensità la crisi in atto, dovendo lavorare a ritmi altissimi, con consegne a singhiozzo e dovendo confrontarsi con un concreto rischio di contagio derivante dalla enorme quantità di clienti serviti (circa 150.000 alla settimana nella sola provincia di Brindisi).



Brindisi, Costa Crociere dona 7 tonn. di alimenti a #Brindisisolidale per le persone in difficoltà

17 Apr, 2020 Genova - Aiutare le persone in difficoltà del territorio di **Brindisi** - Questo l'obiettivo di Costa Crociere e #Brindisisolidale - la rete della solidarietà di cui fanno parte Comune di **Brindisi**, Caritas Vicariale di **Brindisi** e Croce Rossa Comitato di **Brindisi**. A tal fine Costa Crociere ha donato beni alimentari in eccedenza, sbarcati dalla nave Costa Fortuna, che si trova ormeggiata nel **porto** di **Brindisi**, in seguito alla sospensione delle attività crocieristiche e, con a bordo solo i membri d'equipaggio. In tutto quasi 7 tonnellate di generi alimentari: pasta, pane, affettati, formaggi, verdure, burro, farina, marmellate, miele, omogeneizzati e altri prodotti che verranno utilizzati da #Brindisisolidale per i pacchi spesa in distribuzione agli abitanti del territorio brindisino. Per ricevere il pacco spesa è sufficiente chiamare uno dei due numeri nei giorni e orari indicati, esclusi i festivi: Comune di **Brindisi** telefono 0831 229 804 (lunedì, mercoledì e venerdì, dalle ore 9 alle 13) e Croce Rossa di **Brindisi** telefono 392 926 1392 (martedì e giovedì dalle ore 9 alle 13). L'iniziativa ha visto la collaborazione e il contributo di Comune, Capitaneria di **Porto**, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane di **Brindisi**, 'Autorità di Sistema

Portuale del Mar Adriatico Meridionale e aziende locali SIR spa e INCIBUM SUPPLY Srl. Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, ha dichiarato: 'In questa emergenza non dobbiamo dimenticare le persone che purtroppo vivono in una situazione di bisogno, per le quali gli effetti della situazione che stiamo affrontando sono ancora più amplificati. Le nostre navi sono un veicolo di ricchezza e occupazione per il territorio, ma possono essere anche di aiuto ai più deboli, come dimostrano le iniziative che abbiamo realizzato in vari porti del mondo in collaborazione con il Banco Alimentare e i progetti portati avanti dalla nostra Costa Crociere Foundation. Grazie alla presenza di Costa Fortuna abbiamo avuto l'opportunità di fare qualcosa anche a **Brindisi**, una città dove siamo stati accolti in maniera stupenda, sostenendo la rete #BRINDISISOLIDALE, che non ha mai smesso di offrire assistenza e conforto sul territorio, nonostante le difficoltà di questo periodo.' 'Il generoso gesto di Costa Crociere ci consentirà di aiutare tante famiglie brindisine che, a causa dell'emergenza Covid-19, vivono un momento di particolare bisogno - ha sottolineato il sindaco di **Brindisi**, Riccardo Rossi - Ringrazio a nome dell'intera città Neil Palomba e la compagnia di navigazione Costa. Questa donazione sarà un contributo importantissimo per rafforzare la rete di **Brindisi** Solidale'.



Costa Crociere dona le eccedenze alimentari

GAM EDITORI

17 aprile 2020 - Costa Crociere e #BRINDISISOLIDALE - la rete della solidarietà di cui fanno parte Comune di **Brindisi**, Caritas Vicariale di **Brindisi** e Croce Rossa Comitato di **Brindisi** - uniscono le loro forze per portare aiuto alle persone bisognose del territorio brindisino, che stanno vivendo in maniera più difficile l'emergenza sanitaria in corso. La compagnia italiana ha donato infatti circa 7 tonnellate di beni alimentari in eccedenza, che sono stati sbarcati oggi da Costa Fortuna, nave ormeggiata nel **porto** di **Brindisi** con soli membri d' equipaggio a bordo a seguito della decisione di Costa di sospendere le sue crociere. La donazione comprende generi di prima necessità come pasta, pane, affettati, formaggi, verdure, burro, farina, marmellate, miele, omogeneizzati e altri prodotti che verranno utilizzati da #BRINDISISOLIDALE per i pacchi spesa in distribuzione agli abitanti del territorio brindisino. Per ricevere il pacco spesa è sufficiente chiamare uno dei due numeri nei giorni e orari indicati, esclusi i festivi: Comune di **Brindisi** telefono 0831 229 804 (lunedì, mercoledì e venerdì, dalle ore 9 alle 13) e Croce Rossa di **Brindisi** telefono 392 926 1392 (martedì e giovedì dalle ore 9 alle 13). L' iniziativa ha visto la collaborazione e il contributo decisivo di Comune, Capitaneria di **Porto**, Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane di **Brindisi**, dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale e delle aziende locali SIR spa e INCIBUM SUPPLY Srl. "In questa emergenza non dobbiamo dimenticare le persone che purtroppo vivono in una situazione di bisogno, per le quali gli effetti della situazione che stiamo affrontando sono ancora più amplificati. Le nostre navi sono un veicolo di ricchezza e occupazione per il territorio, ma possono essere anche di aiuto ai più deboli, come dimostrano le iniziative che abbiamo realizzato in vari porti del mondo in collaborazione con il Banco Alimentare e i progetti portati avanti dalla nostra Costa Crociere Foundation. Grazie alla presenza di Costa Fortuna abbiamo avuto l' opportunità di fare qualcosa anche a **Brindisi**, una città dove siamo stati accolti in maniera stupenda, sostenendo la rete #BRINDISISOLIDALE, che non ha mai smesso di offrire assistenza e conforto sul territorio, nonostante le difficoltà di questo periodo." - ha dichiarato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere.



LA RIUNIONE IN PREFETTURA

E il Tecnopolo si sposterà all'«Acanfora»

Il tavolo del Contratto istituzionale di sviluppo (Cis) diventa strumento di accelerazione degli investimenti pubblici e privati. «Abbiamo dato nuovo impulso al Contratto istituzionale di sviluppo portando avanti con metodo e professionalità tutti i progetti già presenti nel tavolo e fermi da diversi anni. Allo stesso tempo stiamo trasformando il Cis anche in strumento di attrazione e di accelerazione non solo di investimenti pubblici ma anche privati, come dimostra il prossimo investimento del Gruppo Ferretti. È questo lo sforzo che la Presidenza del Consiglio sta mettendo in campo dal suo insediamento nel Cis. L'obiettivo, è bene ricordarlo, è soprattutto quello di creare benessere sociale, economico e occupazionale sul territorio di Taranto». Così il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla Programmazione economica e agli investimenti sottosegretario Mario Turco, che ieri ha coordinato gli ulteriori incontri tecnici con le stazioni appaltanti, e con le istituzioni locali, per condividere anche i nuovi progetti d'investimento da portare al prossimo Tavolo istituzionale permanente. Presenti all'incontro il prefetto di Taranto, Demetrio Martino, il responsabile unico di contratto, consigliere Gerando Capozza, la struttura di missione Investitalia, e il soggetto attuatore Invitalia. «Oggi (ieri, ndr) ci siamo confrontati con la Marina Militare su come migliorare l'accordo di programma per l'area "ex stazione Torpediniere", e a seguire con Aqp, Arcelor Mittal, commissari straordinari ex ilva e Cnr sul progetto che avrebbe dovuto evitare l'utilizzo dell'acqua potabile ad uso industriale. Il progetto, seppur ambizioso, in realtà non è mai partito, nonostante le risorse fossero disponibili dal 2011 spiega il sottosegretario. In merito ho chiesto un tavolo tecnico che dovrà, entro quaranta giorni, fornire possibili soluzioni prontamente realizzabili. Inoltre, abbiamo discusso della fondazione "Tecnopolo del Mediterraneo", ribadendo la sua centralità come leva di sviluppo per il territorio, da insediare presso l'ex scuola Acanfora. Palazzo Frisini invece, precedentemente individuato come contenitore per il Tecnopolo, ospiterà altri centri di ricerca, come quello sulla prevenzione delle malattie del lavoro, promosso da Inail e Cnr, e che sarà legato all'istituenda facoltà di Medicina e Chirurgia che si insedierà nell'ex Banca d'Italia. A tal riguardo, l'acquisto e la relativa ristrutturazione avverrà da parte della Asl». «Infine sempre oggi (ieri, ndr) - conclude l'esperto di Governo - abbiamo definito insieme al Cnr e all'Autorità portuale il progetto per la creazione di un laboratorio merceologico e ambientale da realizzarsi in continuità con il Porto di Taranto».



L' ex sede Banca d' Italia sarà acquistata dall' Asl

Decisione supportata dalla Regione il sito dovrà ospitare il corso di Medicina La novità emersa dall' ultimo tavolo Cis l' azienda sanitaria subentrerà al Comune

NICOLA SAMMALI

Nicola SAMMALI Sarà l' Asl territoriale, e non più il Comune di Taranto, ad acquistare e ristrutturare il palazzo della Banca d' Italia, destinato a diventare sede del corso di laurea in Medicina e Chirurgia dal prossimo anno accademico. La novità è emersa al termine dell' ultimo tavolo permanente per il Contratto istituzionale di sviluppo (Cis) di ieri in Prefettura, coordinato dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio Mario Turco (presenti il prefetto, il responsabile unico del contratto, Investitalia e Invitalia). Una decisione, questa, che è supportata dalla Regione Puglia e che sarà portata in delibera già al prossimo ciclo di incontri tecnici previsto a fine aprile, come ha riferito il senatore Turco. Si sblocca così la situazione di stallo sull' ex sede della Banca d' Italia, che ospiterà il futuro Ateneo, dopo la recente frenata che aveva fatto scattare l' allarme: l' ente di Palazzo di città era infatti disponibile a proseguire sulla strada dell' acquisizione, ma il governo avrebbe dovuto confermare e semplificare l' accesso al finanziamento da 7 milioni di euro, necessario per completare la procedura. Ora, a sorpresa, lo scenario è cambiato, anche se la definizione dell' operazione dovrebbe avvenire nei passaggi successivi del tavolo Cis.

Attraverso l' Asl di Taranto e la Regione era stato stipulato un contratto di affitto con la Banca d' Italia, che doveva servire proprio ad avviare gli interventi previsti dal cronoprogramma condiviso in conferenza di servizi, e garantire l' avvio delle attività didattiche 2020/2021. «Oggi ci siamo confrontati con la Marina Militare su come migliorare l' accordo di programma per l' area ex stazione Torpediniere, e a seguire con Aqp, ArcelorMittal, Commissari Straordinari ex Ilva e Cnr sul progetto che avrebbe dovuto evitare l' utilizzo dell' acqua potabile ad uso industriale. Il progetto, seppur ambizioso, in realtà non è mai partito, nonostante le risorse fossero disponibili dal 2011 - spiega il sottosegretario Turco -. In merito ho chiesto un tavolo tecnico che dovrà, entro 40 giorni, fornire possibili soluzioni prontamente realizzabili». In breve, il progetto consiste nell' utilizzare l' acqua dei due depuratori gestiti da Acquedotto Pugliese, con una portata di 500 litri al secondo, per le finalità del siderurgico, che oggi, invece, utilizza l' acqua del fiume Sinni e quella del Mar Piccolo. Quest' ultima per il raffreddamento degli impianti. «Inoltre - prosegue la sintesi del sottosegretario -, abbiamo discusso della Fondazione Tecnopolo del Mediterraneo, ribadendo la sua centralità come leva di sviluppo per il territorio, da insediare presso l' ex scuola Acanfora. Palazzo Frisini invece, precedentemente individuato come contenitore per il Tecnopolo, ospiterà altri centri di ricerca, come quello sulla prevenzione delle malattie del lavoro, promosso da Inail e Cnr, e che sarà legato alla istituenda Facoltà di Medicina e Chirurgia che si insedierà nell' ex Banca d' Italia. A tal riguardo, l' acquisto e la relativa ristrutturazione avverrà da parte della Asl di Taranto. Tale ultima decisione, grazie al supporto della Regione Puglia, sarà portata in delibera al prossimo tavolo del Cis, che sarà convocato nell' ultima settimana di aprile». Turco ha poi annunciato la definizione con il Cnr e l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio di un progetto per la creazione di un laboratorio merceologico e ambientale da realizzarsi in continuità con il porto di Taranto, «che sia in grado anche di effettuare in loco le indagini sulle merci delle navi che transiteranno nella Zona Franca Doganale. Un laboratorio che sarà un punto di riferimento



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

anche per le certificazioni agroalimentari in considerazione del rilancio del progetto Agromed». Il tavolo Cis, conclude il senatore, «diventa strumento di accelerazione degli investimenti pubblici e privati, come dimostra il prossimo investimento del Gruppo Ferretti» nel comparto nautico». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

MANFREDONIA ACCORDO TRA L' AUTORITÀ PORTUALE DLEL' ADRIATICO MERIDIONALE E LA SOGEDIS DEL MINISTERO DELL' AMBIENTE

Intesa per i lavori di bonifica ai fondali del porto «ci sono le condizioni per il turismo crocieristico»

MANFREDONIA. Una convenzione attuativa per le attività di caratterizzazione ambientale nel porto commerciale di Manfredonia finalizzate alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo. E' stata sottoscritta dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, con la Sogesid SpA, società in house dei ministeri dell' ambiente e delle infrastrutture, rappresentata dal presidente e amministratore delegato Enrico Biscaglia. Per la durata di un anno, la Sogesid sup porterà una serie di attività tecniche come: la progettazione del programma di caratterizzazione, la bonifica degli ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara d' appalto che dovrà assegnare i lavori di caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività. I risultati saranno poi esaminati e interpretati, anche per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare. Le opere di dragaggio dei fondali del porto commerciale sono propedeutiche ai traffici crocieristi previsti per il porto di Manfredonia. Il presidente Biscaglia ha dal canto suo espresso la soddisfazione per la concretizzazione dell' intesa raggiunta con l' **Autorità Portuale** nel novembre scorso. Sogesid potrà dare il proprio contributo, con competenze tecnico-ingegneristiche, ma anche attraverso la gestione efficace e trasparente delle procedure di gara». Michele Apollonio.



{ Porto } AdSP MAM e Sogesid sottoscrivono una convenzione per avviare la caratterizzazione dei fondali

Lavori per implementare il traffico crocieristico nello scalo sipontino

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale ha firmato quale prima concreta azione della intesa quadro stipulata nel novembre dello scorso anno - una convenzione attuativa con Sogesid SpA, Società in house dei Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, per le attività di caratterizzazione ambientale nel **porto** commerciale di Manfredonia. Si tratta di un'azione prodromica finalizzata alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del **porto**, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo. L'accordo tra le parti firmato dal presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi e dal presidente e amministratore delegato di Sogesid Enrico Biscaglia - prevede per la durata di un anno il supporto della Società di proprietà del Ministero dell'Economia in una serie di attività tecniche: la progettazione del programma di caratterizzazione, la bonifica degli ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara d'appalto che dovrà assegnare i lavori di caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività. I risultati saranno poi esaminati e interpretati, anche per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare. Manfredonia può e deve diventare destinazione crocieristica per le piccole crociere lusso - commenta il presidente Patroni Griffi. Proprio in ragione di tale obiettivo con Sogesid, società che ci fornisce supporto tecnico agli interventi ambientali e infrastrutturali previsti dal nostro piano di investimenti, vogliamo avviare la caratterizzazione del **porto** commerciale, uno step indispensabile per poter procedere successivamente con l'attività di dragaggio. L'obiettivo principale è quello di disporre di fondali adeguati per consentirci di proporre con maggiore vigore il **porto** commerciale di Manfredonia anche quale destinazione crocieristica. Forti dell'attrattività dell'hinterland, della sicurezza e dei servizi offerti dallo scalo - conclude il Presidente - potremo ospitare piccole crociere e grandi yacht, della categoria lusso; un settore che vanta una crescita inarrestabile e rilevante, in grado di riverberare impatti economici diretti e significativi su tutto il territorio. A Manfredonia - spiega il Presidente Biscaglia - prende forma l'intesa raggiunta con l'Autorità Portuale nel novembre scorso. Sogesid - prosegue Biscaglia - potrà dare il proprio contributo, con competenze tecnico-ingegneristiche, ma anche attraverso la gestione efficace e trasparente delle procedure di gara, al percorso ambizioso dell'Autorità che va nella direzione di valorizzare, con una nuova infrastrutturazione attenta all'ambiente, gli scali adriatici meridionali.



Foggia Today

Manfredonia

Porto di Manfredonia, si punta ad attivare il traffico crocieristico: ok alla caratterizzazione dei fondali

Convenzione firmata dalla Adsp e la Sogesid: si tratta di un' azione prodromica finalizzata alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale ha firmato - quale prima concreta azione della intesa quadro stipulata nel novembre dello scorso anno - una convenzione attuativa con Sogesid SpA, Società " in house " dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture, per le attività di caratterizzazione ambientale nel porto commerciale di Manfredonia. Si tratta di un' azione prodromica finalizzata alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo. L' accordo tra le parti - firmato dal presidente dell' **AdSP MAM Ugo Patroni Griffi** e dal presidente e amministratore delegato di Sogesid Enrico Biscaglia - prevede per la durata di un anno il supporto della Società di proprietà del Ministero dell' Economia in una serie di attività tecniche: la progettazione del programma di caratterizzazione, la bonifica degli ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara d' appalto che dovrà assegnare i lavori di caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività. I risultati saranno poi esaminati e interpretati, anche per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare. " Manfredonia può e deve diventare destinazione crocieristica per le piccole crociere lusso - commenta il presidente **Patroni Griffi**. Proprio in ragione di tale obiettivo con Sogesid, società che ci fornisce supporto tecnico agli interventi ambientali e infrastrutturali previsti dal nostro piano di investimenti, vogliamo avviare la caratterizzazione del porto commerciale, uno step indispensabile per poter procedere successivamente con l' attività di dragaggio. L' obiettivo principale è quello di disporre di fondali adeguati per consentirci di proporre con maggiore vigore il porto commerciale di Manfredonia anche quale destinazione crocieristica. Forti dell' attrattività dell' hinterland, della sicurezza e dei servizi offerti dallo scalo - conclude il Presidente- potremo ospitare piccole crociere e grandi yacht, della categoria lusso; un settore che vanta una crescita inarrestabile e rilevante, in grado di riverberare impatti economici diretti e significativi su tutto il territorio". 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. " A Manfredonia -spiega il Presidente Biscaglia - prende forma l' intesa raggiunta con l' Autorità Portuale nel novembre scorso. Sogesid - prosegue Biscaglia - potrà dare il proprio contributo, con competenze tecnico-ingegneristiche, ma anche attraverso la gestione efficace e trasparente delle procedure di gara, al percorso ambizioso dell' Autorità che va nella direzione di valorizzare, con una nuova infrastrutturazione attenta all' ambiente, gli scali adriatici meridionali ". Sostieni FoggiaToday Caro lettore, dall' inizio dell' emergenza sanitaria i giornalisti di FoggiaToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla epidemia Covid-19 . Se apprezzi il nostro lavoro, da sempre per te gratuito, e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo

FOGGIATODAY Economia

Porto di Manfredonia, si punta ad attivare il traffico crocieristico: ok alla caratterizzazione dei fondali

Convenzione firmata dalla Adsp e la Sogesid: si tratta di un'azione prodromica finalizzata alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo

I più letti di oggi

1. "Dei segreti non confidati dal 1981 'spettro scudato', il nuovo sistema di Protezione, nel crociera internazionale di imbarcazioni"
2. "Qualifica 'Varesa' di Profilo di sicurezza e gestione del Lavoro aereo: 'Pace e sviluppo' rispetto del suo stato: 'E' un'occasione di lavoro"
3. "Bancarella 'Economic' internazionale: 'L'Algebra' rispetto del suo stato: 'E' un'occasione di lavoro"
4. "Qualifica 'Varesa' di Profilo di sicurezza e gestione del Lavoro aereo: 'Pace e sviluppo' rispetto del suo stato: 'E' un'occasione di lavoro"

L'accordo tra le parti - firmato dal presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi e dal presidente e amministratore delegato di Sogesid Enrico Biscaglia - prevede per la durata di un anno il supporto della Società di proprietà del Ministero dell'Economia in una serie di attività tecniche: la progettazione del programma di caratterizzazione, la bonifica degli ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara d'appalto che dovrà assegnare i lavori di caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività. I risultati saranno poi esaminati e interpretati, anche per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare.

"Manfredonia può e deve diventare destinazione crocieristica per le piccole crociere lusso" commenta il presidente Patroni Griffi. Proprio in ragione di tale obiettivo con Sogesid, società che ci fornisce supporto tecnico agli interventi ambientali e infrastrutturali previsti dal nostro piano di investimenti, vogliamo avviare la caratterizzazione del porto commerciale, uno step indispensabile per poter procedere successivamente con l'attività di dragaggio. L'obiettivo principale è quello di disporre di fondali adeguati per consentirci di proporre con maggiore vigore il porto commerciale di Manfredonia anche quale destinazione crocieristica. Forti dell'attrattività dell'hinterland, della sicurezza e dei servizi offerti dallo scalo - conclude il Presidente- potremo ospitare piccole crociere e grandi yacht, della categoria lusso; un settore che vanta una crescita inarrestabile e rilevante, in grado di riverberare impatti economici diretti e significativi su tutto il territorio".

per supportarci in questo momento straordinario. Grazie! Scegli il tuo contributo:



Il Nautilus

Manfredonia

Porto di Manfredonia: AdSP MAM e Sogesid sottoscrivono una convenzione per avviare la caratterizzazione fondali

Obiettivo, implementare il traffico crocieristico nello scalo sipontino

Infrastrutture , Italia , News , Porti , Trasporti venerdì, aprile 17th, 2020

Obiettivo, implementare il Bari -L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale ha firmato- quale prima concreta azione della intesa quadro stipulata nel novembre dello scorso anno- una convenzione attuativa con Sogesid SpA, Società 'in house' dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture, per le attività di caratterizzazione ambientale nel porto commerciale di Manfredonia. Si tratta di un' azione prodromica finalizzata alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo. L' accordo tra le parti -firmato dal presidente dell' **AdSP MAM Ugo Patroni Griffi** e dal presidente e amministratore delegato di Sogesid Enrico Biscaglia - prevede per la durata di un anno il supporto della Società di proprietà del Ministero dell' Economia in una serie di attività tecniche: la progettazione del programma di caratterizzazione, la bonifica degli ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara d' appalto che dovrà assegnare ai lavori di caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività. I risultati saranno poi esaminati e interpretati, anche per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare. "Manfredonia può e deve diventare destinazione crocieristica per le piccole crociere lusso- commenta il presidente **Patroni Griffi**. Proprio in ragione di tale obiettivo con Sogesid, società che ci fornisce supporto tecnico agli interventi ambientali e infrastrutturali previsti dal nostro piano di investimenti, vogliamo avviare la caratterizzazione del porto commerciale, uno step indispensabile per poter procedere successivamente con l' attività di dragaggio. L' obiettivo principale è quello di disporre di fondali adeguati per consentirci di proporre con maggiore vigore il porto commerciale di Manfredonia anche quale destinazione crocieristica. Forti dell' attrattività dell' hinterland, della sicurezza e dei servizi offerti dallo scalo- conclude il Presidente- potremo ospitare piccole crociere e grandi yacht, della categoria lusso; un settore che vanta una crescita inarrestabile e rilevante, in grado di riverberare impatti economici diretti e significativi su tutto il territorio." 'A Manfredonia -spiega il Presidente Biscaglia - prende forma l' intesa raggiunta con l' Autorità Portuale nel novembre scorso. Sogesid - prosegue Biscaglia - potrà dare il proprio contributo, con competenze tecnico-ingegneristiche, ma anche attraverso la gestione efficace e trasparente delle procedure di gara, al percorso ambizioso dell' Autorità che va nella direzione di valorizzare, con una nuova infrastrutturazione attenta all' ambiente, gli scali adriatici meridionali'.



Informare

Manfredonia

Porto di Manfredonia, convenzione per avviare la caratterizzazione dei fondali

L'obiettivo è di incrementare l'attività crocieristica L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, nell'ambito dell'intesa quadro stipulata nel novembre dello scorso anno con la Sogesid, la società del Ministero dell'Economia che effettua servizi di ingegneria per conto dei dicasteri dei Trasporti e dell'Ambiente, ha firmato con quest'ultima una convenzione attuativa per le attività di caratterizzazione ambientale nel porto commerciale di Manfredonia. L'ente portuale ha spiegato che si tratta di un'azione prodromica finalizzata alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo. L'accordo prevede il supporto per la durata di un anno della Sogesid in una serie di attività tecniche: la progettazione del programma di caratterizzazione, la bonifica degli ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara d'appalto che dovrà assegnare i lavori di caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività. I

risultati saranno poi esaminati e interpretati, anche per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare. L'obiettivo è principalmente quello di incrementare l'attività crocieristica: «Manfredonia - ha spiegato il presidente dell'AdSP, **Ugo Patroni Griffi** - può e deve diventare destinazione crocieristica per le piccole crociere lusso. Proprio in ragione di tale obiettivo con Sogesid, società che ci fornisce supporto tecnico agli interventi ambientali e infrastrutturali previsti dal nostro piano di investimenti, vogliamo avviare la caratterizzazione del porto commerciale, uno step indispensabile per poter procedere successivamente con l'attività di dragaggio. L'obiettivo principale è quello di disporre di fondali adeguati per consentirci di proporre con maggiore vigore il porto commerciale di Manfredonia anche quale destinazione crocieristica. Forti dell'attrattività dell'hinterland, della sicurezza e dei servizi offerti dallo scalo - ha aggiunto **Patroni Griffi** - potremo ospitare piccole crociere e grandi yacht, della categoria lusso; un settore che vanta una crescita inarrestabile e rilevante, in grado di riverberare impatti economici diretti e significativi su tutto il territorio».

Caratterizzazione ambientale porto di Manfredonia

Allo scopo di implementare il traffico crocieristico nello scalo sipontino

Redazione

BARI Per le attività di caratterizzazione ambientale nel porto commerciale di Manfredonia quale prima concreta azione della intesa quadro stipulata nel Novembre dello scorso anno l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico meridionale ha firmato una convenzione attuativa con Sogesid Spa, società in house dei Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture. Si tratta di un'azione prodromica finalizzata alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino (nella foto di Bruno Mondelli Giuliani) il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo. L'accordo tra le parti firmato dal presidente dell'AdSp MAM Ugo Patroni Griffi e dal presidente e amministratore delegato di Sogesid Enrico Biscaglia prevede per la durata di un anno il supporto della società di proprietà del Ministero dell'Economia in una serie di attività tecniche: la progettazione del programma di caratterizzazione ambientale, la bonifica degli ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara d'appalto che dovrà assegnare i lavori di caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività. I risultati saranno poi esaminati e interpretati, anche per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare. Manfredonia può e deve diventare destinazione crocieristica per le piccole crociere lusso commenta il presidente Patroni Griffi. Proprio in ragione di tale obiettivo con Sogesid, società che ci fornisce supporto tecnico agli interventi ambientali e infrastrutturali previsti dal nostro piano di investimenti, vogliamo avviare la caratterizzazione del porto commerciale, uno step indispensabile per poter procedere successivamente con l'attività di dragaggio. L'obiettivo principale è quello di disporre di fondali adeguati per consentirci di proporre con maggiore vigore il porto commerciale di Manfredonia anche quale destinazione crocieristica. Forti dell'attrattività dell'hinterland, della sicurezza e dei servizi offerti dallo scalo conclude il presidente- potremo ospitare piccole crociere e grandi yacht, della categoria lusso; un settore che vanta una crescita inarrestabile e rilevante, in grado di riverberare impatti economici diretti e significativi su tutto il territorio. A Manfredonia -spiega il Biscaglia prende forma l'intesa raggiunta con l'Autorità portuale nel Novembre scorso. Sogesid potrà dare il proprio contributo, con competenze tecnico-ingegneristiche, ma anche attraverso la gestione efficace e trasparente delle procedure di gara, al percorso ambizioso dell'Autorità che va nella direzione di valorizzare, con una nuova infrastrutturazione attenta all'ambiente, gli scali adriatici meridionali.



Bari - Porto di Manfredonia: AdSP MAM e Sogesid sottoscrivono una convenzione per avviare la caratterizzazione fondali

17/04/2020 Obiettivo, implementare il traffico crocieristico nello scalo sipontino. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale ha firmato- quale prima concreta azione della intesa quadro stipulata nel novembre dello scorso anno- una convenzione attuativa con Sogesid SpA, Società in house dei Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, per le attività di caratterizzazione ambientale nel porto commerciale di Manfredonia. Si tratta di un' azione prodromica finalizzata alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo. L'accordo tra le parti firmato dal presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi e dal presidente e amministratore delegato di Sogesid Enrico Biscaglia - prevede per la durata di un anno il supporto della Società di proprietà del Ministero dell'Economia in una serie di attività tecniche: la progettazione del programma di caratterizzazione, la bonifica degli ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara dappalto che dovrà assegnare i lavori di caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività. I risultati saranno poi esaminati e interpretati, anche per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare. "Manfredonia può e deve diventare destinazione crocieristica per le piccole crociere lusso- commenta il presidente Patroni Griffi. Proprio in ragione di tale obiettivo con Sogesid, società che ci fornisce supporto tecnico agli interventi ambientali e infrastrutturali previsti dal nostro piano di investimenti, vogliamo avviare la caratterizzazione del porto commerciale, uno step indispensabile per poter procedere successivamente con l' attività di dragaggio. L' obiettivo principale è quello di disporre di fondali adeguati per consentirci di proporre con maggiore vigore il porto commerciale di Manfredonia anche quale destinazione crocieristica. Forti dell' attrattività dell' hinterland, della sicurezza e dei servizi offerti dallo scalo- conclude il Presidente- potremo ospitare piccole crociere e grandi yacht, della categoria lusso; un settore che vanta una crescita inarrestabile e rilevante, in grado di riverberare impatti economici diretti e significativi su tutto il territorio." A Manfredonia -spiega il Presidente Biscaglia - prende forma l' intesa raggiunta con l' Autorità Portuale nel novembre scorso. Sogesid - prosegue Biscaglia - potrà dare il proprio contributo, con competenze tecnico-ingegneristiche, ma anche attraverso la gestione efficace e trasparente delle procedure di gara, al percorso ambizioso dell'Autorità che va nella direzione di valorizzare, con una nuova infrastrutturazione attenta all'ambiente, gli scali adriatici meridionali.

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



Bari - Porto di Manfredonia: AdSP MAM e Sogesid sottoscrivono una convenzione per avviare la caratterizzazione fondali

17/04/2020

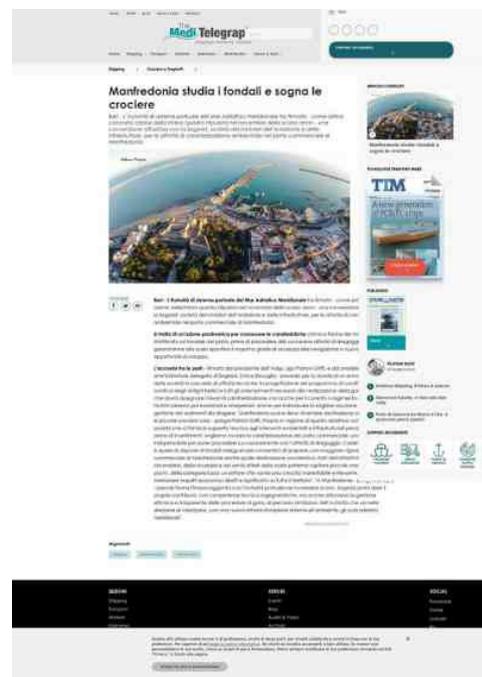
Obiettivo: implementare il traffico crocieristico nello scalo sipontino. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale ha firmato- quale prima concreta azione della intesa quadro stipulata nel novembre dello scorso anno- una convenzione attuativa con Sogesid SpA, Società "in house" dei Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, per le attività di caratterizzazione ambientale nel porto commerciale un'azione prodromica finalizzata alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo. L'accordo tra le parti - firmato dal presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi e dal pces di Sogesid Enrico Biscaglia - prevede per la durata di un anno il supporto della Società di dell'Economia in una serie di attività tecniche: la progettazione del programma di caratta ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara d'appalto che caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività. I risultati saranno p per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare. "Manfredonia può e deve diventare destinazione crocieristica per le piccole crociere lusso Griffi. Proprio in ragione di tale obiettivo con Sogesid, società che ci fornisce supporto tec infrastrutturali previsti dal nostro piano di investimenti, vogliamo avviare la caratterizz step indispensabile per poter procedere successivamente con l'attività di dragaggio. L'ob dispone di fondali adeguati per consentirci di proporre con maggiore vigore il porto come quale destinazione crocieristica. Forti dell'attrattività dell'hinterland, della sicurezza e del conclude il Presidente- potremo ospitare piccole crociere e grandi yacht, della categoria l crescita inarrestabile e rilevante, in grado di riverberare impatti economici diretti e signifi "A Manfredonia -spiega il Presidente Biscaglia - prende forma l'intesa raggiunta con l'Au sono. Sogesid - prosegue Biscaglia - potrà dare il proprio contributo, con competenze te attraverso la gestione efficace e trasparente delle procedure di gara, al percorso ambizio direzione di valorizzare, con una nuova infrastrutturazione attenta all'ambiente, gli scali

L'enorme PANCIA sparisce
Basta che ogni mat

Talento giornalistico: Pugliavive.net - Reg. n.3/2007 del 11/01/2007 Tribunale di Bari
Direttore Responsabile: Nicola Morico
Editore: Associazione Culturale Pugliavive - codice fiscale n.3033210724 - Reg. n.8135

Manfredonia studia i fondali e sogna le crociere

Bari - L' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale ha firmato - come prima concreta azione della intesa quadro stipulata nel novembre dello scorso anno - una convenzione attuativa con la Sogesid, società dei ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture, per le attività di caratterizzazione ambientale nel porto commerciale di Manfredonia. Si tratta di un' azione prodromica per conoscere le caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo. L' accordo tra le parti - firmato dal presidente dell' Adsp, **Ugo Patroni Griffi**, e dal presidente e amministratore delegato di Sogesid, Enrico Biscaglia - prevede per la durata di un anno il supporto della società in una serie di attività tecniche: la progettazione del programma di caratterizzazione, la bonifica degli ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara d' appalto che dovrà assegnare i lavori di caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività. I risultati saranno poi esaminati e interpretati, anche per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare: "Manfredonia può e deve diventare destinazione crocieristica per le piccole crociere lusso - spiega **Patroni Griffi**. Proprio in ragione di questo obiettivo con Sogesid, società che ci fornisce supporto tecnico agli interventi ambientali e infrastrutturali previsti dal nostro piano di investimenti, vogliamo avviare la caratterizzazione del porto commerciale, uno step indispensabile per poter procedere successivamente con l' attività di dragaggio. L' obiettivo principale è quello di disporre di fondali adeguati per consentirci di proporre con maggiore vigore il porto commerciale di Manfredonia anche quale destinazione crocieristica. Forti dell' attrattività del suo circondario, della sicurezza e dei servizi offerti dallo scalo potremo ospitare piccole crociere e grandi yacht, della categoria lusso; un settore che vanta una crescita inarrestabile e rilevante, in grado di riverberare impatti economici diretti e significativi su tutto il territorio". "A Manfredonia - spiega Biscaglia - prende forma l' intesa raggiunta con l' Autorità portuale nel novembre scorso. Sogesid potrà dare il proprio contributo, con competenze tecnico-ingegneristiche, ma anche attraverso la gestione efficace e trasparente delle procedure di gara, al percorso ambizioso dell' Autorità che va nella direzione di valorizzare, con una nuova infrastrutturazione attenta all' ambiente, gli scali adriatici meridionali".



Più navi contro gli assembramenti e viaggi gratis in auto per i sanitari

I medici: «Inaccettabile pagare 22 euro. Sì a corsie preferenziali»

Riccardo D' Andrea Messina L' attraversamento dello Stretto è stato, è e rimarrà un tema caldo. Fino a qualche settimana fa soprattutto per la tanto banca dati "Si passa a condizione" - ieri rilanciata dal sindaco De Luca nell' ennesima invettiva contro il governatore Nello Musumeci -, adesso per gli assembramenti dovuti anche al numero di corse ridotte all' osso, prossimamente a causa del controesodo dalla Sicilia. Gli otto collegamenti andata e ritorno lasciano l' amaro in bocca a molti e, in particolar modo, lasciano a piedi una fetta consistente di passeggeri. Quelli più gettonati coincidono con le partenze alle 17.20 dalla Rada San Francesco e alle 18 da Villa, in cui decine di veicoli non trovano posto sul traghetto e sono costretti ad attendere - per 4 ore - la bidirezionale seguente. Un altro effetto deleterio: il gran numero di pendolari che rientra alla base si sottopone a code estenuanti prima di imbarcarsi e sulla pancia della nave si trova quasi gomito a gomito. La contromisura del distanziamento sociale anti-Covid? In certi casi passa in secondo piano. Per scongiurare questo e altro, la Caronte & Tourist ha scritto a Musumeci, alla Capitaneria di porto di Messina e all' **Autorità di sistema**

dello Stretto. Proposte due soluzioni: un viaggio che anticipi quelli delle 18 dalla sponda calabrese e delle 17.20 dagli approdi di viale della Libertà, oppure duplicare la nave delle 18 con un' altra corsa. Potrebbero scongiurare quanto visto giovedì sera, con 105 auto e 310 passeggeri diretti a Messina (alle 18 da Villa) e 81 veicoli e 250 pendolari (alle 17.20 dalla Rada San Francesco). Flussi che per forza di cose aumenteranno con l' avvicinamento alla "Fase 2", la ripresa delle attività lavorative e l' allentamento delle misure restrittive sugli spostamenti. Tornando ai dati dell' attraversamento relativi al vettore privato, in possesso della Prefettura di Messina, dal 23 marzo all' 11 aprile i passaggi in auto da Villa all' Isola sono stati 3331 (molti dei quali di pendolari, quali operatori sanitari e delle forze dell' ordine). Sulla tratta inversa, 2614 (90% veicoli di pendolari). Complessivamente, 40-45 auto in media al giorno hanno fatto la traversata per restare in "Trinacria". I passeggeri verso la Sicilia sono stati 8.692, quelli per la Calabria 7.180. Nel complesso circa 80 persone al giorno di media arrivate dalla Penisola e rimaste in Sicilia. E in base a quanto sostenuto dal direttore dell' Usmaf (Ufficio sanità marittima, aerea e di frontiera) Claudio Pulvirenti - considerando solo i veicoli non di pendolari - si è in presenza di un monte-spostamenti analogo a quello registrato sui voli da Roma alla Sicilia. Intanto, tiene ancora banco la vicenda della tariffa applicata dall' armatore privato, poco più che dimezzata dall' inizio di questa settimana. Gli Ordini dei medici di Messina e Reggio sollecitano un intervento al governatore Musumeci, all' assessore regionale alla Salute Razza e al ministro del Mit De Micheli: «È una proposta discutibile e inaccettabile far pagare tale somma (22 euro, ndc) giornalmente ai professionisti sanitari che mettono a rischio la propria vita per salvare quella degli altri - evidenziano i presidenti Giacomo Caudo e Pasquale Veneziano -. L' importanza del transito con la propria auto e del non dover passare dal botteghino è legata alla necessità di evitare al massimo i contatti per la propria incolumità e delle altre persone. Inoltre, necessario avere una corsia preferenziale per poter raggiungere in tempi brevi il proprio posto di lavoro. Per quanto riguarda poi il pagamento del pedaggio con l' auto sembra veramente eccessivo il prezzo



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

richiesto ad un pendolare giornaliero a cui, tra l' altro e in questo particolare momento, viene richiesto un così grande sacrificio in più a favore della comunità». Ecco perché si invocano il ripristino «con urgenza» del traghettamento gratuito e corsie preferenziali «al fine di evitare contagi tra il personale sanitario e altri pendolari». Prevedendo anche «un pass che potrebbe essere rilasciato dai rispettivi Ordini professionali che si farebbero carico di garantire la posizione di diritto». In alternativa, si chiede a Blufferries «l' autorizzazione al trasporto anche delle autovetture con soli sanitari», oltre a «un aiuto da parte delle Istituzioni con un sostegno economico ai vettori di navigazione, utilizzando i fondi destinati annualmente alla continuità territoriale che in questo momento è sospesa in quanto la stessa viene garantita dalle Ferrovie con treni a lunga percorrenza».

Il Manifesto

Palermo, Termini Imerese

«Benvenuti a Palermo», migranti in quarantena sulla nave della Tirrenia

«"Welcome in Palermo»: così sui social tanti cittadini e attivisti che hanno accolto i migranti della Alan Kurdi. Dopo quasi due settimane in mare si è conclusa l' odissea dei 149 naufraghi soccorsi nel Mediterraneo dalla nave della ong tedesca Sea Eye e rimasti per giorni in balia delle decisioni politiche. Ieri sono stati trasbordati dalla guardia costiera e dalla finanza sul traghetto Rubattino della Tirrenia, che staziona a un miglio dal porto di Palermo, dove resteranno in quarantena, sotto la sorveglianza sanitaria del personale della croce rossa italiana. Domenica scorsa il capo della Protezione civile Angelo Borrelli aveva annunciato la decisione, su richiesta della ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, di individuare una nave per la quarantena dei migranti. Ma la situazione era rimasta in stallo: tant'è che tre persone erano state sgomberate dallo scafo per motivi di salute mentre un migrante aveva tentato il suicidio. La svolta è arrivata dopo un vertice operativo in prefettura con il sindaco Leoluca Orlando, i responsabili della Croce rossa, dell'Asp e della protezione civile. Un velivolo ATR42 del gruppo esplorazione aeromarittima di Pratica Di Mare ha portato sulla Rubattino ventidue operatori sanitari; effettueranno uno screening sui i migranti ai quali verrà fatto il tampone per accertare eventuali casi di Covid-19; sulla nave è stata allestita una camera di biocontenimento inviata dal ministero della Salute. Anche i sanitari osserveranno il periodo di quarantena sulla Rubattino. A mantenere i contatti con la Alan Kurdi, che batte la bandiera della città di Palermo come simbolo di accoglienza, era stato il sindaco Orlando attraverso il portavoce della ong tedesca Jean Ribbeck. E Gordon Isler, responsabile della Sea Eye, ha voluto ringraziato il sindaco con un tweet: «Non è un caso che questo aiuto provenga da Palermo. Grazie Leoluca Orlando per l'impegno senza precedenti». Al termine della quarantena i migranti dovrebbero essere redistribuiti tra i Paesi della Ue. Ma non è affatto scontato. Tant'è che Annemarie Loof, responsabile delle operazioni di Msf, alza la voce: «Dopo gli eventi di Pasqua, che hanno visto imbarcazioni in pericolo lasciate senza soccorsi e il porto negato a 200 persone salvate da due navi umanitarie, Msf si appella ai governi europei perché il Covid-19 non diventi motivo per abdicare ai propri obblighi di salvare vite e perché rimuovano gli ostacoli che impediscono alle navi umanitarie di operare». Proprio questi ostacoli», spiega l'organizzazione, hanno portato «alla difficile decisione di porre fine alla partnership tra Msf e Sos Mediterranee». In tanto la ong tedesca Sea Watch, Mediterraanea e Alarm phone hanno ricostruito il naufragio costato la vita a 12 persone, mentre 51 sono state rispedite nei lager libici. «Il gommone è stato abbandonato in mare per giorni e poi riportato in Libia con la complicità dell'Europa in violazione del diritto internazionale - scrivono - Le prove raccolte mostrano chiaramente le responsabilità delle autorità maltesi ed europee e come la loro omissione di soccorso abbia causato la morte di 12 persone uccise da fame, sete, disperazione».



Le operazioni al largo delle coste di Palermo

Migranti portati sul traghetto

Sulla Rubattino della Tirrenia i 149 soccorsi dalla Alan Kurdi resteranno in quarantena sotto il controllo della Croce Rossa

PALERMO Si è conclusa l'odissea dei 149 profughi a bordo della Alan Kurdi, la nave della Ong tedesca Sea Eye che li aveva soccorsi poco meno di due settimane fa nel Mediterraneo. I migranti sono stati trasbordati sul traghetto Rubattino della Tirrenia dove resteranno in quarantena, sotto la sorveglianza sanitaria del personale della Croce Rossa Italiana. Le operazioni di trasbordo con le motovedette della Guardia Costiera e della Guardia di finanza si sono svolte ieri a un miglio dal porto di Palermo, con il coordinamento della Capitaneria. Per diversi giorni la Alan Kurdi aveva navigato al largo delle coste siciliane in attesa dell'indicazione di un porto sicuro. Domenica scorsa il capo della Protezione Civile Angelo Borrelli aveva annunciato la decisione, su richiesta della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, di individuare una nave per la quarantena in mare dei migranti. Ma la situazione era rimasta in una fase di stallo e giovedì tre persone erano state evacuate per motivi di salute mentre un'altra aveva tentato il suicidio. Ieri mattina la svolta, dopo un vertice operativo in Prefettura a Palermo con il sindaco, i responsabili della Croce Rossa, dell'Asp e della Protezione Civile sulla base delle indicazioni del Mit. Il personale della Croce Rossa imbarcato sulla Rubattino, una task force di 22 operatori sanitari, procederà adesso a uno screening approfondito sui migranti, sottoponendoli al tampone, e potrà disporre anche di una camera di biocontenimento ricevuta in dotazione dal ministero della Salute. Una soluzione in grado di conciliare le esigenze sanitarie legate all'emergenza coronavirus con quelle umanitarie era stata sollecitata nei giorni scorsi da diversi esponenti politici e istituzionali come il presidente della Regione Musumeci e il sindaco di Palermo Orlando. Quest'ultimo aveva mantenuto in questi giorni i contatti con la Alan Kurdi, che batte la bandiera della città di Palermo come simbolo di accoglienza, attraverso il portavoce della Ong tedesca Jean Ribbeck. E ieri il responsabile della nave, Gordon Isler, ha voluto ringraziare il sindaco con un tweet: «Non è un caso che questo aiuto provenga da Palermo. Grazie Leoluca Orlando per l'impegno senza precedenti e il supporto concreto». Al termine del periodo di quarantena i migranti della Alan Kurdi dovrebbero essere redistribuiti tra i Paesi della Ue. Un nuovo banco di prova per l'Europa visto quello che sta succedendo nel Mediterraneo con la ripresa di sbarchi e naufragi. Lo sottolinea in una nota anche Medici senza frontiere, l'organizzazione umanitaria che in questi giorni è impegnata con i propri operatori negli ospedali del lodigiano per fronteggiare l'emergenza coronavirus mentre è stata costretta a sospendere i soccorsi in mare con le navi di Sos Mediterranee. «Dopo gli eventi di Pasqua, che hanno visto imbarcazioni in pericolo lasciate senza soccorsi e il porto negato a 200 persone salvate da due navi umanitarie, Msf si appella ai governi europei perché il Covid-19 non diventi motivo per abdicare ai propri obblighi di salvare vite e perché rimuovano gli ostacoli che impediscono alle navi umanitarie di operare» dice Annemarie Loof, responsabile delle operazioni di Msf. Proprio questi «ostacoli», spiega l'organizzazione, hanno portato «alla difficile decisione di porre fine alla partnership tra Msf e Sos Mediterranee».



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Alan Kurdi, ai migranti tamponi sul traghetti

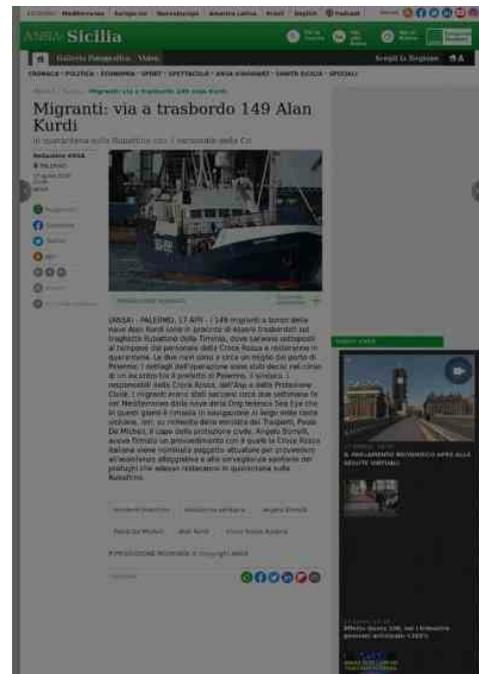
Trovata una soluzione per i profughi soccorsi in mare due settimane fa ieri il trasbordo con una task force della Cri sulla nave della Tirrenia

Francesco NuccioPALERMO. Si è conclusa l' odissea dei 149 profughi a bordo della "Alan Kurdi", la nave della Ong tedesca Sea Eye che li aveva soccorsi poco meno di due settimane fa nel Mediterraneo. I migranti sono stati trasbordati sul traghetti "Rubattino" della Tirrenia dove resteranno in quarantena, sotto la sorveglianza sanitaria del personale della Croce Rossa Italiana. Le operazioni di trasbordo con le motovedette della Guardia costiera e della Guardia di finanza si sono svolte ieri a un miglio dal porto di Palermo, con il coordinamento della capitaneria. Per diversi giorni la Alan Kurdi aveva navigato al largo delle coste siciliane in attesa dell' indicazione di un porto sicuro. Domenica scorsa il capo della Protezione civile, Angelo Borrelli aveva annunciato la decisione, su richiesta della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, di individuare una nave per la quarantena in mare dei migranti. Ma la situazione era rimasta in una fase di stallo e l' altroieri tre persone erano state evacuate per motivi di salute mentre un' altra aveva tentato il suicidio. Ieri mattina la svolta, dopo un vertice operativo in Prefettura a Palermo con il sindaco, i responsabili della Croce Rossa, dell' Asp e della Protezione Civile sulla base delle indicazioni del Mit. Il personale della Croce rossa imbarcato sulla Rubattino, una task force di 22 operatori sanitari, procederà adesso a uno screening approfondito sui migranti, sottoponendoli al tampone, e potrà disporre anche di una camera di biocontenimento ricevuta in dotazione dal ministero della Salute. Una soluzione in grado di conciliare le esigenze sanitarie legate all' emergenza coronavirus con quelle umanitarie era stata sollecitata nei giorni scorsi da diversi esponenti politici e istituzionali come il presidente della Regione Musumeci e il sindaco di Palermo, Orlando. Quest' ultimo aveva mantenuto in questi giorni i contatti con la Alan Kurdi, che batte la bandiera della città di Palermo come simbolo di accoglienza, attraverso il portavoce della Ong tedesca Jean Ribbeck. E ieri il responsabile della nave, Gordon Isler, ha voluto ringraziare il sindaco con un tweet: «Non è un caso che questo aiuto provenga da Palermo. Grazie Leoluca Orlando per l' impegno senza precedenti e il supporto concreto». Al termine del periodo di quarantena i migranti della Alan Kurdi dovrebbero essere redistribuiti tra i Paesi della Ue. Un nuovo banco di prova per l' Europa visto quello che sta succedendo nel Mediterraneo con la ripresa di sbarchi e naufragi.



Migranti: via a trasbordo 149 Alan Kurdi

(ANSA) - PALERMO, 17 APR - I 149 migranti a bordo della nave Alan Kurdi sono in procinto di essere trasbordati sul traghetto Rubattino della Tirrenia, dove saranno sottoposti al tampone dal personale della Croce Rossa e resteranno in quarantena. Le due navi sono a circa un miglio dal porto di Palermo. I dettagli dell'operazione sono stati decisi nel corso di un incontro tra il prefetto di Palermo, il sindaco, i responsabili della Croce Rossa, dell'Asp e della Protezione Civile. I migranti erano stati soccorsi circa due settimane fa nel Mediterraneo dalla nave della Ong tedesca Sea Eye che in questi giorni è rimasta in navigazione al largo delle coste siciliane. Ieri, su richiesta della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, il capo della protezione civile, Angelo Borrelli, aveva firmato un provvedimento con il quale la Croce Rossa italiana viene nominata soggetto attuatore per provvedere all'assistenza alloggiativa e alla sorveglianza sanitaria dei profughi che adesso resteranno in quarantena sulla Rubattino.



Trasferiti sulla nave Rubattino i 146 migranti della Alan Kurdi

A bordo personale Cri per l'assistenza sanitaria durante quarantena

Roma, 17 apr. (askanews) - Sono terminate le operazioni di trasferimento sulla nave Rubattino, della società Tirrenia (ora Compagnia italiana di navigazione), delle 146 migranti che si trovavano a bordo della Alan Kurdi. Le operazioni, avvenute a largo del porto di Palermo, si sono svolte sotto il coordinamento tecnico della Guardia costiera di Palermo. Il trasferimento dalla Alan Kurdi al Rubattino - spiega la Guardia costiera - è avvenuto dopo l'affiancamento delle due navi. La cornice di sicurezza alle operazioni è stata garantita dalla presenza in area di mezzi navali della Guardia costiera, tra cui la nave Diciotti, che ha messo in mare due battelli con a bordo i soccorritori marittimi della Guardia Costiera e personale sanitario Cisom. Hanno partecipato anche una motovedetta della Guardia di finanza e i servizi tecnico-nautici portuali. La nave Rubattino - sottolinea la Guardia di finanza - sosterrà per tutta la durata della quarantena a circa un miglio dal Porto di Palermo con personale della Croce rossa italiana a bordo che garantirà la necessaria assistenza sanitaria".

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there are navigation links for 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'REGIONI', 'SPORT', and 'CULTURA'. Below this is a 'SPECIALE' section with various news categories. The main article is titled 'Trasferiti sulla nave Rubattino i 146 migranti della Alan Kurdi' and is dated 'Venerdì 17 aprile 2020 - 16:42'. The article text is partially visible, matching the content in the main text block. To the right of the article, there are several video thumbnails from 'TG Web Lombardia', including one titled 'A Londra la lotta opposta: i medici, ma non rispetta il distanziamento' and another 'Coronavirus: Fontana ripartiremo solo con via libera governativa'.

Migranti della Alan Kurdi in quarantena su un' altra nave come chiedeva la Regione

Le persone a bordo della Alan Kurdi trascorreranno il periodo di quarantena su una nave della Compagnia italiana di navigazione . Lo si legge in una nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in cui si spiega che, al fine di assicurare il rispetto delle misure di sorveglianza sanitaria di quarantena adottate per contrastare la diffusione epidemiologica da Covid19, e nella non possibilità di indicare il "Place of Safety" (luogo sicuro), le persone a bordo della Alan Kurdi potranno osservare il periodo di quarantena su una nave individuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell' ambito della Convenzione del 18 luglio 2012 tra lo stesso Ministero e la Compagnia italiana di navigazione, per finalità di interesse pubblico nel contesto emergenziale accertato dal provvedimento adottato dal Capo della Protezione civile e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il sindaco della città di **Palermo**, Leoluca Orlando, è stato tenuto costantemente informato dalla ministra De Micheli, precisa la nota. Il trasferimento delle persone avverrà dopo che la Croce Rossa avrà completato tutte le operazioni propedeutiche all' assistenza. Il Ministero conferma infine che, nella serata di ieri, tre migranti presenti a bordo della Alan Kurdi sono stati trasportati per motivi sanitari nel **porto** di **Palermo** con un motovedetta della Guardia Costiera. Lo scorso 10 aprile la Guardia Costiera aveva effettuato un altro trasporto sanitario in favore di un migrante. E il Sindaco Orlando esprime il proprio apprezzamento per la decisione della Protezione Civile, su indicazione del Ministero dei Trasporti, di coinvolgere la Croce Rossa nelle attività di assistenza in mare e a terra e nella sorveglianza sanitaria rivolte ai naufraghi salvati nel Mediterraneo dalla nave Alan Kurdi, ferma davanti le coste della provincia di **Palermo**. "In questi giorni - duce Orlando - sono stato in contatto costante con il Governo nazionale, le autorità diplomatiche tedesche e con il Capo Missione perché si giungesse presto ad una soluzione. Con l' intervento della Croce Rossa come soggetto attuatore si garantisce l' inalienabile diritto all' assistenza per i migranti naufraghi ed allo stesso tempo l' adeguata tutela sanitaria di tutta la collettività di fronte all' emergenza Covid-19. Anche in questo momento difficile - conclude il sindaco -, credo che l' Italia abbia dato un giusto segnale di efficienza unita ad umanità e rispetto del diritto". Ma la soluzione adottata per la quarantena è quella che era stata individuata dalla Regione "Sono felice che, finalmente, il governo nazionale abbia accolto la mia proposta sulla quarantena per i migranti. Quando nessuno ne parlava e si andava alla ricerca di strutture nei centri abitati, abbiamo offerto l' idea di una adeguata nave ormeggiata in rada: zero pericolo contagi e ridotta pressione sul Sistema sanitario regionale. Spero che Roma, adesso, formalizzi il contratto nelle prossime ore, prima di nuovi sbarchi" dichiara, infine, il presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci.

BlogSicilia PALERMO TERMINI IMERESE SIRACUSA MESSINA CATANIA TRAPANI
BlogSicilia = PALERMO = CRONACA
Migranti della Alan Kurdi in quarantena su un'altra nave come chiedeva la Regione
 di Redazione | 17/04/2020
 Condividi con le social: Facebook, Twitter, LinkedIn, Email, Print, RSS
 Le persone a bordo della Alan Kurdi trascorreranno il periodo di quarantena su una nave della Compagnia Italiana di navigazione. Lo si legge in una nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in cui si spiega che, al fine di assicurare il rispetto delle misure di sorveglianza sanitaria di quarantena adottate per contrastare la diffusione epidemiologica da Covid19, e nella non possibilità di indicare il "Place of Safety" (luogo sicuro), le persone a bordo della Alan Kurdi potranno osservare il periodo di quarantena su una nave individuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito della Convenzione del 18 luglio 2012 tra lo stesso Ministero e la Compagnia italiana di navigazione, per finalità di interesse pubblico nel contesto emergenziale accertato dal provvedimento adottato dal Capo della Protezione civile e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
 Il sindaco della città di Palermo, Leoluca Orlando, è stato tenuto costantemente informato dalla ministra De Micheli, precisa la nota. Il trasferimento delle persone avverrà dopo che la Croce Rossa avrà completato tutte le operazioni propedeutiche all'assistenza. Il Ministero conferma infine che, nella serata di ieri, tre migranti presenti a bordo della Alan Kurdi sono stati trasportati per motivi sanitari nel porto di Palermo con un motovedetta della Guardia Costiera. Lo scorso 10 aprile la Guardia Costiera aveva effettuato un altro trasporto sanitario in favore di un migrante.
 E il Sindaco Orlando esprime il proprio apprezzamento per la decisione della Protezione Civile, su indicazione del Ministero dei Trasporti, di coinvolgere la Croce Rossa nelle attività di assistenza in mare e a terra e nella sorveglianza sanitaria rivolte ai naufraghi salvati nel Mediterraneo dalla nave Alan Kurdi, ferma davanti le coste della provincia di Palermo. "In questi giorni - duce Orlando - sono stato in contatto costante con il Governo nazionale, le autorità diplomatiche tedesche e con il Capo Missione perché si giungesse presto ad una soluzione. Con l'intervento della Croce Rossa come soggetto attuatore si garantisce l'inalienabile diritto all'assistenza per i migranti naufraghi ed allo stesso tempo l'adeguata tutela sanitaria di tutta la collettività di fronte all'emergenza Covid-19. Anche in questo momento difficile - conclude il sindaco -, credo che l'Italia abbia dato un giusto segnale di efficienza unita ad umanità e rispetto del diritto". Ma la soluzione adottata per la quarantena è quella che era stata individuata dalla Regione "Sono felice che, finalmente, il governo nazionale abbia accolto la mia proposta sulla quarantena per i migranti. Quando nessuno ne parlava e si andava alla ricerca di strutture nei centri abitati, abbiamo offerto l'idea di una adeguata nave ormeggiata in rada: zero pericolo contagi e ridotta pressione sul Sistema sanitario regionale. Spero che Roma, adesso, formalizzi il contratto nelle prossime ore, prima di nuovi sbarchi" dichiara, infine, il presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci.
ECONOMY SICILIA
Coronavirus, easyJet è pronta a ripartire anche in Italia
Sanità in Sicilia, emergenza infatti dimezzata accessi al pronto soccorso
Smart working, come difendersi dagli hacker in 10 mosse
Coronavirus: le misure della finanziaria d'emergenza della Regione siciliana

Mediterranea a nave Alan Kurdi: "Benvenuti a Palermo"

PALERMO - "Oggi arriveranno nel **porto** di **Palermo** 146 naufraghi da 10 giorni a bordo della nave Alan Kurdi . Saranno trasferiti su una nave Gnv ancorata al **porto** per trascorrere la quarantena obbligatoria. In tempi non pandemici gli equipaggi di terra di Mediterranea Saving Humans **Palermo** sarebbero andati ad accoglierli alla banchina per farli sentire benvenuti. Adesso non possono farlo ma hanno scelto di far sentire il loro calore e il loro benvenuto". Lo scrive Mediterranea Saving Humans in un post su Facebook. "Decine di palermitani hanno disegnato un fiore su un foglio, scritto WELCOME IN **PALERMO** #brothersandsisters e si sono fatti una foto - ancora il post - Un fiore e un sorriso per i fratelli e le sorelle che hanno finalmente trovato salvezza ". LEGGI ANCHE: Migranti, Sea Eye: "Fate presto, sull' Alan Kurdi anche 38 minori" È partita da poco, dal **porto** di **Palermo**, la nave Rubattino della compagnia Tirrenia, diretta verso il punto individuato, a circa due miglia dal **porto** del capoluogo siciliano, per eseguire le operazioni di trasferimento delle persone che attualmente si trovano sulla nave Alan Kurdi della ong tedesca Sea-eye. Ne dà notizia il ministero delle Infrastrutture e trasporti. Le operazioni si svolgeranno sotto il coordinamento tecnico della Guardia costiera e vedranno il coinvolgimento, oltre che di diverse motovedette, anche della nave Diciotti.

DIRE

ULTIMA Ora
Venerdì 17 aprile 2020 a Palermo, Sicilia - 17 aprile 2020
Chi siamo - Contatti - Reflettori 832

Canali - E-mail - Segui - Social - Multimediali - Newsletter

I migranti dopo 10 giorni saranno trasferiti su una nave Gnv ancorata al porto per trascorrere la quarantena obbligatoria

di Salvo Catalito 17/04/2020 Sicilia
catalito@agenziadire.com

PALERMO - "Oggi arriveranno nel porto di Palermo 146 naufraghi da 10 giorni a bordo della nave Alan Kurdi. Saranno trasferiti su una nave Gnv ancorata al porto per trascorrere la quarantena obbligatoria. In tempi non pandemici gli equipaggi di terra di Mediterranea Saving Humans Palermo sarebbero andati ad accoglierli alla banchina per farli sentire benvenuti. Adesso non possono farlo ma hanno scelto di far sentire il loro calore e il loro benvenuto". Lo scrive Mediterranea Saving Humans in un post su facebook. "Decine di palermitani hanno disegnato un fiore su un foglio, scritto WELCOME IN PALERMO #brothersandsisters e si sono fatti una foto - ancora il post - Un fiore e un sorriso per i fratelli e le sorelle che hanno finalmente trovato salvezza ". LEGGI ANCHE: Migranti, Sea Eye: "Fate presto, sull' Alan Kurdi anche 38 minori" È partita da poco, dal porto di Palermo, la nave Rubattino della compagnia Tirrenia, diretta verso il punto individuato, a circa due miglia dal porto del capoluogo siciliano, per eseguire le operazioni di trasferimento delle persone che attualmente si trovano sulla nave Alan Kurdi della ong tedesca Sea-eye. Ne dà notizia il ministero delle Infrastrutture e trasporti. Le operazioni si svolgeranno sotto il coordinamento tecnico della Guardia costiera e vedranno il coinvolgimento, oltre che di diverse motovedette, anche della nave Diciotti.

PSICOLOGIA CULTURA
ECONOMIA CINEMA
MUSICA SANTA
SCIENCE TECNOLOGIA
SPORT MILITARE

IN ALTO AL QUOTIDIANO
QUOTIDIANO ONLINE
CON LE MIGLIORI
DEL GIORNO
IN UNO DEI NOSTRI SPAZI DEDICATI

DIREGGI

SCARICA L'APP

ApprofonDire

Covid-19, bilancieri familiari a rischio nero

Il Sito di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Al via il trasbordo sulla nave Raffaele Rubattino dei 146 migranti della Alan Kurdi

La nave traghetto Raffaele Rubattino ha lasciato il porto di Palermo per dirigersi verso la Alan Kurdi, della Ong "Sea Eye", a bordo della quale da oltre dieci giorni 146 migranti attendono un porto di sbarco. Sulla nave Rubattino i migranti trascorreranno la quarantena. Il trasbordo avverrà, tramite una passerella, dopo circa un'ora di navigazione e dopo avere affiancato e messo in sicurezza le due imbarcazioni. Le operazioni, ha precisato il ministero dei Trasporti, si svolgeranno "sotto il coordinamento tecnico della Guardia Costiera e vedranno il coinvolgimento, oltre che di diverse motovedette, anche della nave Diciotti della Guardia Costiera". "Desidero ringraziare - ha affermato il ministro, Paola De Micheli, aggiungendo di star seguendo 'di persona' la vicenda - la Protezione civile, la Croce Rossa Italiana e la Guardia Costiera per l'impegno e la dedizione rivolti al salvataggio delle persone. Il loro è un ruolo fondamentale e decisivo per l'attuazione delle disposizioni contenute nel provvedimento al quale abbiamo lavorato nei giorni scorsi e adottato ieri dalla Protezione civile".



The screenshot shows the website 'ilSito di Sicilia' with a navigation menu including HOME, CRONACA, POLITICA, ECONOMIA, CULTURA, SPETTACOLI, SPORT, and SALUTE. The main article is titled 'Al via il trasbordo sulla nave Raffaele Rubattino dei 146 migranti della Alan Kurdi' and is dated 17 aprile 2020. It features a photograph of the Raffaele Rubattino ferry ship. The article text is partially visible, matching the main text on the left.

Alan Kurdi, migranti trasportati su un' altra nave per la quarantena

Ascolta audio dell' articolo **PALERMO** - Su richiesta del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti , Paola De Micheli , il capo della Protezione civile, Angelo Borrelli , ha firmato un provvedimento con il quale la Croce Rossa italiana viene nominata soggetto attuatore per provvedere all' assistenza alloggiativa e alla sorveglianza sanitaria delle persone soccorse in mare dalla nave Alan Kurdi che attualmente si trova in acque Sar italiane, in prossimità del **Porto** di **Palermo**. Il sindaco della città di **Palermo**, Leoluca Orlando , è stato tenuto costantemente informato dalla ministra De Micheli. Al fine di assicurare il rispetto delle misure di sorveglianza sanitaria di quarantena adottate per contrastare la diffusione epidemiologica da Covid-19, e nella non possibilità di indicare il "Place of Safety" (luogo sicuro), le persone a bordo della Alan Kurdi potranno osservare il periodo di quarantena su una nave individuata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell' ambito della Convenzione del 18 luglio 2012 tra lo stesso Ministero e la Compagnia italiana di navigazione SpA, per finalità di interesse pubblico nel contesto emergenziale accertato dal provvedimento adottato dal capo della Protezione civile e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Infine, che nella serata di mercoledì, tre migranti presenti a bordo della Alan Kurdi sono stati trasportati per motivi sanitari nel **porto** di **Palermo** con un motovedetta della Guardia Costiera. Lo scorso 10 aprile la Guardia Costiera aveva effettuato un altro trasporto sanitario in favore di un migrante. Immagine di repertorio.



Alan Kurdi, via libera al trasbordo dei migranti su traghetto Tirrenia: operazioni al largo di Palermo

La nave Rubattino, che normalmente effettua la tratta Palermo-Napoli in convenzione con lo Stato, è stata scelta per la quarantena dei migranti soccorsi dalla ong Sea Eye. Falcone: "Ci auguriamo che sia soluzione idonea". La Regione aveva individuato la Motonave Azzurra della Gnv

I 149 migranti soccorsi dalla Alan Kurdi, la nave della ong tedesca Sea Eye, verranno trasbordati sul traghetto Rubattino della Tirrenia. E' qui che i migranti verranno sottoposti ai tamponi per rintracciare eventuali casi di Coronavirus e staranno in quarantena obbligatoria prima della loro redistribuzione nei paesi della Ue. I dettagli dell'operazione sono stati decisi nel corso di una riunione del Centro coordinamento soccorsi, in modalità videoconferenza. Presenti il prefetto di Palermo, il sindaco, i responsabili della Croce Rossa, dell'Asp, della Protezione civile, i vertici delle forze di polizia territoriali, il comandante provinciale dei vigili del fuoco, il direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante della Capitaneria di porto, il direttore regionale degli uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera-Servizi assistenza sanitaria naviganti (Usmaf). Lo scopo del vertice è stato trovare "un modulo organizzativo idoneo a garantire le condizioni di massima sicurezza alle operazioni di trasbordo, anche a tutela della altre imbarcazioni ormeggiate in rada, con il precipuo contributo della guardia di finanza, in ragione della specificità delle funzioni operative della stessa nel comparto della sicurezza sul mare, con il concorso del corpo della Capitaneria di porto-Guardia Costiera, programmando la necessaria attività di vigilanza anche nella fase successiva della quarantena".

Attendere qualche minuto: stiamo preparando il video... La Rubattino è partita alla volta del punto concordato - a circa 12 miglia dalla costa palermitana - dove, con ausilio delle motovedette della Capitaneria di porto, verrà eseguito il trasbordo dei migranti. A bordo della nave della Tirrenia medici e personale sanitario, che si occuperanno di prestare le dovute cure e gestire successivamente la quarantena. La Rubattino - che solitamente effettua la tratta Palermo-Napoli, in regime di convenzione con lo Stato - si trasformerà così in una nave-ospedale. Da quanto si apprende, stasera la corsa per Napoli salterà e solo domani dovrebbe arrivare la nave sostitutiva per garantire il collegamento con il Continente. L' autorità sanitaria locale ha già provveduto ad allertare "le strutture ospedaliere locali in vista di possibili interventi di necessario ricovero", individuando i laboratori deputati all' analisi dei tamponi, che saranno effettuati tempestivamente nei riguardi di tutti i migranti e del personale di bordo. La Croce Rossa ha messo a disposizione personale sanitario oltre ad una camera di biocontenimento, ricevuta in dotazione dal ministero della Salute, da installare sulla nave Rubattino per l' immediato isolamento dei casi sospetti Covid, per la quale è stata approntata un' apposita pianificazione, volta a modularne la realtà planimetrica in funzione delle esigenze eccezionali connesse all' emergenza epidemiologica in atto, conformemente alle disposizioni del ministero della Salute. La scelta di usare la Rubattino, nave che attualmente garantisce alla Sicilia l' approvvigionamento delle merci dalla terraferma, arriva un po' a sorpresa. Il governo regionale infatti aveva individuato la Motonave Azzurra della compagnia Gnv, già dotata di protocollo sanitario per l' assistenza a bordo di casi di Covid-19 positivi, per la quarantena dei migranti soccorsi in mare al largo delle coste siciliane. Per avere la disponibilità della Motonave Azzurra (capace di ospitare fino a 488 persone) "basta solo sottoscrivere il contratto ed è un compito del governo nazionale. Ecco la nostra soluzione, presidente Conte, non ci sono più alibi".



Così qualche giorno fa ha dichiarato il governatore Nello Musumeci. Oggi però il Centro coordinamento soccorsi ha deciso diversamente, optando per la Rubattino. 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



Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. "Lo Stato - ha detto a PalermoToday l' assessore regionale ai Trasporti, Marco Falcone - garantisca i collegamenti marittimi stabiliti per contratto. Auspichiamo che al più presto venga inviata la nave sostitutiva della Rubattino per coprire la corsa Palermo-Napoli, in modo tale che alla Sicilia non manchi l' approvvigionamento delle merci. Il presidente Musumeci aveva trovato per la quarantena la Motonave Azzurra, già dotata di protocollo sanitario per l' assistenza a bordo di contagati da Covid ed attrezzata per preparare i pasti giornalieri. Ci auguriamo che anche la Rubattino sia resa idonea allo scopo per cui è stata destinata". Sostieni PalermoToday Caro lettore, dall' inizio dell' emergenza sanitaria i giornalisti di PalermoToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla epidemia Covid-19 . Se apprezzi il nostro lavoro, da sempre per te gratuito, e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie! Scegli il tuo contributo:

Il Tirreno

Palermo, Termini Imerese

LA CURIOSITÀ

Tutti sul molo per vedere la Deliziosa illuminata Fioccano le sanzioni

LIVORNO La Costa Deliziosa è una nave della Costa Crociere che fa il giro del mondo. Giovedì, dopo che è stato effettuato lo sbarco d' emergenza del passeggero di 79 anni, di Livornjo, con sintomi sospetti da Covid-19, la Deliziosa è rimasta per alcune ore al largo del porto di Marsala. Un vero e proprio gigante del mare, che ha attirato la curiosità di molte persone. Giovedì sera in molti non hanno resistito alla tentazione di vedere la Deliziosa tutta illuminata e scattare qualche foto. Purtroppo, però, qualcuno ha pensato bene di scendere in strada per ammirare la nave tutta illuminata. In diversi si sono ritrovati al molo del porto di Marsala. Interventute le forze dell' ordine, sono scattate le multe per il divieto di assembramento previsto dalle attuali norme per evitare la diffusione del coronavirus. Il fascino della Deliziosa, dunque, ha stregato molti abitanti di Marsala, in particolare quelli che abitano nella zona del lungomare. C' è chi ha scattato una foto alla nave illuminata dal terrazzo, e chi invece ha deciso di scendere in strada. Le forze dell' ordine sono intervenute per scongiurare il rischio di assembramenti pericolosi nell' ottica del contagio da Covid-19. --

In pericolo i vettori container

*trasporti*La società di analisi Alphaliner solleva preoccupazioni sulla resistenza finanziaria delle compagnie. Solo Hapag-Lloyd, Maersk, Ooil e Wan Hai mostrano numeri rassicuranti. E tutti gli altri liner? Potrebbero essere a rischio insolvenza

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

A quattro anni di distanza dal famoso default che per mesi ha tenuto bloccate in giro per il mondo merci già spedite, torna sul mercato del trasporto marittimo di container lo spettro di un altro caso Hanjin. L'argomento è tornato alla ribalta dopo uno studio di Alphaliner mirato a far luce sul possibile rischio di insolvenza delle compagnie di navigazione attive nel trasporto via mare di container. Secondo la società di analisi il deterioramento delle prospettive economiche globali che in aprile e maggio spingerà (e in parte l'ha già fatto) i global carrier a ritirare dal mercato una capacità senza precedenti, danneggerà i flussi di cassa operativi dei vettori e ne indebolirà ulteriormente i già fragili bilanci. Se a ciò si aggiungono tempi dei pagamenti eccessivamente lunghi e quindi flussi di cassa in deterioramento, i timori sono più che comprensibili. Utilizzando il metodo Altman Z-score per misurare la probabilità di fallimento di alcune delle principali linee di trasporto container, a fine 2019 Alphaliner ha rilevato che sette dei primi undici vettori avevano un punteggio inferiore a 1,3, indicando con ciò un rischio «molto elevato» di potenziale insolvenza. «Gli altri quattro vettori, e cioè Hapag-Lloyd, Maersk, Ooil e Wan Hai, presentavano Z-Scores più sani, da 1,72 a 1,92 punti, ma potrebbero anch'essi trovarsi sotto pressione se la contrazione della domanda si protrarrà ancora a lungo», spiegano da Alphaliner. Chiaramente a vettori con leva finanziaria elevata sono particolarmente vulnerabili, specie quelli con alti livelli di debito a breve termine e in scadenza quest'anno. Degli 11 vettori presi in considerazione, alla fine del 2019 sei avevano un capitale circolante negativo tra cui Cma Cgm, Hapag-Lloyd, Hm, Pil, Yang Ming e Zim. «Sono particolarmente a rischio anche i vettori con risultati negativi in termini di risultato netto, tre dei quali (Hm, Yang Ming e Zim) hanno abbassato i rispettivi Z-scores a causa degli utili non distribuiti», spiegano sempre da Alphaliner. Dalla fine di marzo l'agenzia di rating Moody's ha cambiato da stabile a negativo l'outlook per Hapag-Lloyd, Maersk, Mol e Nyk e ha messo sotto esame i rating di Cma Cgm per potenziali declassamenti. «Moody's ha evidenziato l'elevata dipendenza dei vettori container dal commercio mondiale, così come dalla domanda industriale e dei consumatori, che sono tutti influenzati negativamente dalle misure di blocco e di quarantena in corso di attuazione in tutto il mondo», ricordano gli analisti. (riproduzione riservata)

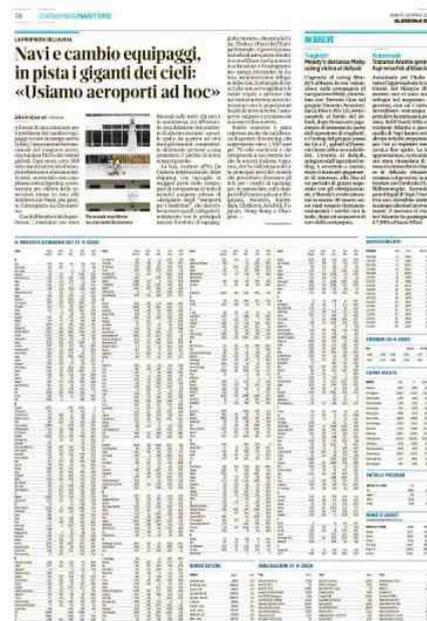


Il Secolo XIX

Focus

Navi e cambio equipaggi, in pista i giganti dei cieli: «Usiamo aeroporti ad hoc»

Alberto Quarati / GENOVA A favore di una soluzione per il problema del cambio -equipaggi scende in campo anche la lata, l' associazione internazionale del trasporto aereo, che riunisce l' 82% dei vettori globali. Ogni mese, circa 100 mila marittimi in tutto il mondo imbarcano e sbarcano dalle navi, muovendo una complessa catena logistica, ora interrotta per effetto delle restrizioni messe in atto alle frontiere dai Paesi, per gestire l' emergenza da Coronavi rus. Con il diffondersi della pandemia, i marittimi ora sono bloccati sulle navi: chi non è in quarantena, sta affrontando una dilazione del contratto di almeno un mese - con alle spalle da quattro ad otto mesi già lavorati - e soprattutto altrettante persone a casa attendono il cambio di turno senza stipendio. La lata, insieme all' lcs (la Camera internazionale dello shipping, che raccoglie la maggior parte delle compagnie di navigazione di tutto il mondo) propone adesso di «designare degli "aeroporti per i marittimi", che dovrebbero essere quelli collegati direttamente con le principali nazioni fornitrici di equipaggi del mondo», che sono la Cina, l' India e i Paesi dell' Europa Orientale. «I governi possono individuare queste strutture e modificare così i protocolli sulla salute e l' immigrazione» spiega Alexandre de Juniac, amministratore delegato della lata. Il principio di base è che non serve applicare le stesse regole a persone che nei fatti non devono avere interazioni con la popolazione locale di dove si trova l' aeroporto: salgono e scendono da una nave e da un aereo. Simile concetto è stato espresso anche da un' alleanza di agenzie di manning, che rappresenta circa 1.500 navi per 70 mila marittimi e che comprende al suo interno anche la società italiana Augustea, che ha individuato alcuni principali porti del mondo che potrebbero diventare gli hub per i cambi di equipaggio: in particolare, sulla mappa dell' alleanza spiccano Singapore, Houston, Rotterdam, Gibilterra, Jebel Ali, Fujairah, Hong Kong e Shanghai. -



Informare

Focus

ESPO e FEPORT dicono no alla proposta della Commissione UE di designare alcuni porti dove effettuare i cambi degli equipaggi delle navi

Si rischierebbe - sottolineano - di creare ulteriori problemi ad una catena degli approvvigionamenti che è già sotto pressione. L'associazione dei porti europei e la federazione dei terminalisti portuali europei privati dicono no alla proposta rivolta alle nazioni dell'UE dalla Commissione Europea di individuare specifici porti in cui poter effettuare in sicurezza i cambi degli equipaggi delle navi in questo momento di emergenza sanitaria per la pandemia di coronavirus (del 9 aprile 2020). L'European Sea Ports Organisation (ESPO) e la Federation of European Private Port Companies and Terminals (FEPORT) hanno evidenziato, come già in precedenza avevano fatto i loro rappresentanti, la necessità di provvedere con urgenza a che si possa effettuare la sostituzione degli equipaggi necessaria per consentire una corretta e sicura attività di trasporto marittimo di merci che sono essenziali in questa fase di crisi e, a tal proposito, hanno specificato di accogliere con favore la proposta della stessa Commissione UE di istituire corsie preferenziali affinché i lavoratori del settore dei trasporti possano attraversare i confini nazionali senza inutili rallentamenti e ostacoli (del 16 marzo 2020). Però ESPO e FEPORT sono contrarie alla proposta di designare porti idonei al cambio degli equipaggi per ragioni essenzialmente tecniche. Le due organizzazioni hanno spiegato che gli scali delle navi nei porti sono pianificati nell'ambito di una catena logistica complessa e in considerazione delle esigenze di distribuzione delle merci sui territori serviti dai porti. Ad esempio - hanno chiarito ESPO e FEPORT - non è possibile e neppure auspicabile che una nave mineraliera, solo per poter effettuare il cambio dell'equipaggio, venga reindirizzata verso un porto specificamente attrezzato per l'approdo di traghetti. Inoltre hanno spiegato che tutti i porti, in questa fase di flessione dei traffici marittimi, dovranno permettere alle navi non utilizzate di poter sostare all'ormeggio in banchina, fermo che di per sé comporta automaticamente la necessità di poter sbarcare e imbarcare l'equipaggio. Sottolineando che «oggi tutti i porti europei stanno davvero facendo del loro meglio per continuare ad essere operativi e a continuare a svolgere il loro ruolo di nodi primari nella catena degli approvvigionamenti e per continuare anche ad essere motori di crescita per le loro regioni», Isabelle Ryckbost, segretario generale dell'ESPO, ha osservato che «una selezione gerarchica di alcuni porti atti al cambio degli equipaggi potrebbe comportare gravi ripercussioni su alcuni porti e su alcune attività portuali e causare senza motivo l'interruzione di una supply chain che è già sotto pressione. Se in una nazione i cambi di equipaggio e il loro trasferimento può essere facilitato da e per un porto - ha rilevato Ryckbost - possono essere facilitati in tutti i porti. Questo problema dovrebbe essere risolto nel più breve tempo possibile, ma non portare ad una riorganizzazione gerarchica dei porti di scalo in Europa. Il concetto di corsie preferenziali, assieme ad una migliore coordinazione tra gli Stati membri - ha evidenziato - costituisce la soluzione più efficace». «Riteniamo - ha concordato il segretario generale di FEPORT, Lamia Kerdjoudj-Belkaid - che un'iniziativa come quella delle corsie preferenziali sia sicuramente utile e sostenga i nostri sforzi, ma avremmo preferito che la Commissione Europea avesse sollecitato gli Stati membri a facilitare i cambi degli equipaggi in qualsiasi porto, laddove possibile».



17 aprile 2020

ESPO e FEPORT dicono no alla proposta della Commissione UE di designare alcuni porti dove effettuare i cambi degli equipaggi delle navi

Si rischierebbe - sottolineano - di creare ulteriori problemi ad una catena degli approvvigionamenti che è già sotto pressione

«L'associazione dei porti europei e la federazione dei terminalisti portuali europei privati dicono no alla proposta rivolta alle nazioni dell'UE dalla Commissione Europea di individuare specifici porti in cui poter effettuare in sicurezza i cambi degli equipaggi delle navi in questo momento di emergenza sanitaria per la pandemia di coronavirus» (del 9 aprile 2020).

L'European Sea Ports Organisation (ESPO) e la Federation of European Private Port Companies and Terminals (FEPORT) hanno evidenziato, come già in precedenza avevano fatto i loro rappresentanti, la necessità di provvedere con urgenza a che si possa effettuare la sostituzione degli equipaggi necessaria per consentire una corretta e sicura attività di trasporto marittimo di merci che sono essenziali in questa fase di crisi e, a tal proposito, hanno specificato di accogliere con favore la proposta della stessa Commissione UE di istituire corsie preferenziali affinché i lavoratori del settore dei trasporti possano attraversare i confini nazionali senza inutili rallentamenti e ostacoli (del 16 marzo 2020).

Però ESPO e FEPORT sono contrarie alla proposta di designare porti idonei al cambio degli equipaggi per ragioni essenzialmente tecniche. Le due organizzazioni hanno spiegato che gli scali delle navi nei porti sono pianificati nell'ambito di una catena logistica complessa e in considerazione delle esigenze di distribuzione delle merci sui territori serviti dai porti. Ad esempio - hanno chiarito ESPO e FEPORT - non è possibile e neppure auspicabile che una nave mineraliera, solo per poter effettuare il cambio dell'equipaggio, venga reindirizzata verso un porto specificamente attrezzato per l'approdo di traghetti. Inoltre hanno spiegato che tutti i porti, in questa fase di flessione dei traffici marittimi, dovranno permettere alle navi non utilizzate di poter sostare all'ormeggio in banchina, fermo che di per sé comporta automaticamente la necessità di poter sbarcare e imbarcare l'equipaggio.

Sottolineando che «oggi tutti i porti europei stanno davvero facendo del loro meglio per continuare ad essere operativi e a continuare a svolgere il loro ruolo di nodi primari nella catena degli approvvigionamenti e per continuare anche ad essere motori di crescita per le loro regioni», Isabelle Ryckbost, segretario generale dell'ESPO, ha osservato che «una selezione gerarchica di alcuni porti atti al cambio degli equipaggi potrebbe comportare gravi ripercussioni su alcuni porti e su alcune attività portuali e causare senza motivo l'interruzione di una supply chain che è già sotto pressione. Se in una nazione i cambi di equipaggio e il loro trasferimento può essere facilitato da e per un porto - ha rilevato Ryckbost - possono essere facilitati in tutti i porti. Questo problema dovrebbe essere risolto nel più breve tempo possibile, ma non portare ad una riorganizzazione gerarchica dei porti di scalo in Europa. Il concetto di corsie preferenziali, assieme ad una migliore coordinazione tra gli Stati membri - ha evidenziato - costituisce la soluzione più efficace».

«Riteniamo - ha concordato il segretario generale di FEPORT, Lamia Kerdjoudj-Belkaid - che un'iniziativa come quella delle corsie preferenziali sia sicuramente utile e sostenga i nostri sforzi, ma avremmo preferito che la Commissione Europea avesse sollecitato gli Stati membri a facilitare i cambi degli equipaggi in qualsiasi porto, laddove possibile».

Espo e Feport sollecitano Ue su cambi equipaggi

Isabelle Ryckbost: unire Green Lanes ad un miglior coordinamento tra gli Stati membri

Redazione

BRUXELLES Espo e Feport sollecitano gli Stati membri Ue a consentire il cambio dell'equipaggio in tutti i porti europei. Sin dall'inizio della crisi Covid-19, tutti i porti europei sono stati pienamente operativi e continuano a fare tutto il possibile per svolgere il loro ruolo essenziale nella catena di approvvigionamento e fornire ai cittadini, ai servizi sanitari e alle imprese in Europa i prodotti e il materiale di cui necessitano. Per garantire la continuità della supply chain, i porti europei fanno affidamento sul buon funzionamento e sulla mobilitazione di tutte le parti interessate negli scali e sulla disponibilità e l'impegno di molti lavoratori dei trasporti, sia sulle banchine che in mare. La possibilità per gli equipaggi delle navi di imbarcarsi su una nave, di tornare a casa o di riposizionarsi dopo un lungo periodo a bordo è una priorità. Tuttavia, per il funzionamento delle catene logistiche europee è essenziale che gli Stati membri dell'Ue facilitino il cambio dell'equipaggio in tutti i loro porti. È essenziale che gli Stati Ue lavorino in coordinamento per facilitare il passaggio dell'equipaggio e dei marittimi attraverso le frontiere terrestri, ad esempio per raggiungere un volo di rimpatrio in un aeroporto in un paese vicino. Né tecnicamente né economicamente è possibile limitare il cambio dell'equipaggio a un solo gruppo selezionato di porti principali. A tale proposito, European Sea Ports Organisation (Espo) e Federation of European Private Port Companies and Terminals (Feport) accolgono con favore il concetto di Green Lanes, recentemente adottato dalla Commissione europea, che prevede esenzioni per i lavoratori dei trasporti che attraversano le frontiere. Espo e Feport chiedono agli Stati membri di applicare correttamente queste linee guida e di utilizzare il concetto di Green Lane ai valichi di frontiera, in modo che i movimenti degli equipaggi e dei marittimi che devono imbarcarsi su una nave o tornare a casa possano essere agevolati e avvenire nel modo più agevole possibile. Le linee di navigazione dovrebbero inoltre collaborare con gli Stati membri e gli aeroporti al fine di garantire che i necessari voli di ritorno a casa per gli equipaggi delle navi possano essere organizzati, sia all'interno dell'Ue che verso Paesi terzi. Pur riconoscendo pienamente gli sforzi della Commissione volti a garantire la continuità del trasporto marittimo e il benessere di tutti i soggetti coinvolti in tali operazioni, i porti europei si oppongono alla proposta della Commissione che richiede agli Stati membri di designare porti specifici in cui è possibile cambiare l'equipaggio. Gli scali nei porti sono pianificati e fanno parte di una complessa catena logistica e della distribuzione nelle destinazioni interne. Ad esempio, non è né possibile né desiderabile reindirizzare una ore carrier verso un porto passeggeri, semplicemente per cambiare un equipaggio. Inoltre, saranno necessari ormeggi in tutti i porti per ospitare le laid-up vessels, che a loro volta richiedono anche la possibilità di sbarcare e imbarcare l'equipaggio. Oggi tutti i porti europei stanno davvero facendo del loro meglio per rimanere operativi e svolgere il loro ruolo di nodi critici nella catena di approvvigionamento e continuano a essere motori di crescita per la loro regione. Selezionare solo alcuni porti dove consentire il cambio di equipaggio può avere gravi ripercussioni sui alcuni scali e imprese portuali e può interrompere inutilmente una filiera che è già sotto pressione. Se i cambi di equipaggio e i trasferimenti possono essere agevolati da e verso un porto di un Paese, possono essere facilitati in tutti i porti. Questo problema dovrebbe essere risolto il



più rapidamente possibile, ma non deve portare ad una redistribuzione dall'altro verso il basso di scali portuali in Europa. Il concetto di Green Lanes, combinato con un miglior coordinamento tra gli Stati membri, è la soluzione più efficace, commenta Isabelle Ryckbost, segretario generale dell'Espo. Da parte sua, Lamia Kerdjoudj-Belkaid, segretario generale di Feport, sostiene che Tutte gli stakeholders del porto, compresi



Messaggero Marittimo

Focus

i terminal operators, hanno dimostrato un alto livello di professionalità e dedizione nel garantire la continuità del lavoro in condizioni di sicurezza e salute. La nostra priorità è continuare a svolgere questo ruolo critico in questi momenti critici. Riteniamo che un'iniziativa come Green Lanes sia sicuramente utile e sostenga i nostri sforzi, ma avremmo preferito che la Commissione europea avesse rivolto un invito agli Stati membri per facilitare i cambi di equipaggio in qualsiasi porto dove sia possibile. L'8 Aprile, la Commissione europea ha pubblicato una comunicazione concernente gli orientamenti per la gente di mare, i passeggeri ed il personale a bordo delle navi chiedendo, tra l'altro, che gli Stati membri designassero i porti in cui possono avvenire rapidamente i cambi dell'equipaggio.

Effetto Covid-19: boom di linee cancellate

A causa del calo della domanda di trasporto conseguente alla diffusione della pandemia di coronavirus, The Alliance ha deciso di applicare una serie di blank sailing sulle rotte tra l'Asia e l'Europa e tra il Far East e gli Stati Uniti. I partner del consorzio armatoriale, Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming and HMM, hanno infatti annunciato per fine maggio la cancellazione di due viaggi del servizio FE5 e la sospensione dell'intero servizio FE4 per due mesi, dalla fine di aprile a quella di giugno. L'ultimo viaggio del loop FE4 è schedato per la prossima settimana e vedrà il battesimo della HMM Algeciras, la prima delle 12 containership da 24mila TEU che liner sud coreano Hyundai Merchant Marine ha ordinato l'anno scorso e che saranno immesse nel servizio sostituendo 11 navi di Hapag Lloyd da 15 mila TEU. Nello specifico, il loop FE5 (dalla West Coast, Laem Chabang, Cai Mep, Singapore, Colombo, canale di Suez, Rotterdam, Amburgo, Anversa, Southampton, canale di Suez, Jeddah, Singapore, Laem Chabang, Cai Mep, Hong Kong, Yantian, verso la West Coast) salterà le settimane la settimana 21(18-24 maggio) e 23 (1-7 giugno). Il servizio FE4 (Qingdao, Pusan, Ningbo, Shanghai, Yantian, Algeciras, Rotterdam, Amburgo, Anversa, London Gateway, Algeciras, Singapore, Qingdao) salterà invece le settimane dalla n.18 alla n.26. Secondo quanto riportato dalla società di analisi eeSea, i consorzi armatoriali hanno già provveduto a cancellare tra febbraio e giugno il 20% dei loro collegamenti tra l'Asia e il Nord Europa ed è probabile che il trend aumenti nel corso delle prossime settimane. Intanto, anche Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco ed Evergreen) ha annunciato per i mesi di aprile e maggio 13 ulteriori blank sailing sul trade transpacifico.

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

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

17 Aprile 2020 - 8568
Trend in aumento
Effetto Covid-19: boom di linee cancellate
 di Redazione Port News

A causa del calo della domanda di trasporto conseguente alla diffusione della pandemia di coronavirus, The Alliance ha deciso di applicare una serie di blank sailing sulle rotte tra l'Asia e l'Europa e tra il Far East e gli Stati Uniti.

I partner del consorzio armatoriale, Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming and HMM, hanno infatti annunciato per fine maggio la cancellazione di due viaggi del servizio FE5 e la sospensione dell'intero servizio FE4 per due mesi, dalla fine di aprile a quella di giugno.

Il servizio FE4 (Qingdao, Pusan, Ningbo, Shanghai, Yantian, Algeciras, Rotterdam, Amburgo, Anversa, London Gateway, Algeciras, Singapore, Qingdao) salterà invece le settimane dalla n.18 alla n.26.

Rotterdam, Amburgo, Anversa, Southampton, canale di Suez, Jeddah, Singapore, Laem Chabang, Cai Mep, Hong Kong, Yantian, verso la West Coast salterà le settimane la settimana 21(18-24 maggio) e 23 (1-7 giugno).

Il servizio FE5 (Qingdao, Pusan, Ningbo, Shanghai, Yantian, Algeciras, Rotterdam, Amburgo, Anversa, London Gateway, Algeciras, Singapore, Qingdao) salterà invece le settimane dalla n.18 alla n.26.

Logistica
 Portuale Porto di Livorno
 Piombino Riforma portuale
 Delirio
 Servizi tecnico-nautici
 Shipping
 Storia di Livorno
 Terminali portuali
 Traffici marittimi
 Traghetti Via della Seta

#Coronavirus: Federagenti, i grandi yacht apripista per il rilancio turistico dell' Italia

(FERPRESS) - Roma, 17 APR - I mega yacht e quindi la nautica da diporto che occupa la fascia più alta del turismo di lusso potrebbe agire da apripista per la rimessa in moto dell' intero comparto turistico italiano ed elemento di traino in particolare in quelle aree geografiche, in primis la Sardegna, che corrono i rischi maggiori conseguenti l' emergenza Coronavirus. Secondo un' analisi lampo messa a punto dalla Sezione Yacht di Federagenti, sono proprio le caratteristiche dei mega yacht, ovvero il numero limitato di passeggeri (non più di 12) che sono autorizzati a ospitare insieme con un equipaggio ridotto, a rendere potenzialmente queste imbarcazioni veri e propri "messaggeri" della riapertura al turismo di alcune fra le più suggestive e affascinanti destinazioni marine del turismo internazionale. Lo yacht per sue caratteristiche è autonomo, autosufficiente, facilmente controllabile nei suoi movimenti, ma è al tempo stesso un concentrato di big spender. "Certo: l' esordio iniziale di stagione - sottolinea Giovanni Gasparini, Presidente della Sezione Yacht della Federazione Nazionale Agenti Marittimi - sarà ispirato alla massima prudenza, con ormeggio in rada o in zone dei porti turistici che non risultino di facile accesso. In ogni caso anche questo start up comporterà la riattivazione di attività tecniche, di manutenzione, di approvvigionamento e di catering in grado di risvegliare il sistema. Quindi, man mano che la pressione del Covid-19 tenderà ad allentarsi i mega yacht potranno anche simbolicamente favorire e "trascinare" un riavvicinamento globale anche delle imbarcazioni nautiche di minori dimensioni, ridando linfa all' intera filiera e favorendo un recupero ancorché tardivo, delle potenzialità della stagione estiva". È il caso di ricordare - sottolinea Federagenti - come nel 2019 la flotta mondiale di mega yacht abbia superato le 5500 unità, con 416 nuove imbarcazioni in costruzione (38% in cantieri italiani), e come queste grandi imbarcazioni di lusso abbiano effettuato in porti turistici italiani, oltre 9000 toccate con soste medie di 4 giorni, assicurando alla filiera turistica una media di occupazione pari a 9 addetti per ogni metro di lunghezza di una grande imbarcazione da diporto". Secondo Gasparini, sarebbe ora indispensabile che Regioni come la Sardegna si impegnassero in un ruolo attivo, in stretta collaborazione proprio con i grandi gruppi che rappresentano le più importanti imbarcazioni da diporto che abitualmente operano in Mediterraneo (nel 2019 sono state più di 1500), garantendo ad esempio aree non di libero accesso nei porti turistici, procedure certificate (e quindi spendibili anche nell' ambito di una campagna di marketing territoriale a livello internazionale) di sanificazione delle banchine, percorsi sicuri a terra ad esempio verso esercizi commerciali e centri di ristorazione che forniscono alte garanzie di protezione. "Il mondo degli yacht - conclude il Presidente di Federagenti Yacht - ha alcune caratteristiche uniche che ne fanno il portabandiera ottimale di un rilancio turistico. Da un lato queste imbarcazioni sono controllabili e verificabili facilmente anche nei loro spostamenti; dall' altro nell' immaginario collettivo, anche grazie alla frequente presenza a bordo di personaggi VIP, sono in grado di fornire un segnale rassicurante a una comunità internazionale, che uscirà dalla quarantena, trascinandosi addosso angosce e paure e che avrà una necessità vitale di svago".



FEDERAGENTI: 'I grandi yacht apripista per il rilancio turistico dell'Italia'

Post Covid-19: le grandi imbarcazioni nautiche sono controllate e controllabili, e al tempo stesso, possono diventare i messaggeri di un ritorno alla normalità

Roma, 17 aprile 2020 I mega yacht e quindi la nautica da diporto che occupa la fascia più alta del turismo di lusso potrebbe agire da apripista per la rimessa in moto dell'intero comparto turistico italiano ed elemento di traino in particolare in quelle aree geografiche, in primis la Sardegna, che corrono i rischi maggiori conseguenti l'emergenza Coronavirus. Secondo un'analisi lampo messa a punto dalla Sezione Yacht di Federagenti, sono proprio le caratteristiche dei mega yacht, ovvero il numero limitato di passeggeri (non più di 12) che sono autorizzati a ospitare insieme con un equipaggio ridotto, a rendere potenzialmente queste imbarcazioni veri e propri 'messaggeri' della riapertura al turismo di alcune fra le più suggestive e affascinanti destinazioni marine del turismo internazionale. Lo yacht per sue caratteristiche è autonomo, autosufficiente, facilmente controllabile nei suoi movimenti, ma è al tempo stesso un concentrato di big spender. 'Certo: l'esordio iniziale di stagione - sottolinea Giovanni Gasparini, Presidente della Sezione Yacht della Federazione Nazionale Agenti Marittimi - sarà ispirato alla massima prudenza, con ormeggio in rada o in zone dei porti turistici che non risultino di facile accesso. In ogni caso anche questo start up comporterà la riattivazione di attività tecniche, di manutenzione, di approvvigionamento e di catering in grado di risvegliare il sistema. Quindi, man mano che la pressione del Covid-19 tenderà ad allentarsi i mega yacht potranno anche simbolicamente favorire e 'trascinare' un riavvicinamento globale anche delle imbarcazioni nautiche di minori dimensioni, ridando linfa all'intera filiera e favorendo un recupero ancorché tardivo, delle potenzialità della stagione estiva'. È il caso di ricordare - sottolinea Federagenti - come nel 2019 la flotta mondiale di mega yacht abbia superato le 5500 unità, con 416 nuove imbarcazioni in costruzione (38% in cantieri italiani), e come queste grandi imbarcazioni di lusso abbiano effettuato in porti turistici italiani, oltre 9000 toccate con soste medie di 4 giorni, assicurando alla filiera turistica una media di occupazione pari a 9 addetti per ogni metro di lunghezza di una grande imbarcazione da diporto'. Secondo Gasparini, sarebbe ora indispensabile che Regioni come la Sardegna si impegnassero in un ruolo attivo, in stretta collaborazione proprio con i grandi gruppi che rappresentano le più importanti imbarcazioni da diporto che abitualmente operano in Mediterraneo (nel 2019 sono state più di 1500), garantendo ad esempio aree non di libero accesso nei porti turistici, procedure certificate (e quindi spendibili anche nell'ambito di una campagna di marketing territoriale a livello internazionale) di sanificazione delle banchine, percorsi sicuri a terra ad esempio verso esercizi commerciali e centri di ristorazione che forniscano alte garanzie di protezione. 'Il mondo degli yacht - conclude il Presidente di Federagenti Yacht - ha alcune caratteristiche uniche che ne fanno il portabandiera ottimale di un rilancio turistico. Da un lato queste imbarcazioni sono controllabili e verificabili facilmente anche nei loro spostamenti; dall'altro nell'immaginario collettivo, anche grazie alla frequente presenza a bordo di personaggi VIP, sono in grado di fornire un segnale rassicurante a una comunità internazionale, che uscirà dalla quarantena, trascinandosi addosso angosce e paure e che avrà una necessità vitale di svago'.



Informazioni Marittime

Focus

Federagenti: "I grandi yacht saranno protagonisti del rilancio turistico"

L' esordio iniziale di stagione inviterà alla massima prudenza, con ormeggio in rada o in zone dei porti turistici che non risultino di facile accesso

I mega yacht potrebbero agire da apripista per la rimessa in moto dell' intero comparto turistico italiano dopo l' emergenza Coronavirus. Secondo Federagenti , sono proprio le caratteristiche dei mega yacht, ovvero il numero limitato di passeggeri (non più di 12) che sono autorizzati a ospitare insieme con un equipaggio ridotto, a rendere potenzialmente queste imbarcazioni veri e propri "messaggeri" della riapertura al turismo di alcune fra le più suggestive e affascinanti destinazioni marine del turismo internazionale. Lo yacht per sue caratteristiche è autonomo, autosufficiente, facilmente controllabile nei suoi movimenti, ma è al tempo stesso un concentrato di big spender. "Certo: l' esordio iniziale di stagione - sottolinea Giovanni Gasparini , presidente della Sezione Yacht di Federagenti - sarà ispirato alla massima prudenza, con ormeggio in rada o in zone dei porti turistici che non risultino di facile accesso. In ogni caso anche questo start up comporterà la riattivazione di attività tecniche, di manutenzione, di approvvigionamento e di catering in grado di risvegliare il sistema. Quindi, man mano che la pressione del Covid-19 tenderà ad allentarsi i mega yacht potranno anche simbolicamente favorire e "trascinare" un riavvicinamento globale anche delle imbarcazioni nautiche di minori dimensioni, ridando linfa all' intera filiera e favorendo un recupero ancorché tardivo, delle potenzialità della stagione estiva". È il caso di ricordare - sottolinea Federagenti - come nel 2019 la flotta mondiale di mega yacht abbia superato le 5500 unità, con 416 nuove imbarcazioni in costruzione (38% in cantieri italiani), e come queste grandi imbarcazioni di lusso abbiano effettuato in porti turistici italiani, oltre 9000 toccate con soste medie di 4 giorni, assicurando alla filiera turistica una media di occupazione pari a 9 addetti per ogni metro di lunghezza di una grande imbarcazione da diporto". Secondo Gasparini, sarebbe ora indispensabile che Regioni come la Sardegna si impegnassero in un ruolo attivo, in stretta collaborazione proprio con i grandi gruppi che rappresentano le più importanti imbarcazioni da diporto che abitualmente operano in Mediterraneo (nel 2019 sono state più di 1500), garantendo ad esempio aree non di libero accesso nei porti turistici, procedure certificate (e quindi spendibili anche nell' ambito di una campagna di marketing territoriale a livello internazionale) di sanificazione delle banchine, percorsi sicuri a terra ad esempio verso esercizi commerciali e centri di ristorazione che forniscano alte garanzie di protezione. "Il mondo degli yacht - conclude il presidente di Federagenti Yacht - ha alcune caratteristiche uniche che ne fanno il portabandiera ottimale di un rilancio turistico. Da un lato queste imbarcazioni sono controllabili e verificabili facilmente anche nei loro spostamenti; dall' altro nell' immaginario collettivo, anche grazie alla frequente presenza a bordo di personaggi VIP, sono in grado di fornire un segnale rassicurante a una comunità internazionale, che uscirà dalla quarantena, trascinandosi addosso angosce e paure e che avrà una necessità vitale di svago".



Federagenti: "I grandi yacht appripista per il rilancio turistico dell' Italia"

Post Covid-19: le grandi imbarcazioni nautiche sono controllate e controllabili, e al tempo stesso, possono diventare i messaggeri di un ritorno alla normalità. Roma, 17 aprile 2020 - I mega yacht e quindi la nautica da diporto che occupa la fascia più alta del turismo di lusso potrebbe agire da apripista per la rimessa in moto dell' intero comparto turistico italiano ed elemento di traino in particolare in quelle aree geografiche, in primis la Sardegna, che corrono i rischi maggiori conseguenti l' emergenza Coronavirus. Secondo un' analisi lampo messa a punto dalla Sezione Yacht di Federagenti, sono proprio le caratteristiche dei mega yacht, ovvero il numero limitato di passeggeri (non più di 12) che sono autorizzati a ospitare insieme con un equipaggio ridotto, a rendere potenzialmente queste imbarcazioni veri e propri "messaggeri" della riapertura al turismo di alcune fra le più suggestive e affascinanti destinazioni marine del turismo internazionale. Lo yacht per sue caratteristiche è autonomo, autosufficiente, facilmente controllabile nei suoi movimenti, ma è al tempo stesso un concentrato di big spender. "Certo: l' esordio iniziale di stagione - sottolinea Giovanni Gasparini, Presidente della Sezione Yacht della

Federazione Nazionale Agenti Marittimi - sarà ispirato alla massima prudenza, con ormeggio in rada o in zone dei porti turistici che non risultino di facile accesso. In ogni caso anche questo start up comporterà la riattivazione di attività tecniche, di manutenzione, di approvvigionamento e di catering in grado di risvegliare il sistema. Quindi, man mano che la pressione del Covid-19 tenderà ad allentarsi i mega yacht potranno anche simbolicamente favorire e "trascinare" un riavvicinamento globale anche delle imbarcazioni nautiche di minori dimensioni, ridando linfa all' intera filiera e favorendo un recupero ancorché tardivo, delle potenzialità della stagione estiva". È il caso di ricordare - sottolinea Federagenti - come nel 2019 la flotta mondiale di mega yacht abbia superato le 5500 unità, con 416 nuove imbarcazioni in costruzione (38% in cantieri italiani), e come queste grandi imbarcazioni di lusso abbiano effettuato in porti turistici italiani, oltre 9000 toccate con soste medie di 4 giorni, assicurando alla filiera turistica una media di occupazione pari a 9 addetti per ogni metro di lunghezza di una grande imbarcazione da diporto". Secondo Gasparini, sarebbe ora indispensabile che Regioni come la Sardegna si impegnassero in un ruolo attivo, in stretta collaborazione proprio con i grandi gruppi che rappresentano le più importanti imbarcazioni da diporto che abitualmente operano in Mediterraneo (nel 2019 sono state più di 1500), garantendo ad esempio aree non di libero accesso nei porti turistici, procedure certificate (e quindi spendibili anche nell' ambito di una campagna di marketing territoriale a livello internazionale) di sanificazione delle banchine, percorsi sicuri a terra ad esempio verso esercizi commerciali e centri di ristorazione che forniscano alte garanzie di protezione. "Il mondo degli yacht - conclude il Presidente di Federagenti Yacht - ha alcune caratteristiche uniche che ne fanno il portabandiera ottimale di un rilancio turistico. Da un lato queste imbarcazioni sono controllabili e verificabili facilmente anche nei loro spostamenti; dall' altro nell' immaginario collettivo, anche grazie alla frequente presenza a bordo di personaggi VIP, sono in grado di fornire un segnale rassicurante a una comunità internazionale, che uscirà dalla quarantena, trascinandosi addosso angosce e paure e che avrà una necessità vitale di svago".



Informare

Focus

Federagenti chiede di far ripartire la nautica da diporto di lusso

Gasparini assicura e rassicura: «l' esordio iniziale di stagione sarà ispirato alla massima prudenza» Il commento di inforMARE È ovvio, crediamo a tutti e in particolare a chi ha la responsabilità di governare una collettività nazionale, che prima o poi, anche nel malaugurato caso in cui la crisi determinata dalla pandemia di Covid-19 non si stia avviando a soluzione dal punto di vista sanitario, che altre attività, oltre a quelle strettamente essenziali, dovranno essere riattivate per evitare un tracollo dell' economia. Si ragiona, in Italia e altrove, su quali ripristinare per prime. Saggio e necessario programmarlo, qualunque sarà la data di riavvio del lavoro. Chiunque abbia un' attività in proprio o in comune con poche o tante persone teme di essere escluso dalla lista delle categorie che potranno per prime o per seconde riaprire i battenti. Se per alcuni è egoismo, per molti altri l' ansia è dettata dalla paura di non riuscire a risollevarsi. Un' angoscia che è pari, e talvolta superiore, a quella di poter essere contagiati. Una e l' altra hanno a che fare sia con la razionalità che con l' irrazionalità. Certo ha anche senso che chiunque abbia l' autorità di decidere quali attività sbloccare per prime si premuri di identificarle in quelle che concretamente possono produrre benefici per la collettività, o che almeno siano percepite come dispensatrici di utilità diffuse. A noi sembra, diteci se sbagliamo, che la nautica da diporto di lusso non sia tra queste. Certo i suoi splendidi riflessi non si esauriscono in se stessi. È ambivalente anche la produzione di un maglione, che può essere usato per difendersi dal freddo o come capriccio da appendere in armadi stipati all' inverosimile di capi d' abbigliamento. Anche se sarebbe necessario rilevare che chi è facoltoso, ma veramente sfondato, non si deve preoccupare tanto del vestito, quanto del guardaroba e della sua capienza. E già qui, però, l' opera di convincimento di Federagenti sembra, è il caso di dirlo, fare acqua. Chi immagina che questi "big spender" - russi, americani o magari nostrani - potranno sbarcare in qualche località dove spendere e spendere deve disilludersi. Il presidente della sezione Yacht della federazione parla infatti di «ormeggio in rada o in zone dei porti turistici che non risultino di facile accesso». Una vera "riserva indiana" dove, per una volta, finalmente, i ricchi non siano costretti a starne fuori. Cosa si fa poi? Li si lascia approdare a terra oppure ci si limita ad ammirarli dalla costa sperando magari che lancino qualche moneta? Che quella dei ricchi - non ce ne vogliano - sia una categoria speciale è fuor d' ogni dubbio e non sia mai, quindi, che questi dispensatori di benessere rischino poi, scendendo magnanimamente a terra, di essere infettati. Perché, si sa, sul mega yacht, anche se non propriamente faraonico, non è tanto questione di distanze di sicurezza, quanto del fatto che tra ricchi non ci si contagia. Notoriamente, l' opulenza non è pandemica. Federagenti ha una soluzione anche per questo: oggi non bastano i red carpet, occorrono «sanificazione delle banchine, percorsi sicuri a terra ad esempio verso esercizi commerciali e centri di ristorazione che forniscano alte garanzie di protezione». Sono i suggerimenti di Gasparini affinché gli illustri ospiti non corrano rischi. Ma il meglio deve ancora arrivare. E qui sorge il dubbio che la virulenza dei patogeni abbia colpito anche i rappresentanti della federazione degli agenti marittimi italiani. Se non altro avremmo una spiegazione razionale o irrazionale che sia a questo delirio. A questi "big spender" - secondo Gasparini - dovremo essere grati anche solo se si faranno vedere davanti alle nostre spiagge e, magari, ci daranno un saluto agitando la manina. Per il presidente della sezione Yacht di Federagenti, infatti, questi mega yacht «nell' immaginario collettivo, anche grazie alla frequente presenza a bordo di personaggi VIP, sono in grado di fornire un segnale rassicurante a una comunità internazionale, che uscirà dalla quarantena,





Informare

Focus

di svago». Citando Antonio de Curtis - principe sì, ma della risata - verrebbe da rispondergli: ma mi faccia il piacere! E sia chiaro: se il settore della nautica da diporto, maggiore o minore che sia, sarà uno degli ultimi a ripartire, la responsabilità sarà solo e unicamente di Federagenti e dei suoi seducenti scenari. Bruno Bellio Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, ritiene che il settore dei mega yacht, e quindi della nautica da diporto che occupa la fascia più alta del turismo di lusso, potrebbe agire da apripista per la rimessa in moto dell' intero comparto turistico italiano particolarmente colpito dall' impatto della crisi determinata dalla pandemia di Covid-19. Secondo la federazione, questo comparto potrebbe fungere da elemento di traino in particolare in quelle aree geografiche, in primis la Sardegna, che corrono i rischi maggiori conseguenti l' emergenza coronavirus. Palese che quello dei mega yacht non faccia parte delle attività essenziali che sono state mantenute in funzione nel corso della fase acuta della crisi. Ma per Federagenti questo comparto ha tuttavia le caratteristiche idonee per essere compreso tra quelle attività che si sta programmando di riattivare prossimamente: la federazione ha infatti specificato che, secondo un' analisi lampo messa a punto dalla propria Sezione Yacht, sono proprio le caratteristiche dei mega yacht, ovvero il numero limitato di passeggeri (non più di 12) che sono autorizzati ad ospitare insieme con un equipaggio ridotto, a rendere potenzialmente queste imbarcazioni veri e propri "messaggeri" della riapertura al turismo di alcune fra le più suggestive e affascinanti destinazioni marine del turismo internazionale. Lo yacht - ha precisato la federazione - per sue caratteristiche è autonomo, autosufficiente, facilmente controllabile nei suoi movimenti, ma è al tempo stesso un concentrato di "big spender". Immaginandosi ciò che potrà avvenire, il presidente della Sezione Yacht di Federagenti, Giovanni Gasparini, ha chiosato: «certo: l' esordio iniziale di stagione sarà ispirato alla massima prudenza, con ormeggio in rada o in zone dei porti turistici che non risultino di facile accesso. In ogni caso anche questo start up comporterà la riattivazione di attività tecniche, di manutenzione, di approvvigionamento e di catering in grado di risvegliare il sistema. Quindi, man mano che la pressione del Covid-19 tenderà ad allentarsi i mega yacht potranno anche simbolicamente favorire e "trascinare" un riavvicinamento globale anche delle imbarcazioni nautiche di minori dimensioni, ridando linfa all' intera filiera e favorendo un recupero ancorché tardivo, delle potenzialità della stagione estiva». Federagenti ha ricordato come nel 2019 la flotta mondiale di mega yacht abbia superato le 5.500 unità, con 416 nuove imbarcazioni in costruzione, di cui il 38% in cantieri italiani, e come queste grandi imbarcazioni di lusso abbiano effettuato in porti turistici italiani oltre 9.000 toccate con soste medie di quattro giorni, assicurando alla filiera turistica una media di occupazione pari a nove addetti per ogni metro di lunghezza di una grande imbarcazione da diporto. Secondo Gasparini, «sarebbe ora indispensabile che Regioni come la Sardegna si impegnassero in un ruolo attivo, in stretta collaborazione proprio con i grandi gruppi che rappresentano le più importanti imbarcazioni da diporto che abitualmente operano in Mediterraneo (nel 2019 sono state più di 1.500), garantendo ad esempio aree non di libero accesso nei porti turistici, procedure certificate (e quindi spendibili anche nell' ambito di una campagna di marketing territoriale a livello internazionale) di sanificazione delle banchine, percorsi sicuri a terra ad esempio verso esercizi commerciali e centri di ristorazione che forniscano alte garanzie di protezione». «Il mondo degli yacht - ha concluso il presidente di Federagenti Yacht - ha alcune caratteristiche uniche che ne fanno il portabandiera ottimale di un rilancio turistico. Da un lato queste imbarcazioni sono controllabili e verificabili facilmente anche nei loro spostamenti; dall' altro nell' immaginario collettivo, anche grazie alla frequente presenza a bordo di personaggi VIP, sono in grado di fornire un segnale rassicurante a una comunità internazionale, che uscirà dalla quarantena, trascinandosi addosso angosce e paure e che avrà una necessità vitale di svago».

Il rimpatrio degli equipaggi chiesto alle commissioni UE

BRUXELLES L'ECOSA e l'ETF chiedono ai commissari UE del settore logistico un'azione coordinata dell'Europa con misure speciali e urgenti in merito al cambio dell'equipaggio. Tali azioni dovranno contribuire a garantire che l'industria dei trasporti marittimi e i lavoratori del trasporto marittimo possano svolgere il loro ruolo nel sostenere l'economia dell'UE nella massima misura possibile e che gli impatti sociali, operativi ed economici della crisi siano ridotti il più possibile. La lettera è stata inviata al commissario europeo per i trasporti, Adina Vlean, al commissario europeo per la gestione delle crisi, Janez Lenari, al commissario europeo per la salute e la sicurezza alimentare, Stella Kyriakides, al commissario europeo per la giustizia, Didier Reynders e l'alto rappresentante di l'UE, Josep Borrell Fontelles. Accogliamo con grande favore la comunicazione della Commissione dell'8 aprile 2020 Linee guida sulla protezione della salute, il rimpatrio e le disposizioni di viaggio per i marittimi, i passeggeri e le altre persone a bordo delle navi, hanno scritto le due organizzazioni nella loro lettera. Siamo molto lieti di notare che questa necessità di un'ampia definizione di lavoratori marittimi è stata riconosciuta e inclusa negli orientamenti. Entrambi i partner concordano sul fatto che gli orientamenti risolveranno problemi specifici derivanti da misure imposte unilateralmente da diversi Stati membri e impediranno lo sviluppo di nuove strozzature. Le misure che non sono in linea con le nuove linee guida ostacolano gravemente la circolazione dei lavoratori del trasporto marittimo, compresi i marittimi, per raggiungere le loro navi, esercitare il loro diritto a partire dalle coste e essere rimpatriati al termine dei loro turni di servizio, mentre i loro colleghi sono costretti ad aspettare a casa, impossibilitati a prendere posto a bordo. Pertanto, sia l'ECOSA che l'ETF chiedono aiuto ai Commissari per presentare al Consiglio una proposta concreta di accordo politico relativo ai porti designati per lo sbarco e il cambio dell'equipaggio, in linea con le condizioni stabilite (tra l'altro diffusione geografica, capacità, prossimità strutture sanitarie e aeroporti internazionali). Entrambe le parti sociali marittime hanno inoltre messo in evidenza ai Commissari il pressante rimpatrio dei marittimi europei che sono attualmente bloccati in paesi terzi o su navi che non sono state in grado di ottenere il permesso di attraccare. A tal fine, l'assistenza del Servizio europeo per l'azione esterna contribuirebbe sicuramente a garantire che i casi possano essere trattati collettivamente laddove possibile. Nonostante le molte sfide poste dall'attuale crisi, i lavoratori marittimi dell'intera industria marittima europea stanno lavorando per garantire la continua fornitura di beni e attrezzature e i servizi di trasporto necessari a milioni di cittadini attualmente colpiti dalla pandemia di Covid-19.



L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA Le misure a sostegno della industry marittimo-portuale previste dal Decreto 'Cura Italia' sono sufficienti?

ROMA Al fine di contenere l'emergenza epidemiologica dovuta alla diffusione della malattia infettiva COVID-19 sono stati adottati dal Governo una serie di provvedimenti dei quali ad oggi il più importante è senz'altro il D.L. del 17 marzo 2020 n. 18 (cd. Decreto Cura Italia) recante Misure di potenziamento del Servizio Sanitario Nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Esso, tra le altre cose, prevede apposite misure per la tutela delle imprese, ivi incluse quelle operanti nel settore dello shipping, a causa delle difficoltà in cui le medesime potrebbero incorrere nel far fronte ai propri obblighi di pagamento. Con specifico riferimento all'ambito marittimo portuale è stata prevista, inter alia, la sospensione dei versamenti delle ritenute, dei contributi previdenziali e assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria fino al prossimo 31 maggio per i soggetti che gestiscono stazioni marittime, servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri e servizi di noleggio di mezzi di trasporto marittimo. Per fronteggiare l'improvvisa riduzione dei traffici marittimi relativi al trasporto di merci e di persone, è stata prevista poi la

sospensione dell'applicazione della tassa di ancoraggio nel periodo intercorrente tra l'entrata in vigore del decreto-legge e la data del 30 aprile 2020, unitamente al differimento di 30 giorni dei pagamenti dei diritti doganali in scadenza tra il 17 marzo 2020 e il 30 aprile 2020 senza applicazione di interessi. Inoltre, il Decreto Cura Italia ha previsto la sospensione fino al 31 luglio 2020 del pagamento: (i) delle tariffe per le operazioni portuali e i servizi portuali individuati dalle singole AdSP; (ii) delle tariffe per la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese che svolgono operazioni e servizi portuali ovvero ai titolari di concessione di aree e banchine da corrispondere ai soggetti di cui all'articolo 17 della L. n. 84/1994; (iii) dei canoni concessori di aree e banchine portuali di cui all'art. 18 della L. n. 84/1994. Con riferimento a canoni concessori, infatti, giova osservare che a differenza della tassa d'ancoraggio, per la quale è prevista una disapplicazione, è disposto un semplice differimento, rimettendo alle AdSP competenti la possibilità di definire delle modalità di pagamento dei relativi corrispettivi. Ma queste misure sono sufficienti per gli operatori del settore? Se, da un lato, infatti, tali misure adottate ed implementate a livello locale sono più che apprezzabili, dall'altro lato queste non sembrano poter essere ritenute allo stato sufficienti per tutelare gli operatori marittimo-portuali dinanzi alle gravissime problematiche commerciali, operative ed economiche determinate dalla attuale emergenza epidemiologica. Una situazione nella quale tali soggetti, si prenda ad esempio i concessionari (ma discorso analogo vale per i costi portuali che normalmente sono a carico delle compagnie di navigazione che scalano i porti della penisola), si trovino a dover corrispondere tutte le somme teoricamente dovute per il proprio titolo concessorio, nonché ad affrontare tutte le spese necessarie per garantire la piena operatività del terminal, senza però avere al contempo la possibilità di sviluppare appieno il proprio business, non appare in concreto sostenibile a livello economico. Tale situazione, in cui si configura senz'altro una eccessiva onerosità sopravvenuta del canone demaniale, pregiudica lo stesso equilibrio economico finanziario dei titoli concessori. Ecco allora che, a prescindere dagli ordinari rimedi civilistici potenzialmente esperibili dai concessionari che da soli giustificerebbero la presentazione di un'istanza di rinegoziazione in buona fede del quantum del canone dovuto, l'istituto speciale previsto dall'art. 45 Cod. nav. legittimerebbe appieno una adeguata riduzione del canone nelle presenti circostanze che di fatto



restringono in concreto le possibilità di utilizzo della concessione. Alla luce di quanto sopra, quindi, nell'attesa di conoscere gli effetti degli adottandi provvedimenti normativi (quali il Decreto



La Gazzetta Marittima

Focus

liquidità di ultima pubblicazione in G.U.) contenenti misure auspicabilmente anche a sostegno delle imprese attive nel settore marittimo-portuale, il ricorso all'Art. 45 Cod. nav. in uno con l'art. 1 Cod. nav. potrebbe essere lo strumento utilizzabile dalle AdSP in questo difficile momento per consentire una risposta possibile a quella che, a tutti gli effetti, si manifesta con la magnitudine di evento eccezionale al pari di una calamità naturale.

Bruselas propone una red de puertos para realizar los cambios de tripulación

La Comisión Europea ha reclamado a los Estados miembros de la Unión Europea la creación de una red de puertos desde donde puedan realizarse 'sin demoras' y 'con instalaciones adecuadas' los cambios de tripulación de los buques dedicados al transporte de mercancías. La petición la ha lanzado la comisaria de Transporte de la Comisión Europa, Adina Valean, que ha presentado unas directrices para el sector marítimo con motivo de la pandemia de coronavirus. 'Los marineros está manteniendo operativos los canales vitales para nuestra economía y las cadenas de suministro, ya que el 75% del comercio de la UE y el 30% de todas las mercancías con la UE se transportan por mar', explica Valean. Las directrices incluyen asesoramiento sanitario, recomendaciones para cambios de tripulación, desembarco y repatriación para marineros y pasajeros. 'Pido a los Estados miembros que designen puertos donde se produzcan cambios rápidos de tripulación y que recuerden que los operadores de cruceros tienen la responsabilidad ante sus clientes y empleados de llevar a todos a casa en condiciones de seguridad', sostiene la comisaria. La Comisión Europea asegura que los países de la UE son también responsables de garantizar las conexiones de transporte para que los trabajadores puedan regresar a sus hogares en sus países de origen. El documento señala que los marinos trabajan lejos de casa hasta que termina su contrato con la embarcación, que es el caso de unas 100.000 personas al mes, y después los buques cambian en puerto de tripulación. 'A menudo, esos puertos están fuera de los países de origen de los tripulantes, que en muchos casos, además, no son ciudadanos europeos', explica el comunicado de Bruselas. Dada la situación de emergencia, los Estados miembros deben de garantizar que los tripulantes no europeos que necesiten visados para viajar por la UE puedan obtenerlos en el puerto en el que desembarquen, subraya la Comisión Europea, que indica que la pandemia ha llevado a prolongar algunos de esos contratos, con un 'impacto potencialmente negativo en el bienestar' de los tripulantes y subraya que, en cualquier caso, esas extensiones contractuales deben de hacerse con el acuerdo de los trabajadores. 'La salud y seguridad de la gente de mar y de los trabajadores portuarios es primordial', sostiene la Comisión, que reclama que se pongan a su disposición equipos de protección personal y que los trabajadores 'tengan acceso a una atención médica adecuada si es necesario'.



Amid order shifts, cutbacks, cruise market will need a decade to recover: Bernard Meyer

Frederik Erdmann

Meyer Werft is renegotiating cruise orders to avoid cancellations, expects newbuild business won't resume for several years and will cut capacity to keep afloat. Shipyard owner Bernard Meyer and other management outlined the grim realities in an address to workers, with Meyer adding his assurance that the privately held business will adapt to survive this crisis just as it has met others during its 225-year history. However, Meyer called the current coronavirus crisis 'completely different' from challenges like the 1973 oil crisis, 9/11 and the 2008/09 financial crisis. 'Never before has the complete cruise fleet with over 400 ships stopped operating,' he said. Meyer predicts recovery is a long way off he thinks it will be 2030 before the cruise shipbuilding market equals that of last year. Stretching orders The Papenburg yard has orders until 2023 and the Meyer Turku until 2024. One customer told Meyer it wouldn't need new ships at all but would be happy just to be able to run its current fleet again. Talks are going on to find solutions that are 'bearable for both parties,' with Meyer Werft considering stretching its existing orderbook to avoid cancellations. Fewer new ships will be needed and built, requiring reductions in

all parts and companies of the group, including a smaller workforce. Maybe only half the cruise fleet will be sailing at year end Citing market observers, Meyer Werft MD Thomas Weigend said only 50 percent to 75 percent of the global cruise fleet would resume operations by year's end, resulting in massive losses for the cruise lines in 2020. If everything goes well, that would be followed by break-even results in 2021 and profits not returning until 2022. 'Thus, new orders for cruise ships are not to be expected until 2023 or 2024,' Weigend said. Cheap second-hand tonnage could factor in And, in case one or more cruise lines fail, their tonnage would come onto the market as cheap second-hand ships, potentially disrupting the newbuild scenario for much longer, he added. All cruise-specialized shipyards will have massive overcapacity, Weigend said, and with 70% of the yard capacity for cruise shipbuilding state-owned, it will be a huge challenge for Meyer as a private enterprise to compete. Group capacity output to be cut 40% In a best-case scenario, the annual capacity of the Papenburg yard will be reduced from two big cruise ships and one smaller ship per year to only one large and one smaller vessel. Also, Weigend said that by stretching the existing orderbook at all Meyer Group sites, output will be reduced 40%. It has already been decided to significantly reduce investments, stop recruiting and stop awarding contracts. Talks about short-term work are under way with the Works Council. As immediate measures, Meyer Werft is cutting overtime and weekend work. Contract staff are being reduced. 'I am sure we will make it' It will be necessary to adapt to the new situation, Bernard Meyer told workers. 'We need to have a lot of new ideas,' he said. 'This is the chance for a private shipyard over the state-owned shipyards.' Throughout his address, Meyer cited earlier crises, particularly the 1973 oil crisis, which triggered a tanker market crisis and structural crisis for Germany's shipbuilding industry. 'We needed 20 years to return to where we had been in 1973,' he said. As for the current situation, despite the grim perspectives and drastic measures announced, Meyer told workers: 'I am sure we will make it.'

Seatrade
Cruise News



Bernard Meyer, president, from addressing shipyard workers on Wednesday, October 14, 2020 before the cruise market has opened this year.

Amid order shifts, cutbacks, cruise market will need a decade to recover: Bernard Meyer

Frederik Erdmann - Apr 16, 2020

Meyer Werft is renegotiating cruise orders to avoid cancellations, expects newbuild business won't resume for several years and will cut capacity to keep afloat.

Shipyard owner Bernard Meyer and other management outlined the grim realities in an address to workers, with Meyer adding his assurance that the privately held business will adapt to survive this crisis just as it has met others during its 225-year history.

However, Meyer called the current coronavirus crisis 'completely different' from challenges like the 1973 oil crisis, 9/11 and the 2008/09 financial crisis.

'Never before has the complete cruise fleet with over 400 ships stopped operating,' he said. Meyer predicts recovery is a long way off - he thinks it will be 2030 before the cruise shipbuilding market equals that of last year.

La pandemia di Covid-19 ha rimesso in discussione il gigantismo navale

Le mega-navi che avrebbero dovuto trasportare le linee di navigazione in una nuova era di redditività basata su efficienza ed economie di scala sono diventate in questo periodo di pandemia una sorta di condanna finanziaria. Inizia così un articolo del Wall Street Journal secondo il quale nei prossimi mesi e anni, alla luce di una possibile riorganizzazione geografica della globalizzazione e di un atteso aumento dei traffici intra-regionali, le navi di taglia media, quelle cioè da 14.000 Teu di capacità saranno quelle più ricercate per la loro versatilità d'impiego. Come noto in queste settimane i global carrier hanno cancellato centinaia di servizi di linea, messo naviglio in disarmo e impiegato le Ultra Large Container Carrier per riposizionare i box vuoti dalla Cina in Europa e soprattutto negli Stati Uniti. Le navi che ancora circolano stanno viaggiando mezze vuote a causa del calo della domanda. Secondo il giornale finanziario americano molti esperti del settore di shipping ritengono che la tempesta economica e sanitaria in atto abbia messo a nudo un punto debole fondamentale delle navi che possono trasportare circa 20.000 container ciascuna e che sono lunghe quanto è alto l'Empire State Building. Sono mezzi di trasporto che offrono grandi risparmi sui costi d'esercizio se impiegati sulle principali rotte commerciali in periodi di forte domanda ma, secondo i critici, garantiscono scarsa flessibilità quando serve spostare tonnellaggio da un mercato all'altro a seconda dell'andamento economico. 'Una nave portacontainer molto grande è come l'Airbus 380' ha detto Lars Jensen, amministratore delegato di SeaIntelligence Consulting, confrontandole con gli aerei a due piani. 'Funziona solo su alcune direttrici specifiche; altrove l'aereo è troppo grande'. Secondo i principali global carrier queste navi sono state concepite con l'obiettivo di stimolare ulteriormente il commercio globale dando alla merce tariffe di trasporto sempre più vantaggiose grazie alla ripartizione dei costi (in primis spese operative come il carburante e stipendi dell'equipaggio) su un maggior numero di spedizioni. Oggi, però, mentre la pandemia di coronavirus sta diffondendosi in giro per il mondo e la domanda di trasporto è crollata, queste navi portacontainer ultra-large navigano piene al 50% o rimangono ferme all'ancora in attesa che il mondo si riapra. La danese Maersk fu la prima a introdurre nel 2013 ha introdotto la nuova generazione di navi ultra-large con capacità di 20.000 Teu e le cui dimensioni erano il doppio di quelle più grandi fino a quel momento esistenti. Da quel momento in poi si innesca una competizione tra i vettori per inseguire questa tendenza e oggi queste navi rappresentano il nuovo standard sulle rotte commerciali più trafficate del mondo tra Asia ed Europa. Mentre ci sono studi di progettazione che lavorano per arrivare a costruire navi anche da 25.000 teu, molti scali stanno ancora inseguendo questo step evolutivo che a terra richiede ampi corridoi di trasporto, ormeggi e gru di grandi dimensioni che solo i porti maggiori possiedono. Ora però rileva il Wall Street Journal, anche alcune compagnie di linea sembrano mettere in discussione la logica di queste navi. Rodolphe Saadé, amministratore delegato della francese Cma Cgm, ha detto in un messaggio video giovedì che il commercio globale cambierà dopo il regresso della pandemia, con la produzione che si distribuirà in più paesi dando così impulso a un maggior commercio regionale. 'Questa crisi avrà un impatto sui flussi economici mondiali e richiederà che tutti noi ripensiamo i nostri modelli di supply-chain' è il parere di Saadé, la cui società ha ordinato nove navi container da 23.000 unità nel 2017. 'Le catene di approvvigionamento delle merci dovranno adattarsi alle forti fluttuazioni tra domanda e offerta'. L'espansione del commercio regionale dipenderebbe meno quindi dalle maxi navi di ultima generazioni che operano in quei pochi scali in grado di accoglierle e lavorarle, mentre poggerebbe invece su



navi più piccole che possono essere impiegate in modo più flessibile su rotte punto a punto. Le navi ideali per questo tipo di attività



sono quelle da 14.500 Teu e gli addetti ai lavori si aspettano perciò che nei prossimi anni la domanda di tali navi sia superiore a quella di altri tipi di portacontainer. 'Una nave da 14.000 Teu è adatta a essere reimpiegata da una rotta commerciale a un'altra' ha sottolineato sempre Jensen. 'Ci sarà una maggiore domanda per questa dimensione di nave in futuro. I grandi importatori chiederanno consegne veloci senza lunghi trasbordi'. Nel frattempo, però, le compagnie di navigazione si trovano a dover affrontare l'impatto finanziario di questi investimenti cercando di corre ai ripari con alcune mosse come i blank sailing. Secondo Jensen quest'anno i 10 maggiori vettori del mondo perderanno tra gli 800 milioni e i 23 miliardi di dollari, a seconda di come gestiranno la loro capacità durante la crisi commerciale. Gli stessi hanno realizzato un profitto cumulato di 5,9 miliardi di dollari nel 2019. Sarà per loro difficile però cambiare strategia sugli investimenti ormai avviati nel rinnovo delle rispettive flotte. Tutti i principali global carrier hanno molte mega-navi che costano più di 140 milioni di dollari ciascuna se acquistate nuove. Secondo la londinese Braemar Acm Shipbroking la capacità complessiva di container aumenterà del 3,7% quest'anno. Le compagnie di navigazione in passato hanno rinviato le consegne di nuove costruzioni ma cancellare gli ordini sarebbe una proposta costosa e, in ogni caso, molte delle nuove navi ordinate negli anni recenti sono già in costruzione o addirittura pronte a entrare in servizio. 'Se aveste adesso davanti un foglio di carta bianco e doveste pianificare un nuovo piano d'investimenti da zero probabilmente non ordinereste queste navi' ha detto il signor Jensen. 'Ma le grandi compagnie hanno investito troppo per metterle da parte e, con le rotazioni di molte linee sospese, i cargo owner (proprietari del carico) dovranno adeguarsi a un servizio più lento e meno efficiente'.

Cruises We Have to Go On When Things Get Back to Normal

Daniel Bradley

With no clear end in sight to the rapidly evolving coronavirus pandemic, it can be difficult to get excited about planning your next cruise. It's no secret that the cruise industry has taken a huge hit because of the global suspension of sailings, with multiple sailings up until the summer having to be cancelled. But do not despair as all is by no means lost. There are some incredible things to look forward to in the world of cruising. Think stunning new ships, engaging itineraries and a range of new offerings from some of the biggest lines in the industry. Without a doubt, cruising will be back, bigger and better than ever.

With that in mind, there has never been a better time to start planning your next cruise. Here's just a taster of what you could be 2021 cruises you could be booking once life gets back on track. P&O Cruises Iona launch Although her launch has been postponed for the time being, P&O Cruises' stunning new ship Iona will be setting sail for distant shores as soon as lockdown is over. The largest ship ever built exclusively for the British market, Iona marks a new chapter in P&O Cruises' history. Built to showcase the sea with her panoramic glass walls and full wrap-around promenade deck, Iona is sure to delight many cruisers for years to come.

Get on Board 7-night Norwegian Fjords cruise aboard Iona, round-trip from Southampton, departing April 2021, from £599 per person, pocruises.com Perfect Day at Cococay with Royal Caribbean Having only just launched in January 2020, Royal Caribbean's exclusive private island barely had a chance to showcase itself to the world before having to close its gates. Rest assured, the park is ready and waiting to welcome you ashore for your Perfect Day at Cococay. A staple call when visiting the Caribbean and Bahamas with Royal Caribbean, Cococay recognises there is no such thing as a 'one-size-fits-all' holiday and offers everything from the tallest water slide in North America to the perfect spot to unwind among the sun, sea and sand. Get on Board 7-night Perfect Day Bahamas cruise aboard Oasis of the Seas, round-trip from New York, departing October 2021, from £662 per person, excluding flights, royalcaribbean.com Saga's new Spirit of Adventure Due to launch in the summer of 2020, Spirit of Adventure is Saga's latest boutique ship. Designed in a similar style of her sister ship, Spirit of Discovery, but with her own distinct identity, she is set to wow with expertly crafted interiors, an array of all-inclusive food and beverage options, as well as vibrant cabins where a private balcony comes as standard. Ideal for those seeking a smaller, more intimate style of cruise while not sacrificing choice, Spirit of Adventure is sure to be in a class of her own. Get on Board 5-night Continental Escape cruise to Amsterdam aboard Spirit of Adventure, round-trip from Southampton, departing November 2021, from £963 per person, saga.co.uk Celebrity Cruises' Celebrity Apex Promising to revolutionise the way you experience the world, Celebrity Apex is the newest addition to Celebrity Cruises' Edge series. Due to set sail this month, her official launch has been put on hold for the time being. However, good things come to those who wait. With her outward-facing design and magnificent interior spaces, Celebrity Apex brings a touch of luxury to the ocean in a way you've never experienced before. Notable venues include Eden, an ultra-stylish entertainment venue, and the Magic Carpet, a cantilevered, floating platform that reaches heights of 13 stories above sea level. Get on Board 14-night Transatlantic cruise to Spain and Portugal aboard Celebrity Apex, Fort Lauderdale to Barcelona, departing May 2021, from £859 per person, excluding flights, celebritycruises.com Sail the



Mississippi with Viking Cruises Viking recently announced it will be expanding its destination-focused travel experiences with the launch of new Mississippi River itineraries. The new state-of-the-art Viking Mississippi will make her debut on this mighty river in August 2022 and will feature a reimagining of



the chic Scandinavian style for which the cruise line's ocean fleet is renowned. With a cutting-edge design that spans five decks, expansive windows and an array of comfortable amenities, Viking is proud to claim it will be the largest and most modern cruise ship in the region. Get on Board 8-day Heart of the Delta cruise from New Orleans to Memphis aboard Viking Mississippi, departing November 2021, from £4490 per person, vikingcruises.co.uk

Mardi Gras with Carnival Cruise Line We've had dodgem cars, waterslides, and even skydiving at sea, but Carnival Cruise Line will be making history with its latest addition, Mardi Gras , which is to feature the first rollercoaster at sea. Mardi Gras will be the most technologically advanced ship in Carnival's fleet and offers cruisers six distinct zones to explore including a French Quarter, Piazza and the Ultimate Playground. Prepare for freestyle cruising and buckets of fun aboard Carnival's Mardi Gras . Get on Board 8-day Eastern Caribbean cruise aboard Mardi Gras, round-trip from Port Canaveral, departing December 2021, from \$999 per person, excluding flights, carnival.com

Princess Cruises' Enchanted Princess Making her debut later this year, Enchanted Princess will be the fifth Royal-class ship to join the Princess Cruises fleet and will be Ocean Medallion ready on arrival. Including many of Princess' signatures, including the glamorous Italian-inspired Piazza and firm-favourite Movies Under The Stars, Enchanted Princess will also introduce some new experiences and redesigns of her own as well as giving guests a second chance to experience the Sky Suite, an ultra-luxury cabin which offers the largest balcony at sea. Get on Board 7-day Western Caribbean cruise aboard Enchanted Princess, round-trip from Fort Lauderdale, departing December 2020, from £899 per person, excluding flights, princess.com

Launch of Tui River Cruises Tui, the parent company of Marella Cruises, is branching out into the world of river cruising. Launching with a fleet of three, adult-only ships, plus the opportunity to go all-inclusive, Tui promises to provide a personalised cruise experience with a relaxed, easy-going atmosphere that will leave you feeling refreshed. Never tried a river cruise? Then this is a great place to start. Get on Board 7-night Rhine Explorer 2 from Basel to Amsterdam aboard Tui Isla, departing April 2021, from £1,230 per person, tui.co.uk

Royal Caribbean's Odyssey of the Seas Launching in November this year, Odyssey of the Seas is the latest member to join Royal Caribbean's innovative fleet and will be the first Quantum Ultra Class ship to sail Europe. Offering all-out adventure, Odyssey of the Seas is billed as the ultimate ship for memory-making and promises game-changing thrills, show-stopping entertainment and stunning, high-tech venues. Get on Board 9-night Greece and Italy Cruise aboard Odyssey of the Seas, round-trip from Civitavecchia, departing October 2021, from £938 per person, excluding flights, royalcaribbean.com

Sail the world with Cunard Let's face it, what we all would love once life starts to return to some form of normality is a brilliant, destination-focused cruise, and a long one at that. The ultimate cruise on top of many bucket lists, why not throw caution to the seas and head on a round-the-world voyage with Cunard? Take in awe-inspiring sights from the Caribbean, Australasia, Asia and Africa as you travel the globe in comfort and sophistication aboard Cunard's Queen Victoria - your home for the next 108 nights. The perfect way to recover after time in isolation. Get on Board 108-night World Voyage aboard Queen Victoria, departing January 2021, round-trip from Southampton, from £12,999 per person, cunard.com