



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 29 aprile 2020



Prime Pagine

29/04/2020	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Foglio	10
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Giornale	11
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Giorno	12
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Manifesto	13
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Mattino	14
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Messaggero	15
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Resto del Carlino	16
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Secolo XIX	17
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Il Tempo	19
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	Italia Oggi	20
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	La Nazione	21
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	La Repubblica	22
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	La Stampa	23
Prima pagina del 29/04/2020		
29/04/2020	MF	24
Prima pagina del 29/04/2020		

Primo Piano

29/04/2020	Twitter - Unione Petrolifera	25
I porti italiani non si fermano		
28/04/2020	Informare	26
Tassazione delle authority portuali, l' ANCIP sollecita la ministra De Micheli ad attivarsi presso l' UE		
28/04/2020	Messaggero Marittimo	27
Ancip: AdSp sono enti pubblici non economici		

Redazione

28/04/2020	shipmag.it	28
Tasse e porti, l'appello di Ancip alla ministra: Lasciamo la tattica attendista, è ora di muoverci		
28/04/2020	shipmag.it	29
Di Majo (Assoporti): Non seguiremo l'esempio di Bilbao		
28/04/2020	The Medi Telegraph	30
I contributi all' Authority dei trasporti diventano un caso. Confetra: "Chiudiamola"		
28/04/2020	shippingitaly.it	31
Rossi (Assoporti): Nel 2020 nessuno dovrà rimanere indietro nei porti italiani		

Trieste

29/04/2020	Il Piccolo Pagina 28	33
Trasloco ultimato Inizia all' Arsenale la seconda vita del pontone Ursus		
29/04/2020	Corriere Marittimo	34
Trieste, intervento di valorizzazione dell'Ursus, pontone galleggiante simbolo del porto		
29/04/2020	Informatore Navale	35
L'URSUS storico pontone con gru, trasferito all'Arsenale San Marco per lavori di Restyling		
28/04/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	36
Ursus all' Arsenale San Marco		
28/04/2020	shipmag.it	37
Trieste sposta Ursus, la mega gru di inizio secolo / Il video		
28/04/2020	Trieste Prima	38
L' Ursus "trasloca" dal Molo Quarto, al via il restauro		

Venezia

29/04/2020	Il Gazzettino Pagina 39	<i>ROBERTO PERINI</i> 39
Porto sempre più in difficoltà partita la cassa integrazione		
29/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 14	40
«Nei prossimi due o tre mesi tempi molto duri per il porto»		
28/04/2020	Corriere Marittimo	41
Venezia, crollano i traffici a marzo - Musolino: Mercato poco limpido		
28/04/2020	FerPress	43
Porto di Venezia: ricovero più sicuro per l' Ursus. Lavori di restyling al via da fine estate		
28/04/2020	Informatore Navale	44
ALIS: "CORONAVIRUS" CONFRONTO CON LE REGIONI E CON IL CLUSTER DI TRASPORTO E LOGISTICA PER LA RIPARTENZA		
28/04/2020	Informazioni Marittime	48
Trasporto e logistica, il cluster nelle videoconferenze Alis		
28/04/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	50
Coronavirus: Alis si confronta con le regioni		
28/04/2020	Sea Reporter	51
Alis si confronta con le regioni e con tutto il cluster del trasporto e della logistica per la ripartenza		
29/04/2020	Il Gazzettino Pagina 37	<i>ROBERTA BRUNETTI</i> 55
Mose, imprese non pagate: 1.500 lavoratori a rischio		
29/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 32	56
Danni Mose, diffida archiviata 42 milioni in più per i "sassi"		

Genova, Voltri

29/04/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 32	57
Costa, dirigenti e manager ora si tagliano lo stipendio		

29/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 6	58
28/04/2020	BizJournal Liguria	59
28/04/2020	FerPress	60
28/04/2020	Genova24	61
29/04/2020	Muoversi Pagina 22	62
28/04/2020	Transportonline	64

La Spezia

29/04/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 23	65

Livorno

29/04/2020	Il Tirreno Pagina 17	66
29/04/2020	Il Tirreno Pagina 37	67
29/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 18	68
28/04/2020	Ansa	69
28/04/2020	Messaggero Marittimo	70
29/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 46	71

Piombino, Isola d' Elba

29/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13	72
29/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 34	73
29/04/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	75

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/04/2020	Corriere Adriatico Pagina 12	76
29/04/2020	Corriere Adriatico Pagina 12	77

29/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 9	78
Ancona, via ai tamponi nella nave infettata		
29/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 30	79
«Un dovere accoglierla»		
29/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 31	81
«Sono tutti asintomatici»		
28/04/2020	Ancona Today	82
E' arrivata la Costa Magica, ora una valutazione della nave e poi i tamponi		
28/04/2020	Ancona Today	83
Alle 8,30 circa la sagoma della "Costa Magica" ha fatto capolino da dietro il palazzo sede della ...		
28/04/2020	Ancona Today	84
Costa Magica, il benvenuto del sindaco: «Facciamo il nostro dovere nell'emergenza»		
28/04/2020	Ancona Today	85
La "Costa Magica" è in porto da questa mattina con a bordo oltre 600 persone.		
28/04/2020	Ancona Today	86
Rifiuti contaminati, gli "spazzini" del porto: «Con noi nessun rischio ambientale»		
28/04/2020	Ansa	87
Coronavirus: Costa Magica entrata in porto Ancona		
28/04/2020	Ansa	88
Coronavirus: a bordo Costa Magica tutti asintomatici		
28/04/2020	Borsa Italiana	89
Coronavirus, nave da crociera Costa Magica con 617 a bordo in Porto ad Ancona		
28/04/2020	Centro Pagina <i>ALESSANDRA NAPOLITANO</i>	90
La Costa Magica è arrivata al porto: oggi valutazione della situazione sanitaria, da domani i tamponi		
28/04/2020	Cronache Ancona	92
La Costa Magica è arrivata al porto, Giampieri: «Ancona sta rispondendo a un'emergenza mondiale» (Foto)		
28/04/2020	cronachemaceratesi.it	93
La Costa Magica è arrivata al porto, Giampieri: «Ancona sta rispondendo a un'emergenza mondiale»		
28/04/2020	FerPress	94
Ancona: Costa Magica arrivata nello scalo marchigiano con a bordo il solo equipaggio		
28/04/2020	ilfattoquotidiano.it	95
Coronavirus, la nave Costa Magica arriva nel porto di Ancona tra le polemiche. La sindaca: "Accoglierla è un dovere, operazioni sicure"		
28/04/2020	ilrestodelcarlino.it <i>PIERFRANCESCO CURZI</i>	97
Costa Magica Ancona, la nave è arrivata in porto. Scatta il piano sicurezza		
28/04/2020	Rai News	98
Coronavirus, la Costa Magica nel porto di Ancona. A bordo 130 casi sospetti. Da domani i tamponi		
28/04/2020	TeleBorsa	99
Coronavirus, nave da crociera Costa Magica con 617 a bordo in Porto ad Ancona		
28/04/2020	The Medi Telegraph	100
Arrivata nel porto di Ancona la nave Costa Magica: a bordo 130 casi sospetti		
28/04/2020	The Medi Telegraph	101
Costa Magica, non c'è allarme sanitario: "A bordo solo asintomatici"		
29/04/2020	Corriere Adriatico Pagina 15	102
Restyling Marina Dorica L'assist arriva dallo stop		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/04/2020	La Provincia di Civitavecchia	103
Luciani (Cpc): «Situazione mortale per il nostro porto»		
28/04/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	104
Contributo a fondo perduto per Civitavecchia		

Napoli

29/04/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1	106
Arriva a Napoli l'ammiraglia Baia			
29/04/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14	107
"Baia"			
29/04/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 6	108
LE STAZIONI MARITTIME AI TEMPI DEL CORONAVIRUS			
29/04/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 10	110
STABIA MAIN PORT: RIVEDERE LE NORME VIGENTI E SBLOCCARE LE PROROGHE PER LE CONCESSIONI			
29/04/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 19	112
IL TRAFFICO CONTAINER ALL'EPOCA DEL CORONA VIRUS			
28/04/2020	Stylo 24		114
Misure anti crisi al porto, fumata grigia: canoni sospesi ma solo fino a luglio			

Salerno

29/04/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 12	115
SALERNO CONTAINER TERMINAL, OPERATIVA SECONDO PROTOCOLLO SICUREZZA COVID-19			
29/04/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	Pagina 16	117
GRUPPO GRIMALDI, ASSICURATA L'OPERATIVITÀ NEL RISPETTO DELLE DISPOSIZIONI VIGENTI			

Taranto

29/04/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 19	118
Zona franca a Taranto, dall' Agenzia Dogane arriva il via libera per la perimetrazione			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

29/04/2020	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 21	119
Portuali e "nasi rossi" insieme per sostenere chi ha bisogno			

Cagliari

29/04/2020	La Nuova Sardegna	Pagina 30	120
Sardinia Ferries, nuove rotte per i turisti			

Messina, Milazzo, Tremestieri

28/04/2020	TempoStretto		122
Messina Si-Cura:si arricchisce il progetto per il rilancio			

Palermo, Termini Imerese

29/04/2020	Giornale di Sicilia	Pagina 17	123
In porto gli italiani partiti dalla Tunisia Marinaio sta male			

28/04/2020	Ansa		124
Coronavirus: a Palermo nave da Tunisi			
28/04/2020	Blog Sicilia	<i>IGNAZIO MARCHESE</i>	125
Al porto di Palermo traghetto da Tunisi con 100 italiani, macchinista ricoverato al Cervello (FOTO)			
28/04/2020	New Sicilia		126
Sbarca in Sicilia nave proveniente dalla Tunisia con 100 italiani: ricoverato macchinista con febbre alta			
28/04/2020	Messina Ora	<i>REDAZIONE SPORT</i>	127
Coronavirus: a Palermo nave da Tunisi			

Focus

29/04/2020	Muoversi		128
INVESTIMENTI PUBBLICI PER USCIRE DALLA CRISI			
28/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	130
Covid-19: venti Port Authorities firmano dichiarazione			
28/04/2020	Corriere Marittimo		131
Intervista/ Laghezza: La logistica ha tenuto in piedi il Paese, se ne riconosca il ruolo - Confetra			
28/04/2020	Portnews		133
Il modello Genova non è replicabile			
28/04/2020	Portnews	<i>Davide Maresca</i>	134
Porti e tasse, le convergenze parallele di Roma e Madrid			
29/04/2020	PORTI CAMPANI IN RETE	<i>Emilia Leonetti</i>	135
Confetra: fino al 2021 riduzione del 40% oneri fiscali e contributivi per mantenere l'occupazione.			
28/04/2020	shippingitaly.it		137
Nicolini (Confetra): Stop alle mega opere nei porti italiani			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Il dossier
Prima del paziente 1
già malati 1.200 lombardi
di **Gianni Santucci**
a pagina 19



Scuola e oltre
Studenti in lockdown:
le paure e i sogni
i racconti di sei giovani
a pagina 23



Il Papa: obbedire alle disposizioni. Autocertificazione per chi esce, nuove regole. In Germania più contagi dopo le riaperture

«Rischio alto, serve cautela»

Conte sulla Fase 2: non si può fare di più. Il ministro Speranza: possibili altre zone rosse

E ADESSO SOLDI VERI (NON DEBITI)
di **Daniele Manca**

Una parola magica, «liquidità», è stata molto usata in questi giorni. La liquidità da garantire alle imprese per non chiudere, per pensare di poter tornare, se non alla normale a una decisa attività. Un impegno forte da parte del governo, testimoniato da quella cifra mostruosa, 400 miliardi, comparabile con quella di altri Paesi ben più possenti di noi in Europa e nel mondo.

continua a pagina 13

I FRAGILI EQUILIBRI POLITICI
di **Angelo Panebianco**

Per quanto tempo, in una democrazia (molto) difficile come la nostra, il Parlamento può essere commissariato di fatto prima che ciò produca conseguenze irreversibili? Prima, cioè, che in tanti si convincano che del Parlamento si possa anche fare a meno? Si ricordi che in questo Paese l'attuale partito di maggioranza relativa è nato come forza programmaticamente antiparlamentare. E che, inoltre, secondo certi sondaggi, in questo momento un'ampia fetta di italiani simpatizza per Russia e Cina mentre è ostile a Stati Uniti e a Germania.

continua a pagina 30

GIANNELLI



Prudenza. Il premier Giuseppe Conte dice che «sulla Fase 2 non si può fare di più». E a quanti vorrebbero meno divieti risponde che «il rischio di contagio è ancora alto», quindi «serve prudenza». E Conte trova una sponda anche Oltretorre, dalla più alta autorità: il Papa. Francesco durante la messa della mattina a «Casa Santa Marta» ha detto che «bisogna obbedire alle disposizioni». E un'altra conferma alla linea della prudenza arriva da quanto successo in Germania dove sono tornati ad aumentare i contagi dopo le aperture. Intanto arriva una nuova autocertificazione per chi esce.

da pagina 2 a pagina 25

INTERVISTA A VITTORIO COLAO
«Occasione per rilanciare tutto il sistema Italia»

di **Aldo Cazzullo**



«È l'occasione per rilanciare tutto il sistema Italia». Vittorio Colao rilascia al Corriere la sua prima intervista: «Ripartiremo a ondate, pronti a chiudere piccole aree se il male riparte. Regole diverse a seconda delle Regioni. Così funzionerà l'App, salvando la privacy».

a pagina 5

L'EMERGENZA

CONSULTA CARTABIA
«La via d'uscita dalla crisi è nella Carta»



di **Giovanni Bianconi**

«Sì bene», racconta al Corriere Marta Cartabia, presidente della Corte costituzionale guarita dal virus. La malattia, i pensieri. La certezza che «nella Costituzione troviamo le soluzioni per uscire dalla crisi» e che le limitazioni dei diritti «sono giustificate se proporzionate e a tempo».

a pagina 9

Simbolo Fissata l'ultima campata dell'opera che sostituisce il Morandi



Il premier Conte accanto alla ministra De Micheli, il governatore Toti e il sindaco di Genova Bucci all'inaugurazione del ponte sul Polcevera

Genova ritrova il suo ponte
«È un modello per il Paese»

di **Andrea Pasqualetto**

Il cielo grigio, le sirene a squarciare il silenzio. Così, ieri, Genova ha ritrovato il suo ponte. All'inaugurazione il premier Conte, che ha parlato di una «luce che dà speranza», la ministra De Micheli e il governatore Toti, che ha innalzato Genova a «modello per l'Italia».

a pagina 29

Bonus ai redditi sotto i 35 mila euro

Mezzo milione di posti in meno Fitch ci declassa

di **Enrico Marro** e **Lorenzo Salvia**

La crisi cancellerà mezzo milione di posti di lavoro e significherà cassa integrazione per un dipendente su due. Da aprile sussidio solo per chi ha il reddito 2019 sotto ai 35 mila euro lordi. E intanto Fitch declassa l'Italia.

a pagina 12

GEOPOLITICA E SCENARI

Nessuna potenza guiderà il mondo del dopo virus

di **Franco Venturini**

Può la Cina vincere la partita dei nuovi equilibri geopolitici? Forse no. Ma il virus danneggia anche Usa, Russia e la divisa Europa. E allora, chi comanderà? Il Covid-19 sembra voler disegnare un mondo nuovo.

a pagina 30

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Fase Uno e Tre Quarti

Francamente non si capisce il senso di certe polemiche antipatriottiche intorno alla Fase Due - Uno e Mezzo - Uno e Tre Quarti, illustrata con la chiacchiera che gli è propria dal presidente del Consiglio. La questione delle seconde case, per esempio. Il nuovo decreto non impedisce affatto di andarci, ma nemmeno lo permette, lasciando al Governo la facoltà di impedirlo e alle Regioni di permetterlo; e questa, se mi consentite, è politica di quella fine. Del famoso «congiunto» si è già detto fin troppo: sono considerati tali soltanto gli affetti stabili. I secondi affetti (gli amanti), in quanto stabili, vanno equiparati alle seconde case. I bambini erano già stati aboliti dal decreto precedente, quindi il nuovo, con apprezzabile coerenza, non se ne occupa.



pa. Invece i parrucchieri potranno aprire il primo giugno, ma essendo un lunedì, resteranno chiusi. Per aiutarli è allo studio una tassa sulla calvizie. L'economia aspettava risposte chiare e non si può dire che non le abbia ricevute. È vero che non sono previsti aiuti a fondo perduto neanche per chi quel fondo lo ha toccato. Ma pur di agevolare i prestiti alle piccole imprese in affanno, ieri il presidente del Consiglio ha chiesto espressamente «un atto d'amore» alle banche, preferendo - come Stato - praticare l'astinenza. Così almeno i ricchi saranno sempre più ricchi e i poveri più poveri, e questo dovrebbe risolvere una volta per tutte il problema del distanziamento sociale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Prolife

Serenità in forte aumento su tutta la FLORA INTESTINALE

10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi

00429
Poste Italiane SpA - n. 137/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 103 Milano
9 771120 498008



Renzi contro l'Iss: "In massima emergenza, 4 mila italiani in terapia intensiva. Chi ne prevede 151mila vuole seminare il panico". Poi c'è chi vuole altri morti



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Mercoledì 29 aprile 2020 - Anno 12 - n° 118
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,00 con il libro "Giovani falce"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Più medici e letti
Il piano Speranza per gli ospedati e le regole in fase 2



■ MARRA A PAG. 3

La denuncia
Così la Lombardia gonfia il numero dei malati dimessi

■ BARBACETTO A PAG. 10

Legale al lavoro
L'Ats di Bergamo tenta di scaricare tutto sui medici

■ RONCHETTI A PAG. 10

In ordine sparso
Regioni "fai da te": Boccia striglia i governatori ribelli

■ ZANCA A PAG. 6

Il teologo Maggi
"Vescovi e politici parlano, molto meglio i primari"

■ RANIERI A PAG. 9

UNIVERSITARI
Della Ferragni sanno tutto, non di Sciascia

■ ROBERTO FAENZA

Cosa sanno i giovani del passato? Poco o nulla. Non per colpa loro, ma degli adulti, responsabili di non coltivare la memoria. Alla Sapienza abbiamo lanciato un contest per sondare la conoscenza di personaggi storici, scrittori e registi con un risultato sorprendente. La maggioranza dei giovani sa chi è Chiara Ferragni (una cosiddetta influencer che solo a nominarla c'è chi prova disagio), ma non conosce Leonardo Sciascia.

A PAGINA 21

RIAPRIRE TUTTO?
DESTRE, RENZI E CEI LO CHIEDONO. MA IL PAPA SMENTISCE I VESCOVI, MACRON RITORNA INDIETRO, LA GERMANIA APRE E FA SCHIZZARE I CONTAGI. IERI ALTRI 382 MORTI IN ITALIA

IL GIORNO NERO DEI NEMICI DI CONTE

■ AUDINO, DE MICCO, MANTOVANI, PALOMBI, RODANO E TECCE DA PAG. 2 A 9



RENZI-CALENDA, GARA A CHI VINCE LA MAGLIA NERA

■ ANTONIO PADELLARO A PAG. 7

IL SALVINI GAME: SBAGLIARE TUTTO E FINIRE KAPPAO

■ ALESSANDRO ROBECCI A PAG. 13

LO SMOG VA GIÙ, PERÒ IL CLIMA RISCHIA ANCORA

■ STEFANO FELTRI A PAG. 16

FESTA A GENOVA, MA RICORDIAMO I RESPONSABILI

■ SILVIA TRUZZI A PAG. 13

LE INTERCETTAZIONI I mafiosi in cella a Roma e a Parma

I boss: "Facciamo le visite, così si esce con la scusa del Covid"

■ Nelle conversazioni con i familiari esultano per la circolare del Dap in cui si chiedeva di segnalare i detenuti con patologie a rischio virus. E chiedono di far contattare gli avvocati per le richieste di scarcerazione

■ MASALI A PAG. 19



La cattiveria

Ancora non si sa chi accadrà i figli dei lavoratori. La figlia di Salvini invece è tranquilla

WWW.SPINOZA.IT

LA FASE 2 A GENOVA

Il nuovo ponte c'è. E su Autostrade inchiesta alla fine

■ BALOTTA E FRANCHI A PAG. 20



CLAUDIA MORI

"I 41 no della Rai alle mie serie, pure su Tina Anselmi"

■ D'ONGHIA A PAG. 22

Mannelli

QUESTO LOCKDOWN ORMAI FA SOLO GIRARE I COGLIONI



E LUI COME AL SOLITO NE AFFRETTA PER GIRARE A TUTTO SENZA D'AFFRETTITO

La Golpublica

■ MARCO TRAVAGLIO

Dal 25 Aprile, festa della Liberazione, il centro-destra (notoriamente privo di mezzi di comunicazione) ha un nuovo quotidiano: la Repubblica, agnellizzata da Maurizio Molinari. Chi pensa che il neodirettore avrebbe atteso un po' prima di imprimere la svolta al giornale fondato da Scalfari, per tranquillizzare giornalisti e lettori in subbuglio dopo il brutale licenziamento di Verdelli, sbagliava. La sterzata è arrivata ieri: una fake news in copertina ("Messe, dietrofront di Conte"); la quotidiana intervista all'Innominabile, che voleva devastare la Costituzione e ora la insegna al premier; una ventina di pagine sui piagnistei di quelli che vogliono riaprire tutto subito, quanti saluti ai morti (appena 3-400 al giorno, dunque spartiti); e soprattutto la nota politica di Stefano Folli che, per la noia che emana, viene letta solo dagli addetti ai lavori, sempreché riescano ad arrivare in fondo senza cadere in catalessi. Nato a La Voce Repubblicana con Molinari e Oscar Giannino (quello che menti sulla laurea e persino sullo Zecchino d'Oro, anche lui giornalista di centro-destra, ingaggiato dal gruppo Stampubblica e parcheggiato a Radio Capital), Folli stava al Corriere e poi al Sole 24 Ore, dove era strenuo difensore di B. e fan del leghismo lombardo-veneto. Poi nel 2014 approdò a Repubblica, ma nessun lettore si domandò che ci facesse lì perché i pochi che leggevano i suoi arzigogolati dire-non-dire ne uscivano con la labirintologia.

Ma ora il Folli liberato parla finalmente chiaro: evoca scenari da Grand Guignol e invoca un cambio non solo di governo (legittimo), ma addirittura di sistema costituzionale. L'altro giorno, con vari salti logici e storici, paragonava l'emergenza Covid che investe il mondo intero alla guerra d'Algeria che in Francia riportò al potere il generale De Gaulle. E augurava all'Italia una bella svolta presidenzialista con apposito "uomo forte", possibilmente Draghi. Ieri, con chiarezza per lui inusitata, ha optato per il golpe bianco, invitando Salvini e Meloni a prepararsi per non mancare all'appuntamento. Titolo: "Il tempo stringe per Salvini e Meloni" (entusiasmo incontenibile degli eventuali lettori nel vedere il loro giornale, che un tempo sussurrava al Pci-Pds-Ds-Pd, consigliare amorevolmente Matteo e Giorgia). Svolgimento: "Dopo la prova televisiva di domenica, è opinione diffusa che Conte si stia avviando a diventare il capro espiatorio del possibile disastro". Di chi sia l'opinione diffusa e in quale terzetta o loggia si annidi, visto che il sondaggio di Openpolis sulla prova televisiva di domenica dà l'81% di italiani pro Conte e il 16% anti, non è dato sapere.

SEGUE A PAGINA 24



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
MERCLEDÌ 29 APRILE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 102 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4371 E-Guide: inf.@ilgiornale.it

IMPRESE ABBANDONATE CONTE S'INVENTA PURE I «PRESTITI D'AMORE»

*Viaggio flop al Nord, il premier chiede l'elemosina alle banche
E FITCH CI STRONCA: SIETE A UN PASSO DALLA «SPAZZATURA»*

di Alessandro Sallusti

Dopo gli «affetti stabili» con i congiunti, arriva «l'atto d'amore». Giuseppe Conte, non riuscendo a dispensare né lavoro né soldi, ne inventa una al giorno per allietare la quarantena (ormai ci avvia alla ottantina) degli italiani. A zonzo per il Nord Italia, non si capisce bene a fare che cosa, il premier ha deciso di rispondere così a chi gli chiedeva come fosse possibile presentarsi a mani vuote: «Chiedo alle banche un atto d'amore», non specificando se verso di lui o verso i clienti, «congiunti» agli istituti di credito. Una supplica imbarazzante che svela il segreto di Pulcinella. Altro che «stanziamenti poderosi» e «decreti economici straordinari», come ebbe a dire più volte nelle sue conferenze stampa serali. La verità è che non c'è un euro, né per le imprese né per le famiglie. Se la vedano tra privati, che lo Stato al massimo può garantire, in parte, eventuali finanziamenti.

È questa l'amara verità che stride con quello che avviene negli altri Paesi europei. Faccio un esempio. Ieri la Germania ha annunciato uno stop al piano di riapertura perché i contagi sono leggermente aumentati. Visto, può dire qualcuno, che l'Italia fa bene a tenere tutto chiuso? Certo, si può tenere tutto chiuso anche per anni se lo Stato provvede in tempo reale alle necessità economiche di famiglie e imprese, con finanziamenti il più delle volte a fondo perduto che arrivano direttamente sui conti bancari.

Da noi invece ci vogliono cornuti e mazzette. A milioni di italiani è impedito di spostarsi e lavorare, ma si pretende che si arrangino. Nessuno, a parte i 600 euro (una miseria) a tre milioni di partite Iva, ha ancora visto un euro, neppure quelli che dovrebbero essere garantiti dalla Cassa integrazione straordinaria approvata ma non attuata.

Certo che i tedeschi e i francesi possono aprire e chiudere in base all'andamento dell'epidemia. Sia la Merkel sia Macron agiscono su due rubinetti: chiudono quello del lavoro e contemporaneamente aprono quello dei sussidi e viceversa.

Conte invece chiede «atti d'amore» alle banche, che è un po' come chiedere pietà al boia quando già sei sul patibolo. Noi invece, a nome dei tanti milioni di italiani sull'orlo della povertà, chiediamo un «atto d'amore» al governo: o ci liberi, nel rispetto di regole antitrust, o ci mantieni. In realtà c'è una terza opzione d'amore: caro presidente, liberaci da te.

servizi da pagina 2 a pagina 28

**SOSPETTI DI «BARBIERE AD PERSONAM»
Il boomerang anticasta
colpisce Giuseppe**

di Giuseppe Marino a pagina 3

SI SPACCA IL FRONTE SOVRANISTA

**Tra pasticci e sondaggi
Cosa succede al Capitano?**

di Augusto Minzolini



SPIAZZATO Matteo Salvini, leader della Lega, pare in difficoltà

La voce al telefono di Massimo Garavaglia, ex viceministro dell'Economia del governo gialloverde, è preoccupata. Il tipico tono di chi vede nero. «Questa settimana - spiega il leghista - ci vedremo con Salvini, ma il dramma è che il governo ha perso la bussola. Neppure il Pd ha più il polso del Paese. Qui tra una settimana la situazione esplode, la gente non la reggi più e il principale bersaglio della rabbia popolare (...)»

segue alle pagine 16-17

Cramer e Greco alle pagine 16-17

COSA FANNO IN EUROPA

**La Francia prova a riaprire (quasi) tutto
Germania bloccata dai nuovi contagi**

servizi alle pagine 14-15

LE ANALISI

Flat tax e aiuti, il piano di Forza Italia

di Fabrizio de Feo

Ecco il piano di Forza Italia per la Fase 2 e la ripartenza in sicurezza: molti i punti per la «ricostruzione» dell'economia. Sulle tasse il partito di Berlusconi propone un Patto fiscale e mette al centro un'idea mai tramontata: la flat tax. Chiede all'Europa la costi-

tuzione di un fondo per la ricostruzione da 500 a 1.000 miliardi, metà dei quali a fondo perduto a favore del tessuto produttivo. Propone i Piani di investimento per la ripresa riservati ai risparmiatori italiani. Previsto anche uno sconto fino al 40% delle cartelle esattoriali.

a pagina 6

Ora ci toglieranno anche i contanti

di Felice Manti

Il contante contagia. E rischia di restare chiuso in casa (o in banca). L'ostilità di questa maggioranza al cash è già legge: la soglia per i pagamenti scenderà a mille euro, gli acquisti «tracciati» vengono incoraggiati in cambio di qualche sconticino fiscale. Ora arriva l'alibi del Coronavirus.

A lanciare la caccia al contante a inizio pandemia è stata la solita Oms: «Il denaro può catturare batteri e virus». Cina e Corea hanno messo in quarantena il denaro, seguite da Federal Reserve e Bankitalia. In Gran Bretagna l'allarme è rientrato quasi subito perché la maggior parte delle banconote sono (...)»

segue a pagina 6

Disobbedienza gentile per ripartire

di Michele Silenzi

responsabile editoriale di Liberalibri

Dopo due mesi in cui ho di malavoglia ma in maniera ligia seguito le regole che mi si diceva di seguire per difendere me stesso, le persone che amo e la mia comunità, non ho alcuna intenzione di continuare a sottopormi a questo

regime folle. Pena, la distruzione di quella stessa libertà, che è interiore spirituale e personale, che ho fatto di tutto per inseguire, e onorare bene o male, nel corso della mia vita. E che costituisce la pietra angolare delle nostre società. La libertà si basa sulla certezza delle regole, su (...)»

segue alle pagine 4-5

LA PETIZIONE PER GIOCHI ALL'APERTO E BABY SITTER ARRIVA A PALAZZO CHIGI

Mamme d'Italia unite per «liberare» i bimbi

Manila Alfano

La petizione «Priorità alla scuola» è già stata sottoscritta da oltre 80mila persone, preoccupate per la mancata attenzione nella Fase 2 sulla riapertura delle scuole, tema invece prioritario. E così, se lunedì sera per la prima volta finalmente il premier Conte si è ricordato di parlare di un piano per l'infanzia, moltissimo è merito loro. Si lavora all'ipotesi di due protocolli e di linee guida da sottoporre al pre-

sidente del Consiglio e al Comitato tecnico scientifico, in modo che già dal prossimo 4 maggio si possa offrire alle famiglie un piano di attività educative per bambini e ragazzi e intanto sostenere i genitori nella ripresa dell'attività lavorativa. Un primo protocollo dovrebbe permettere da maggio la possibilità di attività in spazi aperti e accessibili a piccoli gruppi. Fondamentali gli incentivi per baby sitter e colf.

a pagina 12

RISCHIO COLLASSO

**Lo studio choc
sull'epidemia
che ha fermato
la Fase 2**

Fausto Biloslavo

a pagina 7

Prova Sustenium Bioritmo 3

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- OSSE
- MENTE
- ENERGIA
- BELLEZZA DI PELLE

*Benefici basati sulla scienza e supportati da studi clinici e da dati di laboratorio. Gli ingredienti sono di alta qualità e sono stati testati per la loro efficacia e sicurezza.

IL GIORNO

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

MERCOLEDÌ 29 aprile 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Allarme trasporto pubblico: distanze impossibili sui mezzi

Conte in Lombardia tra promesse e proteste predica prudenza

Balzarotti e Vazzana a pagina 4



San Matteo di Pavia in prima linea

Cura al plasma più donatori e più guariti

Marziani a pagina 5

ristora
INSTANT DRINKS

La fase 3: aperture su base regionale

Dal 18 maggio valgono le differenze territoriali. Il virologo Crisanti: «È stato un errore uniformare situazioni diverse»
Il rapporto choc che ha frenato il governo: senza lockdown 151mila in terapia intensiva. Scuola, sì ai campi estivi

Servizi
da p. 2 a p. 15

Il modello dell'ex Morandi

Quel viadotto porta l'Italia nel dopo virus

Massimo Donelli

Sono bastati 623 giorni - meno di due anni dal crollo del Ponte Morandi (14 agosto 2018) - perché Genova rivedesse congiunti i versanti della Valpolcevera. Sono bastati 309 giorni - meno di un anno dall'inizio dei lavori (25 giugno 2019) - perché i 1.067 metri del nuovo ponte, con 18 mila tonnellate di acciaio distribuite su 19 campate e sorrette da 18 pile in cemento armato, si trasformassero da magnifico disegno dell'architetto Renzo Piano in stupefacente realtà. Sì, stupefacente. Perché i tempi hanno sorpreso tutti. Di solito, per un'opera così, occorrono tre anni. I cinesi di CCC (China Communications Construction Company) ne prevedevano due.

Continua a pagina 8

FISSATA L'ULTIMA CAMPATA DEL NUOVO PONTE A TEMPO DI RECORD MA DA NORD A SUD LE OPERE SONO BLOCCATE DALLA BUROCRAZIA



Genova, posata l'ultima campata del nuovo ponte
Il crollo fu il 14 agosto 2018

GENOVA PER NOI

Rosi e Troise alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Milano

Anche i bimbi rischiano: 5 al Buzzi in Rianimazione

Servizio nelle Cronache

Milano

Prof salva mamma dal marito violento durante videolezione

Palma nelle Cronache

Milano

Bradburne cauto «Il 18 Pinacoteca aperta? Forse»

Consenti nelle Cronache



In tv 35 anni fa il programma cult di Arbore

Stressati, ma la notte no Quando sapevamo ridere

Degli Antoni a pagina 24



Rimini, esce e va in spiaggia: sanzionato 14 volte

«Pagherò tutte le multe In casa non resisto»

Spadazzi a pagina 17

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

Con Vitamina C e Zinco

SUSTENIUM Bioritmo 3

UOMO 60+ DONNA 60+

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. MENA KINI



1° Maggio e pandemia

OGGI L'INSERTO Intervista a Maurizio Landini, segretario della Cgil. Parlano braccianti, infermieri e rider. E Antonio Casilli sul lavoro digitale



Domani l'ExtraTerrestre

CLIMA Lo straordinario viaggio delle rondini attraverso i continenti. Le trappole della crisi ambientale che ne minacciano l'esistenza



1° Maggio su Alias

GABO RITROVATO Venerdì l'inserto esce in anticipo con un'intervista inedita a Gabriel García Márquez e un viaggio underground nel porno

CON LE MONDIALE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

MERCOLEDÌ 29 APRILE 2020 - ANNO L - N° 103

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

OPPOSIZIONI DI DESTRA E DI GOVERNO

NORMA RANGERI

Il Nord immaginario in rivolta, le barricate di piazza annunciate, i vescovi all'attacco e in ritirata. E l'ospite fisso di ogni battaglia persa, Renzi che, incredibile ma vero, difende la Costituzione dal «dittatore» Conte. Leggendo i giornali a sospettare si fa peccato ma spesso ci si indovina. Il fatto di non aver dato il permesso per celebrare messa, di non aver deciso di riaprire tutto e subito, avrebbe calpestato diritti e doveri. In sostanza Conte avrebbe dovuto preoccuparsi meno della salute, pubblica e privata, per riaccendere i motori dell'economia, riaprire le scuole, le chiese e i negozi di parrucchiere. A dimostrazione di questa irresponsabile e strumentale tesi vengono messi in gran risalto gli esempi di quei governi, Germania, Spagna, Francia che invece sono stati di manica larga e hanno accentuato le riaperture nei loro paesi. Salvini, Meloni, Berlusconi, Renzi (e i vescovi) si presentano come i campioni di questa linea politica «coraggiosa», così apprezzata dalla grande stampa nazionale. Ma se dalla pessima propaganda politica passiamo alla cruda realtà dei fatti, se guardiamo la situazione sanitaria e quel che ci aspetta nei prossimi mesi, con il passaggio stretto dell'autunno, la riapertura delle scuole e del commercio, semmai la critica dovrebbe essere diversa: siamo pronti ad affrontare la situazione che si determinerebbe mandando a lavorare milioni di persone che potrebbero riaccendere i focolai del contagio?

— segue a pagina 14 —

«Il rischio di un contagio di ritorno è molto concreto». Conte in Lombardia e in Emilia ribadisce la linea soft sulle riaperture e avverte sui rischi della fase 2. Il report choc dell'Iss. Ma il premier teme anche il fronte economico. Appello alla banche. Cartabia: le istituzioni collaborino **pagine 2,3**



Non riaprite quella porta

INFEZIONI, ANCORA TROPPE DIFFERENZE TRA LE REGIONI. PERPLESSITÀ SUL RAPPORTO DEI TECNICI

L'allarme dell'Iss: le scuole aspettano

■ Sono ancora aumentate le vittime di Covid-19 registrate in 24 ore: 382 ieri, solo due giorni fa erano scese a 260. Ma messe in conto le oscillazioni a cui ormai dovremmo essere abituati, e al di là di un numero di morti a cui assuefarsi invece è im-

possibile, l'aumento non dovrebbe essere un campanello d'allarme sulla ripresa del contagio. Ma il governo resta prudente sulla fase 2. A imporre cautela è una relazione riservata del Comitato tecnico scientifico. Secondo gli esperti che hanno stilato il

documento l'uscita dal lockdown potrebbe avere effetti devastanti. E la riapertura delle scuole potrebbe portare allo sfioramento del numero di posti letto in terapia intensiva attualmente disponibili.

ANDREA CAPOCCI A PAGINA 6

LA GERMANIA HA FRETTA Ma il contagio torna a salire

■ «Veloce, troppo veloce», è l'analisi della cancelliera Merkel due giorni dopo aver annunciato le regole del lockdown. Il coronavirus ha ricominciato a correre in tutta la Germania come segnala l'indice del contagio R0 tornato ieri ha sfiorare pericolosamente quota 1. CANETTA A PAGINA 7

Manovra

Il ritorno all'austerità è scritto nel Def

Luigi Pandolfi

PAGINA 15

Post-Covid

Mettiamo l'ecologia nei posti giusti

Silvana Galassi

PAGINA 4

Guerra e pandemia

Libia, il pericoloso declino di Haftar

Alberto Negri

PAGINA 15

49 anni di servizio pubblico

Costruiamo il manifesto del futuro

Care lettrici, cari lettori, per quasi due mesi, durante la quarantena totale, abbiamo aperto a tutti il nostro sito Internet offrendo liberamente il 100% del nostro giornalismo. L'emergenza nazionale, i lutti, le difficoltà, imponevano con ancora più forza la necessità di incontrarsi e di essere informati. Dal prossimo 5 maggio inizia una nuova fase anche per noi. Aprire il sito gratuitamente è stata una scelta diversa da

quella di quasi tutti gli altri quotidiani italiani. Ma contavamo sul sostegno dimostrato nella campagna #iorompo del 2019, in cui chi si è abbonato ha lasciato alcuni giorni di sito "sospeso", da aprire a tutti per il 2020. Pensiamo che il giornale sia sempre di più un vero servizio pubblico, un bene comune che non può essere riservato solo a quelli che, fortunatamente, lo pagano ogni giorno in edicola o on line. Ma il giornale è anche tutto ciò che abbiamo e offriamo gratuitamente poteva mettere a rischio la salute della nostra impresa. Sembra che i nostri sforzi siano stati compresi: in questi due mesi le vendite in edicola (pur con tutte le difficoltà) sono rimaste stabili mentre gli abbonamenti sono perfino aumentati. La cooperativa può guardare con fiducia a un futuro ancora tutto da costruire.

— segue a pagina 14 —

all'interno

Messe Il papa stoppa la Cei: obbedire alle disposizioni

LUCA KOCCI

PAGINA 4

Infanzia Paolo Siani (Pd): «Bambini dimenticati»

ADRIANA POLLICE

PAGINA 5

Russia Gli operai di Gazprom in sciopero: schiaffo a Putin

YURI COLOMBO

PAGINA 8





€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 118
ITALIA
PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 29 Aprile 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 120

L'intervista
Comencini: il mio thriller metafisico tra Posillipo e le strade vuote
Titta Fiore a pag. 15



L'anniversario
Che festa trent'anni fa per lo scudetto numero 2 così beffammo il Milan
Francesco De Luca a pag. 23



Il calcio nel caos
La Fifa gela i club di serie A «In campo solo ad agosto»
Pino Taormina a pag. 22



Milano-Napoli, tutto esaurito

►4 maggio, sarà fuga dal Nord: treni già pieni. Trenitalia raddoppia i viaggi delle Frecce Tutto esaurito anche su aerei e bus. Molti studenti pronti a tornare con auto a noleggio

Il Paese dopo il Covid
LA LEZIONE DEL MORANDI E GLI ERRORI DA NON RIFARE

Mario Ajello

Leonardo Sciascia diceva che il nostro è un Paese senza memoria e senza verità. Ecco, per ripartire e per ricostruire occorre invece recuperare queste due mancanze e renderle attive nel lavoro che non solo il governo ma l'intero sistema Italia si accingono a compiere in questa fase. Consideriamo da questo punto di vista il simbolo del ponte "Morandi", ormai quasi rinato.

Continua a pag. 47

L'analisi
LE RESPONSABILITÀ DEI CITTADINI E DI CHI GOVERNA NELLA FASE 2

Serena Silconi

«Se ami l'Italia mantieni le distanze», ha detto all'ultima conferenza stampa il presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Un monito indubbiamente sferzante, ma altrettanto appropriato? La libertà di movimento, di riunione, di culto, di impresa e lavoro, i diritti connessi alla vita privata e familiare, il diritto all'istruzione sono di fatto seriamente limitati da due mesi.

Continua a pag. 47

Maria Chiara Aulisio

È già tutto pronto per il secondo esodo, dal nord al sud, in programma il 4 maggio quando sarà di nuovo possibile tornare a casa. Sono davvero pochissimi i posti ancora liberi sui treni in partenza da Milano per Napoli benché - fa sapere Trenitalia - da domani saranno disponibili due Frecce in più per i collegamenti nord/sud e altrettante per quelli sud/nord. Tutto esaurito anche su aerei e bus.

A pag. 7

La strategia del governo

Regioni, riparte prima il Centro-Sud In Campania dietrofront sul jogging

Per frenare il "fai da te" Regione per Regione e soprattutto per permettere a quelle dove il virus ormai morde di meno di allentare il lockdown, il governo risponderà il piano di allentare le misure restrittive su base territoriale. Previsto anche il percorso inverso se ci dovesse essere un

riacutizzarsi dell'epidemia. E in Campania, intanto, tra le polemiche, dietro front sullo jogging: «Solo passeggiate con la mascherina».

Canetti, Evangelisti e Gentili alle pag. 2 e 3
Agata, Barbuto e Pappalardo in Cronaca

Si a funzioni all'aperto

Il Papa sconfessa i vescovi: messe serve prudenza

Papa Francesco, nella Messa a Santa Marta, «sconfessa» i vescovi sulla linea dura contro il governo: «Serve prudenza». Intanto una bozza d'intesa fa intravedere l'apertura delle Chiese per le messe, dal 1° maggio.

Canetti a pag. 13

Completata l'opera Conte: «È l'Italia che si rialza»



Ieri il sollevamento dell'ultimo impalcato: il nuovo ponte di Genova è ormai completato

Genova, il nuovo ponte: da luglio le auto

Bisozzi, Guasco e Mancini a pag. 14

Germania choc dopo la ripartenza risale il contagio

I rischi della linea morbida: Merkel preoccupata In Francia ok ai negozi ma i licei restano chiusi

Bussotti e Pierantozzi a pag. 5

La app alla prova

Batterie divorate e muri non rilevati i dubbi su Immuni

Valentino Di Giacomo

La App per il tracciamento ha non pochi problemi di rilevamento ed efficacia.

A pag. 4

Virus e giustizia

Ordinanze e decreti in Campania record di ricorsi al Tar

Giuseppe Crimaldi

L'accavalarsi di decreti, ordinanze, competenze: è pioggia di ricorsi al Tar.

A pag. 12

L'intervista Dario Franceschini

«Turismo, bonus familiare per le vacanze made in Italy»

«Quella alle porte sarà un'estate di vacanze made in Italy». Lo sostiene il ministro della Cultura, Dario Franceschini, che analizza uno dei contraccolpi economici più forti per il nostro Paese a causa del coronavirus. «Temo che la fake news secondo cui le frontiere saranno chiuse fino alla fine del 2020 sia stata fatta girare ad arte, per spostare verso altri Paesi i flussi turistici», osserva il ministro, che spiega a tal proposito di aver avviato contatti con i paesi europei, in primis Germania.

Ajello a pag. 9



Il ministro
Più tavoli all'aperto con meno tasse per i ristoranti

SECURITY 60
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIEFFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60 PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTA'

www.tecnometalsystem.it
www.security60.it



Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 142 - N° 118
Sped. in A.P. 0333/2002 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 B2B RM

NAZIONALE

Mercoledì 29 Aprile 2020 • S. Caterina da Siena

IL GIORNALE DEL MATTINO

ata le notizie su ilmessaggero.it

Film in streaming
Lillo e Greg
esordio alla regia
«Il buonomore
lo portiamo a casa»
Satta a pag. 25



Calcio nel caos
Parigi, il campionato
non riprenderà
E Lotito attacca
il decreto: «Illogico»
Bernardini nello Sport



Dossier Welfare
Protezione sociale
come cambia il mix
pubblico-privato
dopo l'emergenza
Un inserto di 24 pagine



Il Messaggero
GOAL!
ilmessaggero.it/sport

Riaperture, Regioni sotto esame

► Dal 4 decisivi indice di contagio e parametri sanitari ► Boccia: «Dal 18 maggio conteranno le differenze Stop di Conte ai governatori: rischi concreti, prudenza territoriali». Lombardia, tornano a salire i positivi

Risolvere il Paese
Il simbolo
del ponte
e gli errori
da non fare

Mario Ajello

Leonardo Sciascia diceva che il nostro è un Paese senza memoria e senza verità. Ecco, per ripartire e per ricostruire occorre invece recuperare queste due mancanze e renderle attive nel lavoro che non solo il governo ma l'intero sistema Italia si accingono a compiere in questa fase. Da questo punto di vista il simbolo del ponte «Morandi» ormai quasi rinato, se lo guardiamo con gli occhi della memoria e della verità e senza i paraocchi della retorica celebrativa, può valere come un'indicazione utile su ciò che rischiamo di aspettarci nei mesi a venire. In cui bisogna rimettere in piedi una nazione.

La festa per il ponte di Genova è ovvia e sacrosanta, è un pezzo di Italia che si ricrea ed evvia. Ma sarebbe un errore gloriarci. Trattare come eccezionalità quella che in Paese normale dovrebbe essere la normalità della ricostruzione di un viadotto, sia pure importantissimo e al centro di una indimenticabile tragedia, può nuocere.

Continua a pag. 16

Agganciato l'ultimo tratto: apre a luglio. Il premier: l'Italia che si rialza



L'ultimo tratto del nuovo ponte montato ieri a Genova (foto L'ESPRESSO)

Risorge il viadotto che unisce Genova

Claudia Guasco

A mezzogiorno in punto la diciannovesima campata d'acciaio, l'ultima, viene agganciata al resto della struttura, a quaranta metri d'altezza. Il nuovo ponte che ricuce la città dopo 622 giorni è stato disegnato come «un grande vascello bianco nella valle».

A pag. 17

Effetto virus, timori per lo spread
Fitch taglia il rating italiano
Il Tesoro: conti pubblici solidi

A pag. 12

Con lo sblocco totale 430 mila in rianimazione
Le terapie intensive calano ancora
Il dossier: così il Nord resta in pericolo

Mauro Evangelisti
e Alberto Gentili

Ridurre i posti di terapia intensiva solo perché il numero di pazienti Covid che ne hanno necessità è sceso sotto quota



2.000 è molto pericoloso. La Lombardia, ad esempio, notano nel governo, ha rinunciato a un totale di 436 unità, la provincia autonoma di Bolzano II, il Piemonte 65.

Alle pag. 2 e 4

Intervista al ministro Franceschini

«Aiuti al turismo, questa sarà un'estate in Italia»

ROMA «Niente frontiere chiuse durante l'estate per il turismo». Il ministro della Cultura, Dario Franceschini, punta molto quest'anno sulle «vacanze made in Italy», ma senza alcun divieto. Anzi. «Nel consiglio dei ministri del turismo europeo abbiamo insistito sulla necessità di individuare criteri uniformi di sicurezza sanitaria, in modo da consentire spostamenti liberi».

A pag. 7

Import dalla Cina
Mascherine, Pivetti
indagata per frode

Alessia Marani

Irene Pivetti è stata indagata per frode con l'accusa di avere importato mascherine non a norma.

A pag. 9

Merkel preoccupata: rimbalzo del fattore R0 da 0,7 a 0,9
Berlino paga la ripartenza: più contagi

BERLINO Dopo essere sceso a 0,7 e 0,9 nei giorni scorsi, l'indice R0 di diffusione del Covid-19 in Germania è risalito lunedì a 1, per poi, ieri, essere di nuovo sceso a 0,9, secondo quanto reso noto dal Robert Koch Institut. In ogni caso la Germania sembra pagare la riapertura anticipata. I contagi sono 156.337 e i morti 5.913. I guariti sono 117.400, ma le cifre potrebbero essere molto più alte. Attualmente è in atto nel Paese un parziale allentamento delle misure restrittive e domani si dovrà decidere come procedere.

Bussotti a pag. 5

Passa la linea più prudente
Francia, frenata sulla Fase due
negozi aperti, ma linee chiuse



PARIGI Adesso la Francia, impaurita dai dati, frena la fase due: si alla riapertura dei negozi ma dietrofront sulla riapertura dei licei. I saggi del Consiglio scientifico che affiancano il governo e Macron hanno previsto per la riapertura una forchetta tra mille e 3 mila casi positivi in più al giorno.

Pierantozzi a pag. 5

PESCI, WEEKEND
DA PROTAGONISTI

Buon giorno, Pesci! Le stelle non seguono il nostro calendario, così voi avrete infissi davvero eccellenti per il lavoro e gli affari proprio durante il prossimo «ponte», quello del primo maggio. Aprite intanto si conclude con primo quarto in Leone, che per voi significa opportunità di successo. L'odierna Luna, fortunata, transita in Cancro, il punto più alto del cielo: essa propizia incontri e colpi di fulmine. Auguri.

L'oroscopo all'interno

Parla per la prima volta la coppia cinese curata allo Spallanzani
Hu e Liu: «A Roma siamo rinati»

Camilla Mozzetti
e Lucia Pozzi

Sanno per lasciare l'Italia la signora Hu e il marito, il signor Liu, per tornare in Cina, dopo il loro calvario con il Covid-19. La coppia, originaria di Wuhan, arrivata a Roma, era stata ricoverata all'Istituto nazionale malattie infettive «Spallanzani» il 29 gennaio e ora sta bene, dopo aver concluso anche la riabilitazione motoria al «S. Filippo Neri». Il saluto: «A Roma siamo rinati, Amiamo l'Italia e sarà sempre nel nostro cuore, torneremo».



A pag. 11

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

Conto corrente Il Messaggero
per emergenza coronavirus
IBAN: IT 31 T 03087 03200
CC0100061037
SWIFT: FNATITRXXX
C/O Banca Finnat

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

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 29 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Turismo, la ricetta del sindaco di Rimini

**«Aperitivi, yoga e cene
le spiagge vivranno
dall'alba a mezzanotte»**

Gradara a pagina 8



Studio dell'ateneo di Bologna

**«Dal 4 maggio
stop alla metà
degli incontri»**

Barbetta a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

La fase 3: aperture su base regionale

Dal 18 maggio valgono le differenze territoriali. Il virologo Crisanti: «È stato un errore uniformare situazioni diverse»
Il rapporto choc che ha frenato il governo: senza lockdown 151mila in terapia intensiva. Scuola, sì ai campi estivi

Servizi
da p. 2 a p. 15

Il modello dell'ex Morandi

**Quel viadotto
porta l'Italia
nel dopo virus**

Massimo Donelli

Sono bastati 623 giorni - meno di due anni dal crollo del Ponte Morandi (14 agosto 2018) - perché Genova rivedesse congiunti i versanti della Valpolcevera. Sono bastati 309 giorni - meno di un anno dall'inizio dei lavori (25 giugno 2019) - perché i 1.067 metri del nuovo ponte, con 18 mila tonnellate di acciaio distribuite su 19 campate e sorrette da 18 pile in cemento armato, si trasformassero da magnifico disegno dell'architetto Renzo Piano in stupefacente realtà. Sì, stupefacente. Perché i tempi hanno sorpreso tutti. Di solito, per un'opera così, occorrono tre anni. I cinesi di CCC (China Communications Construction Company) ne prevedevano due.

Continua a pagina 6

**FISSATA L'ULTIMA CAMPATA DEL NUOVO PONTE A TEMPO DI RECORD
MA DA NORD A SUD LE OPERE SONO BLOCCATE DALLA BUROCRAZIA**



Genova, posata l'ultima campata del nuovo ponte
Il crollo fu il 14 agosto 2018

**GENOVA
PER NOI**

Rosi e Troise alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Bologna, la Città metropolitana

**«Investimenti
nelle scuole»
Partono lavori
per 35 milioni**

Gieri Samoggia in Cronaca

Bologna, Tommaso Gazzoni

**«Mio papà merita
l'intitolazione
della tribuna»**

Vitali in Cronaca

Bologna

**Bonaccini:
«Pronti 14 miliardi
per i cantieri»**

Orsi a pagina 9



In tv 35 anni fa il programma cult di Arbore

**Stressati, ma la notte no
Quando sapevamo ridere**

Degli Antoni a pagina 24



Rimini, esce e va in spiaggia: sanzionato 14 volte

**«Pagherò tutte le multe
In casa non resisto»**

Spadazzi a pagina 17

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

Con Vitamina C e Zinco

SUSTENIUM Bioritmo 3

UOMO 60+ DONNA 60+

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. MENA KINI



IL SECOLO XIX

MERCOLEDÌ 29 APRILE 2020

ORARIO CONTINUATO
INTERVENTI
SERVIZIO SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 102, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5368.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

ASCOLTI RECORD SUI SOCIAL E OSPITI VIP
Fabio Volo rifugiato a Rapallo
trasforma la quarantena in show
PEDEMONTÉ / PAGINA 30



EVENTO PER GLI APPASSIONATI DI ASTRONOMIA
L'asteroide che sembra il Monviso
saluta la Terra e minaccia il ritorno
RIVA / PAGINA 32



INDICE
Primo Piano Pagina 2
Commenti Pagina 13
Economia-Marketing Pagina 15
Genova Pagina 18
Xtè Pagina 30
Programmi-Tv Pagina 33
Sport Pagina 34
News Pagina 38

CELEBRATO IL COMPLETAMENTO DELLA STRUTTURA DEL PONTE AL SUONO DELLE SIRENE NEL CANTIERE E IN PORTO

«Genova luce per l'Italia»

Conte: è il Paese che si rialza. Bucci commosso: ma c'è altro lavoro da fare
Fra gli abitanti del quartiere vince la speranza: «Ricominciamo a respirare»



Il ponte di Genova illuminato con i colori della bandiera italiana dopo la fine dei lavori strutturali. All'inaugurazione ieri era presente il premier Conte

FOTO PAMBIANCHI

ROBERTO ONOFRIO

Cielo grigio su. Come quel 14 agosto di due anni fa. Piove. Forte, a tratti. E sembra quasi un flashback: lo stesso meteo, la stessa atmosfera sospesa. Due anni fa perché era la vigilia di Ferragosto. Oggi perché i divieti del coronavirus, nonostante alcune deroghe, incombono sulle strade semideserte.

SEQUE / PAGINE 2 E 3
SERVIZI / PAGINE 2-5

IL MODELLO GENOVA PER LE INFRASTRUTTURE ITALIANE

Francesco Ferrari

Bono: «Traguardo figlio di velocità e sicurezza
Copiamo la formula»

«Il miracolo non è stato fare bene il ponte, ma farlo rapidamente, rispettando gli standard di qualità e di sicurezza». Così Giuseppe Bono, ad di Fincantieri, promuove la formula del cantiere. L'ARTICOLO / PAGINA 5

Marco Grasso

Flick: «La strada non è
l'assenza di regole
Vanno soltanto snellite»

«Non credo che che la strada sia l'assenza di regole. Ma penso che le norme vadano semplificate». A dirlo è Giovanni Maria Flick, ex Guardasigilli e presidente emerito della Consulta. L'ARTICOLO / PAGINA 5


CALCESTRUZZO E ASFALTO PER ULTIMARE L'OPERA
ROBOT PER CONTROLLARLA

SCULLI / PAGINA 4

FITCH TAGLIA IL RATING ALL'ITALIA

Virus, il contagio torna a crescere L'Europa frena sulle riaperture

In Europa non passa l'incubo coronavirus. Dopo le prime riaperture l'indice dei contagiati torna a salire in Germania, tanto che il governo ha richiamato la popolazione a rispettare le distanze e sta pensando di tornare ad alcuni divieti adottati nella Fase 1. Timori anche in Francia, che rinvia la riapertura delle scuole, e in Spagna, che prevede quattro tappe per il ritorno alla normalità.

SERVIZI / PAGINA 6

ROLLI



INCONTRO IN PREFETTURA

Toti al premier: «Più autonomia alla Liguria nella Fase 2»

Il governatore Toti ha incontrato il premier Conte in prefettura a Genova dopo il varo dell'ultimo impalcato del ponte. Al centro del colloquio, le aperture della Fase 2. Toti ha chiesto più autonomia per la Liguria nella gestione delle misure, e ha chiesto che possano essere parametriche in base ai posti letto disponibili. Si apre uno spiraglio per le elezioni regionali a luglio.

DEFAZIO / PAGINA 9

BUONGIORNO

Non c'è più un punto esclamativo che indichi la via né scorrettezza politica capace di salire allo scandalo né indignazione buona per rinfocare una rabbia. Non lo si dice da Maramaldi, si osserva discosti Matteo Salvini impegnato a ripetere il numero di successo, e di colpo il pubblico sbadiglia. Gli farebbe bene, siccome è ancora giovane, rivedersi il Chaplin di Luci della ribalta, per evitarsi precocemente il tramonto di Calvero. Ma per il momento il tocco magico è infiacchito, dice chiudete e poi dice aperte e poi chiudete e ancora aperte, saldamente dentro il coro, come uno dei tanti. Dice oggi che il governo si è scordato della moda, ieri che si è scordato delle autoscuole, domani dirà che si è scordato degli elicotteristi, e sembra una normale giornata di comunicati sindacali. Suggestisce che forse a qualcuno fa

Uno dei tanti

MATTIA FELTRI

comodo se gli italiani vengono detenuti ai domiciliari, in un esercizio fittizio di complottismo rettiliano. L'esercizio periodico di antieuropeismo vola sotto le cifre miliardarie stanziare per l'emergenza. Poi si butta sul terreno amico degli africani che sbarcano a Lampedusa o sui boss scarcerati, e sembra avere un sussulto, ma appena torna lì, al virus, e proclama che lui come se la prenderebbe la responsabilità di spalancare le porte e tirare su le saracinesche, il resto del mondo ascolta, guarda e passa. Quello schemino lì, di mettersi alla testa di un popolo spaventato e spaventarlo meglio, e stringerlo a sé, additandogli il nemico, gli immigrati, l'Europa, Soros, l'uomo nero, tutto quanto accende suggestione, non funziona più. E non funziona, semplicemente, perché il virus sa far paura più di Salvini. —

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

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

€ 2,50* in Italia — Mercoledì 29 Aprile 2020 — Anno 156*, Numero 118 — ilssole24ore.com

*Per vendita abbonata obbligatoria con i Periodici di Sole 24 Ore (Sole 24 Ore € 2,50 e 2,00 + Pagine e 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Pagine, in vendita separata.

Pagine Italiane SpA, in A.P. - D.L. 365/2003 art. 1, c. 10, D.L. 112/2008 art. 1, c. 1, D.L. 112/2008 art. 1, c. 1, D.L. 112/2008 art. 1, c. 1.

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Da oggi
Lockdown, il libro
dei commentatori
del Sole prepara
la ripartenza

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



Covid-19
Fisco, così il bonus
sulle donazioni
per aiutare
la Protezione civile

Manfredonia e Sepio
Servizio a pagina 27



WWW.GRIFFONIA.IT

Gestione
integrale
finanziamenti
e garanzie per
Banche e PMI

nsc
FINANCIAL MANAGEMENT

FTSE MIB 17677,15 +1,71% | SPREAD BUND 10Y 222,50 +2,10 | €/€ 1,0877 +0,23% | BRENT DTD 11,46 +7,10% | **Indici e Numeri** → PAGINE 30-33

Fase 2, le regole per evitare rischi

LA GUIDA

Dal riavvio delle aziende
alle disposizioni da seguire
per rendere sicuro il lavoro

Come spostarsi
in tranquillità all'interno
di comuni e regioni

Edizione chiusa in redazione alle 22,45

La fine del lockdown. Dopo il via alle
fiere dell'export, dalla moda all'auto-
motore, lunedì sarà la volta di manifi-
stazioni, costruzioni e commercio al-
l'ingrosso. In 4,5 milioni torneranno al
lavoro. Ripartono edilizia e industria.
Sei contagi risalgono, scatteranno mi-
ni lockdown. Il protocollo Governo-
partecipazioni individuali regola la
salute dei dipendenti che torneranno
in azienda. Nel dossier del Sole 24
Ore anche le regole su mezzi pubblici,
spostamenti di persone, scuola.

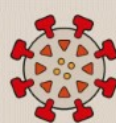
— *Deister alle pagine 19-18*

GLI APPROFONDIMENTI

L'ALLARME

Ristoratori
sul piede
di guerra:
così falliremo

Netti — a pag. 2



MANIFATTURA
Il Nordest
accelera
la riapertura
delle fabbriche

Ganz — a pag. 3

DOPO IL 18 MAGGIO
Boccia: considerare
le differenze
territoriali

Flammeri — a pag. 10

PENDOLARI
Ancora dubbi
per treni,
bus e metrò
in sicurezza

Morino — a pag. 2

Fitch declassa l'Italia: il rating scende a BBB- con outlook stabile

MOSSA A SORPRESA

Conte chiede alle banche
di liberare al più presto
risorse per le imprese

Mossa a sorpresa, ieri in tarda sera,
da parte di Fitch: l'agenzia di rating
ha declassato l'Italia a BBB- con
outlook stabile senza aspettare il 30
luglio, quando era previsto l'aggiorn-
amento del giudizio sul debito so-
vrano. Fitch si allinea così a Moo-

dy's, che già vedeva l'Italia a un solo
gradino dal livello spazzatura. Per
S&P, che venerdì ha ritenuto di non
modificare il rating, siamo a due
gradini dal junk.
Intanto da Lodi, una delle tappe
del viaggio nelle città maggiormente
colpite dall'emergenza coronavi-
rus, il premier Giuseppe Conte chie-
de al sistema bancario di liberare al
più presto risorse per le imprese co-
me previsto dal dl liquidità. È ancora
troppo lenta, denuncia Conte, l'erogazione
del sostegno.

Flammeri e Trovati — a pag. 5 e 10

6 miliardi

Il ministro Gualtieri annuncia
investimenti pubblici
aggiuntivi fino al 2031

Di Aprile
Gualtieri: aiuti
anche
al capitale
delle Pmi

Trovati — a pag. 5

SPONSORIZZAZIONI A RISCHIO



Murare la crisi. Le società d'élite sportive chiedono misure strutturali, come il credito d'imposta sulle sponsorizzazioni

Sport, quasi 50mila società
sul filo della bancarotta

Il prolungato lockdown, senza misure di sostegno adeguate, potrebbe
far sparire 40-50mila società sportive. Da qui la richiesta dei vertici dello
sport italiano al Governo di sbloccare in uno dei prossimi provvedimenti
misure finanziarie, in particolare in materia di sponsorizzazioni, che
possano evitare al sistema di impallidire. **Marco Bellinzoni** — a pag. 13

Banche, al via piano Ue per il rilancio: prestiti più facili a famiglie e imprese

GLI INTERVENTI

L'obiettivo è sbloccare
nuovi finanziamenti
per 450 miliardi nel 2020

In un contesto economico reso
terribilmente incerto dalla pan-
demia, la Commissione europea
ha presentato ieri un pacchetto
di misure bancarie che prevede
nuove linee guida per una in-
terpretazione più flessibile delle
regole prudenziali. Illustrati an-

che alcuni emendamenti legi-
slativi. L'obiettivo è facilitare il
compito delle banche nel pro-
muovere nuovi finanziamenti a
imprese e famiglie fino a 450
miliardi di euro nel 2020. Le
banche nel 2020 e 2021 potran-
no utilizzare gli accantonamenti
a fronte di crediti rischiosi ma
non insolventi per aumentare il
capitale prudenziale ed evitare
erosioni di capitale. Rivista poi
al 2023 l'adozione di un nuovo
standard patrimoniale per le
banche più grandi.

Romano e Davi — a pag. 21

COMPAGNIE AEREE

Lufthansa,
possibile
insolvenza
con copertura
del Governo

Dragoni — a pag. 29

INTERVISTA

Battisti,
ad Prysmian:
«In Cina
fabbriche
a pieni giri»

Meneghetti — a pag. 20

EX VIADOTTO MORANDI

Ultimato il ponte di Genova
a venti mesi dalla tragedia

Montata la diciannovesima
campata d'acciaio del nuovo
viadotto di Genova. Ora il trac-
ciato del nuovo ponte progetta-
to da Renzo Piano è completo,
a meno di due anni dal crollo del
viadotto Morandi nel quale

persero la vita 43 persone. Quel-
lo del ponte di Genova, ha detto
il premier Conte presente insie-
me al ministro De Michelis alla
cerimonia, «è un cantiere sim-
bolo per l'Italia intera: è il can-
tiere dell'Italia che sa rialzarsi».



Finito. Posata l'ultima campata del nuovo ponte di Genova sul Polcevera

PANORAMA

LA FASE 2 DEGLI ALTRI

Germania, torna
a salire il contagio
Macron rallenta
la ripartenza

Forti preoccupazioni in Germania
per l'innalzamento dell'indice di
contagiosità, passato da 0,7 a 1,1, do-
po l'aggiornamento delle misure re-
strittive. Non è escluso che il Gover-
no riveda il programma delle riaper-
ture. La Francia posticipa l'apertura
delle scuole e dichiara la fine del
campionato di Ligue 1. In Spagna il
primo ministro Sanchez ha annun-
ciato un piano graduale per la Fase 2
a suddiviso, in quattro step e a carat-
tere territoriale. Prevede la fine delle
restrizioni là dove i contagi sono
scesi di più. — a pagina 24

INFRASTRUTTURE

Crolla l'utile Atlantia,
pesa il caso Autostrade

Il bilancio 2019 di Atlantia fa i conti
con il caso Autostrade per l'Italia. I
forti accantonamenti legati alla
partita Aspi, pari a 1,5 miliardi di
euro, solo in parte compensati dal
contributo di Abertis, hanno impa-
tato sull'utile della compagnia, sceso
da 639 a 136 milioni. — a pagina 19



DOMANI IN EDICOLA

«Il» mensile
del Sole 24 Ore
con uno speciale
dedicato all'Italia
che guarda avanti

— a 0,50 euro oltre al quotidiano

SONDAGGIO ANIE

Le aziende dell'elettronica
perdono il 22% dei ricavi

Duecento chiederanno. Separare di
sopra attività non è moltiplicamente,
il sondaggio Anie lascia sprazzi di otti-
smo. Di fronte all'emergenza Covid e al
conseguente crollo dei consumi, il 98%
delle aziende ritiene di poter andare a ri-
durre, nonostante un forte calo dei ricavi. — a pagina 12

lavoro

LA GESTIONE
DEL CAPITALE
UMANO

Compensi
dei manager,
tagli anche
alla parte fissa

Cristina Casadei — a pag. 29

Nordovest

IL RAPPORTO REGIONALE
VENERDI' NELLE EDICOLE
DI VALLE D'AOSTA,
PIEMONTE E LIGURIA



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Mercoledì 29 aprile 2020
Anno LXXVI - Numero 118 - € 1,20
Santa Caterina da Siena

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

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

BOTTA SUL RATING

I mercati attaccano già Conte

*Fitch declassa l'Italia a BBB-
Dopo di quello il nostro debito
diventerà tutto spazzatura*

*La valutazione dell'agenzia
è assai più politica che tecnica
e profetizza la rottura Pd-M5s*

*Secondo il giudizio non partirà
il ventilato Recovery Fund Ue
Il governo userà il Mes e salterà*

Il Tempo di Oshø

«Giuseppi» vara il ponte. Lo spot val bene una ressa

De Leo a pagina 2



"Poi mannamela che faccio rosicà Toninelli"

segue a pagina 3

Bell'esempio

Ci chiudono dentro casa e poi vanno a farsi i selfie

DI MARCO GORRA

Una certezza c'era: con la politica saranno quel che sono, ma quanto a comunicazione non li batte nessuno. Finita in vacca anche quella. Perché la foto del premier Giuseppe Conte in versione capocantiere circondato di umanità varia e numerosa che si fa i selfie (...)

segue a pagina 2

TANTI PROF, NESSUN ESPERTO

Nel comitato anti-virus hanno messo di tutto ad eccezione dei virologi



Mineo a pagina 4

Dopo le chiese, i cimiteri: «Fateci pregare»

Associazioni di familiari, fioristi, marmisti chiedono di riaprire i campisanti

Tribunali nel caos

La fase 2 dei processi è già un flop telematico

Ossino a pagina 18

... Riaprire i cimiteri capitolini il 4 maggio. A chiederlo sono gli utenti ma anche i lavoratori: fioristi, marmisti, aziende edili ferme a causa delle restrizioni imposte dal Coronavirus. Le riaperture di parchi pubblici e ville hanno generato dubbi e domande per i cimiteri. E così arriva la richiesta di riapertura.

Muscchio a pagina 14

Per le villette demolite

I Casamonica vogliono i danni Chiesti 12 milioni allo Stato

Sonnino a pagina 12

www.centrocucine.it
centrocucine
Viale Scalo S. Lorenzo 70/72/74
00185 Roma - Tel. +39 3383217640
Via di Centocelle 578-578a-580-580a-582
00175 Roma - Tel. +39 3892514902
Via Casilina 1198
00133 Roma - Tel. +39 3890423079
Sopralluoghi e preventivi gratuiti in tutta Italia

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

Il diario
di Maurizio Costanzo
Sfogliando i giornali e guardando molto la televisione, mi sono domandato: ma quando per fortuna il coronavirus scenderà fino a sparire, di cosa parleremo? Ci rendiamo conto che parliamo del contagio o dei provvedimenti per combattere il medesimo? Sento dire che stanno studiando un modo per non far uscire gli anziani da casa. Per carità, ma chi glielo dice al Presidente Mattarella che non deve uscire dal Quirinale? E chi trattiene in Senato o alla Camera deputati e senatori settantenni? Riflettiamoci bene, perché è vero che gli anziani sono stati i più colpiti dal coronavirus, ma è altrettanto vero che a migliaia sono morti nelle Case di Riposo o di Cura di mezza Europa.

Prova **Sustenium Bioritmo 3**
Con Valeriana e Zinco
oltre 70 benefici* per il tuo benessere fisico e mentale.
MUSCOLI, SISTEMA IMMUNITARIO, OSSA, MENTE, FUNZIONE GASTROINTESTINALE, BELLEZZA DELLA PELLE.
*Indicazione sulla base dei rapporti per le alterazioni e i disturbi correlati nel prodotto. Gli ingredienti e i benefici non vanno a coprire mai tutti i disturbi correlati. Responsabilità di cura del medico curante.

Mercoledì 29 Aprile 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 100 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



CORONAVIRUS
Fase 2, rischioso usare i mezzi, meglio girare in bici o a piedi
Corisano a pag. 38

INPS
Sgravi per l'assunzione di under 35, con un anno di ritardo
Cirioli a pag. 40

TARI
Il virus può abbattere la tassa sui rifiuti dei negozi
Travato a pag. 35

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Coronavirus/1 - Trasporto pubblico locale, le linee guida Inail-Iss
Coronavirus/2 - La nota Ifel sulle agevolazioni Tari per i negozi
Fisco - L'audizione del ministro Gualtieri sul Def

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON
Italia Oggi
Credito alle imprese
ANCHE IN FORMATO E-BOOK
www.classabbonamenti.it

Stop avvisi bonari e versamenti

*Il fisco spegne i motori e congela adempimenti e autoliquidazione delle imposte
In arrivo anche aiuti a fondo perduto per le pmi e lo sblocco dei debiti della p.a.*

Bonus autonomi, incrementato ed erogato in 24 ore, adempimenti e versamenti tributari congelati, con l'estensione dello stop ad avvisi bonari e autoliquidazione, un fondo perduto per le pmi, blocco dei crediti verso la pubblica amministrazione. E ancora Isa alleggeriti, stop alle cause di salvaguardia, Naipa prorogata di due mesi. Queste le misure del decreto Aprile illustrate ieri dal ministro Gualtieri

Bartelli a pag. 32

PER L'ITALIA
La Germania insiste su una patrimoniale al 14%
Oldani a pag. 6

Contro i vincoli eccessivi di Conte non solo le regioni leghiste ma pure l'Emilia



Le regioni vogliono che il governo tagli i tempi considerati troppo lunghi della Fase 2. Non lo chiedono soltanto i governatori di centro-destra, ma anche quelli appartenenti alle forze politiche della maggioranza di governo. Stefano Bonaccini, per esempio, presidente dell'Emilia Romagna e della Conferenza delle regioni, del Pd, ha fatto pressing su Conte riuscendo a ottenere la riapertura di settori che gli stavano a cuore: ceramica, automotive, fashion. Adesso, si appresta di nuovo a tallonare Conte: «Non possiamo lasciare sole quelle attività che oggi rischiano di vedere più la disperazione che la speranza».

Valentini a pag. 9

DIRITTO & ROVERSCIO

Ma i fidarsi delle apparenze. Soprattutto se esse sono sorprendenti, inusitate o incredibili. Domenica scorsa, ad esempio, nella sua ormai consueta conferenza stampa serale, il primo ministro Conte aveva annunciato che sarebbe proseguito il divieto di partecipare ai riti cattolici anche se i fedeli avessero adottato con generosità le limitazioni previste (distanziamento dei fedeli e mascherine). Pronto come una frustata (senza appostati con le armi mediche già lubrificate) ebbe subito un duro comunicato di dissenso della Conferenza episcopale, cioè dei vescovi italiani. Come mai Conte (che è sempre molto felpato e prudente) si è bruciato addirittura l'appoggio del Vaticano a lui finora così prezioso? È un kamikaze? No, era d'accordo con il Papa. Che infatti il giorno dopo l'annuncio (primo caso nella storia) ha pubblicamente ammesso tutti i vescovi italiani e dato ragione a Conte. Non a caso Conte e il Papa si erano trovati in un lungo colloquio qualche giorno prima. Evidentemente si erano messi d'accordo.

PROFIMA
PROJECT FINANCE MANAGEMENT

www.profima.it

Quotazione in borsa
Accompagnare per mano gli imprenditori nella quotazione in Borsa. Da un sogno alla realtà.

Euro progettazione
Fondi Europei a sostegno della tua azienda. Tutte le novità del settore sul nostro Sito.

Start Up Innovative
Assistere gli startupper durante la fase di avvio, sviluppo e consolidamento dell'idea progettuale.

Finanza Agevolata
La divisione dedicata e specializzata su Contributi a Fondo Perduto, Finanziamenti Agevolati, Sgravi Fiscali e Contributivi.

**INNOVAZIONE | PROFIMA ACADEMY
ENGINEERING | INNOVATION HUB**

Info@profima.it
profima@pec.it

Numero Verde
800 180616

Avviso di registrazione MIP/2017

Con «Ristrutturare casa» a €6,00 in più. Con «Il decreto Casa Italia» a €5,00 in più. Con «Credito alle imprese» a €5,00 in più.

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 29 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

L'ultima campata posata dopo meno di un anno di lavori
**Il record del ponte di Genova
È il Paese capace di rialzarsi**
Rosi e Troise alle pagine 6 e 7



ristora
INSTANT DRINKS

La fase 3: aperture su base regionale

Dal 18 maggio valgono le differenze territoriali. Il virologo Crisanti: «È stato un errore uniformare situazioni diverse»
Il rapporto choc che ha frenato il governo: senza lockdown 151mila in terapia intensiva. Scuola, sì ai campi estivi

Il modello dell'ex Morandi
**Quel viadotto
porta l'Italia
nel dopo virus**

Massimo Donelli

Sono bastati 623 giorni - meno di due anni dal crollo del Ponte Morandi (14 agosto 2018) - perché Genova rivedesse congiunti i versanti della Valpolcevera. Sono bastati 309 giorni - meno di un anno dall'inizio dei lavori (25 giugno 2019) - perché i 1.067 metri del nuovo ponte, con 18 mila tonnellate di acciaio distribuite su 19 campate e sorrette da 18 pile in cemento armato, si trasformassero da magnifico disegno dell'architetto Renzo Piano in stupefacente realtà. Sì, stupefacente. Perché i tempi hanno sorpreso tutti. Di solito, per un'opera così, occorrono tre anni. I cinesi di CCCC (China Communications Construction Company) ne prevedevano due.

Continua a pagina 6

**IN TOSCANA LA RIVOLTA DEI COMMERCianti: «IL 4 APERTI ANCHE NOI»
FLASH MOB DEI RISTORATORI, TAVOLE IMBANDITE PER I CLIENTI FANTASMA**

**VUOTI
A PERDERE**

Baldi a pagina 10

DALLE CITTÀ
Firenze
**Tavoli in strada
per aiutare i locali
E il suolo pubblico
non si pagherà**
Fichera in cronaca

Firenze
**«Abbiamo fame»
Coppia di anziani
chiama i carabinieri**
Servizio in cronaca

Firenze
**Spazi verdi
Riapertura
dal 4 maggio**
Servizio in cronaca

In tv 35 anni fa il programma cult di Arbore
**Stressati, ma la notte no
Quando sapevamo ridere**
Degli Antoni a pagina 24

Rimini, esce e va in spiaggia: sanzionato 14 volte
**«Pagherò tutte le multe
In casa non resisto»**
Spadazzi a pagina 17

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.



ProLife®
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

ProLife®



10 miliardi di fermenti vivi certificati
10 ceppi attivi

Anno 45 - N°101

Mercoledì 29 aprile 2020

In Italia € 1,50

IL DECRETO CONTESTATO

Virus, Conte sotto assedio

Scontro sulla riapertura, pressing del Pd. E Cartabia (Consulta): nell'emergenza rispettare la Costituzione
Piano B del premier: sì a ristoranti e bar il 18 maggio se i dati migliorano. Germania, risalgono i contagi
Fitch declassa l'Italia, Pil a -8%. Gualtieri: l'economia del Paese è solida

Il punto

Il fantasma dei pieni poteri

di Stefano Folli

Da più parti si suggerisce prudenza a chi conduce la campagna di primavera contro il Covid 19, il virus pestilenziale. È un consiglio saggio che tuttavia mette il Paese di fronte alla più drammatica delle contraddizioni. La si può riassumere così: da un lato gli aspetti misteriosi della pandemia e il rischio di nuovi contagi impongono la cautela nel ritorno alla normalità; dall'altro le imprese, gli imprenditori piccoli e grandi, l'intero sistema produttivo avrebbero bisogno non di cautela, ma di coraggio nel tornare al lavoro con lo slancio del dopoguerra. Sebbene, come ha ricordato un autorevole giurista, Sabino Cassese, «la pandemia non è una guerra» (ed è un punto rilevante da tenere a mente). **● a pagina 29**

I limiti agli affetti

Un certificato per l'amicizia

di Concita De Gregorio

Sì, amore. (Perché nessuno dice: sì, affetto stabile. Sì, congiunto. Certo, consanguineo, giusto? Quindi: sì, amore). Puoi andare a trovare il tuo migliore amico. Puoi andare da Alessandro, la prossima settimana, un'oretta, sì. No, nel decreto non c'è scritto è vero — e tu che hai imparato a stare al mondo giocando online, quindi prima di tutto a rispettare le regole questo vuoi sapere: quali sono le regole, di questo gioco grande. «E quindi?», hai domandato quando è finita la conferenza stampa. E quindi niente, perché fra i congiunti Alessandro non rientra. Poi è arrivata la precisazione: affetti stabili. **● continua a pagina 29**

Reportage dalle metropoli del Nord

Milano. Non guarisce ma pensa a rinascere

di Piero Colaprico
● a pagina 8

Torino. Morbo e crisi raddoppia la paura

di Paolo Griseri
● a pagina 9

Allarmato dalla risalita dei contagi in Germania e dalla frenata della Francia, Giuseppe Conte difende le sue scelte. Ma se tutto dovesse andare bene dal 4 al 17 maggio il governo potrebbe riaprire già il 18 su base regionale alcune attività. Ieri sera l'agenzia di rating Fitch ha declassato l'Italia. Il Tesoro: l'economia è solida. **I servizi ● da pagina 2 a pagina 19**

Ecco il ponte ritrovato, giorno storico per Genova



Il racconto

Ora è il tetto che ci protegge

di Maurizio Maggiani

Nel modo barbaro in cui sono stato cresciuto nel cuore rurale del secolo scorso, il mandato di ogni uomo era triplice e molto semplice, lo riporto in italiano anche se nella mia lingua materna avrebbe tutta un'altra forza: colmare i coppi, fare un figlio, piantare un ulivo. In sequenza, mettersi al riparo di un tetto, generare il futuro, dargli la possibilità di sostenersi. **● alle pagine 20 e 21 con un servizio di Massimo Calandri**

Prova Sustenium Bioritmo 3

Con Vitamina C e Zinco

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

MUSCOLI	SISTEMA IMMUNITARIO
OSSEA	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 variata, equilibrata e di uno stile di vita sano.

La cultura



Martella "Subito legge sul copyright"

di Carlo Bonini

L'Italia avrà la sua legge sul copyright. Presto. Ragionevolmente entro l'anno. È l'approdo indicato da Andrea Martella, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega all'editoria. **● a pagina 31**



Caro libro bentornato Ma che fatica

di Raffaella De Santis

Dopo settimane di congelamento, i libri si stanno riaffacciando sul mercato timidamente, tra slittamenti e qualche timore. **● alle pagine 32 e 33**

Il dittatore della Corea

Kim, il mistero impenetrabile del 38° parallelo


di Filippo Santelli
● a pagina 23

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

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KN 23 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Libri "Impronte Musica" € 9,40

N2

Musica Ghemon: "Il nuovo album per raccontare la mia rinascita"

ALICE CASTAGNERI - P. 24

Fabio Volo "Uno show sui social dalla cucina trasformata in studio"

ROBERTO PAVANELLO - P. 22

Calcio I giocatori in rivolta: "Perché farci correre nei parchi?"

BUCCIERI, CONDO E SCACCHI - P. 28

NOBIS
ASSICURAZIONI

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 29 APRILE 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • ANNO 154 • N. 116 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it

GNN

LA DECISIONE A SORPRESA DELL'AGENZIA DI RATING: IL DEBITO DECLASSATO A UN GRADINO DAL LIVELLO SPAZZATURA, "PIL GIÙ DELL'8 PER CENTO"

Fitch boccia l'Italia, torna il rischio spread

"La coesione politica non reggerà". Gualtieri: abbiamo fondamentali solidi, non tengono conto degli interventi nostri e dell'Europa
Troppi contagiati: Germania, Francia e Spagna pensano di ripristinare la Fase 1. Il premier: noi non abbiamo ondeggiato come altri

L'EMERGENZA E LA COSTITUZIONE

RITROVARE L'EQUILIBRIO TRA POTERI

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

A differenza di altre Costituzioni, la nostra non prevede lo stato di emergenza, come base per speciali deroghe al funzionamento dei poteri dello Stato e ai diritti e libertà delle persone. Il nostro sistema costituzionale però stabilisce analiticamente che per questo o quel diritto o libertà siano possibili limitazioni in considerazione di legittime necessità, come la sanità o la sicurezza pubblica. Centrale, nel sistema, è il Parlamento, poiché ogni limite che si voglia (o si debba) imporre ai diritti deve essere disposto dalla legge.

CONTINUA A PAGINA 21

SCUOLA E UNIVERSITÀ

ISTRUZIONE: PRESTITI, TV E INTERNET

FRANCESCO PROFUMO

Quando chiudi le scuole, chiudi la speranza del futuro per le nuove generazioni. È una ferita, come afferma il presidente Mattarella. Ma è anche una ragione che ci spinge a pensare a come affrontare il cambiamento e all'esigenza di avere, passata la crisi, un'istruzione più aperta e con più soggetti. Dobbiamo proiettare nel medio e lungo termine questa drammatica esperienza per disegnare un paese diverso, e più a dimensioni, a vantaggio di una generazione più capace di ibridare. Questa è la sfida che ci attende.

ALLE PAGINE 8 E 9

INCHIESTA

Piemonte in crisi, prigioniero del virus



Torino, locali chiusi in piazza Vittorio durante il lockdown per l'epidemia di Covid-19

GIUSEPPE BOTTERO

Fabio Ravanello, 50 anni, novarese, capo della Confindustria regionale, difende Alberto Cirio: «Il sistema industriale ha perso 10 miliardi in un mese. La ripresa della manifattura

dal 4 maggio, regolamentata e graduale, è corretta. Ma non si può aprire tutto indiscriminatamente». I piccoli invece, sono sulle barricate: lo stop al take away complica la ripresa del commercio. ANDREA ROSSI - P. 5

Fitch declassa l'Italia: «Tornano le tensioni nella maggioranza». Rating giù a BBB-, un passo dal livello "spazzatura". A pesare sono anche i conti pubblici a rischio. Il Tesoro: non si tiene conto dei nostri interventi e degli aiuti europei. Troppi contagiati: Germania, Francia e Spagna pensano di tornare alla Fase 1. Il premier Conte: «Noi non abbiamo ondeggiato come altri». SERVIZI - PP. 2-11

INTERVISTA

IL LEADER DELLA LEGA

Salvini: il governo schiavo della Cgil ci porta al disastro

ANDREA MALAGUTI - P. 7

LA LINEA DELLA PRUDENZA

PER CONTE IL CAMMINO SI COMPIICA

MARCELLO SORGI

Sull'Italia alle prese con le incognite della Fase 2, arriva la gelata dell'agenzia Fitch che taglia il rating a BBB-, pur confermando l'outlook. Una decisione che oggi potrebbe ripercuotersi sugli spread, già in turbolenza da settimane per l'impennata del debito pubblico e la paralisi imposta dal lockdown. E rendere più complicato il cammino del governo, dopo la giornata inaspettatamente positiva di ieri.

CONTINUA A PAGINA 21

A MAGGIO OK A ORATORI, PALESTRE, CENTRI FAMIGLIA

Parchi e fondi ai genitori Ecco il piano infanzia

Parte la Fase 2 anche per l'infanzia. A maggio saranno allestiti oratori, palestre e mini centri per non più di 4-5 ragazzi. A giugno, sempre in modalità ridotta, saranno riaperti i centri estivi. E a settembre si tornerà in classe, dopo un bel lifting alle vecchie scuole per creare spazi a dimensione di sicurezza anti-Covid-19. Con la consapevolezza che si potrà rientrare in aula facendo i turni e alternando la presenza a tablet e computer da casa. Prende corpo il piano infanzia, coordinato dal ministro per la Famiglia, Elena Bonetti, che confermerà bonus e congedi per i genitori. RUSSO E TOMASELLO - PP. 8-9

I PIÙ PICCOLI VITTIME DEL LOCKDOWN

IL DIRITTO ALLE GINOCCHIA SBUCCIATE

VIOLA ARDONE

I bambini sono fatti di carne, ossa e speranze. I bambini hanno: gambe per correre, braccia per scavare buche nella sabbia, ginocchia da sbucciare sulle bici, guance da arrossare in una corsa, scarpe da consumare, mani da sporcare.

CONTINUA A PAGINA 21



BUONGIORNO

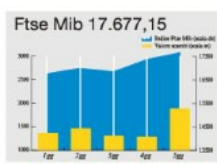
Non c'è più un punto esclamativo che indichi la via né scorrettezza politica capace di salire allo scandalo né indignazione buona per rinfoculare una rabbia. Non lo si dice da Maramaldi, si osserva discepolo Matteo Salvini impegnato a ripetere il numero di successo, e di colpo il pubblico sbadiglia. Gli farebbe bene, siccome è ancora giovane, riversarsi il Chaplin di Luci della ribalta, per evitarsi precocemente il tramonto di Calvero. Ma per il momento il tocco magico è in fiacchito, dice chiudete e poi dice aprite e poi chiudete e ancora aprite, saldamente dentro il coro, come uno dei tanti. Dice oggi che il governo si è scordato della moda, ieri che si è scordato delle autoscuole, domani dirà che si è scordato dei comunicati sindacali. Suggestisce che forse a qualcuno fa comodo

Uno dei tanti

MATTIA FELTRI

se gli italiani vengono detenuti ai domiciliari, in un esercizio fiacco di completismo rettiliano. L'esercizio periodico di antieuropeismo vola sotto le cifre miliardarie stanziate per l'emergenza. Poi si butta sul terreno amico degli africani che sbarcano a Lampedusa o sui boss scarcerati, e sembra avere un sussulto, ma appena torna lì, al virus, e proclama che lui eccome se la prenderebbe la responsabilità di spalancare le porte e tirare su le saracinesche, il resto del mondo ascolta, guarda e passa. Quello schemino lì, di mettersi alla testa di un popolo spaventato e spaventarlo meglio, e stringerlo a sé, additandogli il nemico, gli immigrati, l'Europa, Soros, l'uomo nero, tutto quanto accende suggestione, non funziona più. E non funziona, semplicemente, perché il virus fa paura più di Salvini.





BORSA +1,71% 1€ = \$1,0877

BORSE ESTERE			
Dow Jones	24.196	▲	0,8726
Nasdaq	8.678	▲	1,0886
S&P 500	2.865	▲	7,8977
Nikkei	19.771	▲	1,6103
Francfort	10.796	▲	-0,8804
Zurigo	9.888	▲	136,81
Londra	5.959	▲	175,81
Parigi	4.970	▲	17,504
VALUTE			
Euro-Dollaro	1,0877		
Euro-Milib	17,504		

Televisioni unite contro il dumping della Rai sugli spot pubblicitari

Mediaset, Discovery e Sky in prima linea: contestano i maxi-sconti concessi dalla tv di Stato agli inserzionisti
Montanari a pagina 15



I buyer scommettono sul menswear made in Italy

I department store internazionali chiedono la ripartenza dell'uomo
Campana in MF Fashion

Anno 2003 n. 084

Mercoledì 29 Aprile 2020

€2,00 *Classedtori*



Conte svela la cautela sulle riaperture: si rischia la Fase 2, del contagio. Casellati irritata
Mentre la politica si divide sulla ripresa, fischio finale per la Serie A: il calcio non ripartirà
Dai concessionari una mazzata sul pil: meno 10 miliardi di tasse. «Servono subito aiuti»

L'auto chiede la rottamazione

IL MINISTRO GUALTIERI ALZA IL VELO SUL FONDO SOVRANO TARGATO CDP



INTERVISTA

Salini consegna il ponte di Genova e lancia un general contractor per l'Italia

CONTI TRIMESTRALI

Gli istituti Ue temono gli npl ma si rifanno coi Paperoni

OBIETTIVO PRESTITI

Nuove regole, Bruxelles libera 30 miliardi per le banche



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



Canestrelli

JEANTET

nell'antica tradizione Biellese

Ordina su

www.jeantet.it

Twitter - Unione Petrolifera

Primo Piano

I porti italiani non si fermano

Ne abbiamo parlato anche su #Muoversi: <https://unionepetrolifera.it/rivista/muoversi-2-2020/> Il racconto di @assoporti del ruolo dei #porti per #approvvigionamento e rifornimento di attività #industriali, #commerciali e #agricole, nel rispetto di #sicurezza e #salute degli operatori. <https://youtube.com/watch?v=y0pwW4A4d58>



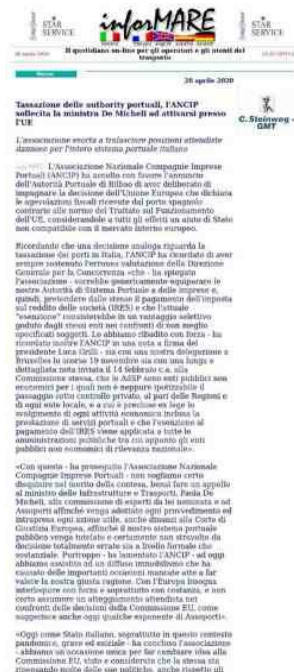
Informare

Primo Piano

Tassazione delle authority portuali, l' ANCIP sollecita la ministra De Micheli ad attivarsi presso l' UE

L' associazione esorta a tralasciare posizioni attendiste dannose per l' intero sistema portuale italiano L' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ha accolto con favore l' annuncio dell' Autorità Portuale di Bilbao di aver deliberato di impugnare la decisione dell' Unione Europea che dichiara le agevolazioni fiscali ricevute dal porto spagnolo contrarie alle norme del Trattato sul Funzionamento dell' UE, considerandole a tutti gli effetti un aiuto di Stato non compatibile con il mercato interno europeo. Ricordando che una decisione analoga riguarda la tassazione dei porti in Italia, l' ANCIP ha ricordato di aver sempre sostenuto l' erronea valutazione della Direzione Generale per la Concorrenza «che - ha spiegato l' associazione - vorrebbe genericamente equiparare le nostre Autorità di Sistema Portuale a delle imprese e, quindi, pretendere dalle stesse il pagamento dell' imposta sul reddito delle società (IRES) e che l' attuale "esenzione" consisterebbe in un vantaggio selettivo goduto dagli stessi enti nei confronti di non meglio specificati soggetti. Lo abbiamo ribadito con forza - ha ricordato inoltre l' ANCIP in una nota a firma del presidente Luca Grilli - sia con una nostra delegazione a Bruxelles lo scorso 19 novembre sia con una lunga e dettagliata nota inviata il 14 febbraio c.a. alla Commissione stessa, che le **AdSP** sono enti pubblici non economici per i quali non è neppure ipotizzabile il passaggio sotto controllo privato, al pari delle Regioni e di ogni ente locale, e a cui è precluso ex lege lo svolgimento di ogni attività economica inclusa la prestazione di servizi portuali e che l' esenzione al pagamento dell' IRES viene applicata a tutte le amministrazioni pubbliche tra cui appunto gli enti pubblici non economici di rilevanza nazionale».

«Con questo - ha proseguito l' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - non vogliamo certo disquisire nel merito della contesa, bensì fare un appello al ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, alla commissione di esperti da lei nominata e ad **Assoporti** affinché venga adottato ogni provvedimento ed intrapresa ogni azione utile, anche dinanzi alla Corte di Giustizia Europea, affinché il nostro sistema portuale pubblico venga tutelato e certamente non stravolto da decisione totalmente errata sia a livello formale che sostanziale. Purtroppo - ha lamentato l' ANCIP - ad oggi abbiamo assistito ad un diffuso immobilismo che ha causato delle importanti occasioni mancate atte a far valere la nostra giusta ragione. Con l' Europa bisogna interloquire con forza e soprattutto con costanza, e non certo assumere un atteggiamento attendista nei confronti delle decisioni della Commissione EU, come suggerisce anche oggi qualche esponente di **Assoporti**». «Oggi come Stato italiano, soprattutto in questo contesto pandemico, grave ed esiziale - ha concluso l' associazione - abbiamo un' occasione unica per far cambiare idea alla Commissione EU, visto e considerato che la stessa sta ripensando molte delle sue politiche, anche rispetto gli aiuti di Stato. Confidiamo quindi che questo nostro appello non cada nel vuoto e che il ministro si attivi subito tralasciando posizioni attendiste che all' evidenza risultano quanto mai dannose per l' intero sistema portuale italiano».



Ancip: AdSp sono enti pubblici non economici

Appello affinché il nostro sistema portuale pubblico venga tutelato

Redazione

ROMA Ancip accoglie con favore la notizia che l'Autoridad Portuaria de Bilbao ha impugnato ufficialmente la decisione dell'Unione europea che dichiara contrarie alle norme del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea le agevolazioni fiscali ricevute dal porto spagnolo, considerandole a tutti gli effetti un aiuto di Stato non compatibile con il mercato interno europeo. Una decisione analoga alla SA.38399 (2018/E) riguardante la tassazione dei porti in Italia. Il presidente dell'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, Luca Grilli, ricorda inoltre che Ancip ha sempre sostenuto l'erronea valutazione della DG Competition in Commissione Ue che vorrebbe genericamente equiparare le nostre Autorità di Sistema portuale a delle imprese e, quindi, pretendere dalle stesse il pagamento dell'imposta sul reddito delle società (Ires) e che l'attuale esenzione consisterebbe in un vantaggio selettivo goduto dagli stessi Enti nei confronti di non meglio specificati soggetti. Lo abbiamo ribadito con forza, sia con una nostra delegazione a Bruxelles lo scorso 19 Novembre sia con una lunga e dettagliata nota inviata il 14 Febbraio c.a. alla Commissione stessa, che le

AdSp sono enti pubblici non economici per i quali non è neppure ipotizzabile il passaggio sotto controllo privato, al pari delle Regioni e di ogni Ente locale, e a cui è precluso ex lege lo svolgimento di ogni attività economica inclusa la prestazione di servizi portuali e che l'esenzione al pagamento del Ires viene applicata a tutte le amministrazioni pubbliche tra cui appunto gli enti pubblici non economici di rilevanza nazionale. Con questo precisa il presidente di Ancip non vogliamo certo disquisire nel merito della contesa, bensì fare un appello al ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, alla commissione di esperti da lei nominata e ad **Assoporti** affinché venga adottato ogni provvedimento ed intrapresa ogni azione utile, anche dinanzi alla Corte di Giustizia Europea, affinché il nostro sistema portuale pubblico venga tutelato e certamente non stravolto da decisione totalmente errate sia a livello formale che sostanziale. Purtroppo ad oggi abbiamo assistito ad un diffuso immobilismo che ha causato delle importanti occasioni mancate atte a far valere la nostra giusta ragione. Con l'Europa bisogna interloquire con forza e soprattutto con costanza, e non certo assumere un atteggiamento attendista nei confronti delle decisioni della Commissione Ue, come suggerisce anche oggi qualche esponente di **Assoporti**. Oggi come Stato italiano, soprattutto in questo contesto pandemico, grave ed esiziale, abbiamo un'occasione unica per far cambiare idea alla Commissione Ue, visto e considerato che la stessa sta ripensando molte delle sue politiche, anche rispetto gli aiuti di Stato. Confidiamo quindi conclude Luca Grilli che questo nostro appello non cada nel vuoto e che il ministro si attivi subito tralasciando posizioni attendiste che all'evidenza risultano quanto mai dannose per l'intero sistema portuale italiano.



Tasse e porti, l'appello di Ancip alla ministra: Lasciamo la tattica attendista, è ora di muoverci

Roma Abbiamo appreso molto positivamente la notizia che l'Autoridad Portuaria de Bilbao ha impugnato ufficialmente la decisione dell'Unione Europea che dichiara contrarie alle norme del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea le agevolazioni fiscali ricevute dal porto spagnolo, considerandole a tutti gli effetti un aiuto di Stato non compatibile con il mercato interno europeo. Luca Grilli, presidente di Ancip, associazione delle compagnie e imprese portuali italiane, plaude alla mossa del porto spagnolo. Come ANCIP abbiamo sempre sostenuto l'erronea valutazione della DG Competition in Commissione UE che vorrebbe genericamente equiparare le nostre Autorità di Sistema Portuale a delle imprese e, quindi, pretendere dalle stesse il pagamento dell'imposta sul reddito delle società (IRES) e che l'attuale esenzione consisterebbe in un vantaggio selettivo goduto dagli stessi Enti nei confronti di non meglio specificati soggetti. Lo abbiamo ribadito con forza, sia con una nostra delegazione a Bruxelles lo scorso 19 novembre sia con una lunga e dettagliata nota inviata il 14 febbraio c.a. alla Commissione stessa, che le **AdSP** sono enti pubblici non economici per i quali non è

neppure ipotizzabile il passaggio sotto controllo privato, al pari delle Regioni e di ogni Ente locale, e a cui è precluso ex lege lo svolgimento di ogni attività economica inclusa la prestazione di servizi portuali e che l'esenzione al pagamento del IRES viene applicata a tutte le amministrazioni pubbliche tra cui appunto gli enti pubblici non economici di rilevanza nazionale. Con questo non vogliamo certo disquisire nel merito della contesa, bensì fare un appello al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, alla commissione di esperti da lei nominata e ad **Assoporti** affinché venga adottato ogni provvedimento ed intrapresa ogni azione utile, anche dinanzi alla Corte di Giustizia Europea, affinché il nostro sistema portuale pubblico venga tutelato e certamente non stravolto da decisione totalmente errate sia a livello formale che sostanziale. Purtroppo ad oggi abbiamo assistito ad un diffuso immobilismo che ha causato delle importanti occasioni mancate atte a far valere la nostra giusta ragione. Con l'Europa bisogna interloquire con forza e soprattutto con costanza, e non certo assumere un atteggiamento attendista nei confronti delle decisioni della Commissione EU, come suggerisce anche oggi qualche esponente di **Assoporti**. Oggi come Stato italiano, soprattutto in questo contesto pandemico, grave ed esiziale, abbiamo un'occasione unica per far cambiare idea alla Commissione EU, visto e considerato che la stessa sta ripensando molte delle sue politiche, anche rispetto gli Aiuti di Stato. Confidiamo quindi che questo nostro appello non cada nel vuoto e che il Ministro si attivi subito tralasciando posizioni attendiste che all'evidenza risultano quanto mai dannose per l'intero sistema portuale italiano.



Di Majo (Assoporti): Non seguiremo l'esempio di Bilbao

Roma «Il ricorso di Bilbao non mi risulta sia sostenuto anche da Puertos del Estado. Madrid poi aveva già approvato senza condizioni le misure europee. A questo punto allearsi con Bilbao sarebbe per il governo italiano quantomeno bizzarro. Vediamo cosa deciderà per noi la Commissione e poi decideremo». Lo ha dichiarato al Secolo XIX Francesco Maria di Majo, presidente del porto di Civitavecchia e responsabile delle questioni europee per **Assoporti**. L'associazione delle **Adsp** non sembra dunque intenzionata a emulare né tanto meno a sostenere la posizione spagnola.



I contributi all' Authority dei trasporti diventano un caso. Confetra: "Chiudiamola"

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



Rossi (Assoporti): Nel 2020 nessuno dovrà rimanere indietro nei porti italiani

Le statistiche dei traffici dell'anno passato mostrano ormai numeri consolidati nel lungo periodo. Sono i numeri che riflettono la capacità operativa del sistema portuale italiano, che è questa. L'aspetto importante e positivo di quei numeri è che non perdiamo quote di mercato, anzi c'è una leggerissima crescita e quindi questo va bene perché è quasi indifferente dall'andamento macroeconomico mondiale. Dunque c'è un aspetto positivo che conferma l'importanza della posizione logistica dell'Italia sulle rotte dei traffici internazionali e la capacità di mantenere le posizioni grazie a una sostanziale diversificazione della tipologia merceologica trattata nei porti. Questo è garanzia di stabilità. Certamente c'è un problema di crescita che, a condizioni date, i numeri dicono fa fatica a manifestarsi, ma questo è un problema di aspetto infrastrutturale del sistema. Quello che voglio dire è che dobbiamo fare investimenti importanti soprattutto sulle opere infrastrutturali retroportuali, quindi strade, ferrovie, quelle opere che servono a valorizzare in particolare quei porti che hanno ancora capacità residua in termini di spazio da poter esprimere. Sto pensando soprattutto agli scali del Sud Italia. O facciamo

questo o sennò, il dato dei traffici che ormai da anni si mostra, evidenzia una sostanziale stabilità del mercato dei volumi movimentati nel sistema portuale italiano. Poi Trieste cresce un po' di più, Genova un po' di meno, Venezia perde qualcosa ma è il gioco delle figurine. Stiamo parlando di volumi che si spostano da un porto a un altro. O più precisamente, e questo è il peggio, non siamo noi come sistema portuale che stiamo spostando volumi da un porto all'altro ma sono gli armatori, che in funzione delle convenienze del momento, spostano qualcosa da un porto all'altro. Il dato fondamentale che risulta dal 2019 è una sostanziale staticità del mercato in termini di volumi che si può trasformare in crescita solo alle condizioni menzionate prima. Per quanto riguarda il 2020 non è un anno in cui si recupererà nulla, sarà un esercizio in cui bisognerà limitare i danni, per quanto possibile, e prepararsi invece a fare quelle scelte strategiche e quelle azioni preparatorie importanti per avere una ripresa, un vero rilancio negli anni successivi. Ancora una volta le scelte da fare sono concentrare gli investimenti in quei sistemi portuali dove è necessario o dove c'è maggiore efficienza in termini di rendimento dell'investimento. Rendimento che non deve essere solo da un punto di vista monetario ma anche in termini sociali, quindi si va investire laddove c'è un interesse sociale superiore a farlo. Si concentrano investimenti e si creano le condizioni infrastrutturali per poter aumentare la capacità del sistema portuale italiano. Sistema portuale che dobbiamo metterci nell'ordine di idee di considerare come un unico grande porto. Cioè non è Genova o Ravenna che competono con Rotterdam, perché anche Genova al confronto con il porto olandese sparisce poiché rappresenta un decimo dei traffici movimentati. È il sistema portuale italiano che compete con Rotterdam e con Tanger Med. Quindi bisogna usare questo tempo nel 2020 per prendere quelle decisioni critiche, importanti e strategiche che serviranno negli anni prossimi a rilanciare il sistema portuale italiano e quindi a determinare una vera crescita. Ovviamente nel 2020 dovremo operare con la logica che nessuno deve restare indietro e quindi intervenire in termini di assistenza ai lavoratori e ai terminalisti dei porti. Ma tutto questo ancora una volta deve avere una logica di prospettiva, quindi non abituiamoci e non abituiamo nessuno all'assistenza. Il mercato ha delle regole che non prevedono l'assistenza. È un anno speciale e dobbiamo affrontarlo con procedure e con iniziative speciali, ma dobbiamo archivarlo al più presto possibile e tornare a una sana normalità. Anzi, sfruttare questo tempo. Non perderlo. Secondo me, infine, è indispensabile un ragionamento su come accelerare il processo



di realizzazione delle opere pubbliche in ambito portuale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ci sta lavorando,



sono stati istituiti due tavoli con i due Sottosegretari e la partecipazione di **Assoporti** per affrontare in particolare questi temi e penso che i prossimi mesi porteranno un lavoro intenso. Si potrà fare un ragionamento complessivo su quali siano le opportunità, quali le possibilità e quali le difficoltà per poi intervenire nei modi e nelle forme in cui deciderà il Ministero.

Il Piccolo

Trieste

Trasloco ultimato Inizia all' Arsenale la seconda vita del pontone Ursus

Trasferimento dal Molo IV chiuso in 3 ore. Ora manutenzioni e poi, a giorni, la gara d'appalto per la valorizzazione culturale

Gianpaolo Sarti Trasloco riuscito. Come annunciato nelle scorse settimane, ieri mattina l' Ursus è stato spostato dall' ormeggio in Molo IV del Porto Vecchio all' Arsenale. Ed è lì, nel bacino Fincantieri, che lo storico pontone galleggiante sarà riparato in tutta sicurezza, protetto dagli agenti atmosferici. Un passaggio necessario dopo il pericoloso episodio avvenuto nella notte tra il 13 e il 14 marzo, quando le forti raffiche di vento avevano inclinato la gru facendo imbarcare acqua. I successivi controlli avevano accertato la presenza di due falle che avrebbero potuto affondare l' intero pontone, con conseguenze irrimediabili. L' Ursus sarà sottoposto a un lavoro di manutenzione e di messa in sicurezza, dunque, soprattutto nelle parti danneggiate dello scafo. Ma già nel giro di qualche giorno partirà la gara d'appalto per un più ampio intervento di ristrutturazione. Un progetto, questo, che punta a una valorizzazione in chiave storica del pontone e che potrà beneficiare dei 3 milioni di euro stanziati dal governo Renzi (sul totale di 50 milioni assegnati per il Porto vecchio) e di ulteriori 2 milioni che l' Authority metterà a disposizione. I lavori, secondo il cronoprogramma, dovrebbero partire già a fine estate. Le attività comprenderanno sia il completo rinnovo della carena del pontone, con la sostituzione del doppio scafo, che la verifica e la messa in sicurezza della gru a traliccio. Saranno anche rinnovati la sala macchine e la sala comandi, gli arredi di bordo e gli impianti elettrici. «La gara prevede sia il restauro che la riqualificazione in un' ottica culturale - spiega Mario Sommariva, segretario generale del Porto - ma il futuro impiego andrà definito assieme al Comune sulla base del progetto generale per il Porto vecchio. Il finanziamento del governo parla comunque di attrazione culturale. Alla fine dei lavori, quindi, l' Ursus diventerà un bene fruibile e visitabile da parte della cittadinanza». «Dobbiamo essere consapevoli del patrimonio culturale che rappresenta la storia del porto: manufatti di archeologia industriale di questo tipo devono essere conservati e valorizzati come eredità del glorioso passato di Trieste», dichiara Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di sistema portuale**. «Ma Ursus è anche un simbolo per la Trieste di oggi e di domani e lavoreremo per portarlo a nuova vita». Intanto gli sforzi si concentrano sul primo maquillage in arsenale, focalizzato prevalentemente sui punti in cui nel mese scorso sono state localizzate le falle. Per precauzione i tecnici e gli operai procederanno anche a un' ampia ispezione del resto dello scafo in modo da accertare se il pontone sia ancora in grado di galleggiare. Ci vorrà qualche giorno, non di più. L' Ursus resterà comunque all' Arsenale in attesa del maxi appalto. Ieri mattina le operazioni di trasferimento, cominciate attorno alle 8 e coordinate da Fabio Rizzi, direttore di Porto Trieste Servizi srl, sono durate circa tre ore. Le procedure sono state autorizzate dalla Capitaneria di Porto, previa visita ispettiva del Registro navale italiano di Trieste. Al lavoro piloti, ormeggiatori e Guardia costiera. Ma anche il personale dell' **Autorità di sistema portuale**, di Porto Trieste Servizi e dei Vigili del fuoco, in modo da assicurare che ogni manovra andasse a buon fine. Per spostare il pontone sono stati impiegati due rimorchiatori, uno della Ocean e l' altro della Tripmare. I Vigili del fuoco erano pronti a intervenire con la loro unità navale dotata di motopompa. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Trieste, intervento di valorizzazione dell'Ursus, pontone galleggiante simbolo del porto

TRIESTE Lo storico pontone galleggiante con gru, denominato Ursus, progettato nel 1913, situato nel Molo IV del Porto Vecchio, simbolo del porto di Trieste, sarà sottoposto procedimento di resting e valorizzazione. Il pontone è stato trasferito per motivi di sicurezza all'Arsenale San Marco in Porto Nuovo, il trasferimento ha richiesto le autorizzazioni della Capitaneria di Porto e del Registro navale Italiano di Trieste. Dobbiamo essere consapevoli del patrimonio culturale che rappresenta la storia del porto, ha commentato Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority. Manufatti di archeologia industriale di questo tipo devono essere conservati e valorizzati come eredità del glorioso passato di Trieste. Ma Ursus è anche un simbolo per la Trieste di oggi e di domani e lavoreremo per portarlo a nuova vita. Per permettere il trasferimento dell'Ursus stamani sono, pertanto, intervenuti: piloti, ormeggiatori, Guardia costiera, personale dell'Autorità di sistema portuale e della PTS per assicurare che ogni manovra fosse in sicurezza per il personale non comportasse alcun danno al pontone. Due rimorchiatori delle società Ocean e Tripmare, hanno reso possibile il trasferimento in sicurezza anche grazie all'assistenza dei VVF, con l'unità navale specialistica. In seguito ad un incidente avvenuto a metà marzo, durante delle raffiche di vento particolarmente violente, il pontone galleggiante si era inclinato imbarcando acqua. Da qui la decisione del trasferimento all'interno dell'area dell'Arsenale San Marco, meno esposta agli agenti atmosferici e dove sono presenti infrastrutture atte alla manutenzione. Il trasferimento consentirà anche il ricovero del pontone in bacino, dove l'Ursus sarà sottoposto ad una ispezione dello scafo in attesa dei lavori di manutenzione previsti per la fine dell'estate. Le attività prevedono interventi alla carena e la sostituzione del doppio scafo oltre che della gru a traliccio. Saranno inoltre forniti anche rinnovate la sala macchine e la sala comandi, gli arredi di bordo e gli impianti elettrici.



L'URSUS storico pontone con gru, trasferito all'Arsenale San Marco per lavori di Restyling

Trieste, 28 aprile 2020 Da oggi inizia un nuovo percorso di valorizzazione per l'Ursus, lo storico pontone galleggiante con gru progettato nel 1913, e diventato uno dei simboli di Trieste. Il pontone è stato trasferito per motivi di sicurezza dal Molo IV del Porto Vecchio, dove attualmente si trova, all'Arsenale San Marco in Porto Nuovo. Il trasferimento è stato autorizzato dalla Capitaneria di Porto, previa visita ispettiva del Registro navale Italiano di Trieste. Al lavoro stamattina piloti, ormeggiatori, Guardia costiera, personale dell'Autorità di sistema portuale e della PTS per assicurare che ogni manovra dell'operazione andasse a buon fine. Lo spostamento del pontone è stato fatto con l'ausilio di due rimorchiatori, Bat e Altair rispettivamente della Ocean e della Tripmare e l'assistenza dei VVF, che erano pronti ad intervenire con la loro unità navale dotata di motopompa. Dopo l'episodio avvenuto nella notte tra il 13 e il 14 marzo, dove a seguito delle forti raffiche di vento, l'Ursus si era inclinato imbarcando acqua, si è deciso di spostarlo nella zona dell'Arsenale San Marco, più protetta rispetto agli agenti atmosferici e sede di infrastrutture attrezzate per ogni tipo di intervento manutentivo. Il trasferimento consentirà anche il ricovero del pontone in bacino, dove l'Ursus sarà sottoposto ad una ispezione dello scafo in attesa dei lavori di manutenzione previsti per la fine dell'estate. Le attività comprenderanno sia il completo rinnovo della carena del pontone, con la sostituzione del doppio scafo che la verifica e la messa in sicurezza della gru a traliccio. Saranno forniti anche rinnovate la sala macchine e la sala comandi, gli arredi di bordo e gli impianti elettrici. 'Dobbiamo essere consapevoli del patrimonio culturale che rappresenta la storia del porto', ha commentato Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority. 'Manufatti di archeologia industriale di questo tipo devono essere conservati e valorizzati come eredità del glorioso passato di Trieste. Ma Ursus è anche un simbolo per la Trieste di oggi e di domani e lavoreremo per portarlo a nuova vita'.



Ursus all' Arsenale San Marco

GAM EDITORI

29 aprile 2020 - Da oggi inizia un nuovo percorso di valorizzazione per l' Ursus, lo storico pontone galleggiante con gru progettato nel 1913, e diventato uno dei simboli di Trieste. Il pontone è stato trasferito per motivi di sicurezza dal Molo IV del Porto Vecchio, dove attualmente si trova, all' Arsenale San Marco in Porto Nuovo. Il trasferimento è stato autorizzato dalla Capitaneria di Porto, previa visita ispettiva del Registro Navale Italiano di Trieste. Al lavoro ieri piloti, ormeggiatori, Guardia Costiera, personale dell' **Autorità di sistema** portuale e della PTS per assicurare che ogni manovra dell' operazione andasse a buon fine. Lo spostamento del pontone è stato fatto con l' ausilio di due rimorchiatori, Bat e Altair rispettivamente della Ocean e della Tripmare e l' assistenza dei VVF, che erano pronti ad intervenire con la loro unità navale dotata di motopompa. Dopo l' episodio avvenuto nella notte tra il 13 e il 14 marzo, dove a seguito delle forti raffiche di vento, l' Ursus si era inclinato imbarcando acqua, si è deciso di spostarlo nella zona dell' Arsenale San Marco, più protetta rispetto agli agenti atmosferici e sede di infrastrutture attrezzate per ogni tipo di intervento manutentivo. Il trasferimento consentirà anche il ricovero del pontone in bacino, dove l' Ursus sarà sottoposto ad una ispezione dello scafo in attesa dei lavori di manutenzione previsti per la fine dell' estate. Le attività comprenderanno sia il completo rinnovo della carena del pontone, con la sostituzione del doppio scafo che la verifica e la messa in sicurezza della gru a traliccio. Saranno anche rinnovate la sala macchine e la sala comandi, gli arredi di bordo e gli impianti elettrici. "Dobbiamo essere consapevoli del patrimonio culturale che rappresenta la storia del porto", ha commentato Zeno D' Agostino, presidente dell' Authority. "Manufatti di archeologia industriale di questo tipo devono essere conservati e valorizzati come eredità del glorioso passato di Trieste. Ma Ursus è anche un simbolo per la Trieste di oggi e di domani e lavoreremo per portarlo a nuova vita".



Trieste sposta Ursus, la mega gru di inizio secolo / Il video

Trieste Da oggi inizia un nuovo percorso di valorizzazione per l'Ursus, lo storico pontone galleggiante con gru progettato nel 1913, e diventato uno dei simboli di Trieste. Il pontone è stato trasferito per motivi di sicurezza dal Molo IV del Porto Vecchio, dove attualmente si trova, all'Arsenale San Marco in Porto Nuovo. Al lavoro questamattina piloti, ormeggiatori, Guardia costiera, personale dell'Autorità di sistema portuale e della PTS per assicurare che ogni manovra dell'operazione andasse a buon fine. Lo spostamento del pontone è stato fatto con l'ausilio di due rimorchiatori, Bat e Altair rispettivamente della Ocean e della Tripmare e l'assistenza dei VVF, che erano pronti ad intervenire con la loro unità navale dotata di motopompa. Dopo l'episodio avvenuto nella notte tra il 13 e il 14 marzo, dove a seguito delle forti raffiche di vento, l'Ursus si era inclinato imbarcando acqua, si è deciso di spostarlo nella zona dell'Arsenale San Marco, più protetta rispetto agli agenti atmosferici e sede di infrastrutture attrezzate per ogni tipo di intervento manutentivo. Il trasferimento consentirà anche il ricovero del pontone in bacino, dove l'Ursus sarà sottoposto ad una ispezione dello scafo in attesa dei lavori di manutenzione previsti per la fine dell'estate. Le attività comprenderanno sia il completo rinnovo della carena del pontone, con la sostituzione del doppio scafo che la verifica e la messa in sicurezza della gru a traliccio. Saranno forniti anche rinnovate la sala macchine e la sala comandi, gli arredi di bordo e gli impianti elettrici. Dobbiamo essere consapevoli del patrimonio culturale che rappresenta la storia del porto, ha commentato Zeno D'Agostino, presidente dell'Authority. Manufatti di archeologia industriale di questo tipo devono essere conservati e valorizzati come eredità del glorioso passato di Trieste. Ma Ursus è anche un simbolo per la Trieste di oggi e di domani e lavoreremo per portarlo a nuova vita.



L' Ursus "trasloca" dal Molo Quarto, al via il restauro

Il trasferimento nel bacino dell' Arsenale per un intervento di manutenzione è stato necessario perché un mese fa si erano create delle falle nello scafo e la storica gru aveva rischiato di affondare

Il pontone Ursus trasloca nel bacino dell' Arsenale San Marco per le operazioni di restauro. L' intervento di manutenzione si è reso necessario perché un mese fa si erano create delle falle nello scafo , con il conseguente imbarcamento di acqua. Se non fossero intervenuti i Vigili del Fuoco, l' **Autorità Portuale** e la Capitaneria, la storica gru avrebbe potuto affondare. Il trasferimento dal Molo Quarto tramite rimorchiatori, per un percorso di un paio di miglia, è stato assistito dai Vigili del fuoco insieme all' **Autorità Portuale**.



Porto sempre più in difficoltà partita la cassa integrazione

«Interessati 60 dipendenti addetti allo scarico delle navi ed alla movimentazione delle merci» È la prima volta dal dopoguerra ad oggi che lo strumento viene usato in Val da Rio

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA Le imprese portuali, ridotte con l'acqua alla gola dal Coronavirus, hanno messo il personale in cassa integrazione. Non era mai accaduto dal dopoguerra in poi. I circa 60 dipendenti addetti allo scarico delle navi ed alla movimentazione delle merci rimarranno a casa, alternandosi per scaglioni ogni due settimane. Sono alle corde anche le agenzie che si occupano di spedizioni e delle pratiche di attracco, imbarco e sbarco. L'ANALISI Dopo un 2019 in lieve rimonta, nel primo trimestre dell'anno, lo scalo di Val da Rio ha registrato un crollo senza precedenti. Con un volume di traffici di 220 mila 019 tonnellate si attesta su un valore di -35,8 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019. In calo soprattutto le merci varie: 52 mila 189 tonnellate, - 67,6 per cento. Reggono discretamente (- 7,8 per cento) solamente le merci secche alla rinfusa, con 167 mila 830 tonnellate movimentate. Questo forte tonnellaggio, però, non deve trarre in inganno. Si tratta, infatti, di merci povere come il sale grezzo ed altri minerali. MAI ACCADUTO «Mai accaduto niente di simile commenta Alfredo Calascibetta, presidente del comitato per il rilancio del porto, vedutosi costretto anch'egli a porre alcuni propri dipendenti in cassa integrazione. Parecchi di noi dice - lavorano da casa, occupandosi dei traffici internazionali residui. Personalmente, mi ostino ad operare dall'ufficio anche se potrei farne a meno». Sta di fatto che ieri, in banchina, c'erano appena tre navi. «In queste ore proseguiamo molto tempo monitorando il traffico mercantile nell'Estremo Oriente. E' giunta finalmente notizia di varie grandi navi in procinto di partire dalla Cina, paese almeno apparentemente uscito dall'emergenza Covid 19. Speriamo che questa ripresa dei traffici lungo le rotte oceaniche, fra qualche tempo, si riverberi anche nel Mediterraneo ed a Chioggia, in particolare. Intanto, cerchiamo di sopravvivere tirando avanti alla giornata». Nell'attesa però, secondo Calascibetta, gli enti pubblici competenti dovrebbero accelerare il passo in vista dell'eliminazione di tutti gli impedimenti che hanno sinora impedito l'avvio degli escavi accanto le banchine e lungo il canale che conduce dalla Bocca di San Felice allo scalo di Val da Rio. Com'è noto, ormai da diversi anni ormai, le navi di media stazza non possono più fare scalo a Chioggia proprio a causa dell'interramento naturale di alcuni tratti del percorso lagunare. Lo dimostrano parecchi incagliamenti. «Il ripristino della piena navigabilità rimarca il portavoce degli operatori internazionali va fatto immediatamente affinché, non appena l'Italia si sarà ripresa dall'incubo, tutto possa riprendere a pieno ritmo. Ulteriori perdite di tempo - conclude sarebbero inaccettabili ed inspiegabili. È un dato di fatto che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale dispone già del progetto esecutivo per un primo stralcio di lavori in laguna. Sono disponibili, 5 milioni e mezzo di euro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l'analisi del presidente di assoagenti

«Nei prossimi due o tre mesi tempi molto duri per il porto»

venezia«Cominciamo a vedere i segni pesantemente negativi sui volumi di traffico marittimo: i prossimi due o tre mesi saranno molto duri per le attività in tutti i porti italiani incluso Venezia e Chioggia», dice Alessandro Santi, presidente Assoagenti Veneto, commentando i dati negativi del traffico merci e passeggeri resi noti dall'Autorità di Sistema Portuale. L'associazione presieduta da Santi partecipa all'Organismo di Partenariato dell'Autorità Portuale di Venezia e Chioggia e rappresenta gli agenti spedizionieri, raccomandatori e mediatori marittimi che promuovono e curano l'assistenza delle navi che entrano ed escono dalla laguna, dalle bocche di **porto** fino ai terminal commerciali e passeggeri. Gli orizzonti commerciali dei porti di Venezia e Chioggia dipendono molto dalle rotte della "Via della seta" e la pandemia cominciata proprio in Cina e nel resto dell'Est asiatico ha e avrà pesanti ricadute sui traffici commerciali che in buona parte avvengono via mare. «L'effetto negativo del fermo produttivo in Cina continuerà ancora per qualche settimana ma a questo si sommano gli effetti del fermo delle attività in Europa che inizialmente si pensavano meno estesi», osserva Alessandro Santi, «Le esportazioni sono praticamente ferme e anche le relazioni con altri Paesi europei e oltreoceano stanno subendo un calo importante. L'offerta di stiva delle navi è di gran lunga superiore alla domanda causando il fermo di molte di queste in giro per il mondo come pure i livelli di noli sono tali da determinare forti perdite finanziarie». I dati sull'andamento del traffico marittimo nel terminal commerciali di Venezia e Chioggia, nel primo trimestre di quest'anno, preannunciano la bufera: 5.786.101 tonnellate di merci movimentate, in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell'anno scorso. In calo rispetto allo stesso periodo del 2019 il traffico merci di prodotti petroliferi in genere (-1,4%), rinfuse minerarie e alimentari (-32%), general cargo (-3,2%) e container (-2,1%). Ancora peggio è andato per il traffico passeggeri, con una riduzione, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, di oltre il 40% nei traghetti del terminal di Fusina e del 60% delle navi da crociera che approdano al terminal Vtp a Santa Marta. «L'usuale apporto di attività derivante dalle crociere, yacht e passeggeri in generale che normalmente interviene da fine aprile, quest'anno non ci sarà», sottolinea il presidente di Assoagenti, «per le aziende e i lavoratori del **porto** si prospetta un periodo molto complesso con serie difficoltà finanziarie ed economiche. La comunità portuale sta approfittando di questo periodo per lavorare con le autorità coinvolte a tutti i livelli per infrastrutturare il **porto** del futuro nella consapevolezza della strategicità che esso rappresenta in un territorio attualmente così colpito dalla crisi derivante dalla pandemia». -- G. fav.



Venezia, crollano i traffici a marzo - Musolino: Mercato poco limpido

Venezia: Come prevedibile, a causa della pandemia, crollano i volumi dei traffici (-10,5%) nel primo trimestre 2020.

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



le imprese e l'occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova,



Corriere Marittimo

Venezia

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

Porto di Venezia: ricovero più sicuro per l' Ursus. Lavori di restyling al via da fine estate

(FERPRESS) - Trieste, 28 APR - Da oggi inizia un nuovo percorso di valorizzazione per l' Ursus, lo storico pontone galleggiante con gru progettato nel 1913, e diventato uno dei simboli di Trieste. Il pontone è stato trasferito per motivi di sicurezza dal Molo IV del **Porto** Vecchio, dove attualmente si trova, all' Arsenale San Marco in **Porto** Nuovo. Il trasferimento è stato autorizzato dalla Capitaneria di **Porto**, previa visita ispettiva del Registro navale Italiano di Trieste. Al lavoro stamattina piloti, ormeggiatori, Guardia costiera, personale dell' Autorità di sistema portuale e della PTS per assicurare che ogni manovra dell' operazione andasse a buon fine. Lo spostamento del pontone è stato fatto con l' ausilio di due rimorchiatori, Bat e Altair rispettivamente della Ocean e della Tripmare e l' assistenza dei VVF, che erano pronti ad intervenire con la loro unità navale dotata di motopompa. Dopo l' episodio avvenuto nella notte tra il 13 e il 14 marzo, dove a seguito delle forti raffiche di vento, l' Ursus si era inclinato imbarcando acqua, si è deciso di spostarlo nella zona dell' Arsenale San Marco, più protetta rispetto agli agenti atmosferici e sede di infrastrutture attrezzate per ogni tipo di intervento manutentivo. Il trasferimento consentirà anche il ricovero del pontone in bacino, dove l' Ursus sarà sottoposto ad una ispezione dello scafo in attesa dei lavori di manutenzione previsti per la fine dell' estate. Le attività comprenderanno sia il completo rinnovo della carena del pontone, con la sostituzione del doppio scafo che la verifica e la messa in sicurezza della gru a traliccio. Saranno forniti anche rinnovate la sala macchine e la sala comandi, gli arredi di bordo e gli impianti elettrici. "Dobbiamo essere consapevoli del patrimonio culturale che rappresenta la storia del **porto**: manufatti di archeologia industriale di questo tipo devono essere conservati e valorizzati come eredità del glorioso passato di Trieste. Ma Ursus è anche un simbolo per la Trieste di oggi e di domani e lavoreremo per portarlo a nuova vita".



Informatore Navale

Venezia

ALIS: "CORONAVIRUS" CONFRONTO CON LE REGIONI E CON IL CLUSTER DI TRASPORTO E LOGISTICA PER LA RIPARTENZA

Guido Grimaldi "Ciclo di videoconferenze per favorire il dialogo costruttivo tra pubblico e privato e per programmare soluzioni condivise da proporre alle Istituzioni" Un ciclo di videoconferenze per favorire il confronto tra il popolo del trasporto e della logistica e gli interlocutori pubblici dei territori di riferimento. Prosegue senza sosta, anche durante la fase emergenziale da Coronavirus, l'attività associativa di ALIS, per analizzare le criticità del settore e per dar voce alle istanze degli operatori logistici, individuando proposte concrete da sottoporre alle Istituzioni nazionali e locali per la ripartenza dell'intero Sistema Paese. "Un comparto strategico ed essenziale come quello del trasporto e della logistica, che all'inizio della crisi sanitaria aveva un trend di crescita positivo, è ora fortemente a rischio e ha bisogno di interventi immediati e strutturali. Per questa ragione - dichiara il Presidente di ALIS Guido Grimaldi - abbiamo organizzato in queste settimane diversi tavoli di lavoro e di confronto in videoconferenza con le Regioni, le Autorità di Sistema Portuale, gli Enti di ricerca e di formazione, gli interporti, i terminali e il nostro intero cluster di trasporto marittimo, stradale e ferroviario".

Il Presidente Grimaldi commenta così l'azione di coordinamento e di dialogo diretto promossa da ALIS con le principali realtà pubbliche e private con l'obiettivo di dare una voce unitaria alle istanze del settore e di evidenziare il lavoro eroico degli operatori del trasporto e della logistica. Nell'ottica di pianificare lo scenario post-crisi pandemica con una linea di azione comune, ALIS ha dato inizio alle videoconferenze regionali, il 7 aprile, partendo proprio dal Nord Italia, e nello specifico, dal Veneto. In questo tavolo di confronto il Presidente dell'AdSP Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino è intervenuto sulla messa in sicurezza dei porti di Venezia e Chioggia e sulla necessità che il settore pubblico, anche attraverso la sburocratizzazione amministrativa, sia un facilitatore di processi per i privati in difficoltà. "C'è bisogno di visione, coraggio e determinazione per poter uscire da questa crisi in maniera positiva. La voglia di confrontarsi e discutere rappresentata da questi incontri organizzati da ALIS - dichiara Musolino - dimostra che le premesse ci sono, adesso dobbiamo concentrarci, pubblico e privato assieme, per concretizzarle". Matteo Gasparato, Presidente dell'Unione Interporti Riuniti e dell'Interporto Quadrante Europa di Verona, ha proposto di adottare con urgenza una Legge sugli Interporti, così come di puntare su processi di semplificazione per favorire la ripartenza di gare e bandi, fermi ormai da settimane, che non consentono l'implementazione di servizi ferroviari efficienti. "Come UIR stiamo lavorando alla predisposizione di un vademecum operativo da diffondere all'avvio della Fase 2, mentre come Interporto Quadrante Europa - afferma Gasparato - abbiamo sempre sostenuto la collaborazione tra le infrastrutture regionali, sia sul Piano Regionale dei Trasporti sia a livello europeo nell'elaborazione di un progetto congiunto sul potenziamento dell'ultimo miglio". Sul tema della sburocratizzazione totale convergenza anche da parte di Umberto Masucci, Presidente dell'International Propeller Club Italia e di F2I holding, che commenta: "Questa videoconferenza è un'occasione positiva per discutere di portualità in un momento di grande sofferenza anche del nostro settore, che continua ad essere al servizio dell'industria e dell'economia nazionale". Al confronto hanno preso parte anche Alessandro Becce AD del Terminal PSA/VECON di Venezia e Simone Pastore, AD del Terminal VeRoPortMos, i quali hanno rappresentato le difficoltà emerse con gli spazi portuali e, di conseguenza, la necessità di puntare su corsie preferenziali per le merci considerate più strategiche. La



seconda videoconferenza, tenutasi l' 8 aprile, ha visto la Sicilia come protagonista, territorio dove il cluster ALIS rappresenta, senza alcun sussidio pubblico,



Informatore Navale

Venezia

L'85% della quota di mercato del trasferimento delle merci ed assicura la massima operatività per garantire la continuità territoriale. Marco Falcone, Assessore alle infrastrutture e alla mobilità della Regione Sicilia, rivolgendo un plauso ad ALIS per aver offerto il proprio immediato impegno nell'arginare la criticità sulla continuità territoriale siciliana delle ultime settimane, ha ribadito che il mercato deve dispiegarsi in maniera omogenea con regole uguali per tutti e che la Regione ha il dovere di creare le migliori condizioni possibili per lo sviluppo di tutti i settori produttivi. Pasqualino Monti, Presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha evidenziato l'esigenza di snellire ulteriormente le attività delle P.A. a difesa dei traffici commerciali negli scali. "C'è un'Italia da ripensare - ha affermato Monti - con orgoglio e coraggio, trasformando una tragedia in un'opportunità per ripartire con strumenti nuovi: si deve disegnare un nuovo piano delle infrastrutture e di reindustrializzazione, insieme ad una grande riforma fiscale. E' il momento del pragmatismo per dare impulso serio alla realizzazione di un sistema logistico ed industriale strategico per il Paese. Mava affrontato anche un altro nemico, la burocrazia, che imbavaglia il nostro Paese, costringendolo a un declino che il virus ha solo accelerato". È inoltre intervenuto l'Avv. Francesco Sciaudone, che ha dichiarato che "la Commissione UE nell'attuale quadro di temporanea sospensione delle regole sugli aiuti di Stato ha dato alle amministrazioni nazionali e regionali anche la possibilità di indennizzare direttamente le imprese in ragione dell'eccezionalità della situazione. Occorre solo un puntuale sistema di notifica alla Commissione Europea. Si possono dare aiuti direttamente alle imprese (dal lato della domanda e/o dell'offerta) per iniettare liquidità e consentire di effettuare investimenti. Questo lo può fare anche la Regione. Una delle proposte potrebbe essere quella di utilizzare la capacità di aggregazione delle AdSP per avviare l'emissione di Basket Bond per i singoli sistemi portuali". Nella terza videoconferenza svolta il 14 aprile, ALIS ha promosso un interessante confronto sul Lazio. L'Assessorato ai Lavori Pubblici, Tutela del Territorio e Mobilità della Regione Lazio, rappresentato da Sergio Celestino, ha chiarito come la fase di emergenza metta tutti gli interlocutori pubblici nella condizione di dover accelerare il processo in atto per la costituzione della ZLS e del relativo Piano di sviluppo strategico. Il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria Di Majo, impegnato per diversificare le attività portuali laziali, ha dichiarato: "Nonostante la riconosciuta vocazione crocieristica del Porto di Civitavecchia l'AdSP sta lavorando in sinergia con la Regione per un lavoro sistemico di rilancio della componente commerciale dei propri scali, anche per far conoscere i servizi portuali, le aree a disposizione, i collegamenti infrastrutturali verso le principali arterie stradali e ferroviarie, nonché i benefici derivanti dall'istituenda ZLS per la quale si propone l'estensione dei vantaggi fiscali già previsti per le ZES". Enrico Luciani, Presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia, ha auspicato la rapida ripresa del lavoro ricordando che "La nostra alta specializzazione e formazione permette al sistema portuale di offrire dei servizi ottimali agli armatori in termini di sicurezza e massima efficienza". Dello stesso avviso Gianluca Rossi, DG dell'Interporto di Civitavecchia e Operation Manager di CFFT: "Ritengo che l'unico strumento per far fronte a questa tremenda crisi sia la logistica, occorre quindi che tutte le imprese facciano sistema, ricorrendo a quella logistica integrata di cui tanto oggi si parla. Da soli siamo poco, insieme siamo un unico". Massimo Pallottini, Presidente del Centro Agroalimentare Romano, ha sottolineato che "CAR intende contribuire allamodernizzazione e all'efficientamento del sistema logistico regionale e auspico, non appena sarà possibile, un incontro dal vivo sul tema della logistica nell'agroalimentare". Andrea Campagna, partner di sviluppo di Laziale Distribuzioni, Gruppo Logistico LDI, ha messo in evidenza come "in questo contesto di forte incertezza, soluzioni immediate devono interessare la domanda di trasporto e logistica. Questa deve essere l'occasione per le imprese del settore di innovare i propri servizi e le proprie pratiche per crescere nella competitività e attrattività". Luigi Capitani, Presidente dell'Interporto CEPIM di Parma, ha invece raccontato l'esperienza virtuosa dell'interporto da lui presieduto nell'arginare la crisi in corso. Focus sulla Puglia, invece, per il quarto incontro tenutosi il 16 aprile, al quale ha partecipato il Governatore

della Regione, Michele Emiliano che, complimentandosi con ALIS per essere portatrice di interessi sani per l'economia pugliese e per l'intero Mezzogiorno, ha anticipato la realizzazione di un Piano regionale straordinario al fine di avviare la fase di programmazione



Informatore Navale

Venezia

e di traghettamento per la riapertura post-emergenza e l'uscita da una crisi globale senza precedenti. Ritenendo infatti che un Sud più forte renderebbe più forte l'intero Paese, ha evidenziato come questa emergenza - che insegna come la questione meridionale sia ancora centrale oggi e per i prossimi anni - rappresenti anche un'occasione storica per un riequilibrio tra l'Italia e l'UE e per recuperare una parte di svantaggio accumulato in passato, a partire dal sistema sanitario. Ugo Patroni Griffi, Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, dopo aver ringraziato ALIS per il lavoro svolto e l'intensa attività di informazione, ha analizzato la situazione generale del settore portuale tra lacune e punti di forza, suggerendo di puntare su un corridoio adriatico-tirrenico come occasione storica di rilancio per il Sud. "Uno shock simmetrico, europeo e globale, come quello determinato dalla pandemia - ha dichiarato Ugo Patroni Griffi - ha bisogno di esperti nocchieri per essere governato. La portualità, affrancata da lacci e cavilli, può dare una mano alla ricostruzione, partendo questa volta dal Sud meno colpito dalla pandemia e sfruttando le tuttora inesprese potenzialità logistiche del "landbridge" tra Adriatico e Tirreno". Tra gli interventi, anche Giovanni Giannini, Assessore regionale ai Trasporti, Tito Vespasiani, Segretario Generale dell'AdSP ed Elio Sannicandro, Direttore Generale di ASSET Puglia (Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio), il quale ha posto l'accento su semplificazione e digitalizzazione nelle attività produttive, da quelle portuali e doganali sino ad infrastrutture ed opere pubbliche: "La logistica rappresenta un settore fondamentale anche per affrontare le emergenze e per ripartire con idee nuove sviluppando in maniera sostenibile le nostre potenzialità e capacità produttive". La quinta videoconferenza ha avuto come protagonista la Campania. E' intervenuto il Vicepresidente della Regione Campania Fulvio Bonavitacola, che ha espresso apprezzamento fin da subito per il qualificato lavoro svolto da ALIS. "Sono da sempre convinto che in tutte le attività economiche le Istituzioni hanno un bisogno vitale di avere un dialogo costante con gli operatori del settore, cioè con coloro che ogni giorno garantiscono che il Paese non si fermi. Questo è tanto più vero per il trasporto delle merci e delle persone, in particolare nel momento emergenziale che stiamo vivendo e nella cosiddetta Fase 2. Il sistema dei trasporti - aggiunge Bonavitacola - è il sistema circolatorio di una comunità, come in un organismo vivente. Si può fermare tutto, ma non quello". Per il Presidente dell'AdSP del Mare Tirreno Centrale Pietro Spirito, che ha lanciato la proposta della costituzione di un tavolo operativo anche con l'ABI, "La logistica ha confermato ancora una volta di essere il tessuto connettivo tra mondo della produzione e mondo del consumo. Per affrontare ora la crisi economica determinata dal blocco quasi totale della produzione e la fase della ripresa occorre sostenere lo sforzo degli operatori della logistica, avendo attenzione a liquidità, sostenibilità finanziaria, misure per il rilancio di un trasporto intermodale e sostenibile, semplificazione di regole e procedure". E' intervenuto anche il Rettore dell'Università degli Studi di Napoli "Parthenope" Alberto Carotenuto, che ha ricordato come anche le Università, nella loro interlocuzione con il Ministero dell'Università e della Ricerca, stiano richiedendo nuove linee di credito a lunga scadenza. Il Presidente dello SVIMEZ Adriano Giannola è intervenuto in particolare sulla ZES campana, "un progetto strategico "in mezzo al guado" e in piena evoluzione che ovviamente soffre in questa fase ma che deve rappresentare la grande opportunità da mettere a pieno regime per affrontare la ripresa. E' importante la collaborazione tra le ZES meridionali per il suo potenziale effetto leva sull'economia di un territorio di oltre 12 milioni di cittadini". Secondo il Prof. di Economia dei Trasporti della Federico II Ennio Forte, "il Mezzogiorno, grazie alla logistica added value, al recupero delle ZES ed alla straordinarietà degli interventi UE e statali di sostegno finanziario, potrebbe cogliere una buona occasione di sviluppo per la ripresa dell'economia". L'AD dell'Interporto Campano di Nola Claudio Ricci ha confermato che "in questa fase il trasporto e gli hub logistici hanno mostrato tutta la valenza strategica, meritando l'inquadramento tra i servizi pubblici essenziali". Giancarlo Cangiano, Presidente di ISE Servizi, la società dell'Interporto Sud Europa che gestisce il terminal intermodale e che ha registrato un aumento del 40% del trasporto intermodale su ferro, ha chiesto una forte

operazione di sburocratizzazione del settore." Ho sempre seguito ALIS apprezzandone gli sforzi per favorire l' intermodalità come soluzione logistica e per trovare posizioni comuni tra tutti gli attori della filiera logistica. Occorre quindi fare sistema e chi è disposto a farlo troverà certamente l' infrastruttura di ISE pronta a fare la propria



Informatore Navale

Venezia

parte ". L' ultima videoconferenza, con la Regione Sardegna , il 24 aprile, ha affrontato il tema della libera concorrenza sulle tratte insulari e della continuità territoriale, considerando anche che ALIS rappresenta oltre il 75% dei collegamenti con l' isola. L' Assessore ai Trasporti della Regione Sardegna Giorgio Todde , sempre molto attento e sensibile alle istanze del settore, ha dichiarato "Ben vengano le iniziative come quella proposta da ALIS che ha unito in un unico incontro il mondo del trasporto e della logistica della Regione Sardegna. Ringrazio ALIS, il Presidente Guido Grimaldi e tutti gli associati per tutto quello che hanno fatto e continuano a fare per il nostro territorio. Anche in questo particolare momento di emergenza l' associazione si è messa a disposizione per implementare la continuità territoriale, rendere efficiente la mobilità e ringrazio tutte le compagnie di trasporto coinvolte per la professionalità e per la disponibilità offerta al popolo sardo ". In riferimento all' emergenza Coronavirus, ribadendo la massima collaborazione istituzionale si è anche soffermato sulle difficoltà per il turismo, una delle principali fonti di sostentamento economico della Regione, unitamente alle tempistiche per poter programmare la ripartenza. Anche il Presidente dell' **AdSP** del **Mare** di Sardegna Massimo Deiana ha ringraziato il cluster ALIS per l' enorme sforzo profuso durante l' emergenza e ha confermato che il settore marittimo e portuale può rappresentare il volano per l' economia sarda. " I porti devono continuare a garantire il livello di servizi necessario, come la manutenzione delle infrastrutture, la security e tutti i servizi di interesse generale, che generano un sistema di costi in gran parte fissi, solo parzialmente collegati ai volumi di traffico. Siamo confidenti che nel prossimo decreto tali considerazioni sapranno ricevere il giusto riconoscimento. Oltre a questi interventi, la Ministra De Micheli ha aperto due importanti tavoli di lavoro ai quali i porti stanno collaborando: sulla semplificazione delle procedure dei lavori nei compendi portuali e sul finanziamento di tali interventi, due criticità fondamentali dell' attuale sistema, costretto a slalom fra gli stretti paletti di una burocrazia non più sopportabile". Hanno inoltre portato la loro testimonianza diretta Piero Diana , Presidente della Compagnia Portuale "Corridoni" di Olbia, che ha ribadito massima operatività per tutelare tutte le maestranze presenti all' interno del porto e che ha definito l' incontro " Un momento di aggregazione da ripetere sicuramente. L' ALIS, in questo delicato momento storico, è riuscita a sorprenderci ancora una volta con un' iniziativa che non ha eguali nella storia della logistica e del trasporto in Sardegna ed in Italia" , l' AD del Terminal Ro-ro di Cagliari Vincenzo Corazza , che ha analizzato le future misure per garantire una sburocratizzazione del sistema portuale dichiarando " Plaudo all' iniziativa e mi auguro possa essere ripetuta a breve per un puntuale aggiornamento sulle prospettive economiche e di sviluppo della nostra regione in relazione alle attività e iniziative da assumere per il trasporto marittimo, stradale e per l' intera filiera della logistica" ed il Presidente dell' ITS Mosos di Cagliari Roberto Neroni , che ha fatto il punto sulle attività di didattica a distanza portate avanti in questa fase. " Questo ciclo di videoconferenze ha fornito ancor più concretezza ed autorevolezza al lavoro associativo che ALIS continua a svolgere per porre l' attenzione sulle difficoltà dell' intero sistema produttivo nazionale e, in particolare, del trasporto e della logistica. Continueremo nella nostra azione di costante confronto tra il pubblico e il privato e di massima disponibilità per proseguire le interlocuzioni con le Istituzioni, - conclude il Presidente di ALIS Guido Grimaldi - convinti che la ripartenza del nostro Paese dipenderà molto anche dal sostegno effettivo dato alle imprese e ai lavoratori del nostro settore ".

Informazioni Marittime

Venezia

Trasporto e logistica, il cluster nelle videoconferenze Alis

Per Guido Grimaldi, gli incontri online favoriscono il dialogo costruttivo tra pubblico e privato per programmare soluzioni all' emergenza da proporre alle Istituzioni

Un ciclo di videoconferenze per favorire il confronto - durante l' emergenza del coronavirus - tra il popolo del trasporto e della logistica e gli interlocutori pubblici dei territori di riferimento. "Un comparto strategico ed essenziale come quello del trasporto e della logistica, che all' inizio della crisi sanitaria aveva un trend di crescita positivo, è ora fortemente a rischio e ha bisogno di interventi immediati e strutturali. per questa ragione - dichiara il presidente di Alis Guido Grimaldi - abbiamo organizzato in queste settimane diversi tavoli di lavoro e di confronto in videoconferenza con le Regioni, le Autorità di Sistema Portuale, gli enti di ricerca e di formazione, gli interporti, i terminali del nostro intero cluster di trasporto marittimo, stradale e ferroviario". Nell' ottica di pianificare lo scenario post-crisi pandemica con una linea di azione comune, Alis ha dato inizio alle videoconferenze regionali, il 7 aprile, partendo proprio dal Nord Italia, e nello specifico, dal Veneto. In questo tavolo di confronto il presidente dell' **AdSP Mare Adriatico Settentrionale** **Pino Musolino** è intervenuto sulla messa in sicurezza dei porti di Venezia e Chioggia e sulla necessità che il settore pubblico, anche attraverso la sburocratizzazione amministrativa, sia un facilitatore di processi per i privati in difficoltà. Matteo Gasparato, presidente dell' Unione Interporti Riuniti e dell' Interporto Quadrante Europa di Verona, ha proposto di adottare con urgenza una Legge sugli Interporti, così come di puntare su processi di semplificazione per favorire la ripartenza di gare e bandi, fermi ormai da settimane, che non consentono l' implementazione di servizi ferroviari efficienti". Sul tema della sburocratizzazione totale convergenza anche da parte di Umberto Masucci, presidente dell' International Propeller Club Italia e di F2I holding. Al confronto hanno preso parte anche Alessandro Becce AD del Terminal PSA/VECON di Venezia e Simone Pastore, ad del Terminal VeRoPortMos, i quali hanno rappresentato le difficoltà emerse con gli spazi portuali e, di conseguenza, la necessità di puntare su corsie preferenziali per le merci considerate più strategiche. La seconda videoconferenza, tenutasi il 8 aprile, ha visto la Sicilia come protagonista, territorio dove il cluster Alis rappresenta, senza alcun sussidio pubblico, l' 85% della quota di mercato del trasferimento delle merci ed assicura la massima operatività per garantire la continuità territoriale. Marco Falcone, Assessore alle infrastrutture e alla mobilità della Regione Sicilia, rivolgendo un plauso ad Alis per aver offerto il proprio immediato impegno nell' arginare la criticità sulla continuità territoriale siciliana delle ultime settimane, ha ribadito che il mercato deve dispiegarsi in maniera omogenea con regole uguali per tutti e che la Regione ha il dovere di creare le migliori condizioni possibili per lo sviluppo di tutti i settori produttivi. Pasqualino Monti, presidente dell' **AdSP del Mare** di Sicilia Occidentale ha evidenziato l' esigenza di snellire ulteriormente le attività delle P.A. a difesa dei traffici commerciali negli scali. Nella terza videoconferenza svolta il 14 aprile, Alis ha promosso un interessante confronto sul Lazio. L' Assessorato ai Lavori Pubblici, Tutela del Territorio e Mobilità della Regione Lazio, rappresentato da Sergio Celestino, ha chiarito come la fase di emergenza metta tutti gli interlocutori pubblici nella condizione di dover accelerare il processo in atto per la costituzione della ZLS e del relativo Piano di sviluppo strategico. È intervenuto anche il presidente dell' **AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale** Francesco Maria Di Majo, impegnato per diversificare le attività portuali laziali ed a sviluppare i collegamenti dello scalo infrastrutturali verso le principali arterie



stradali e ferroviarie. Enrico Luciani , presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia, ha auspicato la rapida ripresa del lavoro.



Informazioni Marittime

Venezia

Dello stesso avviso Gianluca Rossi , DG dell' Interporto di Civitavecchia e Operation Manager di CFFT. Massimo Pallottini , presidente del Centro Agroalimentare Romano, ha sottolineato che CAR intende contribuire alla modernizzazione e all' efficientamento del sistema logistico regionale. Andrea Campagna , partner di sviluppo di Laziale Distribuzioni, gruppo Logistico LDI, ha messo in evidenza come in questo contesto di forte incertezza, soluzioni immediate devono interessare la domanda di trasporto e logistica. Luigi Capitani, presidente dell' Interporto CEPIM di Parma, ha invece raccontato l' esperienza virtuosa dell' interporto da lui presieduto nell' arginare la crisi in corso. Focus sulla Puglia, invece, per il quarto incontro tenutosi il 16 aprile, al quale ha partecipato il Governatore della Regione, Michele Emiliano che ha anticipato la realizzazione di un Piano regionale straordinario al fine di avviare la fase di programmazione e di traghettamento per la riapertura post-emergenza e l' uscita da una crisi globale senza precedenti. Ugo Patroni Griffi , presidente dell' AdSP del Mare Adriatico Meridionale, che ha analizzato la situazione generale del settore portuale tra lacune e punti di forza, suggerendo di puntare su un corridoio adriatico-tirrenico come occasione storica di rilancio per il Sud. Tra gli interventi, anche Giovanni Giannini , assessore regionale ai Trasporti, Tito Vespasiani, segretario generale dell' AdSP ed Elio Sannicandro , direttore generale di ASSET Puglia (Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio). La quinta videoconferenza ha avuto come protagonista la Campania. È intervenuto il vicepresidente della Regione Campania Fulvio Bonavita, che si è detto da sempre convinto che in tutte le attività economiche le Istituzioni hanno un bisogno vitale di avere un dialogo costante con gli operatori del settore, cioè con coloro che ogni giorno garantiscono che il Paese non si fermi. Il presidente dell' AdSP del Mare Tirreno Centrale Pietro Spirito ha lanciato la proposta della costituzione di un tavolo operativo anche con l' ABI, mentre Alberto Carotenuto , ha ricordato come anche le Università, nella loro interlocuzione con il ministero dell' Università e della Ricerca, stiano richiedendo nuove linee di credito a lunga scadenza. Il presidente dello Svinez Adriano Giannola è intervenuto in particolare sulla ZES campana, che ritiene un progetto strategico "in mezzo al guado" e in piena evoluzione che ovviamente soffre in questa fase ma che deve rappresentare la grande opportunità da mettere a pieno regime per affrontare la ripresa.". Secondo il prof. di Economia dei Trasporti della Federico II Ennio Forte , il Mezzogiorno, grazie alla logistica, al recupero delle ZES ed alla straordinarietà degli interventi Ue e statali di sostegno finanziario, potrebbe cogliere una buona occasione di sviluppo per la ripresa dell' economia. L' ad dell' Interporto Campano di Nola Claudio Ricci ha confermato che in questa fase il trasporto e gli hub logistici hanno mostrato tutta la valenza strategica, meritando l' inquadramento tra i servizi pubblici essenziali. Giancarlo Cangiano , presidente di ISE Servizi, la società dell' Interporto Sud Europa che gestisce il terminal intermodale e che ha registrato un aumento del 40% del trasporto intermodale su ferro, ha chiesto una forte operazione di sburocratizzazione del settore. L' ultima videoconferenza, con la Regione Sardegna, il 24 aprile, ha affrontato il tema della libera concorrenza sulle tratte insulari e della continuità territoriale, considerando anche che Alis rappresenta oltre il 75% dei collegamenti con l' isola. L' assessore ai Trasporti della Regione Sardegna Giorgio Todde , in riferimento all' emergenza Coronavirus, si è anche soffermato sulle difficoltà per il turismo, una delle principali fonti di sostentamento economico della Regione, unitamente alle tempistiche per poter programmare la ripartenza. Anche il presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna Massimo Deiana ha ringraziato il cluster Alis per lo sforzo profuso durante l' emergenza e ha confermato che il settore marittimo e portuale può rappresentare il volano per l' economia sarda. Hanno inoltre portato la loro testimonianza diretta Piero Diana , presidente della Compagnia Portuale "Corridoni" di Olbia, che ha ribadito massima operatività per tutelare tutte le maestranze presenti all' interno del port", l' ad del Terminal Ro-ro di Cagliari Vincenzo Corazza , che ha analizzato le future misure per garantire una sburocratizzazione del sistema portuale ed il presidente dell' ITS Mosos di Cagliari Roberto Neroni , che ha fatto il punto sulle attività di didattica a distanza portate avanti in questa fase.

Coronavirus: Alis si confronta con le regioni

GAM EDITORI

29 aprile 2020 - Un ciclo di videoconferenze per favorire il confronto tra il popolo del trasporto e della logistica e gli interlocutori pubblici dei territori di riferimento. Prosegue senza sosta, anche durante la fase emergenziale da Coronavirus, l'attività associativa di ALIS, per analizzare le criticità del settore e per dar voce alle istanze degli operatori logistici, individuando proposte concrete da sottoporre alle Istituzioni nazionali e locali per la ripartenza dell'intero Sistema Paese. "Un comparto strategico ed essenziale come quello del trasporto e della logistica, che all'inizio della crisi sanitaria aveva un trend di crescita positivo, è ora fortemente a rischio e ha bisogno di interventi immediati e strutturali. Per questa ragione - dichiara il Presidente di ALIS Guido Grimaldi - abbiamo organizzato in queste settimane diversi tavoli di lavoro e di confronto in videoconferenza con le Regioni, le Autorità di Sistema Portuale, gli Enti di ricerca e di formazione, gli interporti, i terminali del nostro intero cluster di trasporto marittimo, stradale e ferroviario". Il Presidente Grimaldi commenta così l'azione di coordinamento e di dialogo diretto promossa da ALIS con le principali realtà pubbliche e private con l'

obiettivo di dare una voce unitaria alle istanze del settore e di evidenziare il lavoro eroico degli operatori del trasporto e della logistica. Nell'ottica di pianificare lo scenario post-crisi pandemica con una linea di azione comune, ALIS ha dato inizio alle videoconferenze regionali, il 7 aprile, partendo proprio dal Nord Italia, e nello specifico, dal Veneto. In questo tavolo di confronto il Presidente dell'**AdSP Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino** è intervenuto sulla messa in sicurezza dei porti di Venezia e Chioggia e sulla necessità che il settore pubblico, anche attraverso la sburocratizzazione amministrativa, sia un facilitatore di processi per i privati in difficoltà. La seconda videoconferenza, tenutasi l'8 aprile, ha visto la Sicilia come protagonista, territorio dove il cluster ALIS rappresenta, senza alcun sussidio pubblico, l'85% della quota di mercato del trasferimento delle merci ed assicura la massima operatività per garantire la continuità territoriale. Nella terza videoconferenza svolta il 14 aprile, ALIS ha promosso un interessante confronto sul Lazio. L'Assessorato ai Lavori Pubblici, Tutela del Territorio e Mobilità della Regione Lazio, rappresentato da Sergio Celestino, ha chiarito come la fase di emergenza metta tutti gli interlocutori pubblici nella condizione di dover accelerare il processo in atto per la costituzione della ZLS e del relativo Piano di sviluppo strategico. Focus sulla Puglia, invece, per il quarto incontro tenutosi il 16 aprile, al quale ha partecipato il Governatore della Regione, Michele Emiliano che, complimentandosi con ALIS per essere portatrice di interessi sani per l'economia pugliese e per l'intero Mezzogiorno, ha anticipato la realizzazione di un Piano regionale straordinario al fine di avviare la fase di programmazione e di traghettamento per la riapertura post-emergenza e l'uscita da una crisi globale senza precedenti. La quinta videoconferenza ha avuto come protagonista la Campania. E' intervenuto il Vicepresidente della Regione Campania Fulvio Bonavita, che ha espresso apprezzamento fin da subito per il qualificato lavoro svolto da ALIS. "Sono da sempre convinto che in tutte le attività economiche le Istituzioni hanno un bisogno vitale di avere un dialogo costante con gli operatori del settore, cioè con coloro che ogni giorno garantiscono che il Paese non si fermi. Questo è tanto più vero per il trasporto delle merci e delle persone, in particolare nel momento emergenziale che stiamo vivendo e nella cosiddetta Fase 2. Il sistema dei trasporti - aggiunge Bonavita



- è il sistema circolatorio di una comunità, come in un organismo vivente. Si può fermare tutto, ma non quello".



Alis si confronta con le regioni e con tutto il cluster del trasporto e della logistica per la ripartenza

Guido Grimaldi "Ciclo di videoconferenze per favorire il dialogo costruttivo tra pubblico e privato e per programmare soluzioni condivise da proporre alle Istituzioni" Un ciclo di videoconferenze per favorire il confronto tra il popolo del trasporto e della logistica e gli interlocutori pubblici dei territori di riferimento. Prosegue senza sosta, anche durante la fase emergenziale da Coronavirus, l'attività associativa di ALIS, per analizzare le criticità del settore e per dar voce alle istanze degli operatori logistici, individuando proposte concrete da sottoporre alle Istituzioni nazionali e locali per la ripartenza dell'intero Sistema Paese. "Un comparto strategico ed essenziale come quello del trasporto e della logistica, che all'inizio della crisi sanitaria aveva un trend di crescita positivo, è ora fortemente a rischio e ha bisogno di interventi immediati e strutturali. Per questa ragione - dichiara il Presidente di ALIS Guido Grimaldi - abbiamo organizzato in queste settimane diversi tavoli di lavoro e di confronto in videoconferenza con le Regioni, le Autorità di Sistema Portuale, gli Enti di ricerca e di formazione, gli interporti, i terminali del nostro intero cluster di trasporto marittimo, stradale e ferroviario".

Il Presidente Grimaldi commenta così l'azione di coordinamento e di dialogo diretto promossa da ALIS con le principali realtà pubbliche e private con l'obiettivo di dare una voce unitaria alle istanze del settore e di evidenziare il lavoro eroico degli operatori del trasporto e della logistica. Nell'ottica di pianificare lo scenario post-crisi pandemica con una linea di azione comune, ALIS ha dato inizio alle videoconferenze regionali, il 7 aprile, partendo proprio dal Nord Italia, e nello specifico, dal Veneto. In questo tavolo di confronto il Presidente dell'**AdSP Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino** è intervenuto sulla messa in sicurezza dei porti di Venezia e Chioggia e sulla necessità che il settore pubblico, anche attraverso la sburocratizzazione amministrativa, sia un facilitatore di processi per i privati in difficoltà. "C'è bisogno di visione, coraggio e determinazione per poter uscire da questa crisi in maniera positiva. La voglia di confrontarsi e discutere rappresentata da questi incontri organizzati da ALIS - dichiara **Musolino** - dimostra che le premesse ci sono, adesso dobbiamo concentrarci, pubblico e privato assieme, per concretizzarle". Matteo Gasparato, Presidente dell'Unione Interporti Riuniti e dell'Interporto Quadrante Europa di Verona, ha proposto di adottare con urgenza una Legge sugli Interporti, così come di puntare su processi di semplificazione per favorire la ripartenza di gare e bandi, fermi ormai da settimane, che non consentono l'implementazione di servizi ferroviari efficienti. "Come UIR stiamo lavorando alla predisposizione di un vademecum operativo da diffondere all'avvio della Fase 2, mentre come Interporto Quadrante Europa - afferma Gasparato - abbiamo sempre sostenuto la collaborazione tra le infrastrutture regionali, sia sul Piano Regionale dei Trasporti sia a livello europeo nell'ambito del progetto congiunto sul potenziamento dell'ultimo miglio". Sul tema della sburocratizzazione totale convergenza anche da parte di Umberto Masucci, Presidente dell'International Propeller Club Italia e di F2I holding, che commenta: "Questa videoconferenza è un'occasione positiva per discutere di portualità in un momento di grande sofferenza anche del nostro settore, che continua ad essere al servizio dell'industria e dell'economia nazionale". Al confronto hanno preso parte anche Alessandro Becce AD del Terminal PSA/VECON di Venezia e Simone Pastore, AD del Terminal VeRoPortMos, i quali hanno rappresentato le difficoltà emerse con gli spazi portuali e, di conseguenza, la necessità di puntare su corsie preferenziali per le merci considerate più strategiche. La



seconda videoconferenza, tenutasi l' 8 aprile, ha visto la Sicilia come protagonista, territorio dove il cluster ALIS rappresenta, senza alcun sussidio pubblico,



Sea Reporter

Venezia

L'85% della quota di mercato del trasferimento delle merci ed assicura la massima operatività per garantire la continuità territoriale. Marco Falcone, Assessore alle infrastrutture e alla mobilità della Regione Sicilia, rivolgendo un plauso ad ALIS per aver offerto il proprio immediato impegno nell'arginare la criticità sulla continuità territoriale siciliana delle ultime settimane, ha ribadito che il mercato deve dispiegarsi in maniera omogenea con regole uguali per tutti e che la Regione ha il dovere di creare le migliori condizioni possibili per lo sviluppo di tutti i settori produttivi. Pasqualino Monti, Presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ha evidenziato l'esigenza di snellire ulteriormente le attività delle P.A. a difesa dei traffici commerciali negli scali. "C'è un'Italia da ripensare - ha affermato Monti - con orgoglio e coraggio, trasformando una tragedia in un'opportunità per ripartire con strumenti nuovi: si deve disegnare un nuovo piano delle infrastrutture e di reindustrializzazione, insieme ad una grande riforma fiscale. E' il momento del pragmatismo per dare impulso serio alla realizzazione di un sistema logistico ed industriale strategico per il Paese. Mava affrontato anche un altro nemico, la burocrazia, che imbavaglia il nostro Paese, costringendolo a un declino che il virus ha solo accelerato". È inoltre intervenuto l'Avv. Francesco Sciaudone, che ha dichiarato che "la Commissione UE nell'attuale quadro di temporanea sospensione delle regole sugli aiuti di Stato ha dato alle amministrazioni nazionali e regionali anche la possibilità di indennizzare direttamente le imprese in ragione dell'eccezionalità della situazione. Occorre solo un puntuale sistema di notifica alla Commissione Europea. Si possono dare aiuti direttamente alle imprese (dal lato della domanda e/o dell'offerta) per iniettare liquidità e consentire di effettuare investimenti. Questo lo può fare anche la Regione. Una delle proposte potrebbe essere quella di utilizzare la capacità di aggregazione delle AdSP per avviare l'emissione di Basket Bond per i singoli sistemi portuali". Nella terza videoconferenza svolta il 14 aprile, ALIS ha promosso un interessante confronto sul Lazio. L'Assessorato ai Lavori Pubblici, Tutela del Territorio e Mobilità della Regione Lazio, rappresentato da Sergio Celestino, ha chiarito come la fase di emergenza metta tutti gli interlocutori pubblici nella condizione di dover accelerare il processo in atto per la costituzione della ZLS e del relativo Piano di sviluppo strategico. Il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria Di Majo, impegnato per diversificare le attività portuali laziali, ha dichiarato: "Nonostante la riconosciuta vocazione crocieristica del Porto di Civitavecchia l'AdSP sta lavorando in sinergia con la Regione per un lavoro sistemico di rilancio della componente commerciale dei propri scali, anche per far conoscere i servizi portuali, le aree a disposizione, i collegamenti infrastrutturali verso le principali arterie stradali e ferroviarie, nonché i benefici derivanti dall'istituenda ZLS per la quale si propone l'estensione dei vantaggi fiscali già previsti per le ZES". Enrico Luciani, Presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia, ha auspicato la rapida ripresa del lavoro ricordando che "La nostra alta specializzazione e formazione permette al sistema portuale di offrire dei servizi ottimali agli armatori in termini di sicurezza e massima efficienza". Dello stesso avviso Gianluca Rossi, DG dell'Interporto di Civitavecchia e Operation Manager di CFFT: "Ritengo che l'unico strumento per far fronte a questa tremenda crisi sia la logistica, occorre quindi che tutte le imprese facciano sistema, ricorrendo a quella logistica integrata di cui tanto oggi si parla. Da soli siamo poco, insieme siamo un unico". Massimo Pallottini, Presidente del Centro Agroalimentare Romano, ha sottolineato che "CAR intende contribuire allamodernizzazione e all'efficientamento del sistema logistico regionale e auspico, non appena sarà possibile, un incontro dal vivo sul tema della logistica nell'agroalimentare". Andrea Campagna, partner di sviluppo di Laziale Distribuzioni, Gruppo Logistico LDI, ha messo in evidenza come "in questo contesto di forte incertezza, soluzioni immediate devono interessare la domanda di trasporto e logistica. Questa deve essere l'occasione per le imprese del settore di innovare i propri servizi e le proprie pratiche per crescere nella competitività e attrattività". Luigi Capitani, Presidente dell'Interporto CEPIM di Parma, ha invece raccontato l'esperienza virtuosa dell'interporto da lui presieduto nell'arginare la crisi in corso. Focus sulla Puglia, invece, per il quarto incontro tenutosi il 16 aprile, al quale ha partecipato il Governatore

della Regione, Michele Emiliano che, complimentandosi con ALIS per essere portatrice di interessi sani per l'economia pugliese e per l'intero Mezzogiorno, ha anticipato la realizzazione di un Piano regionale straordinario al fine di avviare la fase di programmazione



Sea Reporter

Venezia

e di traghettamento per la riapertura post-emergenza e l'uscita da una crisi globale senza precedenti. Ritenendo infatti che un Sud più forte renderebbe più forte l'intero Paese, ha evidenziato come questa emergenza - che insegna come la questione meridionale sia ancora centrale oggi e per i prossimi anni - rappresenti anche un'occasione storica per un riequilibrio tra l'Italia e l'UE e per recuperare una parte di svantaggio accumulato in passato, a partire dal sistema sanitario. Ugo Patroni Griffi, Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, dopo aver ringraziato ALIS per il lavoro svolto e l'intensa attività di informazione, ha analizzato la situazione generale del settore portuale tra lacune e punti di forza, suggerendo di puntare su un corridoio adriatico-tirrenico come occasione storica di rilancio per il Sud. "Uno shock simmetrico, europeo e globale, come quello determinato dalla pandemia - ha dichiarato Ugo Patroni Griffi - ha bisogno di esperti nocchieri per essere governato. La portualità, affrancata da lacci e cavilli, può dare una mano alla ricostruzione, partendo questa volta dal Sud meno colpito dalla pandemia e sfruttando le tuttora inesprese potenzialità logistiche del "landbridge" tra Adriatico e Tirreno". Tra gli interventi, anche Giovanni Giannini, Assessore regionale ai Trasporti, Tito Vespasiani, Segretario Generale dell'AdSP ed Elio Sannicandro, Direttore Generale di ASSET Puglia (Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio), il quale ha posto l'accento su semplificazione e digitalizzazione nelle attività produttive, da quelle portuali e doganali sino ad infrastrutture ed opere pubbliche: "La logistica rappresenta un settore fondamentale anche per affrontare le emergenze e per ripartire con idee nuove sviluppando in maniera sostenibile le nostre potenzialità e capacità produttive". La quinta videoconferenza ha avuto come protagonista la Campania. E' intervenuto il Vicepresidente della Regione Campania Fulvio Bonavitacola, che ha espresso apprezzamento fin da subito per il qualificato lavoro svolto da ALIS. "Sono da sempre convinto che in tutte le attività economiche le Istituzioni hanno un bisogno vitale di avere un dialogo costante con gli operatori del settore, cioè con coloro che ogni giorno garantiscono che il Paese non si fermi. Questo è tanto più vero per il trasporto delle merci e delle persone, in particolare nel momento emergenziale che stiamo vivendo e nella cosiddetta Fase 2. Il sistema dei trasporti - aggiunge Bonavitacola - è il sistema circolatorio di una comunità, come in un organismo vivente. Si può fermare tutto, ma non quello". Per il Presidente dell'AdSP del Mare Tirreno Centrale Pietro Spirito, che ha lanciato la proposta della costituzione di un tavolo operativo anche con l'ABI, "La logistica ha confermato ancora una volta di essere il tessuto connettivo tra mondo della produzione e mondo del consumo. Per affrontare ora la crisi economica determinata dal blocco quasi totale della produzione e la fase della ripresa occorre sostenere lo sforzo degli operatori della logistica, avendo attenzione a liquidità, sostenibilità finanziaria, misure per il rilancio di un trasporto intermodale e sostenibile, semplificazione di regole e procedure". E' intervenuto anche il Rettore dell'Università degli Studi di Napoli "Parthenope" Alberto Carotenuto, che ha ricordato come anche le Università, nella loro interlocuzione con il Ministero dell'Università e della Ricerca, stiano richiedendo nuove linee di credito a lunga scadenza. Il Presidente dello SVIMEZ Adriano Giannola è intervenuto in particolare sulla ZES campana, "un progetto strategico "in mezzo al guado" e in piena evoluzione che ovviamente soffre in questa fase ma che deve rappresentare la grande opportunità da mettere a pieno regime per affrontare la ripresa. E' importante la collaborazione tra le ZES meridionali per il suo potenziale effetto leva sull'economia di un territorio di oltre 12 milioni di cittadini". Secondo il Prof. di Economia dei Trasporti della Federico II Ennio Forte, "il Mezzogiorno, grazie alla logistica added value, al recupero delle ZES ed alla straordinarietà degli interventi UE e statali di sostegno finanziario, potrebbe cogliere una buona occasione di sviluppo per la ripresa dell'economia". L'AD dell'Interporto Campano di Nola Claudio Ricci ha confermato che "in questa fase il trasporto e gli hub logistici hanno mostrato tutta la valenza strategica, meritando l'inquadramento tra i servizi pubblici essenziali". Giancarlo Cangiano, Presidente di ISE Servizi, la società dell'Interporto Sud Europa che gestisce il terminal intermodale e che ha registrato un aumento del 40% del trasporto intermodale su ferro, ha chiesto una forte

operazione di sburocratizzazione del settore." Ho sempre seguito ALIS apprezzandone gli sforzi per favorire l' intermodalità come soluzione logistica e per trovare posizioni comuni tra tutti gli attori della filiera logistica. Occorre quindi fare sistema e chi è disposto a farlo troverà certamente l' infrastruttura di ISE pronta a fare la propria



Sea Reporter

Venezia

parte ". L' ultima videoconferenza, con la Regione Sardegna , il 24 aprile, ha affrontato il tema della libera concorrenza sulle tratte insulari e della continuità territoriale, considerando anche che ALIS rappresenta oltre il 75% dei collegamenti con l' isola. L' Assessore ai Trasporti della Regione Sardegna Giorgio Todde , sempre molto attento e sensibile alle istanze del settore, ha dichiarato "Ben vengano le iniziative come quella proposta da ALIS che ha unito in un unico incontro il mondo del trasporto e della logistica della Regione Sardegna. Ringrazio ALIS, il Presidente Guido Grimaldi e tutti gli associati per tutto quello che hanno fatto e continuano a fare per il nostro territorio. Anche in questo particolare momento di emergenza l' associazione si è messa a disposizione per implementare la continuità territoriale, rendere efficiente la mobilità e ringrazio tutte le compagnie di trasporto coinvolte per la professionalità e per la disponibilità offerta al popolo sardo ". In riferimento all' emergenza Coronavirus, ribadendo la massima collaborazione istituzionale si è anche soffermato sulle difficoltà per il turismo, una delle principali fonti di sostentamento economico della Regione, unitamente alle tempistiche per poter programmare la ripartenza. Anche il Presidente dell' **AdSP** del **Mare** di Sardegna Massimo Deiana ha ringraziato il cluster ALIS per l' enorme sforzo profuso durante l' emergenza e ha confermato che il settore marittimo e portuale può rappresentare il volano per l' economia sarda. " I porti devono continuare a garantire il livello di servizi necessario, come la manutenzione delle infrastrutture, la security e tutti i servizi di interesse generale, che generano un sistema di costi in gran parte fissi, solo parzialmente collegati ai volumi di traffico. Siamo confidenti che nel prossimo decreto tali considerazioni sapranno ricevere il giusto riconoscimento. Oltre a questi interventi, la Ministra De Micheli ha aperto due importanti tavoli di lavoro ai quali i porti stanno collaborando: sulla semplificazione delle procedure dei lavori nei compendi portuali e sul finanziamento di tali interventi, due criticità fondamentali dell' attuale sistema, costretto a slalom fra gli stretti paletti di una burocrazia non più sopportabile". Hanno inoltre portato la loro testimonianza diretta Piero Diana , Presidente della Compagnia Portuale "Corridoni" di Olbia, che ha ribadito massima operatività per tutelare tutte le maestranze presenti all' interno del porto e che ha definito l' incontro " Un momento di aggregazione da ripetere sicuramente. L' ALIS, in questo delicato momento storico, è riuscita a sorprenderci ancora una volta con un' iniziativa che non ha eguali nella storia della logistica e del trasporto in Sardegna ed in Italia" , l' AD del Terminal Ro-ro di Cagliari Vincenzo Corazza , che ha analizzato le future misure per garantire una sburocratizzazione del sistema portuale dichiarando " Plaudo all' iniziativa e mi auguro possa essere ripetuta a breve per un puntuale aggiornamento sulle prospettive economiche e di sviluppo della nostra regione in relazione alle attività e iniziative da assumere per il trasporto marittimo, stradale e per l' intera filiera della logistica" ed il Presidente dell' ITS Mosos di Cagliari Roberto Neroni , che ha fatto il punto sulle attività di didattica a distanza portate avanti in questa fase. " Questo ciclo di videoconferenze ha fornito ancor più concretezza ed autorevolezza al lavoro associativo che ALIS continua a svolgere per porre l' attenzione sulle difficoltà dell' intero sistema produttivo nazionale e, in particolare, del trasporto e della logistica. Continueremo nella nostra azione di costante confronto tra il pubblico e il privato e di massima disponibilità per proseguire le interlocuzioni con le Istituzioni, - conclude il Presidente di ALIS Guido Grimaldi - convinti che la ripartenza del nostro Paese dipenderà molto anche dal sostegno effettivo dato alle imprese e ai lavoratori del nostro settore ".

Mose, imprese non pagate: 1.500 lavoratori a rischio

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA «Siamo punto e capo, dopo nemmeno due mesi! Il Consorzio Venezia Nuova non ha i soldi per pagarci e le nostre aziende, a questo punto, sono a rischio». Il presidente di Kostruttiva, Devis Rizzo, che rappresenta le piccole medie imprese del Cvn, le uniche rimaste, è sempre più preoccupato. L'altro giorno, su richiesta delle stesse consorziate, si è riunito il comitato consultivo del Consorzio per fare il punto sulla ripresa dei lavori. Dopo lo stop imposto dalle norme anti-Covid, infatti, che ha bloccato gran parte dei cantieri, quelli non strettamente legati al sollevamento delle barriere, ora si tratta di ripartire su tutti i fronti. E le consorziate volevano sapere dagli amministratori straordinari del Cvn, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, quale era la situazione della cassa. Ebbene, soldi in cassa non ce ne sono. Non abbastanza per saldare i debiti delle consorziate, che hanno fatture scadute per 8 milioni, o per affidare loro nuovi lavori. «Abbiamo preso atto della situazione e ora formalizzeremo la nostra posizione - riferisce Rizzo - Ribadiremo che se non ci vengono garantiti i denari, in primo luogo, è a rischio la nostra continuità aziendale. E diamo lavoro a 1.500 persone! In secondo luogo, visto che siamo rimasti solo noi a portare avanti quest'opera, se moriamo noi si ferma l'attività. E l'opera non si finisce». L'ATTO D'ACCUSA Una situazione nota, che pare non trovare soluzione. L'intenzione degli amministratori è di informare direttamente il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. L'ultimatum lanciato dalle imprese a inizio anno, evidentemente, non è bastato. Di fronte alla minaccia di bloccare i lavori, si erano mossi tutti - amministratori, Provveditorato, commissario straordinario - e a marzo le imprese avevano incassato un primo pagamento di 2 milioni e mezzo di vecchie fatture. Un segnale, ma che non ha avuto seguiti, mentre si sono rinfocolate le polemiche tra amministratori, provveditore e commissario. «Siamo stanchi - commenta Rizzo - Chi se ne frega delle loro polemiche. Io promuovo tutti: purché ci paghino. Invece la nostra impressione è che tutti non focalizzino il problema principale: i soldi. Che ci sono, sono stati stanziati, ma non arrivano mai. E la responsabilità ultima sta in capo alla politica. Possibili che ci siano oltre 400 milioni di soldi risparmiati per il Mose ancora bloccati a Roma! La ministra De Micheli si dia una mossa...». Rizzi ne ha per tutti. Per i consiglieri regionali del Pd che hanno chiesto l'audizione della commissaria Elisabetta Spitz, in programma domani. «Il Pd si preoccupa tanto della futura agenzia, perché intanto non fa sboccare i soldi dalla sua ministra? I 5 Stelle ora chiedono un generale come amministratore del Cvn, ma la priorità è un'altra. I sindacati si muovono per i dipendenti del Cvn, va bene, ma qui sono a rischio le piccole e medie imprese locali. Qui c'è un intero comparto veneziano e veneto in difficoltà e la politica non se ne preoccupa. Perché non chiedono anche a noi di essere auditi in Consiglio regionale?». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia: i sovracosti dell' opera

Danni Mose, diffida archiviata 42 milioni in più per i "sassi"

La Corte dei Conti ha unificato i procedimenti. Nel 2016 l' atto della Procura contabile con l' elenco dei collaudi per 30 dirigenti e funzionari dell' ex Mav

Alberto Vitucci / VENEZIA Richiesta danni del **Mose** archiviata. Confluita nel procedimento penale che si è concluso nel dicembre scorso con la condanna a pagare 7 milioni di euro per Giovanni Mazzacurati, nel frattempo deceduto, e il suo vice di allora Alessandro Mazzi. Per gli altri, la diffida inviata il 23 giugno del 2016 dal sostituto procuratore della Corte dei Conti Alessandro Mingarelli è stata cancellata. Un atto che all' epoca aveva destato grande scalpore. Nel corso delle indagini, la Guardia di Finanza aveva scoperto da dove provenivano i famosi fondi neri utilizzati per le tangenti e la corruzione: dai «sassi». La sovrapproduzione delle pietre impiegate per le opere in fondo al mare del **Mose** era arrivata a 42 milioni di euro. Questo nonostante il «prezzo chiuso» in convenzione avesse già compreso gli aumenti del 15 per cento reclamati dalle imprese. Rapporto inviato alla Corte, e atto di diffida per trenta persone. I vertici del Magistrato alle Acque, ma anche dirigenti, funzionari, tecnici. L' accusa, aver approvato nel corso delle varie sedute del Comitato Tecnico di Magistratura di cui facevano parte, oppure nei loro ruoli dirigenziali, delibere e progetti che prevedevano l' illegittimo aumento del prezzo delle materie prime. Nel rapporto della Finanza erano elencati i danni dovuti allo Stato a vario titolo dai dipendenti del Magistrato. E anche le cifre versate direttamente dal Consorzio Venezia Nuova per consulenze. Un aspetto che aveva sollevato polemiche, visto il ruolo di «controllori» dei funzionari che percepivano anche centinaia di migliaia di euro per consulenze e collaudi dal loro controllato. Cifre importanti. Versate soprattutto agli ingegneri componenti del Cta, come Claudio Datei (824 mila euro negli anni tra il 2000 e il 2012) e Luigi Da Deppo (499 mila 457 euro). Ma anche a una lunga serie di dipendenti del Magistrato alle Acque. Come Alfredo Caielli, che ha percepito in sette anni 974 mila 289 euro per collaudi e consulenze, Come l' ex vicepresidente Giampietro Mayerle, tra i recordmen dei collaudi, con 1 milione e 400 mila euro ricevuti solo per il Passante di Mestre. In questo caso le cifre ricevute erano modeste (45 mila euro) ma secondo gli investigatori anche questo rientrava nel rapporto anomalo tra controllori e controllati. La lunga lista allegata alla diffida della Corte dei Conti elencava personaggi in parte ancora oggi attivi nel mondo della salvaguardia. Come l' avvocato dello Stato Stefano Maria Cerillo (14.880 euro percepiti tra il 2013 e il 2014), l' attuale presidente del Provveditorato Cinzia Zincone (111.454 tra il 2010 e il 2014), E altri dipendenti dell' ex Magistrato, come Luca Iovino, Ciro Autiero, Maurizio Pozzato,, Valerio Volpe, l' ex vicepresidente Matia Giovanna Ferialdi. Oltre naturalmente agli imputati dei processi per corruzione come Patrizio Cuccioletta e Maria Giovanna Piva - poi assolta e prescritta in appello - e ai dirigenti del Consorzio come Johann Stocker e lo stesso Mazzacurati. Ma a differenza di queste posizioni, quelle degli imputati «minori» di reati contabili sono state stralciate. E assorbite nel procedimento principale. In sostanza lo Stato dovrà rinunciare a una parte dei danni richiesti allora perché la diffida del 2016 è stata annullata. Una vicenda infinita, che ha visto processi e cause fin dal 2014. Restano in piedi le cause civili e di risarcimento avviate dal Consorzio e dalle imprese. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Genova. L' iniziativa per aiutare la compagnia contro la crisi Il 4 maggio intanto partirà la cassa a rotazione per 850 dipendenti

Costa, dirigenti e manager ora si tagliano lo stipendio

Firmato l' accordo tra Costa Crociere e le organizzazioni sindacali per il ricorso agli ammortizzatori sociali con l' utilizzo dell' assegno di solidarietà tramite il fondo Solimare, il fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo. Il programma partirà il 4 maggio e interesserà circa 850 dipendenti con una rotazione di 2 giorni alla settimana per 9 settimane. L' azienda prevederà, inoltre, l' anticipazione del trattamento di cassa integrazione in modo da evitare ai dipendenti ritardi nel ricevimento dei compensi. Inoltre tutti i dirigenti, incluso il top management, si autoridurranno volontariamente lo stipendio in favore dei dipendenti. Come se tutto il personale della compagnia di navigazione fosse parte di un unico equipaggio a bordo di una nave che tutti devono ricondurre in **porto**. «Le persone sono la risorsa principale dell' azienda, anche in questo momento di difficoltà e per il futuro» ha affermato Michael Thamm, Group CEO Costa Group and Carnival Asia. I dipendenti potranno contare su una integrazione salariale per le giornate di ricorso al fondo Solimare, finanziata appunto anche grazie all' autoriduzione volontaria della retribuzione da parte dei dirigenti e dell' intero management di Costa

Crociere che, pur continuando a lavorare, rinunceranno nella stessa proporzione di tutti i dipendenti a una parte del proprio stipendio. Inoltre Costa Crociere garantirà nel periodo di ricorso al fondo la piena maturazione dei ratei di tredicesima e quattordicesima, del TFR e delle ferie, così come di tutte le forme di previdenza. Costa Crociere ha fermato le proprie operazioni almeno fino al 30 maggio, ma con tempi di ripartenza effettiva ancora incerti e legati a quanto le istituzioni disporranno per la ripresa delle attività turistiche. «In questo scenario di fermo operativo, la compagnia - dichiara Costa Crociere in una nota - ha l' obiettivo di salvaguardare i posti di lavoro dei propri dipendenti e garantire la sostenibilità finanziaria dell' azienda, in attesa che il settore turistico e crocieristico possano ripartire». Intanto la compagnia sta elaborando una serie di misure di sicurezza sanitaria per il distanziamento sociale.ALE.PIE. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Costa Deliziosa, Giampedrone: «Continuano gli sbarchi protetti, nave è covid free»

« La Protezione civile regionale continuerà a seguire gli sbarchi protetti per accompagnare le operazioni, che stanno procedendo senza problemi, secondo il crono-programma stabilito e le indicazioni condivise. La nave rimane covid free. Per questo, abbiamo deciso di sospendere le riunioni quotidiane del tavolo emergenziale, che ovviamente sarà tornerà a riunirsi nel caso non auspicato in cui dovessero verificarsi eventuali criticità». Così l'assessore alla Protezione civile di Regione Liguria Giacomo Giampedrone, al termine della riunione della task force per l'emergenza con il Dipartimento nazionale e i vertici di Costa Crociere, fa il punto della situazione della nave Costa Deliziosa, attraccata da mercoledì scorso, 22 aprile, nel porto di Genova con 1.537 passeggeri e circa 900 membri dell'equipaggio. «Nel fine settimana appena trascorso - aggiunge Giampedrone - sono scesi 110 componenti dell'equipaggio: a bordo rimangono 782 unità, tra cui anche 40 italiani. Le operazioni legate ai loro sbarchi proseguiranno per alcune settimane, anche perché molti sono extraeuropei per i quali è necessario organizzare trasferimenti aerei. Sulla nave ci sono, a oggi, anche 52 passeggeri, di cui 5 italiani e 47 stranieri: per loro abbiamo programmato il completamento degli sbarchi entro domenica prossima, il 3 maggio. Confermiamo l'assenza di casi di coronavirus a bordo».



Genova: Giampedrone, sbarco Costa Deliziosa procede secondo cronoprogramma. Nave rimane Covid free

(FERPRESS) - **Genova**, 28 APR - "La Protezione civile regionale continuerà a seguire gli sbarchi protetti per accompagnare le operazioni, che stanno procedendo senza problemi, secondo il cronoprogramma stabilito e le indicazioni condivise. La nave rimane covid free. Per questo, abbiamo deciso di sospendere le riunioni quotidiane del tavolo emergenziale, che ovviamente sarà tornerà a riunirsi nel caso non auspicato in cui dovessero verificarsi eventuali criticità". Così l'assessore alla Protezione civile di Regione Liguria Giacomo Giampedrone, al termine della riunione di questa mattina della task force per l'emergenza con il Dipartimento nazionale e i vertici di Costa Crociere, fa il punto della situazione della nave Costa Deliziosa, attraccata da mercoledì scorso, 22 aprile, nel **porto** di **Genova** con 1537 passeggeri e circa 900 membri dell'equipaggio. "Nel fine settimana appena trascorso - aggiunge Giampedrone - sono scesi 110 componenti dell'equipaggio: a bordo rimangono 782 unità, tra cui anche 40 italiani. Le operazioni legate ai loro sbarchi proseguiranno per alcune settimane, anche perché molti sono extraeuropei per i quali è necessario organizzare trasferimenti aerei. Sulla nave ci sono, ad oggi, anche 52 passeggeri, di cui 5 italiani e 47 stranieri: per loro abbiamo programmato il completamento degli sbarchi entro domenica prossima, il 3 maggio. Confermiamo l'assenza di casi di coronavirus a bordo", conclude Giampedrone.



Genova24

Genova, Voltri

Costa Deliziosa, Giampedrone: "Sbarchi protetti proseguono, zero contagi a bordo"

Genova. 'La Protezione civile regionale continuerà a seguire gli sbarchi protetti per accompagnare le operazioni, che stanno procedendo senza problemi, secondo il cronoprogramma stabilito e le indicazioni condivise. La nave rimane covid free. Per questo, abbiamo deciso di sospendere le riunioni quotidiane del tavolo emergenziale, che ovviamente sarà tornerà a riunirsi nel caso non auspicato in cui dovessero verificarsi eventuali criticità'. Così l'assessore alla Protezione civile di Regione Liguria Giacomo Giampedrone, al termine della riunione di questa mattina della task force per l'emergenza con il Dipartimento nazionale e i vertici di Costa Crociere, fa il punto della situazione della nave Costa Deliziosa, attraccata da mercoledì scorso, 22 aprile, nel **porto** di **Genova** con 1537 passeggeri e circa 900 membri dell'equipaggio. 'Nel fine settimana appena trascorso - aggiunge Giampedrone - sono scesi 110 componenti dell'equipaggio: a bordo rimangono 782 unità, tra cui anche 40 italiani. Le operazioni legate ai loro sbarchi proseguiranno per alcune settimane, anche perché molti sono extraeuropei per i quali è necessario organizzare trasferimenti aerei. Sulla nave ci sono, ad oggi, anche 52 passeggeri, di cui 5 italiani e 47 stranieri: per loro abbiamo programmato il completamento degli sbarchi entro domenica prossima, il 3 maggio. Confermiamo l'assenza di casi di coronavirus a bordo', conclude Giampedrone.



Muoversi

Genova, Voltri

LA LOGISTICA ENERGETICA FATTORE STRATEGICO PER L'ECONOMIA DEL MARE

intervista a Paolo Emilio Signorini

Genova è da sempre la maggiore porta marittima del nostro Paese che ha avuto difficoltà e problemi. Una struttura moderna con un ruolo centrale nella logistica internazionale. Quali prospettive economiche e di crescita vede e come immagina il porto di Genova con le sue specificità ambientali, geopolitiche tra venti o trent'anni? Il porto di Genova ha una storia millenaria e si è sviluppato insieme alla città, in un rapporto dialettico tra sostenibilità e fluidità nelle operazioni portuali e lungo le vie di accesso marittime e terrestri. Autorità di Sistema Portuale, istituzioni e aziende del cluster di Genova e Savona stanno investendo grandi risorse per rispondere a queste istanze, rinnovare il porto e costruire lo scalo del futuro: una forte spinta verso il cambiamento è venuto dall'esigenza di superare la crisi post-ponte Morandi. Innanzitutto, stiamo costruendo un porto ben infrastrutturato, potenziando opere e impianti per rispondere in totale sicurezza alle esigenze di navi sempre più grandi. Dobbiamo lavorare le navi più velocemente, grazie a terminal sempre più avanzati tecnologicamente (come il nuovo Vado Gateway, PSA Genova Pra' e Calata Bettolo, in fase di allestimento), migliorare il raccordo fra le banchine e gli assi di penetrazione verso i mercati (nuova viabilità di accesso agli scali di Genova Sampierdarena e Prà nonché Vado Ligure, potenziamento del sistema di ultimo miglio ferroviario) per agganciarci alle grandi opere in via di completamento, come il terzo valico ferroviario e il nuovo ponte autostradale sul Polcevera. Poi, stiamo lavorando per un porto green. Guardiamo con attenzione all'evoluzione dello shipping verso nuovi carburanti: stiamo sperimentando soluzioni per il deposito e il rifornimento di LNG a imbarcazioni e autotrasporto e predisponendo le banchine per la fornitura di energia alle navi da terra. I terminal intanto stanno investendo in mezzi di movimentazione elettrici, a zero emissioni e adatti all'automazione delle operazioni. Infine, anche grazie ad alcune misure inserite nella Legge n. 130/2018 per la ripresa del porto a valle del crollo del Ponte Morandi e a interventi cofinanziati dall'Unione Europea (E Bridge), stiamo realizzando un porto smart, in grado di dialogare efficacemente con tutti i soggetti della filiera grazie ad un Port Community System evoluto, con procedure digitalizzate estese a tutte le attività che possono essere dematerializzate. Il traffico petrolifero storicamente ha un ruolo importante per molti dei porti italiani. Lo ritiene ancora centrale nel prossimo futuro? Il petrolio ha un ruolo molto rilevante per i nostri porti, basti pensare che Genova e Savona nel 2019 hanno movimentato 21 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi, quasi un terzo del traffico totale. Il mondo del trasporto è in costante ricerca di nuovi tipi di propulsione. Allo stesso modo l'industria dello shipping sta conoscendo grandi rivoluzioni collegate ai nuovi tipi di carburanti: recentemente sono entrati in servizio traghetti che manovrano grazie a motori elettrici alimentati da grandi batterie e navi che usano motori a LNG, mentre sono allo studio altri tipi di carburanti (idrogeno, ammoniaca ecc.). Inoltre, il bacino del Mediterraneo ha un ruolo strategico fondamentale nello scacchiere energetico, considerata la prossimità con i principali luoghi di produzione e di consumo del greggio; il 30% delle rinfuse liquide movimentate via mare transitano proprio per il Mare Nostrum. La logistica energetica rappresenta dunque un fattore strategico per l'economia del mare e un nodo cruciale per la competitività del sistema economico e del commercio internazionale del nostro Paese. L'Italia è un hub naturale e la logistica è chiamata ad una serie di innovazioni per essere all'altezza di questo ruolo. Come si sta attrezzando il sistema portuale? L'Italia è un hub naturale, ma fino ad oggi non ha saputo cogliere a pieno i vantaggi della propria collocazione geografica. La densità di traffico nei nostri porti è quasi del doppio



cogliere a pieno i vantaggi della propria collocazione geografica. La disparità di traffico fra i nostri porti e quelli del Northern Range lo testimonia chiaramente: l'ipotetico vantaggio in termini di giorni di



Muoversi

Genova, Voltri

transito non è sufficiente a mutare gli equilibri. Ad oggi, i nostri scali rappresentano un fondamentale nodo della logistica nazionale, ma per fare il salto dimensionale e aprirci ai mercati europei non basta che a funzionare siano i porti. È necessario un salto infrastrutturale e tecnologico che coinvolga tutta la catena logistica, sia dal punto di vista infrastrutturale che gestionale/ tecnologico. Il porto non è solo moli e attracco è soprattutto capacità di stoccaggio e di movimentazione. Questo spesso produce difficoltà e criticità nel rapporto coi territori. Cosa si può fare per dare risposte che difendano la funzionalità e il ruolo economico dei porti e insieme tutelino la sostenibilità ambientale? Dobbiamo fare in modo che la catena logistica portuale e dell'hinterland siano integrate fra di loro da infrastrutture materiali e immateriali. Il compito dell'intera rete logistica è ridurre le esternalità che essi producono: la merce, soprattutto i container, deve sostare sui piazzali il minor tempo possibile e viaggiare rapidamente verso e da i luoghi di destinazione e origine. Sono necessari quindi investimenti sull'equipment dei terminal, più collegamenti ferroviari, opportunamente incentivati, e sistemi tecnologici in grado di mettere a sistema tutte le informazioni relative alle spedizioni. Inoltre, è necessario puntare in maniera decisa sull'attivazione delle Zone Logistiche Speciali, in modo da snellire procedure, attirare investimenti e ottenere così una riduzione dei costi logistici tale da renderci competitivi con le più sviluppate aree logistiche europee. Una domanda sull'attualità. L'emergenza coronavirus ha messo in evidenza la centralità e l'importanza per un paese moderno di una logistica che funzioni, sia elastica e capace di rispondere anche alle emergenze. Come valuta il risultato di questa prova per la sua struttura e più in generale per la capacità dimostrata dalla logistica italiana? L'emergenza coronavirus ha evidenziato lacune a livello globale nella valutazione e gestione del rischio sanitario e delle sue ricadute sull'economia. La prima lezione è che dobbiamo cambiare il paradigma di gestione delle attività economiche alla luce di una valutazione dei rischi molto più sofisticata e globalizzata. Non esprimo giudizi sulle misure di carattere sanitario, ma osservo che le misure sanitarie hanno un riflesso sui tempi di avvio della ripresa economica e sulla messa in sicurezza di tale ripresa da nuovi focolai. I porti del sistema del Mar Ligure Occidentale movimentano un terzo dei contenitori gateway del Paese, incassano il 30% dell'IVA riscossa nei porti italiani e generano un'occupazione diretta, indiretta e dell'indotto pari a oltre 120.000 unità a livello nazionale. Ampliando il raggio ai porti del Nord Tirreno, appare ancora più evidente il loro ruolo focale per la logistica italiana. Il 60% dei contenitori gateway entra in Italia nei porti compresi tra Savona e Livorno, così come un terzo della merce rotabile e, di conseguenza, il 50% dell'IVA incassata nei porti nazionale proviene da quest'area. La logistica che alimenta il tessuto produttivo del nostro paese passa di qua. Le misure emergenziali rese necessarie per contrastare l'epidemia possono dare lo spunto al sistema per incentivare una maggiore modernizzazione di alcuni anelli della catena logistica, come lo smart working e la digitalizzazione dei flussi logistici e trasportistici. Infine, occorre una governance capace di assicurare resilienza a fronte di eventi così invasivi; per un sistema portuale come il nostro, ciò richiede un'agibilità operativa totale, rapportata funzionalmente al sistema economico dei territori serviti e istituzionalmente alle Amministrazioni che governano quei territori.

Transportonline

Genova, Voltri

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

Autotrasporto pronto a sostenere una più ampia riapertura delle attività produttive. GENOVA - Il mondo dell'autotrasporto, che sta vivendo da settimane una situazione di forte crisi per un calo del lavoro e una mancanza di liquidità delle imprese, è pronto a sostenere una più ampia riapertura delle attività produttive ma chiede un cambiamento radicale rispetto al passato. L'obiettivo dei camionisti è operare su turni di 24 ore, anche di notte. Un cambio di rotta che dovrà riguardare tutti i centri nevralgici per il ritiro e la consegna delle merci: terminal portuali, centri logistici e magazzini genovesi ma più in generale liguri e di tutto il Nord Italia. CAMBIO STRUTTURALE PER I TIR «Ci aspettiamo - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - un intervento di tutti gli altri enti pubblici e privati coinvolti. Le nostre aziende sono in forte crisi e quello che chiediamo è un cambio strutturale per il bene di tutti». Le imprese dei Tir guardano già ai prossimi mesi di lavoro: è necessario «un piano di forte incentivazione, a tutta la filiera trasportistica e logistica, per l'estensione nell'arco delle 24 ore della raccolta e distribuzione delle merci nei magazzini commerciali cittadini, nelle piattaforme logistiche, nei terminal portuali e interportuali», dice Tagnochetti. Secondo l'autotrasporto i pericoli da evitare sono sostanzialmente due: il primo è non mandare in tilt il traffico autostradale e cittadino. «I liguri ma non solo - aggiunge - utilizzeranno molto di più rispetto a prima i mezzi privati cercando di evitare, per paura di contagi, i mezzi pubblici e questo, sommato alla presenza dei mezzi pesanti sulle strade, rischia di paralizzare completamente la viabilità. Per questo chiediamo di spalmare su 24 ore la presenza su strada dei camion». Il secondo aspetto riguarda la sicurezza dei lavoratori. «Dobbiamo garantire distanziamenti e turnazioni dei lavoratori e tutto questo sarà possibile solo operando anche di notte», sottolinea Tagnochetti. APERTURA DEGLI INDUSTRIALI Il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini, non chiude alla proposta dell'autotrasporto pur esprimendo qualche perplessità sulla necessità che il settore produttivo necessiti di un'apertura su più fasce orarie: «Siamo disponibili - dice - al confronto e possiamo valutare tutti assieme le richieste che arrivano dal mondo dei Tir. Certamente ci saranno molti più cittadini che utilizzeranno i mezzi privati per spostarsi e questo potrebbe creare problemi. In ogni caso - prosegue - dubito che almeno nel breve periodo possa esserci qualche difficoltà di circolazione per i mezzi pesanti visto che il lavoro per le imprese in molti casi è calato e non ci sarà, sia in porto che in altri settori, una concentrazione tale di traffici da rischiare che i nostri collegamenti vadano in tilt».



Margottini, tre positivi così lequipaggio finisce in quarantena

I contagiati trasferiti a terra e poi in un alloggio dedicato Altri dodici militari restano a bordo in sorveglianza attiva

Mariano Alberto Vignali LA SPEZIA Saranno trasferiti a terra, se hanno abitazione in zona andranno nella loro residenza oppure avranno un alloggio dedicato in una struttura militare, il tre uomini imbarcati sulla fregata Margot tini che sono stati trovati positivi al covid-19, anche se tutti asintomatici. Con loro - un ufficiale, un sottufficiale ed un marinaio - faranno quarantena altri membri dell' equipaggio, per un totale di una dozzina di uomini che hanno avuto contatti con i colleghi contagiati. Si tratta di tre gruppi diversi di membri dell' equipaggio. I tre uomini risultati positivi al tampone lavorano in ambiti diversi della nave e quindi È probabile che il contagio sia avvenuto prima dell' imbarco. A bordo non si riscontrano altri casi e la quarantena È soltanto a titolo prudenziale. La fregata Margottini, che sarebbe dovuto uscire dal **porto** della Spezia in questi giorni per una serie di brevi esercitazioni nell'Alto Tirreno, a bordo ha equipaggio ridotto. Le attività sono gestite cercando di mantenere al massimo la distanza interpersonale oppure adottando una serie di misure anti contagio per coloro che si trovano a condividere spazi comuni. In ogni caso le esercitazioni per questa nave sono state rinviate in modo da poter avere a bordo l' equipaggio completo. Già una simile emergenza si era verificata un mese fa a bordo di due unità da sbarco piano base in Puglia, proprio per questo la Marina militare ha adottato un protocollo per le attività prima delle uscite in mare. Dal comando centrale della flotta, a Roma, fanno sapere che 'La situazione È tranquilla e la nave resta operativa, nessuno dei tre contagiati ha evidenziato sintomi e sulla fregata non vi sono situazioni sanitarie rilevanti. In ogni caso verranno adottate tutte le misure precauzionali con la nave che resterà in **porto** e saranno scaricati solo i membri dell' equipaggio in quarantena per meglio monitorare la situazione».



Il Tirreno

Livorno

«Manca l'ok di Arpat per smaltire i rifiuti» Slitta la pulizia dei relitti nei Fossi

Fino a ieri sera Comune e Autorità portuale hanno cercato di trovare la soluzione: intervento rinviato a lunedì e martedì

Federico Lazzotti / Livorno **Autorità portuale** e Comune, telefonata dopo telefonata, fino alle 18, 45 di ieri sera, hanno cercato di sbloccare la situazione per far iniziare oggi i due giorni di pulizia straordinaria dei Fossi. Ma alla fine da palazzo Rosciano hanno dovuto alzare le braccia e far slittare l'intervento, che comunque - e questa è la cosa importante - si farà, alla prossima settimana. Il motivo del rinvio? Per togliere i relitti sommersi e già mappati lungo i canali medicei, in particolare nella zona compresa tra il ponte dei Domenicani, gli scali del Vescovado e l'ingresso della Fortezza nuova, servono una serie di autorizzazioni. E a ieri sera ne mancava ancora una. Quella che Arpat doveva fornire, dopo l'integrazione chiesta all'Authority, per accertare il codice dei rifiuti da recuperare e indicare il successivo percorso per il corretto smaltimento che dovrà effettuare Aamps. Prima di questo c'era stato anche un altro piccolo intoppo - che fonti dell'amministrazione spiegano essere stato risolto - e riguardava il via libera da parte della Soprintendenza, che vigila sui Fossi in quanto bellezza archeologica e paesaggistica. Un intreccio amministrativo che - assicurano tutti - dovrebbe (il condizionale è d'obbligo fino al via libera ufficiale) sciogliersi questa mattina. Dunque, dato per scontato che anche l'ultima carta arrivi, l'intervento - in teoria - poteva iniziare nel pomeriggio di oggi o al massimo domani. Ma al termine di una serie di triangolazioni è stato deciso di effettuare la pulizia lunedì e martedì prossimi. Venerdì, infatti, è il primo maggio, festa dei lavoratori, e sembrava indelicato chiedere agli addetti di Labromare e Sub Sea, che hanno già messo a disposizione due giornate gratuite, di fare un ulteriore sacrificio. C'è poi in arrivo una perturbazione che potrebbe rendere più complicato il recupero. L'alternativa era quella di pianificare un calendario spezzatino: inizio dei lavori giovedì e conclusione lunedì. Alla fine ha vinto la terza ipotesi: rinviare di qualche giorno e fare l'intervento tutto la prossima settimana. Un ritardo che il sindaco Luca Salvetti sintetizza così: «La dea burocrazia ci ha messo un piccolo zampino rispetto ai tempi che avevamo programmato. Ma questo non inficia il lavoro che abbiamo svolto e una collaborazione tra istituzioni diverse che hanno lavorato e lavoreranno fianco a fianco per il bene della città e per valorizzare un tesoro di tutti». Proprio il sindaco, venerdì scorso al termine del tavolo tecnico che aveva dato il via all'operazione aveva spiegato. «La pulizia dei fossi medicei - ricordava - è un tema molto sentito e per questo abbiamo deciso di organizzare un tavolo di lavoro per stabilire gli interventi da effettuare in un momento in cui, a causa dell'emergenza coronavirus il traffico delle imbarcazioni è interrotto e quindi il lavoro di pulizia è facilitato. Tre sono gli elementi che riguardano i fossi medicei su cui lavorare. Il primo elemento è quello più immediato che riguarda il lavoro di una prima pulizia. Il secondo da valutare è quello di dare il via ad un progetto di partecipazione dei cittadini per capire dove partire con la rivalutazione. Il terzo si riferisce a una riqualificazione complessiva dei canali medicei e per farlo occorrono risorse europee e tempi più dilatati. A quel punto penseremo anche ad attivare un protocollo di intesa per una gestione più ampia dei fossi medicei». -



Il Tirreno

Livorno

operazione della guardia di finanza E DELLE DOGANE in porto

Quaranta chili di cocaina nel container colombiano

Erano nascosti in un carico di banane diretto da Livorno a un'azienda di Bologna Una volta "tagliati" avrebbero potuto fruttare fra i quattro e i sei milioni di euro

Stefano Taglione / LIVORNO Lungo il tragitto fra **Livorno** e Bologna - a una ditta del capoluogo emiliano era diretto il container di banane, imbarcato in Colombia e sbarcato nel nostro **porto** - qualcuno era pronto a prendersi i 40 chili di cocaina purissima nascosti in una botola dell' impianto di condizionamento. Forse per immetterli subito sul mercato, dove "tagliati" e forse raddoppiati o triplicati di peso, avrebbero potuto fruttare all' intera filiera fra i quattro e i sei milioni di euro. Nuovo sequestro di droga sulle banchine labroniche. A metterlo a segno, stavolta, i militari della guardia di finanza, diretti dal colonnello Gaetano Cutarelli. Le Fiamme gialle, dopo aver notato qualcosa di strano nel modo in cui era sigillato il carico, sono intervenuti con i cani antidroga, che hanno evidenziato in pochi secondi come là dentro non ci fossero solo le banane, ma anche la polvere bianca aggiunta, secondo gli investigatori all' insaputa dei destinatari, nel **porto** colombiano di Cartagena de Indias. La cocaina, purissima, era nascosta in una botola dell' impianto di condizionamento, non al fresco e nemmeno al caldo: ha sempre viaggiato alla temperatura che c' era all' esterno. Il sequestro è stato effettuato nelle scorse settimane ed è stato comunicato solo ieri per preservare le indagini immediatamente successive alle operazioni, per le quali ad oggi non figurano indagati. Un lavoro lungo, quello delle Fiamme gialle d' intesa con il reparto antifrode dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di **Livorno**, diretto dal dottor Francesco Rapisarda, visto che dopo un' accurata ispezione, fra le banane, non spuntava nulla di anomalo. Poi l' intuizione della botola, quella accanto all' impianto frigo. È per questo che gli investigatori sono convinti che i destinatari bolognesi fossero all' oscuro di tutto: la droga non era fra la frutta, ma fuori, in una botola accanto all' area frigo. Secondo quanto ricostruito dai militari del Nucleo di polizia-economica finanziaria del comando provinciale, guidato dal tenente colonnello Gabriele Baron, e dai colleghi della Seconda compagnia, diretti dal tenente Antonello Di Gaeta, la cocaina sarebbe stata aggiunta al carico di frutta nel **porto** colombiano di Cartagena de Indias, mentre la nave avrebbe toccato diversi altri porti, come Turbo, sempre in Sudamerica, Algeciras (in Spagna) e La Valletta, a Malta. Trentasei i panetti di polvere bianca nascosti là dentro e recuperati. La nave cargo, battente bandiera liberiana, è lunga 268 metri e con una capacità di stivaggio di oltre 4000 teu (acronimo di "unità equivalente a venti piedi"). Il **porto** di **Livorno**, punto nodale dei traffici mercantili internazionali, si caratterizza per l' ingente flusso di merci, contando annualmente l' ingresso di circa 900 navi portacontainer, con una media di mille container frigo al mese provenienti dal Sudamerica. Le analisi di rischio sviluppate dall' Agenzia Dogane e Monopoli e dalle Fiamme gialle di **Livorno**, queste ultime sotto il coordinamento del comandante regionale guardia di finanza toscana, però, si sono dimostrate ancora una volta efficaci. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Livorno

Maxi sequestro di cocaina nel porto Nascosti 40 chili in un container frigo

L'operazione di Guardia di finanza e Dogane. Valore di oltre 6 milioni di euro

Il porto di Livorno, nonostante i sequestri record di cocaina messi a segno dalle forze dell'ordine negli ultimi mesi (3 tonnellate a febbraio), si conferma scalo strategico per i narcotraffici. Sono stati i finanzieri in collaborazione con i funzionari dell'Agenzia dogane e monopoli di Livorno a sequestrare 40 chili di cocaina del valore di 6,4 milioni di euro. La droga era suddivisa in 36 panetti occultati in un container frigo. Il container trasportava banane di un'azienda agricola colombiana diretta a un'impresa emiliana risultata però estranea. I frigo container faceva parte di una partita di contenitori provenienti dall'America Latina stoccati su una nave cargo battente bandiera liberiana proveniente dal porto colombiano di Cartagena e che, prima di approdare a Livorno, aveva fatto scalo in Spagna nel porto di Algeciras e a Malta. I funzionari del Reparto antifrode delle dogane e le Fiamme gialle di Livorno hanno notato durante i controlli un'anomalia sui sigilli posti sulle botole in corrispondenza del motore di refrigerazione di uno di questi container. Poi la scoperta dei 36 panetti di cocaina.



Sequestro 40 kg coca in porto Livorno

(ANSA) - **LIVORNO**, 28 APR - Una partita di 40 chili di cocaina purissima, divisa in 36 panetti, è stata scoperta e sequestrata al **porto di Livorno** dalla Guardia di finanza e dall' Agenzia delle dogane di **Livorno** all' interno di un container frigo di una spedizione di banane che una società agricola colombiana aveva inviato a un' impresa emiliana che opera nella distribuzione di frutta e verdura. Entrambe le imprese, spiegano i finanzieri, sono risultate non coinvolte nel traffico illecito. La cocaina sequestrata avrebbe generato un volume d' affari di 6,4 milioni di euro. La droga sarebbe dovuta essere prelevata dai trafficanti prima di arrivare a destinazione.



Il porto di Livorno è completamente operativo

Provinciali: subiamo nel traffico passeggeri, ma siamo pronti a riprendere opere indispensabili

Redazione

LIVORNO Massimo Provinciali segretario generale della AdSp mar Tirreno settentrionale ha fatto un giro sull'attuale situazione del porto livornese. E' un porto completamente operativo, stiamo soffrendo la mancanza del settore passeggeri, un settore azzerato sia per le crociere sia per quanto riguarda l'imbarco sui traghetti per le isole. Il momento, direi, è quello peggiore anche se il comparto merci non ha subito gravi ripercussioni. Ora ripeto è il momento peggiore. Auspichiamo una ripresa il prima possibile. Come AdSp abbiamo fatto tutto quanto era nelle nostre possibilità relativamente alla sicurezza. In pochi giorni abbiamo dato il via ad un lavoro agile del personale e abbiamo attuato tutto quello che ci è stato chiesto dalla Asl Nord Ovest Per quanto riguarda le strutture è stata posta la domanda se ci fosse stato il microtunnel forse Livorno avrebbe potuto meglio competere alla ripresa del lavoro? E' un'opera di grande complessità, ma siamo arrivati ad un accordo con l'impresa e speriamo di ripartire nei primi giorni di Luglio così che entro 10-12 mesi l'opera possa essere terminata.



Acquisto terreni a Collesalveti Dodici anni di battaglie legali

Ecco la sentenza della Corte d' appello di Firenze

LIVORNO Acquisto da parte dell' **Autorità portuale** di alcuni terreni a Collesalveti con i fondi europei per le Autostrade del mare. Una bavicenda che, da dodici anni, si trascina in tribunale. Alcuni giorni fa, la corte d' appello di Firenze, seconda sezione civile, nella causa dell' **Autorità portuale** di Livorno contro Aldo Beccani, Alberto Vitarelli, Roberto Del Ghianda, Immobiliare Montefiori, Roberto Canessa ed Elisabetta Lorini, conclude con la condanna di Roberto Canessa, in parziale accoglimento della domanda risarcitoria, a pagare all' **Autorità portuale** 3 milioni e 651 mila euro. Conclude invece con la piena assoluzione di Aldo Beccani, Roberto Del Ghianda, Alberti Vitarelli e immobiliare Montefiori. Canessa è anche condannato a pagare le spese legali in favore dell' **Autorità portuale** e del tribunale. Viene condannata invece l' **Autorità portuale** a pagare le spese legali a favore degli assolti Aldo Beccani, Roberto Del Ghianda, Alberto Vitarelli e dell' immobiliare Montefiori. La corte d' appello si è pronunciata per la seconda volta, su rinvio della Cassazione sui si era rivolto palazzo Rosciano, su una vicenda complessa, condotta attraverso montagne di perizie. In Cassazione erano arrivati i tre gradi precedenti, sempre con l' assoluzione (dopo la condanna in primo grado) di quasi tutti gli imputati, a partire dal commercialista Roberto del Ghianda.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

covid 19

Iniziati i test sierologici per i lavoratori di Piombino Logistics

Lo screening viene eseguito su base volontaria Tra lunedì e mercoledì i treni riprenderanno a laminare

PIOMBINO Già da ieri mattina i lavoratori di Piombino Logistics hanno iniziato a sottoporsi al test sierologico rapido. Lo screening avviene su base volontaria ma è probabile che sia la grande maggioranza dei circa 150 dipendenti, a sottoporsi nei prossimi giorni al prelievo di sangue, nell' infermeria Jsw. L' attività portuale, infatti, è inserita nella griglia delle più esposte, e a questi addetti la Regione consiglia l' esecuzione dell' esame. La risposta sarà disponibile in 24 ore, per ogni singolo lavoratore, in un' area riservata del sito del Servizio Sanitario Regionale in osservanza della privacy.

«Si tratta di una opportunità importante, più che per noi singoli, per l' indagine epidemiologica che ne deriverà e che aiuterà a capire qualcosa in più sulla diffusione del contagio e sul grado di immunizzazione della popolazione della nostra regione», commenta Gianpiero Vaccaro, Rls e Rsu Uilm di Piombino Logistics che definisce il test «uno strumento che può aiutare chi sta combattendo il contagio». Nel frattempo Rsl e coordinatori Fim, Fiom e Uilm stanno procedendo con i sopralluoghi nelle aree comuni dello stabilimento e si mettono a disposizione dei lavoratori per eventuali chiarimenti sulle

procedure da adottare in tutti i passaggi - dall' ingresso in fabbrica all' uscita - della cosiddetta ripartenza. Secondo le informazioni fornite dall' azienda, i tre treni di laminazione dovrebbero ripartire con questo calendario: il Tpp il 4 maggio e in continuità arriverebbe a fine mese mentre il Tve riprenderebbe il 5 per fermarsi il 15. Infine, il Tmp che comincerebbe a laminare il 6 e lavorerebbe tutto maggio. Intanto gli approvvigionamenti di semiprodotti stanno avvenendo via terra con delle tradotte arrivate dal Nord Italia cariche di blumi mentre il prossimo mercantile è previsto in **porto** per il 5 maggio con un quantitativo considerevole di blumi e billette. -V.P.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d'Elba

confcommercio e confesercenti

Conte non parla di turismo ma l'Elba ha un piano per riaprire a giugno

Le associazioni e la Gat credono in un'isola Covid free «Test sul porto, aria aperta e spiagge: ripartiamo da qui»

Stefano BramantiPORTOFERRAIOPrimi vagiti del nascente "Progetto Elba" per l'avvio della Fase 2 italiana, col rilancio del turismo in tempi di Covid-19 e spunta un progetto sperimentale che gli operatori sperano diventi a carattere nazionale, in quanto l'Elba è luogo ideale per fare la vacanza durante la pandemia, praticamente privo da contagi, tanto che per accedere saranno chiesti filtri sanitari a Piombino. Concetti su cui convergono Franca Rosso della Confcommercio isolana e Franco De Simone della Confesercenti, che in sintesi dicono delle strategie al Tirreno. «Noi - dice Rosso - abbiamo allestito un tavolo permanente da oltre un mese per creare una piattaforma utile alla riapertura delle attività. Un'intesa con la Gestione associata del turismo, che coordina le forze del territorio, in questa fase. Siamo prossimi alla sottoscrizione del protocollo d'intesa, preparato in bozza e quindi dovrebbe essere firmato a giorni dai comuni dell'Elba, l'Asl, la Capitaneria di porto e l' **Autorità portuale di sistema**, prefettura, Questura, Provincia, Regione e i rappresentanti delle varie categorie. C'è bisogno di un forte sostegno delle imprese turistiche da parte del governo, perché se qua salta la

stagione balneare estiva, in concreto salta un anno intero di lavoro. Ci vogliono aiuti economici specifici. E vogliamo far risaltare la prerogativa dell'isola attuale, che è un luogo ben definito e sano e pertanto occorrerà controllare sul porto di Piombino i futuri flussi, con verifiche a mezzo termoscanner o altri metodi ritenuti idonei dalle **autorità** competenti, per evitare che vengano traghettate persone contagiate. Il nostro socio economico ha strategie in grado di accogliere gli ospiti con tutte le misure necessarie, con precise gestioni e organizzazioni, che garantiranno un turismo nella migliore sicurezza. Il nostro "Progetto Elba", che si può definire sperimentale, l'ho illustrato alla direzione della Confturismo Nazionale, che presenterà il tutto alla task force governativa diretta da Vittorio Colao per affrontare la Fase 2 italiana, e quindi speriamo che la nostra azione sperimentale isolana venga approvata e diventi un progetto pilota per tutta la nazione». Su linee simili Franco De Simone: «Il presidente Conte, nel suo intervento non ha citato il turismo, suscitando preoccupazione in tutti noi. Forse è stato prudente per non creare troppi entusiasmi negli italiani. Spero si possa ripartire tra la metà di giugno e l'inizio luglio rispettando le norme anti contagio. Sul versante del commercio mi ritrovo con quanto ha detto il nostro presidente regionale Gronchi: auspicava maggiore possibilità di riapertura nella Fase 2, in particolare nelle regioni dove il contagio è basso. Qui sull'isola, come ovunque, la situazione è drammatica: ci sono alcune aziende a rischio chiusura. Nelle regioni con bassa diffusione di Covid-19 si poteva aprire prima, anche con la tanto decantata App che segnala situazioni a rischio contagio, ma che non arriva. Il nostro tavolo dei lavori ha proposte per creare le soluzioni migliori sull'Elba, con accoglienza in sicurezza. Il nostro piano dovrebbe essere sfruttato dalla Regione Toscana quale valida sperimentazione d'avanguardia turistica durante la pandemia. Un grosso spot pubblicitario per noi. Un'Elba covid free che garantisce esami sierologici entro qualche minuto sul porto di Piombino, oppure con certificati medici rilasciati e l'uso della App. Un luogo sicuro come in pochi in Italia. Abbiamo oltre 126 spiagge, più di 200 alberghi ed una infinità di altre strutture e in più 370 km di sentieri, un'straordinaria potenzialità naturalistica, con panorami unici. Le nostre procedure verranno validate da professionisti della sicurezza del lavoro elbani. Possiamo dire che l'Elba è pronta per essere meta ideale».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

--

L'Avvisatore Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, trimestre nero per il traffico

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



Costa Magica, asintomatici tutti i 617 che sono a bordo Da oggi scattano i tamponi

Sbarcata la nave da crociera: nessuno dei 131 contagiati è stato ricoverato Il dg Asur: «I test? 80-90 al giorno». Il nodo di chi non può tornare a casa

L'ATTRACCO ANCONA Si è fatta attendere un'ora, come le star. Erano le 9 quando l'imponente stazza della Costa Magica si è stagliata sullo skyline del porto e ha conquistato la scena. Tutti i riflettori erano puntati sulla lussuosa crociera arrivata dai Caraibi che, dopo un lungo peregrinare, ha gettato l'ancora davanti alle banchine 19 e 20. Fine dell'odissea, ora comincia la fase-2, quella più complicata: c'è da sbarcare 617 persone, tutte componenti dell'equipaggio, di cui solo 44 italiane e 131 contagiate dal Coronavirus. Il sollievo Il primo sopralluogo, terminato ieri mattina alle 11,45, ha fatto tirare un sospiro di sollievo: il dottor Mario Caroli, responsabile del Gores, dopo una perlustrazione a bordo in tuta anti-contaminazione e un confronto con il comandante della nave Fabio Bramato, ha confermato che la situazione non è grave, anzi: «Tutti gli occupanti sono asintomatici». Niente necessità di ricovero, per ora. E allora, da oggi si potrà procedere subito con i tamponi a spron battuto. Confermato: verranno effettuati a tutti. «Daremo precedenza - spiegano dal Gores - al personale sanitario, alle persone risultate positive al quick test e, via via, ai membri dell'equipaggio che potranno partire per primi, in base ai voli disponibili, per raggiungere le rispettive destinazioni di residenza». L'organizzazione Non è un problema da poco: bisogna far combaciare i tamponi con gli sbarchi e con i voli charter allestiti da Costa, ma a bordo ci sono operatori di 26 nazioni diverse e molti asiatici, tra cui 176 indiani che non possono tornare subito a casa perché il loro Paese ha chiuso le frontiere. Un rebus. Lo staff medico di Gores e Sanità Marittima salito a bordo ha rilevato «un'ottima organizzazione sanitaria e ha stabilito di utilizzare per i tamponi i tre ambulatori all'interno del medical center della nave, con un percorso che prevede l'unidirezionalità del passaggio, dalla cabina all'ambulatorio e di nuovo alla cabina, con entrata e uscita differenziate». Da oggi via ai tamponi con due o tre infermieri, bardati come astronauti: potrebbe bastarne uno solo su soggetti già negativi al quick test. «Proveremo a farne 80-90 al giorno, l'esecuzione sarà piuttosto rapida - spiega la dottoressa Nadia Storti, d.g. di Asur Marche - ma dovremo coordinarci: inutile fare un test oggi su una persona che potrà sbarcare tra due settimane». Continua la Storti: «Dipende anche dal quadro clinico generale: molti si erano isolati già da marzo nelle loro cabine. Se qualcuno risulterà positivo, scatterà la quarantena e il secondo tampone verrà ripetuto dopo 15 giorni». Si prevede che i primi negativi potranno scendere la prossima settimana per essere trasportati a destinazione da mezzi privati di Costa Crociere. La macchina dei controlli predisposti dal prefetto Antonio D'Acunto e coordinati dalla Capitaneria di porto è in moto: presidi fissi, vigilanza delle forze di polizia, telecamere. Sicurezza H24 per il porto blindato. Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il comandante del porto «La sorvegliamo h24»

ANCONA Il porto c'è. «Non solo quando fa comodo, ma sempre», sottolinea il sindaco Valeria Mancinelli. «Abbiamo spesso rivendicato la dimensione internazionale del nostro scalo e adesso, di fronte a una richiesta d' aiuto, dovevamo fare la nostra parte, come hanno fatto altre città di mare dove sono approdate 11 crociere della Costa sorprese dalla pandemia mentre erano in giro per il mondo. Non c'è nessun rischio per la città. Chi sta a bordo della nave non potrà scendere né diffondere il virus, neanche casualmente. Nessuno metterà piede a terra fino a quando non saranno verificate con i tamponi le sue condizioni, non c'è alcun pericolo serio per gli anconetani», ripete il sindaco. Il futuro del porto passerà anche dalla «risposta all' emergenza mondiale: dimostreremo la nostra efficienza anche in questo frangente - sottolinea Rodolfo Giampieri, presidente dell' **Autorità portuale** - la scelta è ricaduta su Ancona perché, nella logica della rotazione, può vantare un porto di reputazione internazionale in grado di fornire assistenza a un armatore che batte bandiera italiana. L' apparato organizzativo si è mosso con tempestività e questo mi rassicura anche come cittadino». Controlli rigidi e continui. «Abbiamo individuato una banchina idonea per svolgere in sicurezza le operazioni, la nave sarà sorvegliata 24 ore su 24 anche da telecamere in collegamento permanente con la Capitaneria di porto e l' **Autorità portuale**», rimarca il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto. Sicurezza e protezione del mare: se ne occuperanno Garbage Group, Cae (Centro Assistenza Ecologica) e Fulmar. «Sotto l' aspetto ambientale la nave è in piena sicurezza», garantiscono Paolo Baldoni (Ceo di Garbage) e Stefano Virgulti (responsabile ambiente di Cae). Ieri è cominciato il recupero di circa 60 metri cubi di rifiuti solidi (destinati alla discarica di Corinaldo) e liquidi prodotti dalla Costa Magica e potenzialmente contaminati. Ogni giorno verranno sanificati con atomizzatori di perossido di idrogeno gli spazi dove i medici si vestono e svestono per salire a bordo: il laboratorio di biologia molecolare del Cae effettuerà tamponi sulle superfici per escludere rischi di contagio. s. r. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona, via ai tamponi nella nave infettata

Arrivato il gigante da crociera ostaggio della pandemia nei Caraibi. A bordo 617 membri dell' equipaggio da controllare; turisti scesi a Miami

di Pierfrancesco Curzi ANCONA Coronavirus in crociera, l' Odissea dei 617 membri dell' equipaggio della Costa Magica è iniziata a metà marzo e per alcuni di loro potrebbe durare più di due mesi. Due terzi della forza lavoro è stata costretta a restare in quarantena a bordo, mentre una parte di dipendenti e tutti i passeggeri sono stati sbarcati il 25 marzo scorso al **porto** di Miami. Una vacanza da sogno nei Caraibi trasformata in un vero incubo senza fine. A Miami sono rimasti anche i casi sospetti Covid-19 con quadri clinici più gravi. Da allora per quasi quaranta giorni la nave della Costa ha cercato un **'porto sicuro'** dove poter sbarcare il suo carico di persone. Nel frattempo sono emersi i risultati positivi su almeno 120-130 passeggeri rimasti, rilevati, tuttavia, da quick test la cui attendibilità è bassa. Nessuno, per fortuna, ha mostrato sintomi gravi della patologia, ma da settimane gli occupanti sopravvivono dentro una specie di nave fantasma. Inutili i vari tentativi di Costa e delle autorità italiane a trovare ospitalità in uno dei porti caraibici, richieste respinte al mittente per il timore di nuovi contagi. Tale riluttanza generalizzata ha spinto la compagnia di bandiera a cambiare stanza e fare ritorno in Italia, seguendo quanto fatto da altre navi del gruppo ormeggiate in altri porti del Paese: Savona, homeport della Costa, Genova, La Spezia, Piombino, Civitavecchia, Taranto, Brindisi e infine Ancona. Giovedì scorso Comune e Regione hanno reso nota la richiesta di far attraccare la Costa Magica nel **porto** dorico. La prima reazione da parte dell' opinione pubblica è stata negativa. In questi giorni il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, più di altri, ha cercato di tranquillizzare tutti evitando lo scontro: «A me delle polemiche politiche non frega niente» ha commentato sdegnata ieri mattina dalla banchina 15 dello scalo in attesa che la Costa Magica entrasse in **porto**. A bordo ci sono 44 italiani, per il reso soprattutto asiatici, sono tutti asintomatici e da stamattina una task force medica inizierà a fare i tamponi. I negativi lasceranno la nave, i positivi aspetteranno in cabina di negativizzarsi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Un dovere accoglierla»

La Mancinelli ieri mattina al porto dorico per l'arrivo della nave che ospita positivi Il presidente Giampieri: «Gli anconetani non girano la testa dall'altra parte»

«Onestamente delle polemiche politiche non me ne frega niente. Accogliere quella nave era un dovere, un **porto** è un **porto** sempre e deve fare il suo dovere in un' emergenza nazionale». Il sindaco di **Ancona** Mancinelli mantiene fede alla sua schiettezza e risponde così alle voci contrarie sulla decisione di accogliere ad **Ancona** quella che alcuni hanno brutalmente chiamato la nave degli 'appestati'. «I tempi dei lazzaretti sono lontani - ha aggiunto la Mancinelli - Restando in tema, tenere in quarantena cautelativa le persone a bordo di una nave, ripeto, senza correre alcun rischio di contagio per nessuno, è il modo più comodo, non a caso il nostro Lazzaretto è dentro il mare. Non c'è alcun pericolo e alcun serio problema per la sicurezza della città e per la sanità di **Ancona**. I lavoratori rimarranno sulle nave fino a quando non saranno verificati con tutti i test del caso le loro reali condizioni di salute. Nessuno scenderà a terra e nessuno avrà modo di contagiare altri. Negli anni passati abbiamo rivendicato con forza la sede dell' Autorità di sistema portuale per **Ancona**

ribadendo il ruolo nazionale del nostro **porto**. Ed un **porto** è un **porto** sempre, non il venerdì e poi la domenica diventa qualche altra cosa». Annunciata tra le 7 e le 8, la Costa Magica ha fatto il suo ingresso nel cuore dello scalo dorico soltanto alle 9,30, ormeggiandosi con la prua verso la città lungo la banchina 19 dove fino a pochi mesi c' erano i silos (quelli alla 20 sono ormai nella fase terminale della demolizione). I segni di mancate, seppur lievi, manutenzioni sullo scafo, nessuno sui ponti o dai balconi delle cabine hanno contribuito a dare alla Costa Magica un' atmosfera tetra. Alle spalle della nave i lavori per la demolizione dei silos non si sono fermati, mentre resta al palo l' acquisizione dell' are ex Bunge, sempre di più in degrado. Il piano di sviluppo del **porto** purtroppo ha subito un congelamento obbligato a causa del Coronavirus. «Perché **Ancona**? Sia perché è in un circuito di porti internazionali riconosciuto come **porto** organizzato e di riferimento, sia per la logica della rotazione: sono 11 le altre navi di Costa Crociere che sono in giro per i porti italiani - è il parere del presidente dell' Autorità portuale, Rodolfo Giampieri - Se facciamo un excursus dei porti italiani più importanti ci sono tutti». Il numero uno dell' Authority lascia poi da parte le questioni politiche ed economiche e va a toccare un' altra corda: «Quello anconetano è un popolo che risponde presente e che abbiamo fatto bene». Infine il concetto della sicurezza e della sorveglianza. In questo senso hanno confermato le misure adottate sia il prefetto di **Ancona**, Antonio D' Acunto, arrivato in mattinata al molo Da Chio per una visita veloce, e il comandante della capitaneria di **porto**, l' ammiraglio Enrico Moretti: «Andiamo per tappe, prima auspichiamo che la nave possa attraccare con la massima sicurezza, per il resto sarà nostro compito coinvolgere tutte le autorità nella gestione dell' emergenza. Assieme alle altre forze di polizia e grazie ai sistemi di videosorveglianza in dotazione, sarà compito nostro accertare che nessun estraneo salga a bordo e nessuno dei passeggeri scenda a terra. Sulla situazione sanitaria sono ottimista, i contatti costanti con il comandante della nave mi hanno tranquillizzato. Perché il **porto**



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di **Ancona**? Perché è nostro compito dare assistenza, specie ad una nave italiana». Pierfrancesco Curzi ©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Sono tutti asintomatici»

Il direttore del Gores ha guidato il sopralluogo: «Buone condizioni di salute» Dalle loro cabine andranno direttamente in tre ambienti trasformati in ambulatori

di Pierfrancesco Curzi «Tutti i pazienti a bordo sono asintomatici e la situazione legata ad eventuali casi Covid positivi a bordo non presenta particolari problemi. Sotto il profilo organizzativo la risposta sanitaria a bordo è assolutamente adeguata». Mario Caroli, direttore del Gores della Regione (prima della pandemia Covid primario del pronto soccorso di Jesi), ha guidato il primo sopralluogo sulla Costa Magica, la nave da crociera ormeggiata ieri mattina dalle 9,30 alla banchina 19 del **porto di Ancona**. Quello di ieri - il sopralluogo è durato un paio d'ore ed è terminato verso le 11,45 - è stato un primo approccio, fondamentale per capire se le comunicazioni intrattenute tra le nostre autorità e il comandante della nave collimassero. Tutto confermato dunque, al momento nessuno dei 617 membri dell'equipaggio rimasti nella nave (originariamente erano 950, oltre a circa 2mila passeggeri, il grosso dei quali è sbarcato a Miami a fine marzo) presenta alcun sintomo assimilabile al Coronavirus. Nessuno, di conseguenza, sembrerebbe necessitare un ricovero in ospedale. Il primo passo è fatto, il secondo è previsto da stamattina, quando la task force sanitaria, composta anche dalla sanità marittima (Usmaf) tornerà a bordo per la parte più delicata: i tamponi. Viste le buone condizioni di salute dell'equipaggio, i test verranno effettuati all'interno di tre ambienti trasformati in ambulatori per formare un vero e proprio medical center e seguiranno una strategia appianata: «Verrà data precedenza al personale sanitario, alle persone risultate positive al quick test e, via via, ai membri dell'equipaggio che potranno partire per primi, in base ai voli disponibili, per raggiungere le rispettive destinazioni di residenza» aggiungono dalla Regione. Studiata nel dettaglio il percorso della procedura: dalla cabina ogni passeggero andrà diretto in ambulatorio e di nuovo in cabina, con entrata e uscita differenziate. I prelievi saranno effettuati dall'Asur utilizzando due o tre infermieri: «Il cosiddetto 'test rapido' effettuato sui passeggeri è simile a quello per la gravidanza: se la goccia di sangue prelevata da un dito cambia colore al contatto con un reagente, significa che forse un soggetto può essere positivo in quanto avrebbe creato abbastanza anticorpi - precisa il direttore sanitario dell'Asur, Nadia Storti - Si tratta, tuttavia, di un test non troppo attendibile. Non sono troppo preoccupata, visto che in fondo il quick test è l'unico esame a cui le persone a bordo sono state sottoposte negli ultimi quaranta giorni. Se non si sono ammalate in questo lasso di tempo ritengo sempre più improbabile che possano restare positivi così lungo. Sono tutti giovani a bordo, la maggior parte sotto i 40 anni, indice di un impatto minore della malattia». I problemi per la Costa Magica sono iniziati durante l'altrettanto magica crociera ai Caraibi, attorno alla metà di marzo. In pochi giorni l'itinerario è stato congelato, specie quando sono emersi alcuni casi di positività interni. Da qui la decisione, la stessa che ha colpito dozzine di navi da crociera in giro per il mondo, di mettere in quarantena passeggeri ed equipaggio. Il grosso delle persone è stato fatto sbarcare in sicurezza a Miami, compresi i casi diagnosticati Coronavirus più gravi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

E' arrivata la Costa Magica, ora una valutazione della nave e poi i tamponi

Tutta l'area è delimitata da transenne vincolate. Sono già attivi un sistema di videosorveglianza con 4 telecamere, tutte operative, e servizio di guardiania dedicati sottobordo

Sta attraccando in questo momento al **porto** di **Ancona** la nave Costa Magica, con a bordo il solo equipaggio, composto da 617 membri, che senza entrare in città, né avere alcun contatto con le persone presenti all'interno dello scalo d'arrivo, saranno fatte sbarcare con le condizioni e i percorsi di massima sicurezza sanitaria, per raggiungere le proprie destinazioni di residenza. Un primo sopralluogo da parte dell'Usmaf Il primo a salire a bordo il responsabile del Gores, Mario Caroli, insieme con un medico Usmaf per l'assessment, cioè per la valutazione dello scenario all'interno della nave, quindi per cercare di capire qual è la reale situazione sanitaria, per identificare il primo target di popolazione a cui eseguire il tampone e per verificare la migliore soluzione logistica per l'effettuazione dei tamponi. Nel corso di questo sopralluogo sarà programmata l'attività dei tamponi, che avrà inizio da mercoledì mattina in base alle priorità evidenziate dopo l'assessment. Occorreranno 12-24 ore al massimo per processare i tamponi effettuati nel corso di ogni giornata. 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. **Porto** blindato e strutture sanitarie In banchina sono state posizionate tre strutture-container: ambulatorio medico per la vestizione pulita, un modulo bagni e docce, un modulo polifunzionale. Tutta l'area è delimitata da transenne vincolate. Sono già attivi un sistema di videosorveglianza con 4 telecamere, tutte operative, e servizio di guardiania dedicati sottobordo. Nessuno scenderà dalla nave e potrà muoversi in città. I rientri avverranno in una seconda fase, in base agli stretti protocolli in atto, dopo il nulla osta delle autorità sanitarie, usando mezzi dedicati, messi a disposizione da Costa crociere, che partiranno direttamente sotto bordo sino alla destinazione finale e quindi non ci sarà nessuna possibilità di contatto con la città. E' arrivata: ora una valutazione della nave e poi i tamponi **Porto** blindato per lo sbarco: ecco il piano di sicurezza L'Ambasciata dei Diritti accoglie la Magica: «Rispettare la legge del mare» Spedizionieri in allarme: «Vogliamo rassicurazioni» Eliantonio (Fratelli d'Italia): «Subito un consiglio comunale» Quacquarelli (M5S): «Perché la sindaca non ha informato anche dello sbarco dei camperisti?» Nave con 130 Covid, il sindaco: «Ecco perché hanno scelto **Ancona**» Crociera con i Covid, scatta la task force Italia Nostra: «Perché proprio **Ancona**? Sulla rotta anche Palermo o Bari» Costa Crociere: «Sbarcherà solo chi potrà tornare a casa» La nave partita dalla Spagna, a bordo un centinaio di casi Nessuno la voleva, attraccherà ad **Ancona** la nave con i casi Covid.

ANCONATODAY Cronaca

E' arrivata la Costa Magica, ora una valutazione della nave e poi i tamponi

Tutta l'area è delimitata da transenne vincolate. Sono già attivi un sistema di videosorveglianza con 4 telecamere, tutte operative, e servizio di guardiania dedicati sottobordo

Un primo sopralluogo da parte dell'Usmaf

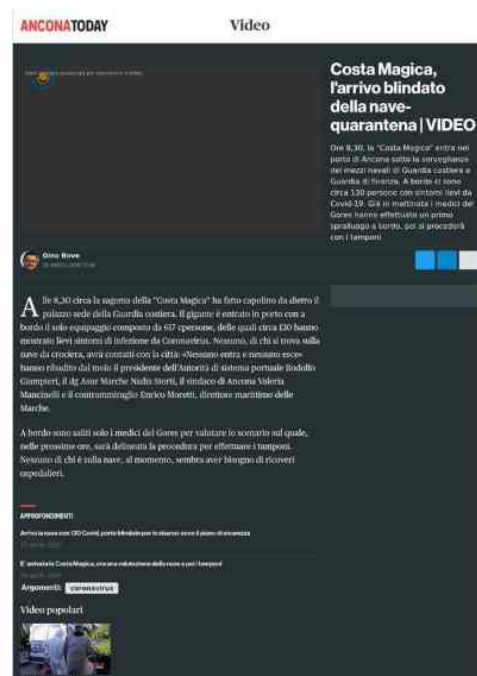
Il primo a salire a bordo il responsabile del Gores, Mario Caroli, insieme con un medico Usmaf per l'assessment, cioè per la valutazione dello scenario all'interno della nave, quindi per cercare di capire qual è la reale situazione sanitaria, per identificare il primo target di popolazione a cui eseguire il tampone e per verificare la migliore soluzione logistica per l'effettuazione dei tamponi. Nel corso di questo sopralluogo sarà programmata l'attività dei tamponi, che avrà inizio da mercoledì mattina in base alle priorità evidenziate dopo l'assessment. Occorreranno 12-24 ore al massimo per processare i tamponi effettuati nel corso di ogni giornata.

Porto blindato e strutture sanitarie

In banchina sono state posizionate tre strutture-container: ambulatorio medico per la vestizione pulita, un modulo bagni e docce, un modulo polifunzionale. Tutta l'area è delimitata da transenne vincolate. Sono già attivi un sistema di videosorveglianza con 4 telecamere, tutte operative, e servizio di guardiania dedicati sottobordo. Nessuno scenderà dalla nave e potrà muoversi in città. I rientri avverranno in una seconda fase, in base agli stretti protocolli in atto, dopo il nulla osta delle autorità sanitarie, usando mezzi dedicati, messi a disposizione da Costa crociere, che partiranno direttamente sotto bordo sino alla destinazione finale e quindi non ci sarà nessuna possibilità di contatto con la città.

Alle 8,30 circa la sagoma della "Costa Magica" ha fatto capolino da dietro il palazzo sede della ...

Alle 8,30 circa la sagoma della "Costa Magica" ha fatto capolino da dietro il palazzo sede della Guardia costiera. Il gigante è entrato in porto con a bordo il solo equipaggio composto da 617 persone, delle quali circa 130 hanno mostrato lievi sintomi di infezione da Coronavirus. Nessuno, di chi si trova sulla nave da crociera, avrà contatti con la città: «Nessuno entra e nessuno esce» hanno ribadito dal molo il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Rodolfo Giampieri, il dg Asur Marche Nadia Storti, il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli e il contrammiraglio Enrico Moretti, direttore marittimo delle Marche. A bordo sono saliti solo i medici del Gores per valutare lo scenario sul quale, nelle prossime ore, sarà delineata la procedura per effettuare i tamponi. Nessuno di chi è sulla nave, al momento, sembra aver bisogno di ricoveri ospedalieri. Approfondimenti Arriva la nave con 130 Covid, porto blindato per lo sbarco: ecco il piano di sicurezza 27 aprile 2020 E' arrivata la Costa Magica, ora una valutazione della nave e poi i tamponi 28 aprile 2020.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Costa Magica, il benvenuto del sindaco: «Facciamo il nostro dovere nell'emergenza»

Valeria Mancinelli ha accolto la nave con a bordo 130 contagiati: «Il porto è sempre porto: abbiamo rivendicato il suo ruolo nazionale, non potevamo tirarci indietro»

«Non c'è alcun pericolo né alcun serio problema per la città di **Ancona** e per la sicurezza degli anconetani». Ha voluto ribadirlo ancora una volta la sindaca Valeria Mancinelli, presente questa mattina sulla banchina 15 per l'atteso approdo della Costa Magica con a bordo circa 130 membri dell'equipaggio positivi al Covid. «Rimarranno tutti sulla nave, nessuno metterà piede a terra fino a quando non saranno verificate con i tamponi le loro reali condizioni di salute - ha spiegato la sindaca -. Nessuno avrà modo, neanche per sbaglio, di diffondere il contagio. A mano a mano, le persone negative ai test verranno fatte sbarcare, ma non alla spicciolata perché non potranno disperdersi nel **porto**, bensì verranno "impacchettate" da Costa Crociere, a sua cura e a sue spese, e portate a destinazione, cioè a casa loro. Quindi non ci sarà nessun contatto con la città, neanche casuale». Sulle condizioni di salute dei contagiati, Valeria Mancinelli rassicura tutti: «Le persone positive che stanno a bordo, secondo i report dei medici, non versano in condizioni sanitarie critiche: nessuna avrebbe bisogno di ricovero ospedaliero. Quindi, non c'è nessun serio problema per la sicurezza della città». E poi ha ribadito la vocazione nazionale e internazionale dello scalo dorico. «Il **porto** è **porto** sempre, non solo quando fa comodo. Abbiamo rivendicato con forza di voler essere sede dell'Autorità marittima e ora dobbiamo fare il nostro dovere in un'emergenza nazionale che, lo ripeto, non ha coinvolto solo il **porto** di **Ancona**, ma anche altre città: questa è la dodicesima nave di Costa che rientra in Italia dopo essere stata sorpresa dalla pandemia mentre si trovava in giro per il mondo». 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. Il presidente dell'Autorità portuale, Rodolfo Giampieri, ha espresso parole rassicuranti: «La macchina organizzativa si è subito messa in moto, è ben organizzata e mi fa stare tranquillo, anche come cittadino anconetano - commenta -. La scelta del Ministero è ricaduta su **Ancona** perché può vantare un **porto** di reputazione internazionale, nell'ambito di una rotazione per ospitare un armatore che batte bandiera italiana». Video - l'arrivo della nave in quarantena E' arrivata: ora una valutazione della nave e poi i tamponi **Porto** blindato per lo sbarco: ecco il piano di sicurezza Crociera con i Covid, scatta la task force Costa Crociere: «Sbarcherà solo chi potrà tornare a casa»



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La "Costa Magica" è in porto da questa mattina con a bordo oltre 600 persone.

La "Costa Magica" è in **porto** da questa mattina con a bordo oltre 600 persone. Alcuni saranno sottoposti ai tamponi per verificare se sono o meno infetti da Coronavirus. Viene da se che i rifiuti della nave e le acque di scarico possono risultare contaminati. A questo punto entrano in gioco la "Garbage" e il "Centro Assistenza Ecologica". I rispettivi titolari delle aziende, Paolo Baldoni e Stefano Virgulti, spiegano come rifiuti e acque di scarico verranno portate lontano dal **porto** di **Ancona** e garantiscono: «La nave è in piena sicurezza sotto l'aspetto ambientale». Approfondimenti E' arrivata la Costa Magica, ora una valutazione della nave e poi i tamponi 28 aprile 2020 Costa Magica, l'arrivo blindato della nave-quarantena | VIDEO 28 aprile 2020 Costa Magica, il benvenuto del sindaco: «Facciamo il nostro dovere nell'emergenza» 28 aprile 2020.



Rifiuti contaminati, gli "spazzini" del porto: «Con noi nessun rischio ambientale»

Paolo Baldoni (Garbage Group) e Stefano Virgulti (Centro Assistenza Ecologica) smaltiranno il materiale di scarto della Costa Magica: «Così proteggiamo il mare»

«La nave è in piena sicurezza sotto l'aspetto ambientale». Lo assicurano Paolo Baldoni, Ceo di Garbage Group, e Stefano Virgulti, responsabile ambiente del Centro Assistenza Ecologica (Cae) che insieme alla Fulmar si occuperanno della raccolta dei rifiuti solidi e liquidi in **porto** durante la permanenza della Costa Magica. Le operazioni di recupero del materiale potenzialmente contaminato, circa 60 metri cubi, sono già cominciate (QUI IL VIDEO). «Ci muoviamo con mezzi nautici e terrestri - spiega Paolo Baldoni -. I rifiuti solidi verranno sanificati non appena scenderanno dalla nave per far sì che le operazioni di trasporto verso i centri di smaltimento avvengano in modo adeguato. Quanto ai rifiuti liquidi, sono di due tipi: le acque grigio-nere vengono prese da terra e smaltite al depuratore, quelle di sentina verranno raccolte via mare con una bettolina, insieme alla consociata Fulmar, per essere portate negli impianti idonei. Si tratta di un'operazione molto impegnativa che deve rispettare rigidi protocolli». Come spiega Stefano Virgulti del Cae, «verranno sanificati anche i mezzi di trasporto, prima e dopo il viaggio verso la discarica di Corinaldo. Ci occuperemo anche della sanificazione nei luoghi di vestimento e svestimento di medici, infermieri e operatori incaricati di salire a bordo della nave con atomizzatori che spruzzano perossido di idrogeno. Dopodiché, grazie alla metodologia Pcr adottata dal laboratorio di biologia molecolare del Cae, che ha messo a punto il test Sars-CoV2, effettueremo tamponi sulle superfici per escludere la presenza di virus». La stessa procedura potrebbe essere adottata in futuro per la sanificazione completa della Costa Magica, quando lo sbarco di tutti i membri dell'equipaggio saranno completate.

Rifiuti pericolosi, ecco gli spazzini del **porto**: «Così proteggiamo il **porto**» - IL VIDEO Fine del sopralluogo, ora tamponi a tutti Il benvenuto del sindaco: «Facciamo il nostro dovere nell'emergenza» L'arrivo della nave in quarantena - IL VIDEO E' arrivata la Costa Magica, ora la valutazione e poi i tamponi **Porto** blindato per lo sbarco, ecco il piano di sicurezza Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Spot Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante, dopo che avrai attivato javascript. . . Forse potrebbe interessarti, dopo che avrai attivato javascript. . . Devi attivare javascript per riprodurre il video.



Coronavirus: Costa Magica entrata in porto Ancona

(ANSA) - **ANCONA**, 28 APR - La nave da crociera Costa Magica è entrata nel **porto** di **Ancona** dove si svolgeranno accertamenti sullo stato di salute dei 617 membri dell' equipaggio ancora a bordo. in vista della loro progressiva evacuazione. Tra loro ci sono anche 130 positivi al Covid 19. "Si tratta di personale giovane - ha detto il dg dell' Asur Marche Nadia Storti in attesa alla banchina 19-20 con altre autorità - quindi meno a rischio, NON hanno nessun sintomo. ma sono risultati positivi ad un test rapido poco attendibile". Quindi da domani comincerà l' esecuzione di tamponi da parte di medici della sanità marittima e di medici di bordo". I positivi sono in isolamento in cabine esterne. Salvo necessità di ricovero ospedaliero in terapia intensiva saranno assistiti a bordo, "dove ci sono anche ventilatori non invasivi" se necessario. All' arrivo della nave hanno assistito la sindaca Valeria Mancinelli, il prefetto D' Acunto, il presidente di Adsp Giampieri, il comandante della Capitaneria di **porto** Moretti. Dell' equipaggio fanno parte anche 44 italiani. (ANSA).



Coronavirus: a bordo Costa Magica tutti asintomatici

E' una "situazione che non presenta particolari problemi" quella sanitaria a bordo della nave da crociera Costa Magica: "tutti gli occupanti della nave sono asintomatici". E' questa la valutazione del responsabile del Gruppo operativo regionale per le emergenze sanitarie (Gores) Mario Caroli al termine del sopralluogo sulla nave, attraccata alla banchina 19 del **porto di Ancona**, che si è concluso verso le 11.45. Tale scenario "ha consentito di mettere a punto un piano che prevede l'effettuazione dei tamponi a tutti dando precedenza al personale sanitario, alle persone risultate positive al quick test e, via via, ai membri dell'equipaggio che potranno partire per primi in base ai voli disponibili, per raggiungere le rispettive destinazioni di residenza". I tamponi verranno eseguiti nei tre ambulatori nel medical center della nave con un percorso di unidirezionalità del passaggio, dalla cabina all'ambulatorio e ritorno, con entrata e uscita differenziate. I prelievi saranno effettuati dall'Asur da domattina.



Borsa Italiana

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Coronavirus, nave da crociera Costa Magica con 617 a bordo in Porto ad Ancona

(Teleborsa) - La nave da crociera Costa Magica è entrata nel porto di Ancona dove ora si svolgono accertamenti sullo stato di salute dei 617 membri dell'equipaggio ancora a bordo, in vista del progressivo sbarco. Tra loro anche 130 positivi al Covid-19. "Si tratta di personale giovane - ha detto il Dg dell'Asur Marche, Nadia Storti, quindi meno a rischio. Non hanno nessun sintomo, ma sono risultati positivi ad un test rapido poco attendibile. Perciò da domani mercoledì comincerà l'effettuazione di tamponi da parte di medici della sanità marittima e di medici di bordo". I positivi sono in isolamento in cabine esterne.

Dell'equipaggio fanno parte anche 44 italiani. Salvo necessità di ricovero ospedaliero in terapia intensiva, saranno assistiti a bordo, "dove ci sono anche ventilatori non invasivi" se necessario. All'arrivo della nave nel Porto di Ancona erano presenti la Sindaca Valeria Mancinelli, il Prefetto Antonio D'Acunto, il Presidente di Adsp Mare Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, il Comandante della Capitaneria di Porto, Enrico Moretti. "Non ci aspettiamo grossi problemi dal punto di vista sanitario, sono tutti asintomatici. - spiega la

dottoressa Storti - ed è chiaro che dobbiamo vagliare lo stato di salute di queste persone, prima che siano, in condizioni di assoluto controllo, imbarcati su mezzi aerei per tornare al loro paese d'origine. Lo screening verrà fatto proprio tenendo conto del tempo necessario per farli trasferire, in modo tale che rimangano il meno possibile all'interno della nave". Oltre ai 44 italiani fanno parte dell'equipaggio di Costa Magica 176 indiani, 141 indonesiani, 131 filippini. Lo staff medico salito a bordo ha rilevato "un'ottima organizzazione sanitaria e ha stabilito di utilizzare per l'effettuazione dei tamponi i tre ambulatori presenti all'interno del medical center della nave, con un percorso che prevede una unidirezionalità del passaggio, dalla cabina all'ambulatorio e di nuovo alla cabina, con entrata e uscita differenziate. I prelievi saranno effettuati dall'Asur (Azienda sanitaria unica regionale) utilizzando due o tre infermieri. Costa Magica, costruita a Genova da Fincantieri, inizio attività 2004, stazza lorda 102.784 tonnellate, lunga 272 metri e larga 35,5, velocità 23 miglia orarie (37 Km/h), 13 ponti, 1359 cabine, capacità 2.718 passeggeri, equipaggio 1068 persone, si trovava nei Caraibi nel momento dell'esplosione della diffusione del coronavirus. Il 16 marzo, alla partenza per l'Europa dallo scalo di Pointe à Pitre, sull'isola di Guadalupa, a bordo erano rimaste 932 persone, tutte d'equipaggio. I porti della zona caraibica erano nel frattempo stati tutti chiusi, impossibili gli sbarchi. Le Autorità Usa hanno poi permesso una sosta a Miami dove 315 marittimi sono potuti scendere. Poi una scalo tecnico a Freeport, nel gruppo delle Bahamas, e subito Costa Magica ha intrapreso la traversata atlantica. Il 14 aprile altro scalo tecnico a Santa Cruz de Tenerife, nelle Isole Canarie. Poi l'Italia, e la scelta del Porto di Ancona da parte delle Autorità. L. (Teleborsa) 28-04-2020 06:51.



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La Costa Magica è arrivata al porto: oggi valutazione della situazione sanitaria, da domani i tamponi

ALESSANDRA NAPOLITANO

ANCONA- La Costa Magica, con a bordo il solo equipaggio composto da 617 membri, di cui 130 risultati positivi al Coronavirus con il quick test, è attraccata al porto di Ancona. Grande il dispiegamento di Forze di Polizia sia in banchina che in mare con i mezzi della Guardia Costiera e della Guardia di Finanza. L'imponente nave da crociera, lunga ben 294 metri e in grado di accogliere circa 3 mila persone, ha raggiunto lo scalo dorico intorno alle 8.30 di questa mattina (28 aprile) poi, lentamente, è stata accompagnata dal corpo piloti alle banchine 19-20 della darsena commerciale (nell'area dove erano i silos), dove resterà ormeggiata per diverse settimane, per consentire l'evacuazione del personale proveniente da diversi paesi del mondo. Gli italiani a bordo sono 44. Nessuno scenderà dalla Costa Magica e potrà muoversi in città. Eventuali persone positive al Covid-19 resteranno in quarantena sulla nave fino a quando i tamponi non daranno esito negativo. I negativi invece saranno evacuati senza entrare in città e senza avere alcun contatto con le persone presenti a vario titolo all'interno dello scalo dorico. L'equipaggio sarà fatto sbarcare con le condizioni e i percorsi di massima sicurezza sanitaria per raggiungere le proprie destinazioni di residenza. I rientri avverranno in una seconda fase, in base agli stretti protocolli in atto, dopo il nulla osta delle autorità sanitarie, usando mezzi dedicati, messi a disposizione da Costa Crociere, che partiranno direttamente sotto bordo sino alla destinazione finale e quindi non ci sarà nessuna possibilità di contatto con la città. L'arrivo della Costa Magica nel porto di Ancona. Il primo a salire sulla Costa Magica sarà il responsabile del Gores, Mario Caroli, insieme con un medico Usmaf per l'assessment, cioè per la valutazione dello scenario all'interno dell'imbarcazione. Insieme ai medici a bordo (3 medici e due infermieri), si cercherà di capire qual è la reale situazione sanitaria, per identificare il primo target di popolazione a cui eseguire il tampone e per verificare la migliore soluzione logistica dove effettuarli. «L'equipaggio è composto principalmente da giovani per cui non ci aspettiamo particolari problemi. Le persone che erano risultate positive con il quick test, la cui attendibilità è molto bassa, sono isolate nelle cabine esterne. Al momento non hanno sintomi, la fase acuta è passata - afferma Nadia Storti, dg Asur -. Un nostro medico salirà a bordo oggi per valutare lo stato di salute, da domani mattina inizieremo a fare i tamponi. Se non ci sarà bisogno del ricovero in ospedale in terapia intensiva, l'equipaggio sarà curato sulla nave che dispone anche di ventilatori non invasivi». «Le 130 persone risultate positive al Covid a seguito del quick test, che non è estremamente attendibile, non hanno più questa sintomatologia. C'è un cauto ottimismo ma siamo pronti a gestire l'emergenza qualora ce ne fosse bisogno» commenta l'Ammiraglio Enrico Moretti, comandante Capitaneria di Porto Ancona. L'attività dei tamponi inizierà quindi domani mattina (mercoledì 29 aprile) in base alle priorità evidenziate dopo l'assessment. Occorreranno 12-24 ore al massimo per processare i tamponi effettuati nel corso di ogni giornata. In banchina sono state posizionate tre strutture container: un ambulatorio medico per la vestizione pulita, un modulo bagni e docce, un modulo polifunzionale. Il porto è blindato: tutta l'area è delimitata da transenne vincolate. Sono già attivi un sistema di videosorveglianza con 4 telecamere, tutte operative, e un servizio di guardiania dedicato sottobordo. La Costa Magica era in crociera ai Caraibi e ha avuto difficoltà ad approdare e a sbarcare l'equipaggio nei porti esteri. Il personale inizialmente era composto da più di 1000 persone,



315 sono scese a Miami mentre a bordo sono rimaste solo le persone necessarie al funzionamento della nave. Tutti i membri dell' equipaggio si trovano in quarantena da circa 50 giorni con le regole del lockdown. La Costa Magica batte bandiera italiana ed è l'undicesima nave della Costa ad essere rientrata in Italia. Sulla base di un



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

piano nazionale le navi da crociera sono state collocate in diversi porti: Savona, Genova, La Spezia, Piombino, Civitavecchia, Taranto, Brindisi e infine Ancona. « Il porto di Ancona è in un circuito di porti internazionali ed è riconosciuto come porto organizzato e di riferimento. Si tratta di navi italiane in un problema mondiale che stanno riportando a casa i lavoratori- dichiara il presidente dell' Adsp **Rodolfo Giampieri** -. Ci siamo presi delle responsabilità garantendo il rispetto delle regole e massima sicurezza. Non abbiamo voltato la faccia, questo è un segnale di quanto la comunità sia attenta a dare risposte serie. Stiamo dimostrando che la città, la regione e il porto sono affidabili e possono essere un punto riferimento per la portualità». Il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli ha ribadito ancora una volta che «non c' è alcun pericolo e alcun problema per la città, per la sicurezza e la sanità. I lavoratori della Costa Magica rimarranno tutti sulla nave, nessuno metterà piede a terra fino a quando non saranno verificate le loro condizioni di salute. Non ci sarà nessun contatto con la città». Tra le autorità presenti all' arrivo della Costa Magica anche il prefetto di Ancona, Antonio D' Acunto.

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La Costa Magica è arrivata al porto, Giampieri: «Ancona sta rispondendo a un' emergenza mondiale» (Foto)

L'IMBARCAZIONE ha toccato le banchine poco prima delle 9 di questa mattina. Area dello scalo off limits, con presidi di polizia e guardia di finanza. Domani, la prima tranche di tamponi. Presente all' approdo il sindaco Mancinelli: «Il porto sta facendo il suo dovere». Il presidente dell' Authority: «Riportata a casa una nave italiana»

La Costa Magica è entrata al porto dorico. L' ingresso questa mattina attorno alle 8,30 e poi l' attracco - lento - alle banchine 19-20, dove il colosso da 272 metri rimarrà per le prossime settimane. A bordo 617 membri dell' equipaggio, di cui 44 italiani. Da domani, gli operatori sanitari inizieranno la prima tranche di tamponi per rilevare la presenza del Covid-19 a bordo. Da quanto risulta alla Prefettura, almeno 130 persone avrebbero contratto il virus, ma in maniera lieve. All' approdo erano presenti, tra gli altri, il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli che ha rassicurato ancora una volta sull' estrema sicurezza in cui si svolgeranno le operazioni sanitarie, tutte rigorosamente effettuate a bordo nave: «Non c' è nessun pericolo per la città. Nessuno metterà piede a terra fino a che non saranno valutate le condizioni di salute di chi è a bordo. Man mano che saranno fatte le verifiche, verranno fatte sbarcare le persone e l' impacchettate da Costa Crociere per raggiungere casa. Nessun contatto con la città, neanche casuale. In questa situazione, il porto sta facendo il suo dovere». Il presidente dell' Authority **Rodolfo Giampieri** : «Perché l' evacuazione ad Ancona? Perché il nostro è un porto importante e internazionale e perché negli altri porti ci sono già altre navi. Ancona può dimostrare la sua efficienza organizzativa per poter dare una risposta a un' emergenza mondiale. Non dimentichiamoci che stiamo riportando a casa una nave italiana con dentro dei lavoratori. La comunità è preoccupata, ma la rassicurazione è che nessuno entra ed esce dalla nave. Chi scenderà sarà portato in sicurezza verso casa con i mezzi messi a disposizione da Costa». Presente al porto anche il dg Asur Nadia Storti : «Un nostro medico salirà già oggi a bordo per valutare lo stato di salute dell' equipaggio, i componenti sono tutti giovani, non ci aspettiamo problemi. Da domattina verranno eseguiti i tamponi per capire se le persone sono ancora positive al virus». Per processare ogni sessione, serviranno tra le 12 e le 24 ore. Per tutto il tempo dell' evacuazione, l' area dell' ormeggio sarà off limits grazie ai presidi di guardia di finanza e polizia. In banchina sono state posizionate tre strutture-container a disposizione del personale sanitario: ambulatorio medico per la vestizione pulita, un modulo bagni e docce, un modulo polifunzionale. Tutta l' area è delimitata da transenne vincolate. Sono già attivi un sistema di videosorveglianza con 4 telecamere, tutte operative, e servizio di guardia dedicato sottobordo.



La Costa Magica è arrivata al porto, Giampieri: «Ancona sta rispondendo a un' emergenza mondiale»

L' IMBARCAZIONE ha toccato le banchine poco prima delle 9 di questa mattina. Area dello scalo off limits, con presidi di polizia e guardia di finanza. Domani, la prima tranche di tamponi. Presente all' approdo il sindaco Mancinelli: «Il porto sta facendo il suo dovere». Il presidente dell' Authority: «Riportata a casa una nave italiana»

La Costa Magica al porto di Federica Serfilippi (foto di Giusy Marinelli) La Costa Magica è entrata al porto dorico. L' ingresso questa mattina attorno alle 8,30 e poi l' attracco - lento - alle banchine 19-20, dove il colosso da 272 metri rimarrà per le prossime settimane. A bordo 617 membri dell' equipaggio, di cui 44 italiani. Da domani, gli operatori sanitari inizieranno la prima tranche di tamponi per rilevare la presenza del Covid-19 a bordo. Da quanto risulta alla Prefettura, almeno 130 persone avrebbero contratto il virus, ma in maniera lieve. All' approdo erano presenti, tra gli altri, il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli che ha rassicurato ancora una volta sull' estrema sicurezza in cui si svolgeranno le operazioni sanitarie, tutte rigorosamente effettuate a bordo nave: «Non c' è nessun pericolo per la città. Nessuno metterà piede a terra fino a che non saranno valutate le condizioni di salute di chi è a bordo. Man mano che saranno fatte le verifiche, verranno fatte sbarcare le persone e l'impacchettate' da Costa Crociere per raggiungere casa. Nessun contatto con la città, neanche casuale. In questa situazione, il porto sta facendo il suo dovere». Il presidente dell' Authority **Rodolfo Giampieri** : «Perché l' evacuazione ad Ancona? Perché il nostro è un porto importante e internazionale e perché negli altri porti ci sono già altre navi. Ancona può dimostrare la sua efficienza organizzativa per poter dare una risposta a un' emergenza mondiale. Non dimentichiamoci che stiamo riportando a casa una nave italiana con dentro dei lavoratori. La comunità è preoccupata, ma la rassicurazione è che nessuno entra ed esce dalla nave. Chi scenderà sarà portato in sicurezza verso casa con i mezzi messi a disposizione da Costa». Presente al porto anche il dg Asur Nadia Storti : «Un nostro medico salirà già oggi a bordo per valutare lo stato di salute dell' equipaggio, i componenti sono tutti giovani, non ci aspettiamo problemi. Da domattina verranno eseguiti i tamponi per capire se le persone sono ancora positive al virus». Per processare ogni sessione, serviranno tra le 12 e le 24 ore. Per tutto il tempo dell' evacuazione, l' area dell' ormeggio sarà off limits grazie ai presidi di guardia di finanza e polizia. In banchina sono state posizionate tre strutture-container a disposizione del personale sanitario: ambulatorio medico per la vestizione pulita, un modulo bagni e docce, un modulo polifunzionale. Tutta l' area è delimitata da transenne vincolate. Sono già attivi un sistema di videosorveglianza con 4 telecamere, tutte operative, e servizio di guardia dedicato sottobordo. In arrivo la Costa Magica: porto blindato per l' evacuazione «A bordo 130 positivi al Covid»



Ancona: Costa Magica arrivata nello scalo marchigiano con a bordo il solo equipaggio

(FERPRESS) - **Ancona**, 28 APR - Sta attraccando in questo momento al porto di **Ancona** la nave Costa Magica, con a bordo il solo equipaggio, composto da 617 membri, che senza entrare in città né avere alcun contatto con le persone presenti a vario titolo all' interno dello scalo dorico, saranno fatte sbarcare con le condizioni e i percorsi di massima sicurezza sanitaria, per raggiungere le proprie destinazioni di residenza. Lo riferisce una nota della Regione. Salirà a bordo il responsabile del Gores, Mario Caroli, insieme con un medico Usmaf per l' assessment, cioè per la valutazione dello scenario all' interno della nave, quindi per cercare di capire qual è la reale situazione sanitaria, per identificare il primo target di popolazione a cui eseguire il tampone e per verificare la migliore soluzione logistica per l' effettuazione dei tamponi. Nel corso di questo sopralluogo sarà programmata l' attività dei tamponi, che avrà inizio da mercoledì mattina in base alle priorità evidenziate dopo l' assessment. Occorreranno 12-24 ore al massimo per processare i tamponi effettuati nel corso di ogni giornata. In banchina sono state posizionate tre strutture-container: ambulatorio medico per la vestizione pulita, un modulo bagni e docce, un modulo polifunzionale. Tutta l' area è delimitata da transenne vincolate. Sono già attivi un sistema di videosorveglianza con 4 telecamere, tutte operative, e servizio di guardiania dedicati sottobordo. Si ricorda che nessuno scenderà dalla nave e potrà muoversi in città. I rientri avverranno in una seconda fase, in base agli stretti protocolli in atto, dopo il nulla osta delle autorità sanitarie, usando mezzi dedicati, messi a disposizione da Costa crociere, che partiranno direttamente sotto bordo sino alla destinazione finale e quindi non ci sarà nessuna possibilità di contatto con la città.



Coronavirus, la nave Costa Magica arriva nel porto di Ancona tra le polemiche. La sindaca: "Accoglierla è un dovere, operazioni sicure"

Dopo un viaggio di oltre 40 giorni tra Caraibi, oceano Atlantico e Mediterraneo, domani inizieranno i test sulle 670 persone a bordo. L'azienda sanitaria: "Se dopo più di un mese nessuno sta male, sarà difficile che le cose possano peggiorare. Il periodo di quarantena è trascorso da un pezzo"

La Costa Magica e i suoi 272 metri di lunghezza hanno fatto ingresso poco prima delle 9 di questa mattina al porto di Ancona dopo un viaggio di oltre 40 giorni tra Caraibi, oceano Atlantico e Mediterraneo. Rifiutate da una serie di scali - Martinica, St. Kitts and Nevis e Tenerife - le 617 persone a bordo (44 italiani, 176 indiani, 141 indonesiani, 131 filippini, un centinaio di centro e sudamericani) in quarantena, tra cui un centinaio presunti positivi al Covid-19, è stato accolto dal porto del capoluogo marchigiano. La nave resterà ormeggiata alla banchina 19 all'incirca un mese, il tempo di svolgere i tamponi a tutti, attendere l'esito e lasciare a Costa l'onere di organizzare il rimpatrio dell'equipaggio: compito agevole per gli italiani, molto complesso per gli stranieri, specie gli asiatici a causa dei confini sigillati per motivi di sicurezza. "Fino ad allora nessuno lascerà la nave, e quando succederà sarà Costa ad occuparsene, caricandoli a bordo dei loro mezzi, consentendo agli italiani di tornare a casa e trasferendo gli stranieri negli aeroporti quando i voli charter saranno a disposizione" hanno ribadito il prefetto di Ancona, Antonio D'Acunzio, il presidente dell'Autorità portuale, Rodolfo Giampieri e il comandante della capitaneria di porto, l'ammiraglio Enrico Moretti. Tutto chiaro, almeno così dovrebbe essere. Eppure la vigilia dell'arrivo della Magica è stato caratterizzato da polemiche, soprattutto in ambito politico: "A me di questo teatrino squallido della politica non me ne frega niente, io bado al sodo e penso che Ancona aveva il dovere di accogliere la nave e i membri dell'equipaggio, a cui nessuno pensa. Trattati come degli appestati senza avere chiara la situazione. Perché Ancona? E perché no, rispondo io, visto che Costa batte bandiera italiana e che altre 11 navi dello stesso gruppo sono state fatte ormeggiare in diversi scali della penisola (Savona, l'homeport del grande gruppo crocieristico nostrano, Genova, La Spezia, Piombino, Civitavecchia, Taranto, Brindisi, ndr.). Nonostante sia stata ribadita l'assoluta sicurezza delle operazioni, c'è ancora qualcuno pronto a soffiare sul fuoco del sospetto e della paura", è stato il commento del sindaco di Ancona, la vulcanica Valeria Mancinelli, mentre sullo sfondo la sagoma della nave da crociera faceva il suo ingresso. Tra i messaggi veicolati a tal proposito, il più inquietante è legato al rischio di contagio per la popolazione. Scenari apocalittici: un'invasione di persone in città lasciate libere di andare a zonzo e di infettare chiunque e altre ricostruzioni fantasiose. In realtà, la nave è ormeggiata ad una banchina commerciale poco utilizzata e lontana dallo scalo passeggeri e dall'area urbana. Forze di polizia e un sistema di videosorveglianza non consentiranno a nessun membro dell'equipaggio di scendere, tantomeno di andarsene, eppure non è sufficiente. Non basta neppure sapere che nessuna delle 617 persone a bordo - stando almeno alle comunicazioni intercorse fino a ieri tra le autorità anconetane e il comandante della nave - presenta sintomi gravi, che nessuno avrebbe bisogno di un ricovero immediato in ospedale e soprattutto che l'attendibilità dei test effettuati a bordo è molto bassa: "L'ultimo e unico esame risale a più di un mese fa - precisa il direttore generale dell'Asur Marche, l'azienda sanitaria unica regionale, Nadia Storti - e non si tratta di un tampone su base scientifica come quelli processati ogni giorno dalle nostre virologie. Il quick test a cui le 617 persone sono state sottoposte somiglia ad un



test per la gravidanza: se la goccia di sangue prelevata da un dito e messa su una spoletta con una sostanza reagente cambia colore significa che sono stati creati degli anticorpi ed esiste una percentuale di possibilità di un caso positivo. Se dopo più di un mese nessuno dei passeggeri (a meno



di comunicazioni fasulle da parte del comandante) sta male, sarà difficile che le cose possano peggiorare. Il periodo di quarantena è trascorso da un pezzo . Infine, sono tutti giovani a bordo, la maggior parte sotto i 40 anni, indice di un impatto minore della malattia". Quattro medici della task force messa in campo sono saliti a bordo ed hanno organizzato le operazioni per lo svolgimento dei tamponi. I test inizieranno domani mattina, probabilmente all'interno delle singole cabine occupate dove i 617 membri dell' equipaggio sono reclusi in quarantena e, per motivi logistici, prima potrebbe toccare agli italiani, poi agli stranieri. I negativi potranno subito lasciare la nave scortati da Costa, gli eventuali positivi dovranno attendere altre settimane a bordo e l' esito di un secondo e, se necessario, di un terzo tampone. Solo quando l' ultimo passeggero sarà risultato negativo la nave lascerà lo scalo dorico. Sostieni ilfattoquotidiano.it: mai come in questo momento abbiamo bisogno di te . In queste settimane di pandemia noi giornalisti, se facciamo con coscienza il nostro lavoro, svolgiamo un servizio pubblico. Anche per questo ogni giorno qui a ilfattoquotidiano.it siamo orgogliosi di offrire gratuitamente a tutti i cittadini centinaia di nuovi contenuti: notizie, approfondimenti esclusivi, interviste agli esperti, inchieste, video e tanto altro. Tutto questo lavoro però ha un grande costo economico. La pubblicità, in un periodo in cui l' economia è ferma, offre dei ricavi limitati. Non in linea con il boom di accessi. Per questo chiedo a chi legge queste righe di sostenerci. Di darci un contributo minimo, pari al prezzo di un cappuccino alla settimana, fondamentale per il nostro lavoro. Diventate utenti sostenitori cliccando qui . Grazie Peter Gomez Sostieni adesso Articolo Successivo Coronavirus, un drone con sei cellulari atterra nel carcere di Secondigliano. Penitenziaria: "Flusso di telefoni non viene contrastato"

Costa Magica Ancona, la nave è arrivata in porto. Scatta il piano sicurezza

PIERFRANCESCO CURZI

Ancona, 28 aprile 2020 - Dalle 8 di stamattina la Costa Magica, con 617 persone a bordo (tutti membri dell' equipaggio) è in banchina al porto di Ancona. All' interno ci sono 44 cittadini italiani, 176 indiani, 141 indonesiani, 131 filippini e altri gruppi nazionali con numeri inferiori. Di questi soggetti, 130 risultano attualmente positivi al Covid-19, o quanto meno i test rapidi a cui sono stati sottoposti hanno dato esito positivo. Nessuno, tuttavia, al momento presenta sintomi gravi: "A questo proposito ho ricevuto conferme e rassicurazioni da parte del comandante della capitaneria di porto di Ancona, l' ammiraglio Enrico Moretti - afferma il sindaco Valeria Mancinelli - che poco fa (nel tardo pomeriggio di ieri, ndr) ha avuto l' ultimo scambio di informazioni con il comandante della Magica. Ripeto, ci saranno anche alcuni casi positivi che però necessitano di verifiche attendibili una volta qui, e soprattutto nessuno sembra aver bisogno di essere trasferito in ospedale, a Torrette o altrove, e tantomeno ha bisogno di cure in terapia intensiva. Rispetto alle informazioni avute venerdì scorso, quando è stata resa ufficiale la decisione di far attraccare la nave al porto di Ancona, sostanzialmente non ci sono novità". Leggi anche Costa Magica e contagiati dal Coronavirus, ecco tutta la verità - Mancinelli: "Non è una nave di appestati" È molto probabile che da stamattina al porto di Ancona si noterà di più la silhouette della nave da crociera Costa Magica, con le oltre 600 persone a bordo, piuttosto che l' ombra lasciata dai silos, di cui restano in piedi soltanto un paio di monconi (l' ultima stecca in piedi andrà giù quando l' **Autorità portuale** acquisirà l' area dell' ex Bunge). Il gioiello di casa Costa è entrato stamattina all' alba nello spazio dello scalo dorico per essere ormeggiato alla banchina 19, proprio dove fino a pochi mesi fa c' erano i cilindri di cemento usati per decenni come contenitori di prodotti cerealicoli. Lì resterà per svariate settimane, sicuramente almeno fino alla prima metà di maggio. Leggi anche Fase 2, domande e risposte - Pdf: decreto e codici Ateco - Scuole chiuse, cosa succede ora Ieri giornata preparatoria per affrontare la questione, tra vertici, riunioni e collegamenti costanti dalla capitaneria di porto a bordo della Magica. Proprio ieri pomeriggio, mentre era in corso la riunione in streaming voluta dal prefetto di Ancona, Antonio D' Acunto, sulla sicurezza in porto in relazione proprio all' imminente e difficile convivenza, la Costa navigava in basso Adriatico nel canale di Otranto alla velocità di quasi 16 nodi. Oltre alla comunicazione dei 130 casi sospetti Covid, dal vertice del prefetto con i vertici delle forze di polizia sono emerse ulteriori misure: "Poiché la durata di permanenza della nave non è al momento precisata - afferma una nota del prefetto - è stata disposta dalla Direzione marittima una recinzione per delimitare l' area interdotta all' accesso. Questa area sarà controllata dalla vigilanza privata e con un sistema di videosorveglianza con telecamere collegate con la centrale della capitaneria di porto, la guardia di finanza e la polizia marittima di frontiera. Polizia di Stato e carabinieri assicureranno servizi di controllo, mentre le Fiamme gialle, che dispongono di una loro base in porto, hanno assicurato vigilanza in mare. Predisposti, dalla protezione civile, tre container per la vestizione-svestizione-doccia del personale medico che si recherà a bordo della nave per rilievi sanitari".



Coronavirus, la Costa Magica nel porto di Ancona. A bordo 130 casi sospetti. Da domani i tamponi

Tutta l'area è stata messa in sicurezza e l'accesso è blindato e isolato. Condividi 28 aprile 2020 La Costa Magica è entrata nel porto di Ancona dove si svolgeranno accertamenti sullo stato di salute dei 617 membri dell'equipaggio ancora a bordo, in vista della loro progressiva evacuazione. Tra loro ci sono anche 130 positivi al 'quick test' per il 'Covid-19' (che per l'Asur non hanno affidabilità). Nessuno sarebbe in condizioni critiche. La nave proviene dai Caraibi, con una lunga sosta in rada prima a Miami e poi alle Canarie, da dove è partita mercoledì scorso con a bordo il solo equipaggio necessario per la navigazione. Tutti vivono a bordo praticamente in quarantena, chiusi nelle proprie cabine: gli unici a muoversi liberamente sono coloro che si occupano delle cucine e della consegna del cibo direttamente in cabina. "Si tratta di personale giovane - ha detto il dg dell'Asur Marche Nadia Storti in attesa alla banchina 19-20 con altre autorità - quindi meno a rischio rispetto alla popolazione anziana. Dai contatti con il medico di bordo e con il responsabile sanità della Costa Crociere abbiamo visto che si tratta di persone che in questo momento non hanno nessun sintomo, la fase acuta che

hanno avuto è passato e si è decisamente risolta. Sono risultati positivi in base ad un test rapido con attendibilità molto bassa: da domani comincerà l'esecuzione di tamponi da parte di medici della sanità marittima e di medici di bordo. In questo modo valuteremo lo stato di immunizzazione attuale". "Tutti i passeggeri risultati positivi sono stati isolati nelle cabine esterne e non hanno più avuto contatti con il resto dell'equipaggio - ha spiegato Storti - , il pasto è stato somministrato nelle cabine. Quindi non ci aspettiamo grossi problemi dal punto di vista sanitario. E' chiaro che dobbiamo vagliare lo stato di salute di queste persone, prima che siano, in condizioni di assoluto controllo, imbarcati su mezzi aerei per tornare al loro paese d'origine. Lo screening - ha sottolineato - verrà fatto proprio tenendo conto del tempo necessario per farli trasferire, in modo tale che rimangano il meno possibile all'interno della nave". "Appena arrivati saliranno a bordo anche dei nostri medici per verificare lo stato di salute dei passeggeri, se sono positivi, ma soprattutto se hanno sintomi di Covid-19, evitando quindi di farli scendere. Se non c'è bisogno di ricovero in ospedale saranno curati a bordo della nave. Il medico di bordo ci ha detto che a bordo ci sono tecnologie elevate, anche ventilatori non invasivi. Quindi in caso di necessità potremmo gestirli anche nella nave". In porto a seguire le operazioni ci sono anche la sindaca di Ancona Valeria Mancinelli, il prefetto Antonio D'Acunzio, il presidente dell'Autorità di sistema portuale Rodolfo Giampieri, il comandante della Capitaneria di porto contrammiraglio Enrico Moretti. Dell'equipaggio composto da varie nazionalità fanno parte, tra gli altri, 44 italiani, 176 indiani, 141 indonesiani, 131 filippini. La Magica è la dodicesima nave italiana, sorpresa dalla pandemia in giro per il mondo, a fare rientro nel nostro Paese.



Economia Trasporti

Coronavirus, nave da crociera Costa Magica con 617 a bordo in Porto ad Ancona

Sull'unità solo personale d'equipaggio. Sono 130 i "positivi" al coronavirus. Da domani mercoledì 29 aprile tamponi per tutti

(Teleborsa) - La nave da crociera Costa Magica è entrata nel porto di Ancona dove ora si svolgono accertamenti sullo stato di salute dei 617 membri dell'equipaggio ancora a bordo, in vista del progressivo sbarco. Tra loro anche 130 positivi al Covid-19. "Si tratta di personale giovane - ha detto il Dg dell'Asur Marche, Nadia Storti, quindi meno a rischio. Non hanno nessun sintomo, ma sono risultati positivi ad un test rapido poco attendibile. Perciò da domani mercoledì comincerà l'effettuazione di tamponi da parte di medici della sanità marittima e di medici di bordo". I positivi sono in isolamento in cabine esterne. Dell'equipaggio fanno parte anche 44 italiani. Salvo necessità di ricovero ospedaliero in terapia intensiva, saranno assistiti a bordo, "dove ci sono anche ventilatori non invasivi" se necessario. All'arrivo della nave nel Porto di Ancona erano presenti la Sindaca Valeria Mancinelli, il Prefetto Antonio D'Acunzio, il Presidente di Adsp Mare Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, il Comandante della Capitaneria di Porto, Enrico Moretti. "Non ci aspettiamo grossi problemi dal punto di vista sanitario, sono tutti asintomatici. - spiega la dottoressa Storti - ed è chiaro che dobbiamo vagliare lo stato di salute di

queste persone, prima che siano, in condizioni di assoluto controllo, imbarcati su mezzi aerei per tornare al loro paese d'origine. Lo screening verrà fatto proprio tenendo conto del tempo necessario per farli trasferire, in modo tale che rimangano il meno possibile all'interno della nave". Oltre ai 44 italiani fanno parte dell'equipaggio di Costa Magica 176 indiani, 141 indonesiani, 131 filippini. Lo staff medico salito a bordo ha rilevato "un'ottima organizzazione sanitaria e ha stabilito di utilizzare per l'effettuazione dei tamponi i tre ambulatori presenti all'interno del medical center della nave, con un percorso che prevede una unidirezionalità del passaggio, dalla cabina all'ambulatorio e di nuovo alla cabina, con entrata e uscita differenziate. I prelievi saranno effettuati dall'Asur (Azienda sanitaria unica regionale) utilizzando due o tre infermieri. Costa Magica, costruita a Genova da Fincantieri, iniziò attività 2004, stazza lorda 102.784 tonnellate, lunga 272 metri e larga 35,5, velocità 23 miglia orarie (37 Km/h), 13 ponti, 1359 cabine, capacità 2.718 passeggeri, equipaggio 1068 persone, si trovava nei Caraibi nel momento dell'esplosione della diffusione del coronavirus. Il 16 marzo, alla partenza per l'Europa dallo scalo di Pointe à Pitre, sull'isola di Guadalupa, a bordo erano rimaste 932 persone, tutte d'equipaggio. I Porti della zona caraibica erano nel frattempo stati tutti chiusi, impossibili gli sbarchi. Le Autorità Usa hanno poi permesso una sosta a Miami dove 315 marittimi sono potuti scendere. Poi uno scalo tecnico a Freeport, nel gruppo delle Bahamas, e subito Costa Magica ha intrapreso la traversata atlantica. Il 14 aprile altro scalo tecnico a Santa Cruz de Tenerife, nelle Isole Canarie. Poi l'Italia, e la scelta del Porto di Ancona da parte delle Autorità. L.

teleborsa

Coronavirus, nave da crociera Costa Magica con 617 a bordo in Porto ad Ancona

Sull'unità solo personale d'equipaggio. Sono 130 i "positivi" al coronavirus. Da domani mercoledì 29 aprile tamponi per tutti

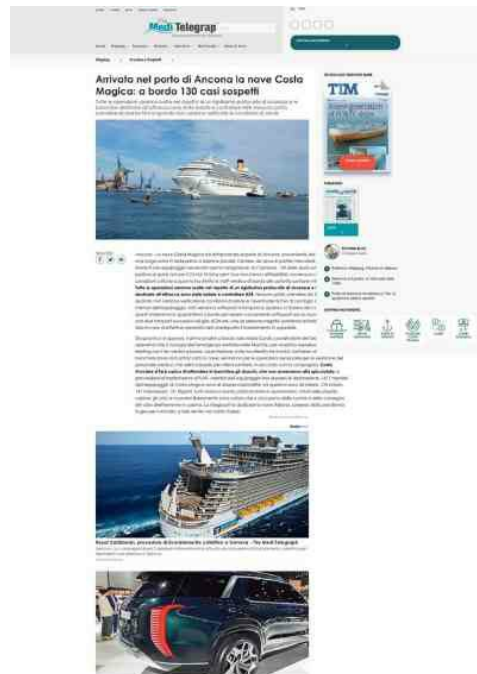
La nave da crociera Costa Magica è entrata nel porto di Ancona dove ora si svolgono accertamenti sullo stato di salute dei 617 membri dell'equipaggio ancora a bordo, in vista del progressivo sbarco. Tra loro anche 130 positivi al Covid-19. "Si tratta di personale giovane - ha detto il Dg dell'Asur Marche, Nadia Storti, quindi meno a rischio. Non hanno nessun sintomo, ma sono risultati positivi ad un test rapido poco attendibile. Perciò da domani mercoledì comincerà l'effettuazione di tamponi da parte di medici della sanità marittima e di medici di bordo". I positivi sono in isolamento in cabine esterne. Dell'equipaggio fanno parte anche 44 italiani. Salvo necessità di ricovero ospedaliero in terapia intensiva, saranno assistiti a bordo, "dove ci sono anche ventilatori non invasivi" se necessario. All'arrivo della nave nel Porto di Ancona erano presenti la Sindaca Valeria Mancinelli, il Prefetto Antonio D'Acunzio, il Presidente di Adsp Mare Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, il Comandante della Capitaneria di Porto, Enrico Moretti. "Non ci aspettiamo grossi problemi dal punto di vista sanitario, sono tutti asintomatici. - spiega la dottoressa Storti - ed è chiaro che dobbiamo vagliare lo stato di salute di queste persone, prima che siano, in condizioni di assoluto controllo, imbarcati su mezzi aerei per tornare al loro paese d'origine. Lo screening verrà fatto proprio tenendo conto del tempo necessario per farli trasferire, in modo tale che rimangano il meno possibile all'interno della nave". Oltre ai 44 italiani fanno parte dell'equipaggio di Costa Magica 176 indiani, 141 indonesiani, 131 filippini. Lo staff medico salito a bordo ha rilevato "un'ottima organizzazione sanitaria e ha stabilito di utilizzare per l'effettuazione dei tamponi i tre ambulatori presenti all'interno del medical center della nave, con un percorso che prevede una unidirezionalità del passaggio, dalla cabina all'ambulatorio e di nuovo alla cabina, con entrata e uscita differenziate. I prelievi saranno effettuati dall'Asur (Azienda sanitaria unica regionale) utilizzando due o tre infermieri. Costa Magica, costruita a Genova da Fincantieri, iniziò attività 2004, stazza lorda 102.784 tonnellate, lunga 272 metri e larga 35,5, velocità 23 miglia orarie (37 Km/h), 13 ponti, 1359 cabine, capacità 2.718 passeggeri, equipaggio 1068 persone, si trovava nei Caraibi nel momento dell'esplosione della diffusione del coronavirus. Il 16 marzo, alla partenza per l'Europa dallo scalo di Pointe à Pitre, sull'isola di Guadalupa, a bordo erano rimaste 932 persone, tutte d'equipaggio. I Porti della zona caraibica erano nel frattempo stati tutti chiusi, impossibili gli sbarchi. Le Autorità Usa hanno poi permesso una sosta a Miami dove 315 marittimi sono potuti scendere. Poi uno scalo tecnico a Freeport, nel gruppo delle Bahamas, e subito Costa Magica ha intrapreso la traversata atlantica. Il 14 aprile altro scalo tecnico a Santa Cruz de Tenerife, nelle Isole Canarie. Poi l'Italia, e la scelta del Porto di Ancona da parte delle Autorità. L.

The Medi Telegraph

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Arrivata nel porto di Ancona la nave Costa Magica: a bordo 130 casi sospetti

Ancona - La nave Costa Magica sta attraccando al **porto** di **Ancona**, proveniente dai Caraibi, con una lunga sosta in rada prima a Miami e poi alle Canarie, da dove è partita mercoledì scorso con a bordo il solo equipaggio necessario per la navigazione: 617 persone, 130 delle quali sono risultate positive al quick test per il Covid-19 (che per l'Asur non hanno affidabilità) ma nessuno sarebbe in condizioni critiche a quanto ha riferito lo staff medico di bordo alle autorità sanitarie militari italiane. Tutte le operazioni saranno svolte nel rispetto di un rigidissimo protocollo di sicurezza e le banchine destinate all'attracco sono state isolate e controllate H24. Nessuno potrà scendere da bordo fino a quando non saranno verificate le condizioni di salute e l'eventuale rischio di contagio di ognuno dei membri dell'equipaggio: tutti verranno sottoposti a tamponi e, qualora ci fossero dei casi accertati, questi rimarranno in quarantena a bordo per essere nuovamente sottoposti ad un nuovo controllo, con due tamponi successivi nel giro di 24 ore, che se saranno negativi potranno autorizzare lo sbarco. Solo in caso di effettiva necessità sarà predisposto il trasferimento in ospedale. Da quanto si è appreso, il primo a salire a bordo sarà Mario Caroli, coordinatore del Gores, il gruppo operativo che si occupa dell'emergenza sanitaria nelle Marche, per un primo sopralluogo e un briefing con i tre medici a bordo. La protezione civile ha allestito tre moduli container all'altezza della banchina dove sarà attraccata la nave: serviranno per le operazioni necessarie per la vestizione del personale medico che salirà a bordo per i rilievi sanitarie. In accordo con la compagnia, Costa Crociere si farà carico di attendere in banchina gli sbarchi, che non avverranno alla spicciolata, e provvederà al trasferimento di tutti i membri dell'equipaggio fino ai paesi di destinazione. I 617 membri dell'equipaggio di Costa Magica sono di diverse nazionalità: tra questi ci sono 44 italiani, 176 indiani, 141 indonesiani, 131 filippini. Tutti vivono a bordo praticamente in quarantena, chiusi nelle proprie cabine: gli unici a muoversi liberamente sono coloro che si occupano delle cucine e della consegna del cibo direttamente in cabina. La Magica è la dodicesima nave italiana, sorpresa dalla pandemia in giro per il mondo, a fare rientro nel nostro Paese.



Costa Magica, non c'è allarme sanitario: "A bordo solo asintomatici"

È una «situazione che non presenta particolari problemi» quella sanitaria che si registra a bordo della nave da crociera Costa Magica: «Tutti gli occupanti della nave sono asintomatici».

Ancona - È una «situazione che non presenta particolari problemi» quella sanitaria che si registra a bordo della nave da crociera Costa Magica: «Tutti gli occupanti della nave sono asintomatici». È questa la valutazione del responsabile del Gruppo operativo regionale per le emergenze sanitarie (Gores) Mario Caroli al termine del sopralluogo sulla nave, attraccata alla banchina 19 del porto di **Ancona**, che si è concluso verso le 11.45. Tale valutazione dello scenario, fa sapere la Regione, «ha consentito di mettere a punto un piano che prevede l'effettuazione dei tamponi a tutti, dando precedenza al personale sanitario, alle persone risultate positive al quick test e, via via, ai membri dell'equipaggio che potranno partire per primi, in base ai voli disponibili, per raggiungere le rispettive destinazioni di residenza». Lo staff medico salito a bordo (Gores e Usmaf) ha rilevato «un'ottima organizzazione sanitaria e ha stabilito di utilizzare per l'effettuazione dei tamponi i tre ambulatori presenti all'interno del medical center della nave, con un percorso che prevede una unidirezionalità del passaggio, dalla cabina all'ambulatorio e di nuovo alla cabina, con entrata e uscita differenziate. I prelievi saranno effettuati dall'Asur (Azienda sanitaria unica regionale) a partire da domani mattina, utilizzando due o tre infermieri.



Restyling Marina Dorica L'assist arriva dallo stop

Dragata l'area della diga nord, realizzata una banchina e sistemata la sede dei circoli Zuccaro: «Non possiamo permetterci di perdere anche l'estate che per noi è cruciale»

LA NAUTICA ANCONA È da metà marzo, ovvero da quando il governo ha stabilito le limitazioni alla circolazione delle persone allo scopo di contenere il diffondersi del Coronavirus, che i diportisti non possono accedere alle loro barche ormeggiate a Marina Dorica. Ma al **porto** turistico di Ancona, seppur tra mille difficoltà, le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sono andate avanti, nella speranza di poter tornare a vedere i propri ospiti solcare di nuovo le onde del mare. «Per il momento il **porto** è accessibile solamente agli addetti ai lavori» comunica il direttore di Marina Dorica, Leonardo Zuccaro. Le attività Di conseguenza ogni attività commerciale svolta all'interno del triangolone, ma anche ogni attività sportiva, di assistenza alle barche in transito, di rifornimento carburante, alaggio, varo e carenaggio, è cessata a partire dal 10 marzo. Questo però non vuol dire che Marina Dorica abbia chiuso i battenti. Il personale è rimasto operativo verificando gli spazi, controllando gli ormeggi e svolgendo pratiche di ufficio. Inoltre si è cercato di portare comunque avanti alcuni importanti lavori che erano stati avviati prima dello scoppio della pandemia. Si tratta del dragaggio della diga nord, con annessa realizzazione di una banchina in cemento allo scopo di rendere stagna la diga, del rifacimento della linea idrica e antincendio della zona est del **porto**, della risistemazione della sede in cui i circoli praticano gli sport acquatici, della ristrutturazione dei bagni del triangolone. «Le piccole manutenzioni le facciamo noi fa sapere Zuccaro - ma i lavori più grossi era stati appaltati e quando si è scatenata la pandemia tutto si è fermato. Alcuni interventi siamo però riusciti a farli ripartire, ovviamente seguendo tutte le prescrizioni sulla sicurezza. Altri contiamo possano sbloccarsi lunedì come conseguenza dell' ultimo decreto». Le manutenzioni Nel frattempo ci si augura che la Regione, sull'esempio di Abruzzo, Lazio, Campania, Liguria e Friuli Venezia Giulia, recepisca la mozione che chiede di riaprire dal 4 maggio il **porto** ai proprietari delle barche per effettuare interventi di manutenzione. Difficile, invece, che si arrivi a consentire le uscite in mare, anche solo per testare la barca nelle vicinanze del **porto**. Ma a Marina Dorica sperano che il via libera venga dato al più presto. «Il fermo rischia di produrre considerevoli rimesse a livello economico nota Zuccaro - non possiamo permetterci di perdere anche l'estate, che per noi è cruciale. È perciò essenziale che i diportisti possano tornare a uscire in barca quanto prima». Cosa che per altro, secondo Zuccaro, non comporterebbe grandi rischi in termini di contagio: «Andare per mare è una delle attività più sicure che si possano fare, se uno si limita ad andarci insieme ai familiari con cui abita, perché in acqua il distanziamento è naturale. Bisogna fare soltanto un po' di attenzione all'imbarco e allo sbarco». Quanto alle gare, Zuccaro spera che per metà estate possano riprendere almeno quelle individuali. Le regate con le grandi barche saranno invece probabilmente le ultime a ripartire: «Il problema è che lì gli equipaggi sono numerosi. Però la Regata del Conero è prevista per fine settembre e contiamo che per quella data l'emergenza sia finita». Michele Rocchetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Luciani (Cpc): «Situazione mortale per il nostro porto»

«Una situazione mortale per il nostro porto». Non usa mezzi termini il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani. Perché se in tempi di emergenza come quello attuale servirebbero risposte certe, puntuali, decise e concrete, questo secondo il numero uno dei camalli non sta di certo avvenendo a Civitavecchia. Sua la proposta di poter scaricare parte del carbone destinato a Tvn direttamente sulla banchine portuali, «senza alcun pericolo per l'ambiente» mirata a salvaguardare il lavoro e dare ossigeno all'economia. «Una proposta che dorme lì e naufragherà così - ha spiegato - senza il sostegno necessario dell'Adsp. Una proposta inattuabile, che però non ha ricevuto risposta; sappiamo che Pincio e Authority si sono rivolti al ministero, ma non ci è stato comunicato nulla. Eppure da entrambi non è arrivata alcuna proposta attuabile e concreta. Siamo pronti a qualsiasi tipo di confronto, anche tecnico - ha aggiunto Luciani - ad oggi abbiamo assistito a proposte da parte di politici finora inesistenti sul porto, associazioni che noi stiamo avanzando da anni». Il momento è drammatico, secondo Luciani, e si può uscire solo uniti, isolando chi non ha vero interesse per il porto, il lavoro e lo sviluppo dello scalo.



Contributo a fondo perduto per Civitavecchia

Dall'Ue quasi tre milioni di euro per il progetto 'Yep-Med'

Redazione

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



Civitavecchia un porto da ...riprogrammare

Il presidente Di Majo si è visto azzerare il patrimonio del crocierismo

Vezio Benetti

CIVITAVECCHIA Francesco Maria Di Majo è un presidente che al momento si trova a dover risolvere una serie infinita di problemi. Il porto di Roma primo in Italia per il movimento dei passeggeri (nel 2020 era previsto l'arrivo di 3 milioni di crocieristi) e nei primi posti nella classifica europea, vede azzerato questo patrimonio. Insieme a collaboratori e rappresentanti delle istituzioni deve potenziare e distribuire il lavoro sul traffico delle merci e dei ro-ro. Rivedere piazzali e banchine in concessione, in poche parole riprogrammare uno scalo marittimo e oltre a Civitavecchia anche Fiumicino e Gaeta. Non mancano le richieste al Governo sopra tutto per quanto riguarda le infrastrutture viarie e di collegamento con l'hinterland laziale e la sinergia con l'interporto. Lo esprime il presidente nell'intervista che ascoltate.



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

LE STAZIONI MARITTIME AI TEMPI DEL CORONAVIRUS

Le proposte per rivedere l'uso della Stazione Marittima di Napoli

Tomaso Cognolato*

Il 2020 verrà ricordato come l'anno della Pandemia e, sembra assurdo, dei social. Era dai tempi della Seconda guerra mondiale che non si assisteva ad un momento di crisi e di fermo totale di ogni attività a livello mondiale, come sta succedendo oggi. Ed è la prima volta che i social hanno assunto un ruolo da veri protagonisti, nel bene e nel male, della nostra vita quotidiana: sono diventati strumento di informazione vera e fake, e sono strumento indispensabile di riduzione del cosiddetto distanziamento sociale, diventato ormai regola comune di sopravvivenza. Tutto sembra congelato e immobile, ma purtroppo non è così. In realtà il settore del turismo in generale è più che fermo, ed il settore delle crociere rischia di fare passi indietro rispetto a quelli fatti in costante progressione degli ultimi anni. Nell'ultimo decennio, infatti, il mercato delle crociere è stato uno dei pochi, se non forse l'unico, a crescere con costanza anno dopo anno, ed il Mediterraneo Occidentale ha visto una crescita senza precedenti. Le previsioni di pochi mesi fa per il 2020, vedevano il superamento dei 13 milioni di passeggeri per il mercato Italia, numeri che ora rasentano le poche migliaia conquistate ad inizio anno. È

opportuno ricordare quanto sia importante il mercato delle crociere: l'impatto economico diretto delle compagnie di crociera sul mercato italiano è pari ad oltre 5mld/anno e genera più di 120.000 posti di lavoro; i passeggeri e gli equipaggi spendono mediamente tra 50 ed i 100 pro-capite in ogni porto toccato dalla nave. E a dare un'ulteriore conferma di quanto questo sia un mercato solido e forte, sono gli ordini di costruzione di nuove navi da crociera: oltre 100 nei prossimi sette anni per un valore totale che supera i 60mld\$. Un mercato del genere è quindi fondamentale per un Paese come il nostro, che è circondato dal mare, ed è tra le prime destinazioni turistiche d'Europa. In questo momento drammatico deve quindi essere fatto ogni sforzo per tutelare e sostenere questo mercato e perché possa ripartire al più presto e riprendere quel percorso di crescita che lo ha caratterizzato negli ultimi 10 anni. Vale per le compagnie armatoriali e vale per tutto il mondo che ruota intorno alle crociere: i terminal crocieristici, i tour operator che curano le escursioni, i fornitori delle navi e così via. Ad oggi tutto è fermo e immobile. Le navi sostano per lo più in rada con i soli membri dell'equipaggio, ed aspettano. Sono forse la foto più rappresentativa di quella che è la realtà odierna che viviamo tutti noi: galleggiamo in attesa che qualcosa cambi e tutto torni come prima. Il vero problema è che, molto probabilmente, niente sarà più come prima. O, per lo meno, ci vorrà molto tempo perché torni ad esserlo. Se è difficile oggi fare previsioni che abbiano una minima attendibilità su quando ci sarà la ripresa delle attività lavorative e produttive a pieno regime del Paese, diventa, pressoché impossibile, farle per il settore delle crociere. E', infatti, un mercato, che risente di fattori transnazionali: le crociere in Mediterraneo toccano sempre più di un Paese, e quindi risentono delle diverse situazioni emergenziali che ciascuna destinazione ha in quel momento, e di una regolamentazione frammentata e diversa da Paese a Paese; ma anche di fattori emotivi ed emozionali del tutto personali. Se, a questo, aggiungiamo che nel nostro amato Paese dobbiamo confrontarci con un'ulteriore frammentazione e regolamentazione che cambia da regione a regione, da porto a porto anche all'interno della medesima Autorità di Sistema Portuale, appare ancora più evidente come la situazione sia particolarmente



drammatica. Ed i terminal crocieristici sono quelli che soffrono maggiormente di questa situazione, rimanendo schiacciati tra la mancanza assoluta di ricavi, data dall'assenza di navi all'ormeggio, e la costanza di costi fissi da sostenere. Quanto messo in piedi dal Governo, ad oggi, non sembra ancora sufficiente a sostenere questo particolare settore dell'industria. Sono stati ampliati gli ammortizzatori sociali, si stanno individuando strumenti per immettere liquidità nelle imprese,



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

anche se al momento il processo sembra ancora abbastanza complesso, ma nulla è stato fatto per ridurre immediatamente i costi fissi verso l'amministrazione pubblica attraverso, ad esempio, il taglio dei canoni demaniali che riveste una quota rilevante dei costi dei terminal crocieristici. In un contesto del genere la strada è sicuramente in salita. Ma come sempre, nei momenti tragici, vanno sempre trovate nuove opportunità. In quest'ottica vanno ripensati i modelli di business dei terminal, dotandoli di fonti di sostentamento, da integrative ad alternative a seconda dei contesti operativi, che consentano la continuità d'azienda anche in momenti critici. Va realizzata quella integrazione porto città, spesso sulla bocca di molti e proclamata tra le intenzioni di molteplici amministratori, ma mai effettivamente voluta e perseguita. La situazione è, ovviamente, diversa da località a località: alcune hanno costruito intorno al proprio porto la struttura urbana e cittadina e vivono il porto come motore e cuore pulsante della città; altre lo sopportano in quanto generatore di posti di lavoro, ritenendolo a volte quasi più un fastidio che il vero motore del pil cittadino ed inducendo di riflesso in coloro che lavorano nel porto, a partire dalle istituzioni stesse, la tendenza a chiudere l'area e rendendola off-limits. L'attuale crisi può e deve essere la leva che scardina questo retaggio del recente passato per aprire e rendere sinergiche le due realtà, per farle diventare un unicum che generi progresso e ricchezza condivisa. Alcune realtà, e Napoli è tra queste, si prestano più facilmente a questo cambio: la posizione, la struttura e la storia agevolano sicuramente questa evoluzione. La Stazione Marittima di Napoli è sorta nel lontano 1936 proprio con questo duplice scopo: essere la quinta naturale di chiusura di Piazza Municipio e contraltare di Palazzo San Giacomo sede del Governo cittadino da un lato e, dall'altro, essere la porta di accesso a quello che all'epoca era l'Impero d'Oltremare. Era integrata perfettamente nell'ambiente e nell'arredo cittadino e ne era il cuore pulsante. Oggi viviamo tempi diversi, ma le funzioni sono rimaste sostanzialmente le medesime architettonicamente nulla è cambiato dall'epoca; l'Impero non esiste più, ma la Stazione Marittima rimane porta di accesso a Napoli per oltre 1,5 milioni di persone all'anno. Rivedere l'utilizzo della Stazione Marittima, e dei terminal più in generale, lavorando sull'integrazione con la città, consentirà di non dover dipendere in maniera esclusiva dall'arrivo delle navi per poter garantire una continuità aziendale. Restituire un edificio moderno o un monumento storico alla fruibilità di tutti i cittadini, ha il duplice vantaggio di garantire lavoro e pil cittadino, e di aumentare gli spazi di valore, situati il più delle volte in posizioni di rilievo, disponibili per la città. Snellire le procedure per dare la possibilità ai concessionari dei Terminal di integrare attività commerciali, culturali, di intrattenimento, può essere lo strumento per rigenerare l'attività ed evitare la chiusura di diverse imprese. Le attività collaterali infatti, coinvolgendo principalmente e direttamente gli abitanti, sono svincolate dalla ripresa di un mercato così complesso come quello crocieristico, o, comunque, anche in presenza di stop forzati come quelli odierni, sono caratterizzate da tempi di ripresa decisamente più veloci. Non bisogna quindi galleggiare in attesa che cambi qualcosa, ma bisogna affrontare il momento di crisi utilizzando il cosiddetto pensiero divergente, auspicando che anche il sistema di governo pubblico comprenda appieno la situazione e si adoperi per supportare gli sforzi privati *Amministratore Delegato Terminal Napoli SpAa.

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

STABIA MAIN PORT: RIVEDERE LE NORME VIGENTI E SBLOCCARE LE PROROGHE PER LE CONCESSIONI

Il diportismo di lusso trainante per l'economia, non solo di Castellammare, va sostenuto

Giuseppe Di Salvo*

Nato nel 2015, il progetto Stabia Main Port approdo per gigayacht, creato al centro di Castellammare di Stabia, è riuscito in pochi anni a diventare un riferimento unico nel Mediterraneo, con l'approdo di unità da 24 a 200 metri. Imprenditori facoltosi, vip e famiglie reali di ogni parte del mondo che scelgono Stabia Main Port come approdo sicuro e tecnicamente attrezzato, anche con ormeggio a murata, con la possibilità di godere della vasta offerta turistica dei Golfi di Napoli e Salerno, vista la collocazione al centro dei due Golfi in cui si trova la città di Castellammare di Stabia, dal punto di vista geografico. Una grande operazione di marketing territoriale portata avanti dalla società costituita dai fratelli Esposito, originari di Castellammare, e la Luise Group, azienda italiana leader nel settore dello yachting di lusso, fondata nel 1847 a Napoli, con 22 uffici con personale diretto nei maggiori porti turistici di Italia, e fondatori della BWA yachting, brand che opera nell'industria dello yachting nei più importanti porti in America, nel Mediterraneo e ai Caraibi. Il profondo legame con il territorio dei fratelli Esposito e il know-how nel settore dello yachting della famiglia Luise, ci ha

permesso di creare al centro di Castellammare di Stabia un polmone economico unico. Grazie al grande lavoro della nostra dirigente Luisa Del Sorbo, originaria del posto, che da 20 anni opera nel settore marittimo e dei charter di lusso, abbiamo creato una grande sinergia con l'imprenditoria locale, commercianti, taxi, guide e servizi presenti e creati ad hoc per la clientela di lusso in questione. Abbiamo contribuito alla creazione di un coordinamento unico dei servizi tecnico nautici, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale e Ministero dei Trasporti. Siamo riusciti negli ultimi due anni a trasformare un porto con traffico zero in approdo turistico con oltre 150 approdi di superyacht e contribuito alla trasformazione del volto della città da economicamente depressa ad epicentro del turismo di lusso in Campania, con itinerari finalmente sviluppati principalmente sull'offerta turistica del territorio stabiese e dei comuni limitrofi. Sorrento a 20 minuti di distanza, Pompei e il Vesuvio a 15 minuti, Capri e la costiera amalfitana a poche miglia nautiche sono gli elementi principali di un pacchetto turistico integrato in cui lo Stabia Main Port di Castellammare di Stabia è l'ingrediente vincente; con investimenti privati di un'imprenditoria sana, diventata esempio, riferimento e partner per tante aziende della Campania, associazioni di categoria ed istituzioni, lavorando ogni giorno per ricostruire il volto di una città dalla grande storia, ma da decenni lasciata al degrado. Un porto al centro della città che offre campo da tennis e palestra nel porto ed ha a pochi metri: Regio Cantiere Borbonico, oggi Fincantieri, dove fu costruita la Nave scuola Amerigo Vespucci, la Reggia Borbonica di Quisisana, la Real Fabbrica d'armi oggi Maricorderia, Terme con 28 sorgenti naturali, chalet con ristorazione di ogni tipo, Sito archeologico dell'antica Stabiae e i collegamenti (funivia e stazione) al Monte Faito e a grandi spiagge attrezzatissime. Tutto raggiungibile a pochi passi dal porto principale di Castellammare. Un progetto che ci ha visto investire oltre due milioni di euro, con assunzione e formazione tecnica di personale stabiese, intervenendo nell'ultimo biennio su banchina attrezzata con sistemi di video sorveglianza e security e colonnine specifiche per queste tipologie di unità. Interventi sui fondali per le cime e i corpi morti, abbiamo creato sistemi elettrici inesistenti, stiamo portando avanti il recupero di uffici e palazzine



demaniali per la creazione di strutture di accoglienza non presenti al centro della città, come un internet point o una sala meeting per gli equipaggi e un punto gourmet, con specialità internazionali e tipicità locali per i nostri clienti di lusso che arrivano da mare. E orastop. A causa dell'emergenza mondiale causata dal coronavirus, il porto e la città intera di Castellammare di Stabia e l'indotto turistico legato



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

al porto, da marzo sono fermi e nessuna prenotazione si prospetta all'orizzonte. E lo stessa situazione e' nell'intera regione, nell'intera Nazione. Lo yachting di lusso garantisce centinaia di migliaia di prestazioni. E' il settore prioritario per l'economia regionale. Da 900 a 1200 unità che arrivano da primavera ad autunno sulle coste campane, con almeno 4 approdi per unità. Stiamo parlando di circa 6 mila visite di turisti (almeno 12 persone per ogni yacht) che arrivano sul territorio e creano economia per ristoranti, negozi, alberghi, massaggiatrici, parrucchieri, lavanderie, siti archeologici, artistici e ambientali, taxi, auto di lusso con autisti, elicotteri, ecc. Ogni unità viaggia con equipaggi che arrivano fino a 60 persone. L'intera filiera del settore ora è ferma. Il circuito è completamente penalizzato a livello regionale e nazionale. Come poter aiutare il settore ? La soluzione che si propone alle istituzioni è di partire subito dalle proroghe sulle concessioni (bloccate per errori burocratici da un anno) e da incisive agevolazioni a favore delle società dell'indotto. Necessita una rivisitazione delle norme vigenti, sbloccando, immediatamente, le proroghe per le concessioni turistico ricreative dei porti, bloccate da mesi per un errore di interpretazione della normativa europea, perché parliamo di concessioni di beni e non di servizi. Rendere più fluido l'arrivo e lo sbarco della clientela di lusso che arriva da mare e garantire agevolazioni all'intero settore turistico, per permettere agli imprenditori dell'indotto di affrontare i costi di avviamento delle strutture stagionali. Porti, alberghi, ristoranti, società di servizi che operano nel settore turistico, hanno bisogno di sentire la presenza delle istituzioni, con aiuti immediati per affrontare i mesi in corso e per gestire un futuro ancora troppo incerto per chi, come noi, continua ad investire sul bene pubblico con fondi privati, dal punto di vista strutturale e con continue strategie di marketing territoriali ed internazionali. *Presidente Stabia Main Port

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

IL TRAFFICO CONTAINER ALL'EPOCA DEL CORONA VIRUS

Situazione attuale e prospettive per il futuro

Pasquale Legora de Feo*

Siamo giunti ormai a quasi due mesi da quando, travolti da una situazione di emergenza sanitaria di proporzioni mai viste prima, siamo stati costretti a ripensare completamente il modo di vivere e di svolgere le nostre attività lavorative. Interi comparti produttivi sono completamente fermi, mentre le aziende che continuano a produrre i loro beni e i loro servizi, in quanto essenziali per assicurare le esigenze primarie della popolazione (penso all'approvvigionamento di alimenti o presidi sanitari), si trovano comunque a lavorare in condizioni ambientali del tutto inedite, che modificano le loro abitudini, quelle dei loro dipendenti e quelle dei terzi con cui interagiscono in ragione della loro attività. Questa situazione generale si è naturalmente riprodotta anche all'interno della variegata comunità portuale, dove alcuni settori sono in ginocchio (come quello crocieristico e dei passeggeri in generale) mentre altri (come quello del traffico merci che mi coinvolge da vicino) continuano ad operare a pieno ritmo, anche se con le significative varianti di cui parlavo innanzi. Come accennavo, il traffico container in questi primi mesi dell'anno, anche dopo l'inizio dell'emergenza, continua a mantenere i propri livelli, anzi qualche volta addirittura migliorandoli, come nell'ultimo mese di marzo dove il principale terminal del Porto, Conateco, ha registrato un incremento del 12,5% rispetto al marzo 2019, arrivando a movimentare quasi 50.000 teus. Tutto ciò mentre ci siamo trovati a fronteggiare problemi e situazioni inedite, a cominciare dai giustificati timori del personale operativo che continuava a lavorare mentre tanta parte della popolazione restava in casa per seguire le giuste indicazioni delle Autorità. Notevoli investimenti sono stati effettuati per tutelare al meglio la salute dei lavoratori, sia in termini di acquisti di materiali e dispositivi di protezione, sia in termini di varo di procedure di controllo, sia in termini di divulgazione, informazione e motivazione dei dipendenti. A fronte di cotanti sforzi compiuti per assicurare la continuità, in condizioni di sicurezza, delle attività lavorative e della intera filiera logistica, ritengo sia importante, anzi necessario, che L'Autorità di Sistema venga incontro alle esigenze delle imprese. Il c.d. Decreto Cura Italia ha previsto una sospensione del pagamento dei canoni per le imprese portuali, ma è poca cosa, trattandosi di mero rinvio di obblighi che dovranno essere comunque onorati: è il momento invece che le Autorità di Sistema, che sono gli Enti più vicini al mondo produttivo portuale e ne possono comprendere le reali esigenze, facciano uno sforzo in più. Nei giorni scorsi ho inviato, quale presidente di Confrasperto Campania, una istanza ai vertici dell'Autorità di Sistema e della Regione per chiedere l'adozione di urgenti misure di contrasto alla crisi finanziaria ed economica del comparto portuale, articolata in diversi punti. In particolare come comunità portuale abbiamo chiesto l'azzeramento totale di tutti i canoni concessori a decorrere dal mese di marzo fino a tutto dicembre 2020, e anche oltre se necessario, non solo per le imprese di cui agli articoli 16/18, ma anche per tutte le altre realtà imprenditoriali e di servizi (come ad esempio le stazioni marittime, i cantieri navali, attività parcheggio, servizi di biglietteria, approdi turistici, arenili etc.), oltre al riconoscimento della possibilità di dilazionare senza interessi o more, per un periodo di almeno 36 mesi, eventuali debiti pregressi maturati, a qualsiasi titolo, dalle suddette imprese. In aggiunta abbiamo chiesto che vengano rideterminati i canoni demaniali nella misura minima prevista dalla Circolare Ministero delle



Infrastrutture e dei Trasporti prot. 023 del 09/12/2019, e che venga avviato un tavolo tecnico, tra Enti (AdSP, Comune, Agenzia del Demanio e del Territorio) e le parti sociali/associazioni per risolvere problematiche di grande e negativo impatto quale quella dell'applicazione sugli immobili demaniali di gravose tassazioni per IMU e altro. Passata la fase emergenziale occorrerà ripensare in maniera organica



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

alle riforme occorrenti al settore portuale: in primis mi riferisco alla necessità di rivisitare la misura dei canoni concessori, unificandola a livello nazionale, onde evitare inaccettabili e superate sperequazioni tra porti diversi, a volte anche all'interno dell'area di competenza di una stessa AdSP. Un'altra riforma indifferibile è quella del lavoro portuale, ove andrà superata la logica della riserva ad unico soggetto della fornitura di manodopera temporanea, aprendo il mercato alla concorrenza tra più soggetti. In definitiva credo che il superamento della crisi potrà avvenire non attraverso misure estemporanee (che pur possono avere una utilità contingente nel breve), ma trovando il coraggio di affrontare una volta per tutte, con azione realmente riformatrice, le annose problematiche strutturali che affliggono la portualità italiana. *Presidente e A.D. di CONATECO

Misure anti crisi al porto, fumata grigia: canoni sospesi ma solo fino a luglio

Si è svolta oggi, in doppia seduta e in videoconferenza, la riunione convocata dall' **Adsp** del Mar Tirreno centrale, per affrontare la discussione sulle misure da mettere in campo contro la crisi innescata dal lockdown (per l' emergenza coronavirus); crisi che non ha risparmiato le attività che operano presso lo scalo partenopeo. Questa mattina si è tenuto l' organismo di partenariato (a cui hanno preso parte anche i sindacati); nel corso del tavolo di lavoro, il presidente della Authority, Pietro Spirito, ha ratificato (e adottato) quanto decretato a livello centrale. Ufficialmente, il pagamento dei canoni demaniali è stato sospeso a decorrere dal 4 marzo scorso fino al 31 luglio prossimo. Oltre a ciò si ipotizza - ma al riguardo bisogna ancora confrontarsi con le parti, e decidere - di rateizzare (senza interessi) il pagamento sospeso, a partire da novembre 2020. Nel pomeriggio di oggi, si è tenuta la seconda parte della riunione, in collegamento con i vertici dell' Authority i maggiori concessionari che agiscono nel porto (in rappresentanza dei segmenti più importanti dello scalo, a partire dal settore passeggeri a finire alla diportistica, passando dal terminal container alla cantieristica). L' intervista / «Niente misure anti-crisi al porto, il presidente Spirito confuso e assente» Nel corso dell' incontro, ha spiegato a Stylo24, Pasquale Legora de Feo (presidente di Confrtrasporto Campania e ad di Conateco e Soteco) «abbiamo fatto ulteriori proposte che si andranno a studiare nell' arco dei prossimi 15 giorni. Tra queste la sospensione del pagamento dei canoni fino al 31 dicembre 2020 e il riparametro degli stessi». «Voglio sottolineare - ha continuato Legora de Feo - la grande apertura dimostrata nell' occasione dal presidente Pietro Spirito, nello studiare, nei dettagli, comparto per comparto, tutti gli interventi da mettere in campo nel breve, medio e lungo termine». Naturalmente si lavorerà per ottenere misure più consistenti per affrontare l' emergenza, che - va ribadito - non ha risparmiato alcun segmento dello scalo marittimo di Napoli, e potrebbe avere ripercussioni devastanti sull' occupazione.



PORTI CAMPANI IN RETE

Salerno

SALERNO CONTAINER TERMINAL, OPERATIVA SECONDO PROTOCOLLO SICUREZZA COVID-19

La vocazione all'export di prodotti alimentari ha favorito mantenimento attività

Cav. Lav. Agostino Gallozzi*

L'impegno di noi tutti, in questi giorni di grande preoccupazione nel nostro Paese, è stato duplice. Innanzitutto, ci siamo prioritariamente impegnati a tutelare e salvaguardare la salute di ciascuno di noi, dei nostri lavoratori, delle nostre famiglie, di tutti i concittadini. Nello stesso tempo le nostre attività operative non sono state fermate neanche un giorno, proseguendo h24, sette giorni su sette, per assicurare continuità alla vita economica del Paese, così da tornare a guardare, appena possibile, con nuovo ottimismo al nostro futuro. Interpretando questo difficile contesto, Salerno Container Terminal SpA è rimasta pienamente operativa, seguendo naturalmente con rigore il protocollo di sicurezza e prevenzione previsto dalle norme via via emanate. Larga parte dello staff degli uffici ha continuato ad assicurare le proprie attività in modalità smart working, mentre per il nostro numeroso personale operativo l'azienda ha adottato tutte le misure necessarie per la protezione della salute e la sicurezza di tutti, con l'uso di mascherine e guanti, distanza minima tra le persone, sanificazione frequente degli ambienti e dei mezzi meccanici, divieto di assembramento, anche riducendo i turni di lavoro di mezz'ora, così da evitare l'incontro tra squadre smontanti con le squadre montanti. Se da un lato è fuor di dubbio che la crisi determinata dal coronavirus ha avuto gravi risvolti sull'interscambio mondiale delle merci, dall'altro occorre segnalare che l'impatto sul porto di Salerno, per il settore dei contenitori, è stato, almeno per il momento, piuttosto marginale, nonostante il clima di generale apprensione. La prima fase di emergenza sanitaria ha infatti interessato in particolare l'export della Cina, traffico che non rappresenta attualmente un flusso portante del movimento portuale salernitano. Successivamente l'emergenza si è diffusa in Italia, in Europa e nel mondo, generando ovunque strategie di lock down con la popolazione confinata in casa e larga parte delle attività manifatturiere chiuse, ad eccezione innanzitutto delle produzioni e del commercio dei prodotti dell'industria alimentare, definiti living essentials. Da questo punto di vista il porto di Salerno si è trovato in una posizione di favore, avendo combinato la propria tradizionale vocazione all'export con la sua centralità rispetto al vasto distretto dell'agro alimentare, in larga parte localizzato nella sua provincia. Proprio la crisi pandemica, con le sue componenti emotive, ha portato alla crescita della domanda, non solo sui mercati nazionali, ma anche sui mercati internazionali, di prodotti alimentari di fascia più economica, facili da stoccare e facili da conservare per lungo periodo. Il nostro export alimentare, fatto di pasta, pomodori, fagioli ed altro, ha risposto esattamente a queste aspettative. Sono sicuro che, non appena si coglieranno i segnali di superamento dell'emergenza coronavirus, avremo una ripresa molto veloce dei traffici mercantili delle merci, legata alla ripresa di tutta la macchina manifatturiera del Paese, la seconda d'Europa, che si presta ad una più agevole applicazione delle norme anti assembramento, con la gestione della mobilità delle merci certamente più facile da conseguire come abbiamo noi stessi dimostrato in questi mesi rispetto alla mobilità delle persone. Ed inoltre, alla ripresa avremo a disposizione un porto ancora più competitivo proprio per l'effetto degli interventi di dragaggio di prima fase, nel frattempo già realizzati. Intanto, c'è da aggiungere, il terminal SCT del porto di Salerno, nonostante le problematiche ancora legate ai lavori per l'approfondimento dei fondali, ha viaggiato nel primo trimestre dell'anno con percentuali di



crescita positive, confermate anche nel mese di aprile. Ma resta l'esigenza di sostenere il nostro comparto industriale, che è quello a più rapida ripartenza e quindi in grado di generare per il Paese quei flussi finanziari indispensabili per la più complessiva sostenibilità della economia italiana. È infatti l'industria manifatturiera il motore principale dello sviluppo dei traffici mercantili dei nostri porti e dispiace in tale prospettiva



PORTI CAMPANI IN RETE

Salerno

constatare la battuta d'arresto che sembra abbiano avuto le ZES. D'altra parte, anche l'attuale crisi ha accentuato un percorso ormai già in atto, il passaggio cioè da una globalizzazione unilaterale (produzioni in oriente e consumi un occidente), ad una globalizzazione plurilaterale, in cui l'interscambio delle merci, tra import ed export, avviene bilanciandosi tra molteplici aree del mondo. In questa prospettiva la partita della ripresa e della ripartenza del Paese Italia si gioca nello scenario del mercato di scambio internazionale, dove i porti non sono più i nodi terminali di un processo bilaterale, da est a ovest, ma acquisiscono centralità rispetto ad una economia pluricentrica. Sono convinto che il porto di Salerno proprio per il ruolo fondamentale che ricopre al servizio dell'economia dei territori che ad esso ricorrono per esportare le merci prodotte abbia in questa prospettiva opportunità di crescita solida e concreta. Come Salerno Container Terminal, in questa visione, abbiamo avviato un ambizioso piano di investimenti di lungo periodo, di cui oltre 20 milioni già realizzati nel corso dell'ultimo anno. *Presidente Gallozzi Group

PORTI CAMPANI IN RETE

Salerno

GRUPPO GRIMALDI, ASSICURATA L'OPERATIVITÀ NEL RISPETTO DELLE DISPOSIZIONI VIGENTI

Ma il sostegno pubblico al settore dello shipping, equamente ripartito, va garantito

Emanuele Grimaldi*

La pandemia di COVID-19 ha generato una crisi economica trasversale ai Paesi, ai settori produttivi, alle classi sociali, cogliendo tutti, indistintamente, di sorpresa. In questa emergenza sanitaria globale senza precedenti ognuno di noi, dalle istituzioni alle imprese, dalle famiglie ai singoli individui, è stato chiamato fin da subito a collaborare con piccoli e grandi sforzi. Il Gruppo Grimaldi ha, in questa fase, una grande responsabilità: continuare a garantire, nonostante le difficoltà e nel pieno rispetto delle disposizioni vigenti a tutela della salute pubblica, l'operatività dei propri servizi, e con questi i flussi di merci a livello nazionale ed internazionale. Infatti, spezzare la catena logistica interrompendo i collegamenti via mare significherebbe rendere ancora più difficile, o addirittura impossibile, l'approvvigionamento di beni tra i quali quelli di prima necessità, come prodotti alimentari e farmaceutici. Ciò infliggerebbe un altro duro colpo al tessuto economico e sociale italiano ed europeo. Il nostro Gruppo, però, non è immune dagli effetti di una crisi che ha colpito, in varia misura, tutti i principali settori in cui opera: il trasporto di passeggeri è evaporato in Italia come in tutti gli altri paesi europei; il settore automotive, uno dei motori trainanti del settore industriale, è in grande sofferenza per la chiusura temporanea degli stabilimenti di produzione; infine, il traffico di camion e semi-rimorchi risente dello stop di numerose aziende, che ha generato un calo del 20%-30% nella domanda di servizi marittimi. Tuttavia, la sapiente gestione che ha sempre contraddistinto il nostro Gruppo, volta alla diversificazione delle attività svolte e di mercati serviti, nonché ad una solidità dal punto di vista finanziario, ci permette di poter contare sulle proprie risorse per superare anche questa grande tempesta. Una tempesta che, si stima, provocherà una riduzione del nostro fatturato di circa il 20%. La nostra non è però una fiducia cieca: al contrario, è corroborata dalla consapevolezza di dover affrontare i tempi presenti e futuri con intenso lavoro e spirito di sacrificio, coinvolgendo in questo sforzo ognuno dei nostri 16.000 dipendenti. In generale, per recuperare almeno in parte la significativa perdita stimata di fatturato, porremo grande attenzione al contenimento di tutti i costi legati alle nostre operazioni. A questo riguardo, confidiamo, che tutti gli stakeholder del cluster marittimo facciano la loro parte onde permettere al trasporto marittimo di risollevarsi. Inoltre, riteniamo che eventuali iniziative di sostegno pubblico al settore dello shipping siano equamente rivolte a tutti gli operatori, così da evitare possibili distorsioni del mercato che sfavorirebbero proprio le aziende più virtuose e meglio preparate anche al superamento di questa emergenza. Con i nostri sforzi, e con una collaborazione attiva e responsabile da parte tutti gli stakeholder, riusciremo a portare avanti le nostre operazioni ordinarie nonché tutti gli ingenti investimenti pianificati. Di questi ultimi potrà beneficiare anche il porto di Salerno, il nostro principale hub nel Mediterraneo, nel quale faranno scalo, entro l'anno, le prime nuove mega unità ro-ro commissionate dal Gruppo, e dove contiamo di avviare i lavori per la costruzione di un parcheggio multipiano, così da rendere ancora più efficienti le nostre attività logistiche in Campania. *AD del Gruppo Grimaldi



Zona franca a Taranto, dall' Agenzia Dogane arriva il via libera per la perimetrazione

Un passaggio fondamentale per l' avvio della zona franca di Taranto. Il Direttore Generale dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli Marcello Minenna ha approvato infatti con Determinazione Direttoriale di lunedì scorso, 27 aprile, la perimetrazione della zona franca di Taranto già definita dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio e costituita da undici lotti, pari ad una superficie di oltre 162 ettari. La zona franca interclusa di Taranto è stata istituita dalla legge 27 dicembre 2019, n.160, al fine di incentivare il recupero delle potenzialità nell' area **portuale** del capoluogo ionico e sostenere l' occupazione. L' operatività della zona franca sarà determinata dalla Direzione Interregionale per la Puglia, il Molise e la Basilicata una volta verificata la presenza delle opere infrastrutturali e definite le modalità per assicurare la vigilanza doganale ai punti di entrata e uscita delle aree costituenti la zona franca. Relativamente al lotto n.11, l' operatività è altresì subordinata all' acquisizione della disponibilità giuridica da parte dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio. L' Ufficio delle dogane di Taranto è individuato quale **autorità** doganale competente come per ogni altro procedimento previsto dall' art.244 del Cdu. Adesso quindi ci sono tutti i presupposti per poter accelerare verso l' avvio concreto della zona franca, strumento fondamentale per il rilancio economico del territorio jonico, a maggior ragione in conseguenza di questa grave emergenza legata alla diffusione del contagio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

ROSARNO Operai acquistano e donano beni alimentari

Portuali e "nasi rossi" insieme per sostenere chi ha bisogno

ROSARNO - I dipendenti del **Porto** di **Gioia Tauro** di Rosarno hanno donato derrate alimentari per le famiglie più disagiate della città. Un gesto di solidarietà quello dei lavoratori portuali rosarnesi che dimostra la volontà di superare e fronteggiare insieme l'emergenza coronavirus che ha tagliato drasticamente i redditi di numerose famiglie. Molti padri di famiglia di Rosarno, infatti, sono stati costretti a fermarsi per i decreti attuativi del Governo centrale anti coronavirus che hanno bocciato drasticamente tutte le attività lavorative per impedire che il contagio si propaghi. C'è da osservare che attualmente il paese di Rosarno risulta essere il centro della Piana di **Gioia Tauro** più colpito dal Covid- 19 con ben sei casi di persone che hanno contratto il coronavirus e non sono ancora guarite. I lavoratori portuali di Rosarno hanno deciso di consegnare i beni di prima necessità all'associazione rosarnese "Nasi Rossi" presieduta da Luana Corica, che provvederà a distribuirli alle persone più povere nella massima riservatezza. In un video pubblicato sulla sua pagina di Facebook il sindaco di Rosarno Giuseppe Idà ha colto l'occasione per ringraziare i dipendenti dello scalo gioiese che hanno fatto una raccolta di solidarietà per acquistare una consistente scorta di beni di prima necessità destinati alle famiglie della città di Rosarno in serie difficoltà economiche. Con la loro azione i dipendenti portuali si sono fatti carico di un pezzetto della città che in questo momento difficile di crisi sta soffrendo per non potersi permettere nemmeno di fare la spesa alimentare. Nel corso della video conferenza lo stesso primo cittadino ha voluto ringraziare caldamente tutte le associazioni di volontariato della città rosarnese le quali si stanno impegnando costantemente per distribuire le derrate alimentari adottando tutte le misure precauzionali previste per non rischiare di prendere l'infezione. k.g.



La Nuova Sardegna

Cagliari

Sardinia Ferries, nuove rotte per i turisti

La compagnia di navigazione lancia la sfida: dal 10 luglio collegamenti da Golfo Aranci con Civitavecchia e con Savona i trasporti oltre la crisi Una nave in più e le partenze 3 volte a settimana i trasporti oltre la crisi

Sarà una nave della classe Mega, media grandezza e di ultima generazione, quella destinata a coprire i nuovi collegamenti da Golfo Aranci a Civitavecchia e a Savona. E sarà la stessa nave che alternativamente collegherà i due porti con la Gallura. In pratica, farà la spola prima da Golfo Aranci per Savona (collegamento notturno), poi da Savona per Golfo Aranci e quindi da Golfo Aranci per Civitavecchia. Così per tutta la settimana dal 10 luglio al 14 settembre. I due nuovi collegamenti affiancheranno quello tradizionale, giornaliero e attivo tutto l'anno, da Golfo Aranci per il **porto** di Livorno (attualmente in servizio, seppure in forma ridotta, solo per il trasporto merci). Succederà (ma è già accaduto) che le due navi si troveranno insieme ormeggiate in banchina nel pur piccolo ma trafficato **porto** commerciale di Golfo Aranci. Impossibile al momento azzardare qualunque previsione per il carico dei passeggeri. «Non è possibile - conferma il direttore commerciale Sardinia Ferries, Raoul Zanelli Bono - abbiamo appena lanciato le nostre due nuove linee e non si conoscono ancora le prescrizioni e limitazioni per le compagnie di navigazione quando potranno nuovamente operare. Non sappiamo quanti passeggeri si potranno imbarcare in virtù delle disposizioni di sicurezza che prevedono il distanziamento sociale». di Marco Bittauw

GOLFO ARANCI Qualcosa si muove nell'industria delle vacanze e, soprattutto, qualcuno ancora crede nel miracolo dell'isola meta turistica. Così, quando ancora i porti e gli aeroporti sono chiusi per Covid, Sardinia Ferries cala le sue carte per la stagione 2020: una seconda nave gialla e due nuovi collegamenti da Golfo Aranci per Civitavecchia e Savona, che si aggiungono a quello già esistente per Livorno. Tre collegamenti alla settimana, dal 10 luglio al 14 settembre. «Noi ci crediamo - dice al telefono Raoul Zanelli Bono, direttore commerciale marketing di Sardinia Ferries - visto l'andamento del mercato dei mercati, trasporti e turismo, riteniamo che la Sardegna questa estate sia una meta privilegiata per le vacanze che, con ogni probabilità, saranno limitate a un perimetro nazionale, cioè senza i turisti provenienti dall'estero. Una convinzione confermata dal dato semplice che sinora, durante l'emergenza Covid-19, abbiamo ricevuto pochi annullamenti di prenotazioni. Al contrario, segnaliamo una notevole attività di ricerca di collegamenti navali per raggiungere l'isola nei mesi estivi quando, speriamo e crediamo, la stagione turistica potrà finalmente iniziare pur con le limitazioni e le penalizzazioni che possiamo immaginare». «Per questo motivo - aggiunge Zanelli Bono - abbiamo deciso di aprire o riaprire nuovi collegamenti di interesse per attrarre il turismo dal nord-ovest per quanto riguarda Savona e dal centro-sud per quanto riguarda invece Civitavecchia. Collegamenti che si aggiungono alla nostra rotta tradizionale da Golfo Aranci a Livorno, che è sempre attiva anche in questo periodo di emergenza sanitaria, pur per il solo traffico delle merci». Intanto, in casa Sardinia Ferries è ancora tutta da decidere la politica tariffaria che, comunque, sarà a misura di emergenza. «Stiamo facendo le nostre valutazioni - dice prudentemente il direttore commerciale della compagnia - di sicuro posso anticipare che non ci saranno aumenti tariffari e, semmai, si potrà rivedere qualcosa a vantaggio dei passeggeri». La durata prevista dei due nuovi collegamenti (dal 10 luglio al 14 settembre) lascia intendere la previsione



La Nuova Sardegna

Cagliari

di una stagione corta. «Ma siamo sempre disponibili a rimodulare tutto e ad allungare il periodo di operatività del servizio- conclude Raoul Zanelli Bono - per noi la cosa importante è consolidare la nostra presenza sui nostri collegamenti storici e aprire una finestra sul nord e sul centro-sud d' Italia». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Messina Si-Cura: si arricchisce il progetto per il rilancio

FRANCESCA CALI

Il Comitato inizia a delineare quelle che sono gli obiettivi da seguire per pianificare la ripartenza. «L' autoreferenzialità dell' Amministrazione Comunale condannerà Messina a non avere un piano per il rilancio economico post-coronavirus». Un' accusa chiara quella che il Comitato Messina in Azione fa all' Amministrazione De Luca. L' impegno del Comitato per la città è un impegno continuo che sta continuando specialmente in una fase tanto delicata come quella che ci apprestiamo ad iniziare a partire dal 4 Maggio. Così come sono chiari i punti su cui il Messina Si-Cura si basa: potenziamento sanitario nel settore privato, per mettere in sicurezza lavoratori e clienti, e 'sburocratizzazione' degli interventi a sostegno delle imprese, senza necessità di presentare domande di rinnovo per autorizzazioni e concessioni. «Lo strumento principale sarà il Fondo di Garanzia , costituito dai 32 milioni individuati dal Comune, che non ha però ancora fatto conoscere come intenderà utilizzarli. Al Fondo di Garanzia dovranno fare seguito tutte le esenzioni dal pagamento di tasse comunali -spiegano gli attivisti- spese per occupazione di suolo pubblico e voci di costo che possono essere facilmente depennate a livello locale, se ci sarà la volontà politico-amministrativa di provvedere». I primi settori destinatari degli interventi saranno ristorazione , sport e lidi . Nello specifico, il programma prevede per i ristoranti prevede un piano per la gestione dei coperti, l' occupazione di suolo pubblico esterno ai locali e la viabilità per raggiungere e usufruire dei servizi di ristorazione. Per le associazioni sportive il progetto prevede l' allestimento di spazi all' aperto, con la possibile collaborazione dell' **Autorità Portuale** per la concessione della Fiera e Maregrossa, per consentire agli utenti di allenarsi e frequentare i corsi offerti dagli operatori, garantendo continuità lavorativa anche d' estate. Infine per i lidi, Azione sottolinea l' importanza dell' intervento del Governo Regionale per l' estensione delle superfici demaniali date in concessione. Tutte le proposte del Comitato sono contenute nel progetto altamente innovativo e strutturato in chiave preventiva, al fine di evitare anche un effetto 'di ritorno' dei contagi, garantendo sicurezza per la cittadinanza e ottimali condizioni di lavoro per gli esercenti. RrW.



In 92 sbarcati ieri dal traghetto

In porto gli italiani partiti dalla Tunisia Marinaio sta male

Protocollo Covid a macchinista della «Atlas»: ha la febbre alta

L' emergenza per il Coronavirus li aveva bloccati in Tunisia ma finalmente è finito l' incubo per i 92 cittadini italiani rientrati ieri nel primo pomeriggio al porto con il traghetto proveniente da Tunisi. Immediatamente, però, è scattato il protocollo Covid per un macchinista, in servizio sulla «Atlas» della Grandi Navi Veloci, al quale è stata riscontrata febbre alta. L' uomo è stato trasportato per sicurezza, e per tutti gli accertamenti del caso, all' ospedale Cervello con un' ambulanza attrezzata per il biocontenimento. Non è detto, comunque, che il marittimo abbia contratto il virus: le sue condizioni saranno più chiare nei prossimi giorni dopo gli esiti dei tamponi a cui verrà sottoposto. Per l' arrivo della nave al molo Vittorio Veneto era stato predisposto il dispositivo di accoglienza previsto in questi casi con i sanitari dell' Asp che hanno svolto gli esami di routine per stabilire la presenza di eventuali sospetti positivi. Sulla banchina, ad accogliere i connazionali, c' era anche il personale dell' **autorità portuale**, della protezione civile, i medici e i paramedici del 118 e della Croce Rossa Italiana, schierati in tuta bianca, guanti e mascherina e gli agenti di polizia, guardia di finanza e guardia costiera. Ad attracco avvenuto i sanitari ha eseguito a bordo i controlli sui passeggeri, i quali una volta sbarcati, hanno consegnato l' autocertificazione alle forze dell' ordine. Dopo i controlli doganali hanno tutti lasciato il porto a piedi, o con il veicolo che era stato caricato in stiva, per raggiungere il luogo dichiarato in cui si intende trascorrere il periodo di quarantena di quattordici giorni e anche l' equipaggio è stato sottoposto alle indagini diagnostiche. Si tratta del secondo rim patrio di italiani dalla Tunisia: il 18 aprile scorso la stessa nave aveva portato in città una novantina persone che non erano riuscite a tornare dal paese africano per via dell' epidemia. Intanto sono otto in più i positivi in città e in provincia: rispetto alla precedente rilevazione si è passati da 344 a 352, un dato in linea con l' andamento della curva del contagio a livello regionale. Sale di due unità la cifra dei ricoverati: sono 69 i pazienti che hanno bisogno di cure ospedaliere (erano 67 nel bollettino del 27 aprile) mentre rimane fermo a ventotto, ormai da quasi una settimana, il numero dei morti. Buone notizie sul fronte dei guariti: si aggiunge una persona in più e diventano novanta i palermitani che possono tirare un sospiro solievo. Tra questi c' è l' infermiere Roberto Porto, adesso immune, che lavora nel reparto di Cardiologia dell' ospedale Cimino di Termini Imerese. I test sierologici avevano confermato la positività al virus ma lui non se ne era accorto perché asintomatico. Il rammarico è di aver contagiato un familiare. «Provo tanta rabbia - ha detto Porto - perché vedo tanta gente che infrange i divieti. Ogni giorno ci sono persone che vanno in giro senza mascherina e senza nessuna protezione non rispettando chi come noi cerca in tutti i modi di salvare vite umane. Non è giusto che sono stato infettato a causa di chi non ha rispettato le regole, sono amareggiato perché per colpa loro ho contagiato un mio parente». Tutta la famiglia dell' infermiere si trova in quarantena obbligatoria: il commissario straordinario ha chiarito che in paese sono quarantuno i cittadini in isolamento volontario e sedici in quarantena obbligatoria. Sarebbe asintomatico, e non desta preoccupazioni, l' uomo di Partinico trovato positivo dopo essere rientrato da una regione del nord mentre a breve il Comune di Gangi comincerà a distribuire le mascherine chirurgiche, portate dalla Protezione Civile, in tutte le abitazioni del centro ma.



Coronavirus: a Palermo nave da Tunisi

(ANSA) - **PALERMO**, 28 APR - E' arrivato al **porto** di **Palermo** il traghetto della Grandi navi veloci con a bordo cento passeggeri italiani provenienti dalla Tunisia, che erano rimasti bloccati nel Paese nordafricano a causa dell'emergenza sanitaria. Un macchinista dell'imbarcazione, che accusava febbre alta, sta per essere accompagnato all'ospedale Vincenzo Cervello del capoluogo siciliano, a bordo di un'ambulanza attrezzata per il biocontenimento. Ma non è detto che il marittimo sia affetto da Covid-19, ma in via precauzionale sono state adottate tutte le misure di sicurezza. Gli altri passeggeri stanno bene e sono stati presi in carico dai sanitari dell'Asp. L'intera operazione è coordinata dal 118, dall'Azienda sanitaria e dalla Capitaneria di **porto**. (ANSA).



Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Al porto di Palermo traghetto da Tunisi con 100 italiani, macchinista ricoverato al Cervello (FOTO)

IGNAZIO MARCHESE

E' arrivato al **porto** si **Palermo** il traghetto della Grandi Navi Veloci con a bordo 100 passeggeri italiani provenienti dalla Tunisia. Un macchinista dell'imbarcazione con febbre alta e probabilmente infezione polmonare sta per essere ricoverato all'ospedale Cervello con un'ambulanza con biocontenimento. Non si sa se sia affetto da Covid19. Gli altri passeggeri stanno bene e sono stati presi in carico dai sanitari dell'Asp. L'intera operazione è coordinata dal 118 con l'azienda sanitaria e la Capitaneria di **Porto**.

BlogSicilia » PALERMO » CRONACA

Al porto di Palermo traghetto da Tunisi con 100 italiani, macchinista ricoverato al Cervello (FOTO)

INTERVENTO DELL'ASAP E DEL 118

di Ignazio Marchese | 25/04/2020

E' arrivato al porto di Palermo il traghetto della Grandi Navi Veloci con a bordo 100 passeggeri italiani provenienti dalla Tunisia. Un macchinista dell'imbarcazione con febbre alta e probabilmente infezione polmonare sta per essere ricoverato all'ospedale Cervello con un'ambulanza con biocontenimento. Non si sa se sia affetto da Covid19. Gli altri passeggeri stanno bene e sono stati presi in carico dai sanitari dell'Asp. L'intera operazione è coordinata dal 118 con l'azienda sanitaria e la Capitaneria di Porto.

Sbarcano 100 migranti a Lampedusa, paura contagio, il sindaco "Pericoloso cimpello di responsabilità"

Palermo
Musumeci pensa al futuro, "Se arriviamo a zero contagi a maggio"

Palermo
Finisce in tribunale lo scontro fra Fava e Borromelli, la commissione

COVID-19, Armano attacca: "Sulla crisi governo nazionale sbaglia diagnosi e cura"

5G, a Maresca De Luca blocca l'installazione di impianti

Coronavirus, 5 consigli su come sanificare l'automobile

Coronavirus, ecco chi comanda in Italia durante lo stato di emergenza

New Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Sbarca in Sicilia nave proveniente dalla Tunisia con 100 italiani: ricoverato macchinista con febbre alta

Ascolta audio dell' articolo **PALERMO** - È arrivato al **porto** di **Palermo** , come riportato da Ansa , il traghetto della Grandi navi veloci con a bordo cento passeggeri italiani provenienti dalla Tunisia , che erano rimasti bloccati nel Paese nordafricano a causa dell' emergenza sanitaria. Al molo Vittorio Veneto è stato predisposto il dispositivo anti-Covid-19 : personale dell' Autorità portuale, della protezione civile, medici e paramedici del 118 e della Croce Rossa Italiana, in tuta bianca, guanti e mascherine, una ambulanza, Guardia di finanza e Polizia di Stato. Un macchinista dell' imbarcazione , che accusava febbre alta , è stato accompagnato all' ospedale Vincenzo Cervello del capoluogo siciliano a bordo di un' ambulanza attrezzata per il biocontenimento. Non è stato ancora verificato se il marittimo sia affetto da Covid-19, ma in via precauzionale sono state adottate tutte le misure di sicurezza. Gli altri passeggeri godono di ottima salute e sono stati presi in carico dai sanitari dell' Asp. Immagine di repertorio.



Coronavirus: a Palermo nave da Tunisi

REDAZIONE SPORT

I primi trasferimenti di pazienti sulla nave-ospedale ormeggiata alla banchina Colombo della Stazione marittima di Genova, 23 Marzo 2020. Il traghetto Gnv Splendid ospiterà i primi 25 pazienti che dovranno passare la convalescenza in quarantena. Entro domani da tutti gli ospedali genovesi arriveranno i malati che saranno sistemati nelle 'stanze' ricavate nelle cabine singole del ponte 7 della nave trasformate a tempo di record in stanze attrezzate. E' arrivato al **porto** di Palermo il traghetto della Grandi navi veloci con a bordo cento passeggeri italiani provenienti dalla Tunisia, che erano rimasti bloccati nel Paese nordafricano a causa dell' emergenza sanitaria. Un macchinista dell' imbarcazione, che accusava febbre alta, sta per essere accompagnato all' ospedale Vincenzo Cervello del capoluogo siciliano, a bordo di un' ambulanza attrezzata per il biocontenimento. Ma non è detto che il marittimo sia affetto da Covid-19, ma in via precauzionale sono state adottate tutte le misure di sicurezza. Gli altri passeggeri stanno bene e sono stati presi in carico dai sanitari dell' Asp. L' intera operazione è coordinata dal 118, dall' Azienda sanitaria e dalla Capitaneria di **porto**. (ANSA) Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.



Muoversi

Focus

INVESTIMENTI PUBBLICI PER USCIRE DALLA CRISI

intervista a Paola De Micheli

Il suo Ministero ha la competenza su tutto ciò che è connesso alle infrastrutture che permettono il movimento dei cittadini e delle merci. È una competenza ampia e nevralgica per il Paese. Che idea si è fatta della situazione in questi primi otto mesi di lavoro? Le infrastrutture e i trasporti costituiscono senza alcun dubbio l'ossatura del Paese, il motore dello sviluppo economico e del futuro di tutte le persone. Fin dagli inizi del mio mandato ho fatto di tutto per usare le risorse economiche da destinare a opere infrastrutturali e stradali. Abbiamo sbloccato cantieri per più di 5 miliardi di euro e abbiamo assegnato 6 miliardi agli enti locali. E saranno proprio gli investimenti pubblici ad aiutare l'Italia e gli italiani a rialzarsi al termine di questa gravissima emergenza. Le decisioni che il Governo ha preso e i provvedimenti che ho firmato nelle ultime settimane vanno in questa direzione. Dobbiamo essere tutti consapevoli che il modo che sceglieremo per uscire dall'emergenza determinerà la qualità della vita degli italiani per i prossimi 10 anni. L'Italia è un hub naturale con grandi potenzialità di sviluppo.

I porti rivestono un ruolo importante, ma sembra mancare una vera politica portuale che permetta di competere con i grandi snodi europei. Quali spazi di crescita vede? Gli spazi di crescita per il nostro settore portuale sono enormi. Basti pensare che nel Mediterraneo, il traffico delle grandi porta-container è aumentato del 56% in 3 anni. Nei nostri mari transita il 20% del traffico marittimo commerciale mondiale e il 25% dei servizi di linea container. Negli ultimi 20 anni, le merci movimentate hanno registrato un aumento del 500% e più di 400 milioni di passeggeri l'anno viaggiano su navi da crociera e traghetti nei porti europei. È evidente quanto sia significativo il peso economico delle attività marittime generate dal Mar Mediterraneo e quanto sia necessario al termine di questa fase emergenziale, cogliere queste opportunità al meglio. Gli investimenti saranno tutti sbloccati e ci concentreremo sull'aggiornamento della legge sui porti. Spesso è difficile cogliere il valore aggiunto per il territorio delle infrastrutture logistiche. Su quali leve bisognerebbe agire? Credo che il termine logistica, in questi ultimi giorni più che mai, sia entrato a far parte del vocabolario di tutti gli italiani. È solo grazie alla nostra filiera logistica e a tutti coloro che ne fanno parte che le merci hanno continuato a viaggiare, che i supermercati hanno continuato a vendere beni per noi essenziali e che i corrieri hanno svolto le loro consegne nelle nostre case. E mi permetta di ringraziare ancora tutti gli autotrasportatori e gli operatori della logistica che ogni giorno hanno permesso tutto questo, senza mai mollare. L'ultima Legge di stabilità ha introdotto un'addizionale IRES sui concessionari di porti, aeroporti e autostrade. Una nuova Robin Tax che rischia di ridurre la competitività del Paese? Il tema è molto complesso e sconta anche la particolare attenzione degli organi comunitari. L'aumento dell'addizionale IRES sui redditi derivanti dallo svolgimento di attività in concessione è stato pensato per un periodo limitato, il triennio 2019/2021, ed ha come obiettivo quello di utilizzare le risorse per sostenere l'economia. Inoltre, si tratta di un extraggettito legato ad utili di esercizio che quest'anno risulteranno con ogni probabilità fortemente compromessi. Comunque, anche su questo tema le politiche pubbliche si orienteranno a rilanciare e non a conservare. Il Suo Ministero si occupa anche di mobilità sostenibile. Come si può coniugare la sostenibilità ambientale con il diritto delle persone di muoversi ognuno secondo le proprie esigenze e possibilità economiche? I dati sull'inquinamento di questi drammatici giorni di blocco hanno chiaramente dimostrato quanto il traffico incida sulla qualità dell'aria. Sia chiaro: non abbiamo atteso questo



dato per lavorare sulla sostenibilità ambientale delle nostre città. La nostra attenzione è costantemente rivolta a incentivare e a far crescere il trasporto sostenibile. Proprio lo scorso 1° aprile ho firmato



Muoversi

Focus

l'erogazione, per il quinquennio 2019-2023, di 398 milioni di euro a favore di 38 Comuni che nel biennio 2018-2019 hanno registrato i più alti livelli di inquinamento PM10 e biossido di azoto. È un importante passo nell'attuazione del Piano Nazionale Strategico della Mobilità Sostenibile che per la prima volta finanzia direttamente i Comuni per l'acquisizione di materiale rotabile ad alimentazione elettrica, a metano e a idrogeno. Lo scopo è quello di svecchiare i parchi mezzi e di promuovere il miglioramento della qualità dell'aria nelle nostre città, ma soprattutto, in questa situazione di crisi economica finanziaria conseguente all'epidemia in corso, di dare una iniezione significativa di risorse ai territori per sostenere gli investimenti delle aziende del Tpl locali e per rilanciare la filiera industriale di produzione degli autobus.

Covid-19: venti Port Authorities firmano dichiarazione

Scali aperti al commercio marittimo per sostenere lotta alla pandemia

Redazione

LIVORNO I venti rappresentanti della Port Authorities Roundtable (Par) si sono riuniti ieri per dichiarare il loro impegno a garantire la piena operatività degli scali durante l'attuale pandemia. Riconoscendo anche la recente dichiarazione dell'International Maritime Organization (Imo) che ha sottolineato l'importanza di ridurre al minimo le interruzioni del commercio marittimo e dello shipping affinché le merci, in particolare le forniture mediche essenziali, possano continuare a viaggiare senza problemi perché nessun Paese può vincere da solo la battaglia contro il Covid-19. Come piattaforma multilaterale, i membri della Port Authorities Roundtable (Par) avviata e inaugurata da Mpa nel 2015 e composta dalle principali Autorità portuali di Asia, Medio Oriente, Europa e Nordamerica si impegnano a collaborare, attraverso la condivisione di best practices e misure attuate, in modo che i porti rimangano aperti al commercio via mare. In rappresentanza della Maritime and Port Authority of Singapore (Mpa), l'amministratore delegato, Ms Quah Ley Hoon (nella foto), ha detto che non è mai stato difficile come in questo periodo, mantenere aperti i porti e movimentare le merci. Lo shipping deve confrontarsi con molte incognite e nuove sfide. Le Authorities devono adottare maggiori precauzioni nei porti e sulle navi, oltre a gestire lo stress cui sono sottoposti marittimi e lavoratori portuali. Ci siamo riuniti per dichiarare il nostro impegno, scambiare esperienze e condividere le best practices. Questa dichiarazione è anche la prima della Par. Attraverso questa dichiarazione comune, i firmatari si impegnano a lavorare insieme ed assicurare che: le navi mercantili possano continuare ad attraccare nei porti per effettuare operazioni di carico e scarico, mantenendo attiva la supply chain globale; in questo periodo le best practices siano adottate in base alle circostanze nazionali, tra cui misure precauzionali per la comunità marittima, consulenze e assistenza per il personale a terra e l'equipaggio della nave, oltre alla movimentazione in sicurezza delle merci; le Autorità portuali continuino a condividere esperienze nella lotta al Covid-19, salvaguardando al contempo il commercio marittimo. In allegato la lista dei 20 membri Par che hanno firmato la dichiarazione.



Intervista/ Laghezza: La logistica ha tenuto in piedi il Paese, se ne riconosca il ruolo - Confetra

Alessandro Laghezza, presidente Confetra Liguria - Logistica, trasporti e porti - «Questo settore ha tenuto in piedi il Paese quindi necessita di un supporto sia finanziario che economico» - «Dovrebbe essere riconosciuto il ruolo che a queste imprese è stato attribuito. Non puoi dimenticarti del settore al momento in cui le aziende hanno il fiato corto e non riescono più a svolgere la propria attività».

Lucia Nappi LA SPEZIA - E' stato annunciato dal presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, il decreto "Fase 2" che disciplina la riapertura delle attività. Ufficialmente dal 4 maggio riapriranno i battenti le imprese del settore manifatturiero e delle costruzioni, insieme alle imprese che hanno un fatturato del 90% di export. Dal mondo delle imprese, da tutti i settori, proviene il grido di allarme per la mancanza di liquidità, questa la maggiore denuncia avanzata, ormai da fine marzo. Le aziende lamentano di non aver ricevuto la liquidità annunciata dal decreto, hanno chiuso durante il lockdown ma hanno comunque dovuto sostenere il pagamento dell'Iva. La liquidità dallo Stato ancora non è arrivata e i giorni passano. Il trasferimento dalle banche alle imprese, previsto dal decreto, non sta funzionando come previsto - spiega a più voci il mondo dell'imprenditoria- e il decreto liquidità ha introdotto norme assolutamente farraginose che si scontrano con quelle preesistenti e danno origine a un sistema per cui viene finanziato chi già veniva finanziato anche prima, e la precedenza dalle banche viene data ai soliti "noti". Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, in un colloquio con Corriere marittimo, interviene sull'argomento, toccando le maggiori problematiche del settore della logistica del container, in questa fase di crisi globale. Laghezza, come sta andando il vostro settore? «Nel settore del container marittimo c'è un calo di lavoro del 30% che fronteggiamo sino dalla seconda metà di marzo. Il primo problema è il notevole calo del fatturato, solo parzialmente affrontabile con la cassa integrazione, che può sterilizzare i costi del personale, in parte, ma non consente un recupero del flusso dell'impresa. Da un lato c'è un problema di conto economico, nel perdurare della situazione le imprese accumulano perdite operative che hanno come riflesso minori entrate sul piano finanziario. Effetto amplificato dal dilatarsi dei tempi di pagamento, imprese chiuse hanno fatto slittare i termini di pagamento su tutta la catena logistica, in questo momento c'è una gran parte di fatture non pagate». Il decreto liquidità è uno strumento che è in grado di affrontare queste dinamiche? «L'insieme di questi fattori provoca un impatto finanziario che, per ora, il decreto liquidità non è in grado di attutire perché le procedure del decreto sono lente, comportano valutazioni creditizie da parte delle banche per cui in un periodo in cui molte imprese, anche piccole e familiari, sotto capitalizzate come nel settore del trasporto, l'impatto del decreto liquidità non sarà né tempestivo né sufficiente». Il calo del 30% è riferito ai porti liguri? «Sì, al movimento dei porti liguri. Genova forse ha dei numeri leggermente migliori rispetto a La Spezia, ma nella media fanno il 30%». Decreto liquidità e accesso al credito. Si lamenta che siano le solite imprese ad essere facilitate Per chi l'ha sempre avuto l'accesso al credito non è un problema, per chi non l'ha mai avuto o, lo ha avuto con difficoltà, resta un problema anche con il decreto liquidità, o avrà delle tempistiche che non sono compatibili con l'attività di impresa». Il settore è stato riconosciuto essenziale, però non riceve benefici da questo riconoscimento «Nel momento in cui un settore viene riconosciuto essenziale, appena un gradino sotto o al pari di quello sanitario, per mandare avanti un Paese, come è avvenuto. Questo settore deve godere di una corsia preferenziale, sia da un punto di vista della liquidità che di ristori economici per le situazioni in cui



queste aziende si trovan., Ci sono altri settori della logistica italiana che hanno avuto cali superiori al 30% dei



porti liguri. Il settore che ha tenuto in piedi il Paese quindi necessita di un supporto sia finanziario che economico, che venga riconosciuto il ruolo che a queste imprese viene attribuito. Non puoi dimenticarti del settore al momento in cui le aziende hanno il fiato corto e non riescono più a svolgere la propria attività. Sono il presidente di Confetra Liguria ma devo guardare anche alla realtà nazionale, un mondo molto vasto che muove il 9% del pil italiano e che in questo momento è in sofferenza». Decreto liquidità, non è a fondo perduto, ma prestiti da restituire nei 6 anni, è un impatto attutibile? «Una quota a fondo perduto sarà necessaria, perché nel momento in cui le aziende dovessero chiudere i bilanci 2020 in forte perdita rischiano di chiudere. Rischiamo una moria di imprese. Lo dico dall'inizio, poi è arrivata una consapevolezza più diffusa. Ci vogliono degli interventi a fondo perduto o sul conto economico. Confetra propone una detassazione sul costo del personale. Interventi che consentano alle imprese di non chiudere. Ne va della sopravvivenza del sistema, non mi riferisco soprattutto alla realtà delle pmi della logistica che sono tantissime». Dpcm Fase 2 annunciato dal premier il 26 aprile. Un commento? «Siamo contenti della riapertura delle attività produttive, speriamo che ci dia una boccata di ossigeno, dal punto di vista dei volumi. Anche se siamo consapevoli che soprattutto nell'import il fortissimo calo dei consumi, porta a delle dinamiche rallentate anche per il prossimo futuro. La ripresa dei flussi non si risolve con la bacchetta magica, non sono per niente ottimista. Sono contento, tuttavia, della riapertura delle attività produttive perché riattiverà un po' il flusso». Per vedere muovere l'export? «Nel momento in cui anche l'economia globale si libererà da questa zavorra, anche l'export riprenderà con decisione, tuttavia nell'anno prevediamo che avremo volumi complessivi, import-export, complessivamente inferiori del 15-20% rispetto al 2019. Ed è pesante, quindi spalmati nel corso dell'anno con dei picchi del -30% e -40% che abbiamo avuto in queste fasi. La ripresa non ci porterà in pareggio ma in percentuali globali di perdita del 20% rispetto al 2019, che è un impatto drammatico sui conti di aziende che vivono su questo tipo di movimentazione». Un commento sulle limitazioni personali, contenute nei decreti? «Non condivido questo approccio che limita le libertà personali, gli italiani vengono trattati come dei bambini che non sono in grado di avere un comportamento responsabile nell'approccio alle limitazioni per prevenire il virus».

Il modello Genova non è replicabile

Il modello Genova? Non è una formula replicabile altrove. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, lo afferma a chiare lettere in una intervista rilasciata stamani a il Tirreno. Sul tema la titolare del dicastero di Piazzale di Porta Pia ha preso una posizione non dissimile da quella del sottosegretario al MIT, Roberto Traversi, che a Port News aveva dichiarato come i poteri speciali usati nel capoluogo ligure per la ricostruzione del Ponte Morandi non fossero applicabili alle altre realtà italiane, comprese quelle portuali. A Genova c'erano condizioni irripetibili ha detto a il Tirreno, la De Micheli l'opera già esisteva, mentre normalmente deve essere autorizzata. E' stato donato il progetto, quindi non c'è stato bisogno di indire gare e infine si sapeva fin dall'inizio che per legge, qualunque fosse il costo, sarebbe stato pagato dalla società che aveva la concessione. Per la De Micheli occorrerebbe avere procedure più snelle, ma senza immaginare che tutto sia fattibile con i criteri del ponte.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo



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

28 Aprile 2020 — Stato
La posizione del Ministro De Micheli
Il modello Genova non è replicabile
 di Redazione Port News

Il modello "Genova" "Non è una formula replicabile altrove". Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, lo afferma a chiare lettere in una intervista rilasciata stamani a il Tirreno.

Sul tema la titolare del dicastero di Piazzale di Porta Pia ha preso una posizione non dissimile da quella del sottosegretario al MIT, Roberto Traversi, che a Port News aveva dichiarato come i poteri speciali usati nel capoluogo ligure per la ricostruzione del Ponte Morandi non fossero applicabili alle altre realtà italiane, comprese quelle portuali.

"A Genova c'erano condizioni irripetibili: da detto a il Tirreno, la De Micheli - ripete già esisteva, mentre normalmente deve essere autorizzata. E' stato donato il progetto, quindi non c'è stato bisogno di indire gare e infine si sapeva fin dall'inizio che per legge, qualunque fosse il costo, sarebbe stato pagato dalla società che aveva la concessione".

Per la De Micheli occorrerebbe avere procedure più snelle, ma "senza immaginare che tutto sia fattibile con i criteri del ponte".

Tags: Ambiente, Autorità, Portuali, Coronavirus, Crociere, Cura del ferro, Europa, Espo, Europa, Giardinaggio, Navale, GNL, Infrastrutture, Innovazione, Logistica, Porto di Livorno, Porto di Piombino, Riforma portuale, Delrio, Shipping, Sicurezza, Storia di Livorno, Terminali portuali, Traffici marittimi, Taglietti.

Porti e tasse, le convergenze parallele di Roma e Madrid

Davide Maresca

Sono apparse nei giorni scorsi alcune notizie relative al ricorso presentato dall'Autorità portuale di Bilbao nella procedura SA.38397 avente ad oggetto la tassazione delle Autorità portuali in Spagna. Riassumendo, l'ente ha impugnato davanti al Tribunale dell'Unione europea la decisione della Commissione Europea, che impone alla Spagna di eliminare le agevolazioni fiscali previste per le autorità portuali iberiche, considerandole a tutti gli effetti un aiuto di Stato vietato dall'art. 107 del TFUE. Va in primo luogo precisato che la Spagna aveva aderito alle richieste della Commissione e aveva accettato di tassare i canoni per l'uso dei beni, ossia dei terminal. In ragione di questa accettazione incondizionata da parte delle Autorità spagnole, la Commissione non è andata avanti nella procedura d'infrazione ex art. 296 TFUE e non ha deferito la Spagna alla Corte di giustizia. In quel momento, quindi, la procedura SA.38397 si è conclusa e hanno cominciato a decorrere i termini per l'impugnazione. In questo contesto, le singole Autorità portuali spagnole si sono trovate a subire la decisione del Governo, e quindi di Puertos del Estado, accettando le condizioni della Commissione europea senza passare per un vaglio della Corte di giustizia. Di conseguenza, le autorità portuali che non fossero state d'accordo con il Governo spagnolo, e probabilmente Puertos del Estado, non avevano alternative se non impugnare autonomamente la decisione presso la Corte di giustizia dell'Unione europea. Questo è esattamente quanto avvenuto: l'Autorità portuale di Bilbao ha impugnato la lettera della Commissione europea accettata dal Governo Spagnolo. È pertanto possibile aspettarsi un processo a Lussemburgo diverso dai soliti: Regno di Spagna e Commissione europea da un lato e Autorità portuale di Bilbao dall'altra. La situazione non è paragonabile, sotto il profilo giuridico a quella italiana. Se è vero che l'Italia ha preso posizioni altalenanti sul tema e non ha mai trasmesso alla Commissione né una ferma opposizione né un'accettazione, la decisione della Commissione nei confronti dell'Italia non ha concluso il procedimento d'infrazione. Infatti, a valle delle osservazioni che l'Italia può proporre la Commissione potrà portare l'infrazione presso la Corte di giustizia di Lussemburgo. Pertanto un processo sulla posizione italiana verosimilmente si verificherà ma in un contesto diverso da quello spagnolo: non sarà un processo di impugnazione da parte di un soggetto contro una decisione della Commissione accettata dallo Stato ma sarà un processo che vedrà Commissione contro Repubblica Italiana e sarà possibile l'intervento di tutti i soggetti interessati (ossia, ad esempio, di tutte le Autorità di sistema portuale). Insomma, sotto il profilo giuridico e procedimentale la Spagna appare divisa al suo interno e tale divisione viene portata dall'Autorità portuale di Bilbao all'attenzione della Corte di giustizia di Lussemburgo. L'Italia, invece, complice forse la vocazione tradizionalmente poco decisionista, ha preso tempo e le diverse posizioni presenti a livello nazionale possono ancora essere fatte valere tanto nella procedura presso la Commissione europea quanto, nel probabile processo che potrebbe essere sollevato contro la Repubblica Italiana a seguito dell'eventuale accertamento definitivo dell'infrazione.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo    



PORTI CAMPANI IN RETE

Focus

Confetra: fino al 2021 riduzione del 40% oneri fiscali e contributivi per mantenere l'occupazione.

Presidente Guido Nicolini, espone situazione e proposte per uscire dalla crisi.

Emilia Leonetti

Guido Nicolini, 66enne modenese, guida la Logtaneir. E' presidente di Confetra dal luglio 2019. Confetra rappresenta in seno al Cnel e in via esclusiva l'intera industria logistica costituita da 110.000 imprese, 1,5 milioni di lavoratori e 85 miliardi fatturato. Presidente vorrei iniziare la nostra intervista da alcuni dati elaborati dal centro studi di Confetra: nei primi mesi del 2020 i volumi movimentanti nel settore della logistica e del trasporto segnano una forbice negativa che oscilla tra il 35% e il 45 %, con punte del 50% nel cargo ferroviario, 40% cargo gomma, -70% per chi trasporta merce nell'ultimo miglio. In che modo la sua confederazione sta agendo per sostenere il settore in questa fase critica? I numeri che lei ha citato, elaborati dal Centro Studi Confetra, insieme a Randstad Research ufficio studi di Randstad Italia, danno l'idea del peso del lockdown sul settore della logistica e dei trasporti. Confetra ha rappresentato alla ministra Paola De Micheli, titolare del Mit, ma anche ad altri membri del Governo, come questi numeri impattavano sull'economia del Paese. Abbiamo avanzato proposte alcune delle quali hanno già trovato risposta, altri sono al centro di valutazioni.

Ritengo che la riapertura dei magazzini delle aziende chiuse per il lockdown, come da noi richiesto, sia stata una scelta della Ministra, molto positiva. Si sono progressivamente liberate banchine portuali, interporti, hub logistici e la merce è tornata a circolare. Abbiamo chiesto sgravi contributivi e siamo poi intervenuti chiedendo tutele per garantire le imprese di distribuzione e consegna, che svolgono un vero e proprio servizio pubblico. Una delle proposte che avete rivolto al Governo è, come sottolinea, quella di riconoscere degli sgravi contributivi a quelle imprese che si impegnano a mantenere i livelli occupazionali. E' sufficiente? Soprattutto quali risposte avete avuto al riguardo? Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegniamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l'1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Anche perché, con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro settore, l'equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo. Ne stiamo ragionando. Confetra, come anche Lei ha più volte affermato, svolge un doppio ruolo: di sindacato delle imprese e di soggetto economico centrale per lo sviluppo del nostro territorio e del sistema portuale. A questo proposito vorrei ricordare la riforma dei porti del 2016, voluta dall'allora Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, che aveva posto tra gli obiettivi la creazione di un sistema logistico integrato di cui i porti rappresentano il primo nodo. In che modo questo doppio ruolo è stato svolto sino ad ora e quali modifiche dovranno essere previste alla ripresa dall'emergenza Covid-19? Rispetto alla riforma portuale del 2016 non conosciamo realmente quante delle innovazioni introdotte abbiano poi prodotto risultati. Purtroppo l'assenza di una attività seria di monitoraggio sull'impatto della legislazione, ad oggi non ci consente di conoscere, ad esempio, quanti nuovi progetti di escavo o dragaggi siano partiti con le nuove regole sulla classificazione contenute nella riforma 2016 e nell'allegato Ambiente. Così come non conosciamo lo stato di avanzamento dell'adozione dei 15 piani regolatori di sistema portuale la cui adozione fu comunque amministrativamente semplificata con l'articolo 5, D.lgs. 179/19.



conosciamo lo stato di avanzamento dell'adozione dei 15 piani regolatori di sistema portuale la cui adozione fu comunque amministrativamente semplificata con l'articolo 5 Dlgs 179. All'atto del suo insediamento, a luglio 2019, rivolse al Ministro Paola De Micheli la richiesta di riprendere il processo di semplificazione amministrativa e il potenziamento infrastrutturale così come previsto nel piano Connettere l'Italia e di attivare il Fondo Unico delle



PORTI CAMPANI IN RETE

Focus

Infrastrutture. Chiese, inoltre, in tema di semplificazione, l'approvazione dei decreti attuativi per l'avvio di uno sportello unico doganale e per la velocizzazione così dei controlli, nei porti, della merce in import e in export. A che punto è la sua richiesta? Quali risultati sono stati raggiunti? L'attenzione verso la semplificazione è sempre alta. Ce lo ha dimostrato recentemente anche il nuovo direttore generale dell'Agenzia delle Dogane, Marcello Minenna. Questi anni di lavoro ci hanno consentito di arrivare al Patto per la Semplificazione, anticamera della semplificazione attraverso lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli (Sudoco). Nel Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020 sono stati stanziati 63 milioni di euro per la realizzazione della catena logistica digitale. Sono stati impiegati? Se sì per quali progetti? E' una domanda che va rivolta al Mit, considerato che il Pon è partito da quel ministero. Francamente non conosco il livello di avanzamento del piano, a partire dall'impatto sulle **Adsp** del Mezzogiorno. L'ultima domanda vorrei riservarla alla connessione esistente tra il sistema portuale e quello della logistica. In cosa consiste, a suo parere, questa connessione? Quali sono i pezzi che devono comporre il quadro? Cosa manca oggi al nostro sistema in generale dei trasporti e della logistica per essere competitivi sul piano internazionale? Mancano quelle infrastrutture per collegare i vari soggetti della logistica. Penso ai binari per la connessione con le ferrovie europee. Poi c'è il grande tema della digitalizzazione dei sistemi informatici per favorire il processo di congiunzione di tutti gli attori: dai terminal alle compagnie marittime, agli spedizionieri, agli interporti.

Nicolini (Confetra): Stop alle mega opere nei porti italiani

A proposito dei traffici nei porti italiani, il 2019 pare sia stato abbastanza in linea con il 2018. Al netto della riduzione, che ormai si trascina da oltre circa 18 mesi, del cargo aereo, le altre modalità di trasporto delle merci sembrano tutte più o meno coerenti con la media italiana degli ultimi cinque anni. Certo i porti italiani hanno scontato nel 2019 un'ulteriore flessione del transhipment dopo la chiusura del porto di Cagliari. Probabilmente sarà fattibile una ripresa, per quanto graduale, di Gioia Tauro dopo che è stato chiarito chi debba essere l'operatore del terminal e chi debba quindi sviluppare l'attività nello scalo. Ero e resto molto fiducioso anche sul lavoro dei turchi di Yilport a Taranto: per cui almeno due su tre degli ex hub di transhipment potrebbero tornare a sviluppare un discreto traffico. Il fronte passeggeri in questo momento è completamente fermo invece. Con la mobilità di passeggeri limitata causa restrizioni Covid-19, e le crociere completamente ferme, è ragionevole prevedere che la stagione 2020 ormai sia archiviata. Il comparto del trasporto passeggeri sarà probabilmente il più colpito, ed è un peccato anche perché le crociere erano in forte rilancio. Stesso discorso vale anche per la parte traghetti, compresi quelli operativi sul corto cabotaggio, il cosiddetto Tpl mare (trasporto pubblico locale marittimo), cui sono state recentemente destinate importanti risorse per il rifinanziamento delle flotte. Anche il segmento delle autostrade del mare stava andando molto bene, ma ovviamente esso risentirà del crollo dell'industria automotive, sperando poi in una ripresa nel secondo semestre dell'anno. Purtroppo la pandemia non si è manifestata nei diversi Paesi nello stesso spazio temporale: per questo il rischio è che l'Italia ne esca a giugno, Francia e Germania a luglio, Spagna e Stati Uniti ancora dopo, e così via. Il rischio vero allora è che l'economia globale non riesca a rimettersi pienamente in moto prima che passi tutto il 2020. Le filiere corte si riprenderanno certamente prima, ma l'Italia è un Paese che si regge sull'import e sull'export: dal 2008 al 2019 a fronte di investimenti privati, consumi interni e Pil praticamente stagnanti l'economia si è invece retta sul costante incremento di produzione industriale, importazioni e soprattutto esportazioni e turismo. Per la ripresa, piuttosto che concentrarsi su nuove grandi opere nei porti italiani, bisognerebbe completare o realizzare tutti quegli interventi che sono già programmati e finanziati da anni. Questo sarebbe un punto di svolta fondamentale, a cominciare da tutti i raccordi e i collegamenti ferroviari e stradali di ultimo miglio. Il rallentamento economico della Cina, che tra l'altro era già in atto da prima del COVID-19, avrà un effetto complessivo sui traffici marittimi contenitori, ed anche per questo insistiamo da tempo nel sostenere che nuovi ampliamenti dell'offerta infrastrutturale lato mare sono forse poco utili. A parte quei tre o quattro progetti importanti già avviati come la Piattaforma Europa a Livorno, il progetto Hub portuale di Ravenna o la realizzazione della Piattaforma logistica a Trieste, le energie del Governo e delle pubbliche amministrazioni coinvolte andrebbero poi concentrate sui lavori di completamento dei Corridori Ten-T, sull'allacciamento di tutti i porti core e comprehensive alla rete, e sugli investimenti programmati da Rfi e Anas sull'ultimo miglio ferroviario e stradale. Come più volte sostenuto, praticamente le priorità contenute nel Documento di Programmazione Connettere l'Italia. Onestamente non so se oggi la portualità italiana possa porsi come priorità il tema di una nuova diga foranea nel porto di Genova. La crisi che stiamo vivendo ci pone soprattutto il grande tema della resilienza del sistema infrastrutturale europeo e nazionale, che è poi una grande sfida anzitutto comunitaria. I mercati saranno oggetto certamente di ulteriori grandi e rapidi cambiamenti si pensi alle sperimentazioni di hyperloop, alle prime consegne con



i droni, al platooning nell'autotrasporto e le incognite sono sempre di più: l'ultima in ordine di tempo era stata



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