



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 03 maggio 2020**



Prime Pagine

03/05/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 03/05/2020	7
03/05/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 03/05/2020	8
03/05/2020	Il Giornale Prima pagina del 03/05/2020	9
03/05/2020	Il Giorno Prima pagina del 03/05/2020	10
03/05/2020	Il Manifesto Prima pagina del 03/05/2020	11
03/05/2020	Il Mattino Prima pagina del 03/05/2020	12
03/05/2020	Il Messaggero Prima pagina del 03/05/2020	13
03/05/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 03/05/2020	14
03/05/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 03/05/2020	15
03/05/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 03/05/2020	16
03/05/2020	Il Tempo Prima pagina del 03/05/2020	17
03/05/2020	La Nazione Prima pagina del 03/05/2020	18
03/05/2020	La Repubblica Prima pagina del 03/05/2020	19
03/05/2020	La Stampa Prima pagina del 03/05/2020	20

Trieste

03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 14 Scalo giuliano nella top ten dei porti europei	21
03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 14 Torna operativa nel porto di Trieste la vecchia linea ferroviaria asburgica	22
02/05/2020	Ansa Coronavirus: Porto Trieste, ripresi contatti con la Cina per Mou	23
02/05/2020	larepubblica.it Porto di Trieste, D' Agostino: "Grande investimento su intermodalità e ferrovia"	24
02/05/2020	lastampa.it Porto di Trieste, D' Agostino: "Grande investimento su intermodalità e ferrovia"	25
02/05/2020	TeleBorsa Porto di Trieste, D' Agostino: "Grande investimento su intermodalità e ferrovia"	26

Venezia

03/05/2020	Il Gazzettino	Pagina 40	29
<hr/>			
03/05/2020	Il Gazzettino	Pagina 41	<i>DIEGO DEGAN</i> 30
<hr/>			
03/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 45	31
<hr/>			
03/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 40	32
<hr/>			
03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 22	33
<hr/>			

Savona, Vado

03/05/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 35	35
<hr/>			
03/05/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 39	36
<hr/>			

Genova, Voltri

03/05/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 4	37
<hr/>			
03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 17	38
<hr/>			
02/05/2020	shippingitaly.it		39
<hr/>			
02/05/2020	The Medi Telegraph		40
<hr/>			

La Spezia

03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 5	42
<hr/>			

Ravenna

03/05/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 3	43
<hr/>			
03/05/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 9	44
<hr/>			
03/05/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 43	45
<hr/>			

02/05/2020	Ansa		46
Porti: Ravenna, da Ue fondi per rendere più 'verde' la struttura			
02/05/2020	Ravenna Today		47
Porto sempre più green: in arrivo un importante finanziamento europeo			
02/05/2020	Ravenna24Ore.it		48
Importante finanziamento europeo per rendere ancora più green il Porto di Ravenna			
02/05/2020	RavennaNotizie.it		49
Porto di Ravenna sempre più green grazie al finanziamento europeo di oltre 7 milioni di euro			
02/05/2020	ravennawebtv.it		50
Importante finanziamento europeo per il porto di Ravenna: 7 milioni per progetti			

Livorno

03/05/2020	Il Tirreno	Pagina 21	51
Sgravi e tutela lavoratori Un documento pronto per l' invio al ministero			
02/05/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	52
Investiti 49 milioni a Livorno-Piombino			
02/05/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	53
Tre i punti emersi dalla 'Cabina' Città-Porto			
03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 7	54
Portualità, shipping e logistica pagano a caro prezzo la capacità di risolvere da soli i problemi del settore			
03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 17	56
Per il microtunnel di Livorno sono già trascorsi 16 anni			

Piombino, Isola d' Elba

03/05/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 23	58
Cambio al timone della Blu Navy, Gorgoglione presidente del cda			
03/05/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 43	59
Porto della Chiusa, la cooperativa ha ottenuto la concessione dell' area			
03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 22	60
Piombino chiude trimestre con 797mila tonnellate -11%			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/05/2020	Corriere Adriatico	Pagina 14	61
Costa Magica, 37 infetti E Msc prolunga lo stop			
03/05/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 36	62
Costa Magica, da domani i negativi tornano a casa			
02/05/2020	Ansa		63
Porto Ortona, Garraffo 'problemi per trasporti eccezionali'			
02/05/2020	City Rumors	FRANCESCO RAPINO	64
Porto Ortona, Garraffo: 'Problemi per trasporti eccezionali'			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/05/2020	Il Messaggero (ed. Viterbo)	Pagina 34	65
Porto, fa paura lo spettro della cassa integrazione			

03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 20	66
<hr/>		
Civitavecchia e Gaeta stanno lavorando perchè il settore non perda traffici ma riesca ad intercettarne di nuovi		

Napoli

03/05/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 24	68
<hr/>		
Divieto di navigazione: barca a vela fermata (e multata) al largo di Marina Grande		

Bari

03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 19	69
<hr/>		
Convenzione AdSp - Sogesid per caratterizzazione fondali		

Taranto

03/05/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 40	70
<hr/>		
Azzaro (Pd): «E ora la Zona franca rilancerà l' occupazione e il Porto»		

03/05/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 15	71
<hr/>		
«Zona franca, impegno durato 4 anni»		

03/05/2020	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 6	72
<hr/>		
Taranto Costa Favolosa, quarantena prorogata fino all' 11 maggio		

03/05/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 12	73
<hr/>		
Costa Favolosa, attracco fino all' 11 maggio al molo		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

03/05/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 28	74
<hr/>		
Authority, querelle tra la Lega rosarnese ed il commissario		

03/05/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 18	75
<hr/>		
Agostinelli-Saccomanno: è scontro		

03/05/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 18	77
<hr/>		
Gateway ferroviario, Sogemar pronta a dare battaglia		

03/05/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 18	78
<hr/>		
«Far rientrare i lavoratori fermi dal 2017»		

03/05/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 18	79
<hr/>		
I dati dello scalo gioiese soddisfano il senatore Auddino		

02/05/2020	Il Dispaccio	80
<hr/>		
Porto di Gioia Tauro, Saccomanno: "Gli attacchi personali non condizionano la Lega"		

02/05/2020	shippingitaly.it	81
<hr/>		
Sogemar (Contship) dice la sua sul gateway ferroviario di Gioia Tauro (AGGIORNATO)		

03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 21	82
<hr/>		
A Gioia Tauro una gara per affidare completamento del dragaggio del canale		

Olbia Golfo Aranci

03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 19	83
<hr/>		
Olbia: gara servizi ai passeggeri		

Cagliari

03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 16	84
Slittano ancora i tempi per formalizzare la concessione del Porto Canale di Cagliari: scadenza il 1° Giugno		
<hr/>		
03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 16	85
AdSp mare di Sardegna ai primi posti nel panorama portuale nazionale		
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 21	86
La AdSp dello Stretto approva rendiconto finanziario i risultati confermano un avanzo di oltre 126 milioni		
<hr/>		
02/05/2020	gazzettadelsud.it	88
Milazzo, i lavori sulla banchina XX Luglio fermi da 3 anni: Mega chiede una relazione		
<hr/>		

Focus

03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 6	89
Il Dipe ha dimenticato porti, logistica e settore marittimo		
<hr/>		
03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 9	90
Fedespedi: crisi di liquidità la logistica non è una banca		
<hr/>		
03/05/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 9	91
Federagenti: rispettare le leggi vale anche per le navi e porti		
<hr/>		
02/05/2020	shippingitaly.it	92
Messina (Assarmatori): Le port authority accettino di abbattere oneri e costi		
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it



Oggi in edicola
Torna il Tricolore con «io Donna»
La bandiera italiana anche venerdì con il settimanale «7»



Il racconto
Spremere il limone della quarantena
di Eshkol Nevo nel supplemento culturale



LA FASE 2 LE REGOLE

Così l'Italia prova a ripartire

Norme meno rigide per l'autocertificazione. Vietate le visite agli amici. Reddito d'emergenza per tre mesi

SCELTE (E DOVERI)

di Antonio Polito

Ci siamo. Tra ventiquattro ore arriva il congiunto. Si tratterà della svolta finora più grande di questa crisi. Almeno dal punto di vista psicologico. Milioni di persone usciranno dall'isolamento domestico per incontrare un parente, un «affetto stabile», un cugino di sesto grado, forse un amante, ma non un amico. Per i single, in particolare, sarà una festa. È l'inizio di un «new normal», l'alba di una ritrovata socialità.
continua a pagina 32

GIANNELLI

AMORE E ODDIO



LA MAPPA MENTALE

di Ilaria Capua

Ci siamo quasi, la riapertura è alle porte. Immagino che ci si senta travolti da un'energia potente: quella della libertà. Il coronavirus ci ha tolto la libertà senza dircelo. Non eravamo stati avvertiti che di punto in bianco le nostre abitudini ordinarie sarebbero diventate meravigliose e straordinarie. Buffo che il normale diventi straordinario.
continua a pagina 32

LE IMMAGINI La distanza dimenticata



Sovraffollamento ieri alle 5 sul bus che sostituiva la linea 1 della metropolitana a Milano



Via Marconi a Roma: molta gente in giro senza rispettare le distanze: non tutti hanno la mascherina

Milano, Roma e la folla che ora spaventa le città

di Rinaldo Frignani e Maurizio Giannattasio

Il timore del «liberi tutti». A Milano si corre al ripari contro il rischio di mezzi pubblici sovraffollati. L'autista potrà chiamare i vigili. E a Roma, ieri, troppa gente a passeggio.
a pagina 13

Con la fase 2 l'Italia prova a ripartire. Saranno allentate alcune restrizioni. Da domani, 4 maggio, sarà possibile muoversi all'interno della regione di residenza, passeggiare anche lontano da casa e andare a trovare un «congiunto». Per gli spostamenti per motivi di lavoro e l'attività motoria non è più indispensabile l'autocertificazione. Ripartono gran parte delle attività industriali, si rimettono in moto il settore dell'auto e il manifatturiero, la moda, il tessile e i cantieri edili.
da pagina 2 a pagina 25

IL GOVERNO E IL PRESSING DELLE REGIONI

Lite sulle seconde case

di Monica Guerzoni e Virginia Piccolillo

Dietro le incertezze sull'avvio della fase 2 ci sono le tensioni tra il «partito» delle riaperture e quello del rigore, anche all'interno della stessa maggioranza. C'è anche il pressing delle Regioni. Così resta, per ora, il divieto di raggiungere le seconde case.
a pagina 12

La ministra Settimana divisa in due

«A settembre le lezioni metà in classe, metà a distanza»

La ministra all'Istruzione Lucia Azzolina ipotizza per settembre un rientro a scuola con le classi divise in modo che «la metà degli studenti per metà settimana» vada a scuola, mentre l'altra metà sia collegata a distanza, «così la socialità resta».
a pagina 16 Santarpia

INTERVISTA A GRANDI, COMMISSARIO ONU

«L'errore sui rifugiati»

di Paolo Valentino

a pagina 21

PADIGLIONE ITALIA

IL COMMISSARIO E L'EMERGENZA NARCISISMO

di Aldo Grasso

IMosè che ci guidano nella lunga traversata del deserto del Covid-19 non hanno grande carisma e rimediano spesso una comunicazione rattoppata. Colti da improvvisa visibilità (come molti «tecnici») non riescono più a tenere a freno il loro narcisismo. L'ultimo a entrare in scena è Domenico Arcuri, commissario straordinario per l'emergenza.
Prima ha pasticciato con l'app «immuni», sull'obbligatorietà della quale ha creato il



Comunicare
I tecnici e i difetti del saper comunicare con efficacia e il rischio di fare polemica

classico Comma 22: «Se non fossimo tutti protagonisti di una tragedia dovrei rispondere che è una farsa immaginare che possa uscire solo chi ha scaricato la app». Siccome siamo in una tragedia, l'app è dunque necessaria? Poi ha creato il caos sui prezzi delle mascherine chirurgiche: ognuna deve costare € 0,50. Risultato? Supermercati e farmacie hanno ritirato le mascherine perché il prezzo di vendita imposto è inferiore al costo sostenuto per comprarle. Arcuri si è

sentito offeso e ha litigato contro chi gli ha fatto notare una probabile frenata della produzione. Voleva passare sotto silenzio l'argomento ma lo ha nominato: «Avrei tanta voglia di parlare dei liberisti che emettono sentenze quotidiane da un divano con un cocktail in mano. Ma non lo farò». È la figura retorica della preterizione. Ma che figura è quella di un commissario che di straordinario finora ha solo una vocazione polemica?
© RIPRODUZIONE RISERVATA

COREA DEL NORD



Il presidente nordcoreano Kim (36 anni)

Kim Jong-un riappare dopo 20 giorni

di Guido Santevecchi

a pagina 27

PER RIPARTIRE CI VUOLE SPIRITO

ENRICO BERTOLINO
LE 50 GIORNATE DI MILANO
CORRIERE DELLA SERA
a cura di

In edicola con Corriere della Sera dal 30 aprile

CORRIERE DELLA SERA
La libertà delle idee

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2020 conv. L. 46/2020 art. 1, c. 1, D.D. Milano
00503
9 7711 20 498069





Francia: stato d'emergenza fino al 23 luglio. Interrompere le misure creerebbe "rischi di ripresa epidemica". A qualche nostro politico fischiano le orecchie?



Domenica 3 maggio 2020 - Anno 12 - n° 121
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

I RENZI DELL'UE CHE ATTACCANO GLI SCIENZIATI

» BARBARA SPINELLI

Nella maggior parte dei paesi Ue i governi hanno deciso un'uscita minimalista dal lockdown.
A PAGINA 7

Virginia Raggi

"Il governo abbia più coraggio: pieni poteri ai sindaci"



» DE CAROLIS A PAG. 5

L'altro Matteo

Di Maio teme il bis del Papeete, Conte pensa sia un bluff

» A PAG. 8

Il volontariato

Pane e fiori a casa: l'Italia solidale non è in lockdown

» CANNAVÒ A PAG. 14

IL VIRUS COLPISCE ANZITUTTO I VASI

» MARIA RITA GISMONDO A PAG. 11

» LA GOVERNATORA

La Santelli è terrorizzata dalla Santelli

» SELVAGGIA LUCARELLI

Chissà come deve essersi sentita tosta, rivoluzionaria, decisionista la "Emilia-no Zapata del Dpcm" Jole Santelli quando, la sera del 29, ha detto "Fuori tutto!" come un qualunque outlet dei divani. Chissà quant'era convinta di strappare consensi, trascinare folle in strada, guidare la rivoluzione del cappuccino, con tutti i bar aperti e il resto del Sud spinto dal suo coraggio a seguirla.
SEGLUE A PAGINA 6



FASE 2, I SÌ E I NO: DOPO GLI ARRESTI, LA SEMILIBERTÀ

COSA SI PUÒ FARE E COSA NO DA DOMANI: "CONGIUNTI", CORSE, PASSEGGIATE, CIBO E SPOSTAMENTI FRA REGIONI

» BISBIGLIA, GIARELLI, IURILLO, MUSOLINO, PALOMBI E ZANCA A PAG. 2 - 3 - 4



Calabria: in 12 ore, mille e più richieste di rientro

» RONCHETTI A PAG. 6

3 mila morti: Milano batte anche Bergamo e Brescia

» MILOSA A PAG. 10

Il decreto è (quasi) pronto: c'è il Reddito d'emergenza

» A PAG. 9

CONTE È POPOLARE: TERRORRE FRA I SOCI

» ANTONIO PADELLARO A PAG. 12

ECCO CHI HA FATTO A PEZZI LA PATRIA

» FURIO COLOMBO A PAG. 13

NESSUNA LESIONE ALLA COSTITUZIONE

» GIAN CARLO CASELLI A PAG. 8

L'ONU ALL'EUROPA: RIPRESA "VERDE"

» LUCA MERCALLI A PAG. 13

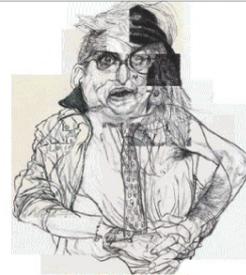
LA RICHIESTA | Benetton vogliono usare gli aiuti per il Covid L'ultima di Autostrade: 1,2 mld di prestiti garantiti dallo Stato

Nei prossimi giorni, il governo potrebbe trovarsi a decidere sulla garanzia sui debiti della società controllata da Atlantia. Proprio mentre è in atto il contenzioso per la revoca della concessione dopo il ponte Morandi

» DI FOGGIA A PAG. 15



Mannelli



LA FASE DUE IDENTITÀ BABATO SU TESTIMONIANZE SCIENTIFICHE

La cattericia

Corea del Nord: Kim Jong-un non è morto. Peccato, avrebbe potuto dare ottimi consigli a Renzi

WWW.SPINOZA.IT

FACCHINETTI JR.

"Nella mia testa solo Mick Jagger e, poco sotto, io"

» FERRUCCI A PAG. 20 - 21



DA ARISTOFANE A NOI

Il comico è il caos, la spalla l'ordine: ecco perchè si ride

» DANIELE LUTTAZZI A PAG. 22

2,7 morto che parla

» MARCO TRAVAGLIO

Grande successo, soprattutto fra Bergamo e Brescia, per il simpatico colchino dell'Innominabile sui morti che "se potessero parlare" direbbero di riaprire tutto subito. I cabalisti stanno seriamente pensando di cambiare numero al "morto che parla" (47 nella Smorfia romana e 48 nella napoletana) in base agli ultimissimi dati di Italia Morta (2,7 Morto che Parla). Inebriato dalle migliaia di insulti che han trasformato la sua pagina Facebook in una mattanza di tonni, l'Innominabile persegue un'astuta strategia di marketing a base di slogan di sicuro effetto sfollante. Il Fatto è in grado di anticipare i prossimi.

"Se Abele potesse parlare, direbbe: 'Caino, averne di fratelli come te!'"

"Se Sansone potesse parlare, direbbe: 'Muio Sansone e lunga vita a tutti i Filistei!'"

"Se Achille potesse parlare, direbbe: 'Ahò, Paride, ammazza che mira che c'hai!'"

"Se Cleopatra potesse parlare, direbbe: 'Ma quali gatti, cani e canarini! Aspidi tutta la vita!'"

"Se Giulio Cesare potesse parlare, direbbe: 'Bruto, figlio mio, non ti facevo così bravo col coltello! Papi è fiero di te!'"

"Se Gesù potesse parlare, direbbe sulla croce: 'Dio mio, Dio mio, abbandonami subito!'"

"Se il generale Custer potesse parlare, direbbe: 'Quel manzo abbronzato di Toro Seduto mi arapa da bestia!'"

"Se Maria Antonietta potesse parlare, direbbe: 'Oh, sì, Robespierre, decapitami ancora che son tutta bagnata!'"

"Se Marat potesse parlare, direbbe: 'Eddai, Carlotta, dacci dentro, una coltellata alla schiena è poco, puoi fare di meglio!'"

"Se Mussolini potesse parlare, direbbe: 'Compagni, geniale l'idea di appendermi da morto a quel distributore per i piedi!'"

"Se JFK potesse parlare, direbbe: 'Quell'Oswald se non ci fosse bisognerebbe inventarlo!'"

"Se Martin Luther King potesse parlare, direbbe: 'A me 'sti negri son sempre stati sul culo!'"

"Se Che Guevara potesse parlare, si iscriverebbe alla Cia."

"Se Salvador Allende potesse parlare, direbbe: 'Ho sempre avuto un debole per quello scavez-zacollo di Pinochet e quel monellaccio di Kissinger!'"

"Se Aldo Moro potesse parlare, direbbe: 'Guai se trattate coi Br per salvarmi, tanto un giorno mi succederà Matteo Renzi!'"

"Se Falcone e Borsellino potessero parlare, direbbero che in fondo un po' di mafia non ha mai fatto male a nessuno."

"Se papa Wojtyla potesse parlare, direbbe: 'Ehi, Ali Agca, un po' più su!'"

"Se Saddam Hussein e Bin Laden potessero parlare, direbbero: 'Forza Yankeeess!'"

"Se l'Innominabile fosse vivo, direbbe: 'O bischero, ma che cazzo dici?'"





il Giornale



DOMENICA 3 MAGGIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 105 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2324-0711 (Giornale) ISSN 2324-0712 (Supplemento)

INIZIA LA FASE 2

TORNIAMO LIBERI

Il governo cerca di chiarire, ma fa solo confusione: tra limiti vaghi e affetti stabili da domani si potrà fare (quasi) tutto

Conte si scusa, ma gli imprenditori sono furiosi

di Alessandro Sallusti

Che differenza c'è tra un congiunto e un congiuntivo? Nessuna, entrambi i termini sono difficili da definire per chi non ha almeno tre lauree, figuriamoci per i ragazzi delle forze dell'ordine che da domani, già traballanti sul congiuntivo, dovranno stabilire la verità sul congiuntivo raggiungibile a norma di legge. Già, perché la definizione del congiuntivo è molto simile a quella del congiunto, ed è la seguente: «Modo finito del verbo che definisce un evento soggettivo - citato dal vocabolario - irreali, ipotetico o non rilevante. Rispetto all'indicativo che esprime un dato di realtà che può essere provato vero o falso, il congiuntivo sottolinea invece la dimensione soggettiva, individuale».

La Fase 2 che inizia domani, come del resto il nostro governo che l'ha pensata e declinata, è tutta un congiuntivo, «ipotetica e non rilevante». Il consiglio spassionato è di non perdersi nelle fumose indicazioni, a volte contraddittorie e altre irrealizzabili, dei vari decreti, ma di affidarsi al puro buon senso. Il punto di partenza è che non dobbiamo fare finta che tutto sia superato solo perché ci è permesso di uscire di casa, il virus non è vinto e ci aspetta al varco. Quindi facciamo più o meno ciò che ci aggrada usando le basilari precauzioni: distanziamento (la più importante), mascherine, guanti, igiene personale, ai primi sintomi isolamento. E armiamoci di tanta pazienza perché ci aspettano file un po' ovunque, dai mezzi di trasporto pubblico ai servizi e negozi che via via riapriranno.

Per uscire di casa, questa è la realtà, basterà usare la frase magica «visita a congiunto» o vestirsi con abbigliamento consono a uno sport individuale, che da domani è permesso anche fuori dal proprio isolato. Voglio vedere chi potrà contestare che abbiamo un «affetto stabile» da incontrare dall'altra parte della città come della regione o che non stiamo facendo sport solo perché praticiamo il walking - camminata -, che è una disciplina riconosciuta dal Coni.

Se non vuole cadere nel patetico il governo abolisca da subito l'inutile e mortificante autocertificazione e mi auguro che a qualche solerte prefetto o sindaco non venga in mente di riempire le città di posti di blocco, altrimenti non sarà una rivolta ma una risata a seppellirli. Ecco, se qualcuno oserà fermarci nel nostro ritrovato esercizio di libertà costituzionali, affrontiamolo con il sorriso: «Sto andando da un congiunto facendo sport. E mi saluti sua eccellenza e pure il premier».

E mi raccomando ancora: liberi sì, ma con prudenza.

servizi da pagina 2 a pagina 17

COLOSSO DELL'INTIMO

Allarme di Mister Yamamay: «Aziende abbandonate»

Pier Francesco Borgia

a pagina 6



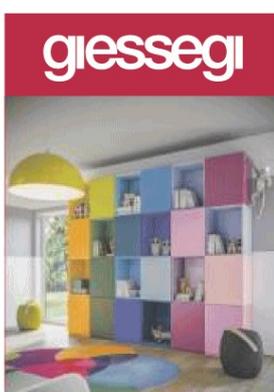
AL TIMONE Gianluigi Cimmino su una gru davanti a una sua pubblicità

LA DENUNCIA

I falsi account contro la Lega

Sabrina Cottone

a pagina 8



LE ANALISI

Giuseppi confessa: la verità sono io

di Vittorio Macioce

Il Conte filosofo non è una bugia e rivela molto più di quello che dice. È il 30 aprile, giovedì scorso, e il premier parla a Montecitorio. È un discorso atteso, davanti ai parlamentari, per illustrare quello che ci attende, come riaprire, con che misure e il senso delle scelte del governo. E qui, senza neppure cambiare tono, che risponde (...)

segue alle pagine 2-3

Senza Pannella custode di libertà

di Paolo Guzzanti

Il presidente della Camera suona il campanello: la parola all'onorevole Marco Pannella, del partito radicale. «Signor presidente, mai nella storia della Repubblica un Parlamento è stato così umiliato e calpestato come questo che lei oggi presiede: un governo che finge di essere di sinistra, preceduto da un altro governo (...)

segue a pagina 10

IL MINISTRO: METÀ STUDENTI IN AULA, METÀ A CASA

Scuola, caos settembre «Classi dimezzate»

Nino Materì

La nuova scuola post-Covid si ispira alle «targhe alterne». Quando un giorno circolavano le auto con quelle pari, e l'altro con quelle dispari. Contro l'inquinamento fu un fiasco. Ma, chissà, con gli studenti potrebbe funzionare. Nel frattempo va dato atto alla ministra Azolina, di essersi inventata una «soluzione» mica male: la «didattica mista».

a pagina 17

RAGAZZI DISCIPLINATI

Ma quali sdraiati Gli adolescenti sono degli eroi

di Luigi Mascheroni

Si parla di tutti, tranne che di loro: i ragazzi, fascia d'età 12-18 anni. Dimenticati e silenziosi. Eppure esemplari proprio perché silenziosi nella loro disciplina. a pagina 17

RITORNO ALLE DUE RUOTE

La bici populista Un'utopia anti-contagio

di Giacomo Susca

Avete voluto la Fase 2? Adesso pedalate. Governo e sindaci disegnano una «Fase due ruote» in cui la bicicletta da radical chic torna popolare. E un po' populista... a pagina 5

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

La quarantena delle coppie che trasforma anche l'amore

Cosa è accaduto nel campo dell'amore dopo il Coronavirus e la chiusura in casa? Per capirlo dobbiamo tener presente che negli anni che hanno preceduto la pandemia, gli anni della globalizzazione selvaggia, si era diffusa una ideologia contraria alla famiglia, alla coppia, all'innamoramento. Le ragazze dicevano di non volere un fidanzato, un marito e che cercavano una libertà emotiva ed erotica totale senza freni istituzionali o morali. Si era anche diffusa l'idea illusoria di avere una libertà assoluta di poter fare tutto ciò che si vuole senza ostacoli né interni né esterni. Col Coronavirus tutta questa stessa gente dopo aver sperimentato l'illusione di una libertà illimitata, di una srenatezza senza confini, si è trovata improvvisamente davanti al pericolo della morte, ha perso il lavoro, talvolta ha avuto l'incubo della miseria ed è stata costretta in casa a vivere o sola o con un marito o una moglie o qualche altro familiare e talvolta con un amante. In questo lungo periodo di clausura ha visto i difetti della persona con cui vive, quelle (...)

segue a pagina 15

IL GIORNO

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

DOMENICA 3 maggio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

OGGI IN REGALO
SPECIALE WEEKEND
QV WEEKEND

Il piano Atm: un quarto della capienza normale

Treni, pullman e auto
Così cambia la vita
dei pendolari lombardi

Anastasio e Saggese alle pagine 6 e 7



ristora
INSTANT DRINKS

Lavoro, casa, affetti: le nuove regole

Spostamenti, si può fare visita a fidanzati e parenti ma non agli amici. Resta il rebus seconde case
Il governo vieta i licenziamenti fino ad agosto. Domani oltre 4 milioni di italiani tornano alle loro occupazioni

Servizi e **Morandi**
da p. 2 a p. 17

Prove di ripresa

Si riparte
ma senza
stabilità

Sandro Neri

In un'Italia che domani prova a ripartire, il decreto aprile non è arrivato e diventerà un decreto maggio. E il presidente del Consiglio ha dovuto ammettere, scusandosi, che i soldi a imprese e lavoratori non sono ancora arrivati. Dipenderà molto dall'andamento del negoziato con l'Unione europea che proprio questa settimana dovrebbe accelerare e portare alla presentazione di un documento della commissione Ue sugli strumenti finanziari da usare per ricostruire le economie dei singoli Stati.

Continua a pagina 6

IL MINISTRO AZZOLINA: IN CLASSE NON CI SARÀ POSTO PER TUTTI A SETTEMBRE ALCUNI STUDENTI IN AULA E ALTRI COLLEGATI DA CASA



Lucia Azzolina, 37 anni, docente e ministra dell'Istruzione in quota M5S

UNA SCUOLA A METÀ

Passeri e Peruzzi
alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

Milano

Scala: accordo
sulla cassa Covid
Assegno
reintegrato all'80%

Palma nelle Cronache

Milano

Tampone e check-up
in 50 minuti
per 5.000 sospetti

Bonezzi nelle Cronache

Milano

Buoni spesa
Scovati
253 "scrocconi"

Mingoia nelle Cronache



Intervista al soul man: io, in piazza San Marco

Com'è deserta Venezia
Solo il canto di Zuccherò

Spinelli a pagina 25



La pubblicità in tempo di pandemia

Italia unita e solidale
La speranza è uno spot

Bartolomei a pagina 16

I BAMBINI SONO IL FUTURO DEL MONDO

Dal 2000 siamo la buona stella di milioni di bambini in difficoltà.

DONA IL TUO 5X1000
CODICE FISCALE **13022270154**

www.missionbambini.org
#20anniperibambini

Mission Bambini
20 ANNI



Oggi su Alias D

FEUCHTWANGER l'ira sotto la pelle del testo; due racconti di Bunin; Sciascia, saggi letterari e civili; Philippe Jullian, gusto da riscoprire



Visioni

HOLLYWOOD Tra grandi piattaforme, sale chiuse, produzioni ferme, il cinema prova a inventare il futuro
Luca Celada a pagina 11



L'Ultima

PARLATO INTERVISTA CAFFÈ Tre anni fa Valentino Parlato ci lasciava. Lo ricordiamo con la sua intervista «Siamo già nel '29» a Federico Caffè

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

DOMENICA 3 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 106

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Nella metropolitana di Brescia foto di Simone Venezia/Ansa



Scopri fuoco

Al via la fase due. Quattro milioni e mezzo di persone tornano domani al lavoro. Sono soprattutto uomini over 50 concentrati nelle regioni più colpite dal virus. Preoccupa la situazione dei trasporti. E sulle uscite il governo chiarisce: niente visite agli amici **pagine 2,3**

Migliaia di firme Se un appello raccoglie grande consenso

NORMA RANGERI

Venerdì, Primo Maggio, sul sito del manifesto è stato pubblicato un appello firmato da insegnanti, medici, baristi, preti di frontiera, a sostegno del governo "giallorosso". Nessuno di noi poteva immaginare che avrebbe raccolto un enorme interesse tra le lettrici, i lettori e i simpatizzanti del nostro giornale con migliaia di adesioni in più che si sono poi aggiunte. Come si può spiegare un tale consenso? Probabilmente con il sostegno di una larga parte dell'opinione pubblica verso l'azione antiCovid messa in campo dal governo Conte. Anzi, è probabile che senza questo background politico-sociale l'appello non avrebbe avuto un ascolto così rilevante. I firmatari puntano il dito sull'attacco mediatico, pressoché unanime, rivolto al modo in cui è stata affrontata la tragica emergenza sanitaria del paese. Di cui, viceversa viene riconosciuta "la prudenza" e "il buon senso".

Distinguiamo: le critiche all'attacco mediatico, strumentale e con personaggi (da Renzi a Salvini) che se ne fanno interpreti, non significa che non si possano e non si debbano discutere le priorità economico-sociali e gli strumenti normativi messi in campo, come del resto invitano a fare le migliaia di firmatari. O che il governo Conte sia il migliore dei governi possibili. Un esercizio di critica, e di proposta, che del resto quotidianamente vive sulle nostre pagine. Noi abbiamo fatto una battaglia, l'anno scorso, molto dura, per evitare di andare alle elezioni e consegnare il paese in mano ai fascisti e alle destre. L'alternativa era una sola: un governo Pd-5Stelle, allargato a sinistra con Leu e a destra con Italia Viva. Dopo quasi dieci mesi, questa maggioranza ha mostrato potenzialità e limiti di cui discutere. Sapendo però che una crisi oggi avrebbe due conseguenze: o un governo di emergenza nazionale sostenuto da poteri forti (e a questo si sta lavorando con il consenso del mondo mediatico), oppure elezioni anticipate. Ma c'è anche una vasta area nel paese che dice al governo di andare avanti. E noi vogliamo e dobbiamo tenerne conto.

MONFALCONE RIAPRE IN «SICUREZZA» ALL'INDOTTO. MA I DIRITTI DEI MIGRANTI IN APPALTO RESTANO AL PALO

Il Fincantieri dello sfruttamento

Domani, dopo un centinaio di lavoratori diretti, alla Fincantieri di Monfalcone, ormai ex culla delle lotte della classe operaia (e la città per decenni di sinistra espugnata dalla Lega), tornano a lavorare anche le ditte in appalto. Secondo Fincantieri è tutto ok: i distanziamenti ci sono, le navi da costruire anche. Tuttavia, gli operai autorizzati

saranno meno della metà degli 8.000 presenti normalmente. Prima del tomado coronavirus le commesse arrivavano al 2026 e le navi da crociera sembravano doversi moltiplicare all'infinito. Poi il blocco e l'incertezza. Ma c'è l'appoggio statale e con il «decreto liquidità» dell'8 aprile sono state fornite allettanti garanzie pubbliche agli armatori.

La realtà dentro i cantieri però è meno dorata. La smisurata presenza di appalti e subappalti è ancora la questione cruciale. E, con il ricorso agli appalti, lo sfruttamento dei lavoratori immigrati (con tanto di caporalato) si scarica meglio: tariffe orarie dimezzate, niente malattia, zero ferie. Contratti inesistenti. **MARINELLA SALVI A PAGINA 5**

Produzioni militari

Commessa Usa-Italia, c'è poco da esultare

FRANCESCO VIGNARCA

La notizia, diffusa quasi con orgoglio dalle principali testate e con una evidenza poche volte concessa alle produzioni militari, sembrerebbe chia-

ra e semplice: la Marina Militare Usa ha sottoscritto un contratto plurimiliardario con Fincantieri per una nuova classe di fregate. **— segue a pagina 5 —**

SCUOLA

La ministra sfida Pd e Leu «Sui concorsi mentono»



La ministra in tv annuncia la didattica di settembre: metà studenti per metà settimana in classe. Poi tocca all'altra metà. Scontro con Pd e Leu sui concorsi. Lei accusa: dicono bugie. La replica: «Parole offensive». I dubbi degli studiosi sulla carica virale dei bimbi: per alcuni il loro potenziale infettivo è come negli adulti **PREZIOSI, CAPOCCI A PAGINA 4**

I DATI GIORNALIERI

Casi su, tamponi giù Epicentro Piemonte

Il Piemonte con meno della metà dei tamponi della Lombardia (5.911 contro i 13.058) registra un numero di casi giornalieri quasi allo stesso livello (495 contro i 533). A parità di capacità diagnostica sarebbe il vero epicentro del contagio in Italia. Intanto la Protezione civile (che non farà più conferenze stampa) ha recuperato il conto di 300 vittime sfuggite ad aprile, così che il dato di ieri è assai alto, registrando in totale 474 decessi. A Roma, nell'ospedale Spallanzani, partirà a luglio la sperimentazione di un vaccino italiano messo a punto da diversi centri internazionali e prodotto pochi chilometri a sud della capitale. **AN. CAP. A PAGINA 3**

Scienza e politica La pericolosa mutazione del virus populista

FRANCESCO STRAZZARI

La fase di pandemia che stiamo vivendo non è certamente l'ultima, ma pare caratterizzata da un capovolgimento dei ruoli, con la destra sovranista e populista non più intenta a cavalcare l'estensione dei poteri dell'esecutivo o a predicare militarizzazione, ma piuttosto protesa a minimizzare la minaccia Covid **— segue a pagina 9 —**

all'interno

Povertà Caritas: le richieste d'aiuto sono raddoppiate

LUCA KOCCI

PAGINA 6

Campania Braccianti stranieri in campo, alto rischio Covid

ADRIANA POLLICE

PAGINA 6

Egitto La morte in carcere del videomaker Habash

PINO DRAGONI

PAGINA 7

Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giorn. C/RM/2020/0103
03503
9 770203 1133000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII- N° 121 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 3 Maggio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il calcio senza bussola
Tamponi per il Napoli via agli allenamenti e si tratta sugli stipendi
Servizio a pag. 17



L'ex procuratore Figo
Le accuse di Pecoraro «Quel file su Inter-Juve di Orsato è sparito»
Pino Taormina a pag. 16



Divieti e permessi, che pasticcio

►Da domani si alle visite ai parenti fino al sesto grado, non agli amici. Il via libera alle messe entro maggio In Campania De Luca apre all'asporto dai ristoranti e al jogging. Chiuse le isole. Parchi, decidono i sindaci

Il commento

**PER LE IMPRESE
ADDIO RILANCIO
SENZA UN PIANO
DEL GOVERNO**

Romano Prodi

Come è successo in tutte le grandi crisi, anche questa inattesa pandemia ha rimesso in gioco il ruolo dello Stato nell'economia.

Da molti decenni infatti ci si era solo dedicati ad emarginare in tutti i settori l'intervento pubblico, a partire dall'industria per finire con la finanza. Per lungo tempo non si è nemmeno potuto parlare di politica industriale, pur comprendendo con questo termine non solo le aborrute nazionalizzazioni delle imprese, ma anche la necessità di regolare e mettere in sinergia fra di loro i vari attori dell'economia. In poche settimane siamo entrati in un altro mondo: tutti si appellano allo Stato e i governi mobilitano ogni risorsa disponibile a servizio delle imprese, indipendentemente dall'ideologia dei governanti stessi. Trump è corso in soccorso dell'intero sistema produttivo e, giustamente, cerca di arginare con una cascata di denaro pubblico la caduta di potere d'acquisto dei cittadini e il crollo del fatturato delle imprese. Il più grande nemico dell'ideologia keynesiana è oggi il maggiore utilizzatore delle politiche keynesiane.

Continua a pag. 35

Michela Allegri e Simone Canettieri alle pagg. 2 e 3

Il miracolo di san Gennaro a porte chiuse: il sangue si scioglie nel duomo deserto



Sepe: fate presto, camorra in agguato

Maria Chiara Aulizio in Cronaca

Nella foto l'annuncio del miracolo nel duomo senza la folla dei fedeli. A. Gerofalo/NEWFOTOSO

L'intervista/1 Francesco Boccia

«Le regole le fissa solo lo Stato le Regioni si devono adeguare»

Il ministro Boccia è chiaro: «Le regole le fissa lo Stato, le Regioni devono adeguarsi». E aggiunge: «Bene blindare Capri, la Calabria sbaglia».



Sì a Capri blindata no ai bar calabresi

Gentili a pag. 7

L'intervista/2 Enrico Giovannini

«La crisi una grande occasione per far emergere il lavoro nero»

Per l'ex ministro Giovannini «la crisi è una occasione per far emergere il lavoro nero». E assicura: «Controlli sanitari più stretti».



I controlli sanitari saranno più stretti

Santonastaso a pag. 6

Tutto esaurito

Dal Nord a Napoli attesi 5mila arrivi

Paolo Barbuto

Da domani parte la Fase 2. E per Napoli e la Campania è un incubo la possibilità che rientrino dal Nord 5.000 persone. Alle aziende di trasporto, compresi autonoleggi, viene imposto dall'ordinanza regionale di mettere a disposizione l'elenco di tutti i passeggeri in arrivo. Ma in tanti si metteranno in viaggio con l'auto propria.

A pag. 5

Il professore

Ascierto: «Ora viene il difficile Test per tutti»



Lucilla Vazza

Il professore Ascierto, il primario del Pascale a cui si deve l'introduzione dell'uso del farmaco anti-artrite per la cura del Covid, avverte: ora viene il difficile, subito test per tutti.

A pag. 11

Il ritorno

Donne in ufficio e virus: aumenta ancora il divario

Serena Sileoni

Secondo la Fondazione Studi Consulenti del lavoro, lunedì torneranno a lavoro 4,4 milioni di lavoratori, a fronte di 2,7 le cui attività sono ancora sospese. Di questi 4 milioni e oltre, la maggior parte tornerà anche fisicamente sul luogo di lavoro, mentre solo il 36,6% potrà farlo da casa. A ricominciare, per quanto paradossalmente, saranno più gli over 50 che i giovani e più i residenti al Centro-nord che al Sud.

Continua a pag. 35

L'economia delle nozze

Se la pandemia mette in stand-by anche Cupido

Elisabetta Moro

Nessun matrimonio s'ha da fare. Lo ha stabilito il coronavirus, il Don Rodrigo del villaggio globale. E così i promessi sposi stanno ad aspettare che l'epidemia tolga il disturbo e restituisca loro il sacrosanto diritto di convolare a giuste nozze. Si tratta di uno stop che non ha precedenti, per il numero di persone coinvolte. E di attività economiche travolte.

Continua a pag. 35

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



€ 1,40* ANNO 142 - N° 121
ITALIA

NAZIONALE



Domenica 3 Maggio 2020 • ss. Filippo e Giacomo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

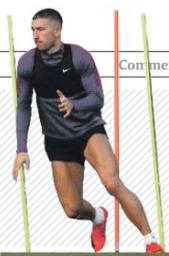
Il Messaggero
A favore del Policlinico Gemelli e dell'Istituto Spallanzani

Per contribuire:
Conto "Il Messaggero per emergenza coronavirus"
IBAN IT 31 T 03087 03200 CC0100061037
SWIFT FNATIT33XXX C/O Banca Finnet

Pagine di Storia
Gustave Flaubert e il "bovarismo" quel genio che non aveva pietà
Nordio a pag. 19



Calcio nel caos
La Serie A riparte con tempi diversi Roma e Lazio da mercoledì
Bernardini nello Sport



Il Messaggero
META!
ilmessaggero.it/sport

Visite e spostamenti, si cambia

► Vietati gli incontri con gli amici, ma si ai congiunti ► No ai trasferimenti nelle seconde case, braccio Bloccati ai confini regionali. Messe l'ok entro maggio di ferro governo-scienziati. Ipotesi via libera a breve

Scossa all'economia
Serve un piano dello Stato per rilanciare le imprese

Romano Prodi

Come è successo in tutte le grandi crisi, anche questa inattesa pandemia ha rimesso in gioco il ruolo dello Stato nell'economia. Da molti decenni infatti ci si era solo dedicati ad emarginare in tutti i settori l'intervento pubblico, a partire dall'industria per finire con la finanza. Per lungo tempo non si è nemmeno potuto parlare di politica industriale, pur comprendendo con questo termine non solo le abortite nazionalizzazioni delle imprese, ma anche la necessità di regolare e mettere in sinergia fra di loro i vari attori dell'economia. In poche settimane siamo entrati in un altro mondo: tutti si appellano allo Stato e i governi mobilitano ogni risorsa disponibile a servizio delle imprese, indipendentemente dall'ideologia dei governanti stessi. Trump è corso in soccorso dell'intero sistema produttivo e, giustamente, cerca di arginare con una cascata di denaro pubblico la caduta di potere d'acquisto dei cittadini e il crollo del fatturato delle imprese. Il più grande nemico dell'ideologia keynesiana è oggi il maggiore utilizzatore delle politiche keynesiane.

Continua a pag. 9

Prime foto in pubblico dopo tre settimane: i dubbi degli 007



La foto di Kim Jong-un che presiede una cerimonia in una fabbrica (foto AFP) Servizi da pag. 2 a pag. 15

Mistero Kim, ritorno senza mascherina

PECHINO Sorridente e di buon umore, Kim Jong-un è riapparso in pubblico per la prima volta e senza mascherina dopo un'assenza di tre settimane, senza apparenti segni di malattia. Ma sono molti i dubbi delle Intelligenze.

Cocco a pag. 15



La sfida sulla ripresa

Traffico e ristoranti aperti: la Cina vuole voltare pagina

Messetti a pag. 14

Intervista al ministro

Boccia: «Le regole le fissa solo lo Stato le Regioni si adeguino. Collaboriamo»

Alberto Gentili

«Le regole le fissa lo Stato le Regioni devono adeguarsi». Così il ministro Francesco Boccia a *Il Messaggero*: «I governatori adesso collaborano di più, so-



no responsabili». E ancora: «Siamo stati troppo prudenti? E bene ricordare che siamo l'unico Paese che non ha dovuto rinegare le sue scelte e non ha dovuto tornare indietro».

A pag. 5

Tensione sull'ingresso pubblico nelle Pmi

Manovra, bonus da mille euro per gli autonomi

Andrea Bassi

Il bonus di 600 euro pagato a marzo ai lavoratori autonomi sarà rinnovato per due mesi. Per la mensilità di aprile l'Inps effettuerà un versamento automatico di altri 600 euro. Per il mese di maggio, invece, il bonus sarà incrementato e portato fino a mille euro.

Alle pag. 6 e 7
Amoruso e Bisozzi alle pag. 6 e 7

Allo Spallanzani

Vaccino, da luglio la sperimentazione

Mauro Evangelisti

A luglio la sperimentazione del vaccino con brevetto italiano al secondo piano di una palazzina dello Spallanzani.

A pag. 11

In classe a settembre: gli alunni si daranno il cambio
Scuola, metà in aula e metà a casa

ROMA A settembre tutti a scuola ma la didattica a distanza resta e sarà fondamentale nella vita della classe, che potrebbe dividersi: metà tra i banchi e metà a casa. Quindi gli alunni, a turno, resteranno a casa e le famiglie dovranno organizzarsi: sia per i giorni in cui i ragazzi non andranno a scuola sia per poter contare sulla disponibilità di tablet e computer. Altrimenti troppi ragazzi resteranno disconnessi dalla lezione. Sono queste le intenzioni del ministro dell'Istruzione illustrate ieri dal ministro Azzolina.

Loiacono a pag. 13

Spagna: protezioni obbligatorie
«Stato d'emergenza fino a luglio»
La Francia frena sulla riapertura



PARIGI La Francia ha trasformato in legge la sua fase 2: sette articoli per governare la riapertura che comincerà l'11 maggio. Prima misura: lo stato d'emergenza sanitario prorogato il 24 marzo è prorogato fino al 24 luglio. Sospendilo come previsto il 23 maggio sarebbe stato «premature, visti i rischi di una ripresa dell'epidemia».

Pierantozzi a pag. 15

LA VERGINE RIPARTE

Buona domenica, Vergine! Cominciano a brillare le stelle di maggio. Prima domenica del mese con Luna crescente nel segno, che aumenterà di luce fino al plenilunio di giovedì prossimo, quando l'amore vi prenderà nel suo gioco di passione. Aspetto veramente ottimo per affrontare discorsi importanti nel lavoro e in affari; nelle collaborazioni tutto va chiarito entro il 13, con la supervisione del fortunato Giove, Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Virus, prime guarigioni. Terapia efficace in due giorni
Spiraglio plasma, la cura funziona

ROMA La terapia al plasma funziona. Decine di pazienti con Covid-19 sono stati trattati con successo con questa procedura in via di sperimentazione in alcuni ospedali del nord Italia, come il policlinico universitario San Matteo di Pavia e il Carlo Poma di Mantova, seguiti poi nelle settimane scorse dagli ospedali di Novara, in Piemonte, e Padova nel Veneto. «I risultati visti nei casi singoli sono stati sorprendenti», riferisce Massimo Franchini, responsabile dell'Immunomatologia e Medicina trasfusionale dell'ospedale Carlo Poma di Mantova.

Arcovio a pag. 12

I robot usati per la mungitura
Nei campi si coltiva con il drone
L'agricoltura a tempi del Covid



ROMA Va veloce l'agricoltura 4.0: nell'ultimo anno è cresciuta del 22% e oggi vale 450 milioni di euro, il 5% del mercato agricolo totale. Ancora troppo poco, però, per affrontare emergenze inattese come il coronavirus. Si punta alla digitalizzazione, al controllo con droni e sensori dei campi e ai robot in stalla.

Ottaviano a pag. 17

* € 1,20 in Umbria. € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto: Il Messaggero - Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamercato € 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

DOMENICA 3 maggio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

OGGI IN REGALO
SPECIALE WEEKEND

Contro la Regione Emilia Romagna

Spagge ancora chiuse
Il sindaco di Riccione
fa ricorso al Tar

Spadazzi a pagina 7



ristora
INSTANT DRINKS

Lavoro, casa, affetti: le nuove regole

Spostamenti, si può fare visita a fidanzati e parenti ma non agli amici. Resta il rebus seconde case
Il governo vieta i licenziamenti fino ad agosto. Domani oltre 4 milioni di italiani tornano alle loro occupazioni

Servizi e **Morandi**
da p. 2 a p. 17

La riscoperta dei nostri limiti

Sì, la scienza
ci salverà (forse)
Ma non è più dio

Michele Brambilla

La scienza (forse) ci salverà dal Coronavirus ma dubito che potrà conservare quell'aura di infedeltà che le aveva profetizzato Emanuele Severino, il grande filosofo recentemente scomparso. Severino diceva che l'uomo contemporaneo avrebbe sempre più abbandonato la fede in un Dio trascendente per riporla nel dio immanente della Scienza e della Tecnologia. E così in effetti è stato e in gran parte tuttora è: alla tecnologia abbiamo affidato ogni nostra aspettativa, perfino quella di una speranza di immortalità. Questo impreveduto virus che ha messo il mondo sotto scacco cambia però un po' le cose.

Continua a pagina 2

IL MINISTRO AZZOLINA: IN CLASSE NON CI SARÀ POSTO PER TUTTI A SETTEMBRE ALCUNI STUDENTI IN AULA E ALTRI COLLEGATI DA CASA

Lucia Azzolina, 37 anni, docente e ministra dell'Istruzione in quota M5S

UNA SCUOLA A METÀ

Passeri e Peruzzi alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

Bologna, la fase due

Pronte a ripartire
80mila imprese
Tornano operativi
39mila addetti

Carbutti in Cronaca

Bologna, l'infettivologo Viale

«Sant'Orsola, adesso priorità agli asintomatici»

Orlandi in Cronaca

Calcio, serie A

Il Bologna c'è
Da martedì
allenamenti
a turni

Giordano nel QS

Intervista al soul man: io, in piazza San Marco

Com'è deserta Venezia
Solo il canto di Zuccherò

Spinelli a pagina 25

La pubblicità in tempo di pandemia

Italia unita e solidale
La speranza è uno spot

Bartolomei a pagina 16

I BAMBINI SONO IL FUTURO DEL MONDO

Dal 2000 siamo la buona stella di milioni di bambini in difficoltà.

DONA IL TUO 5X1000
CODICE FISCALE **13022270154**

www.missionbambini.org
#20anniperibambini

Mission Bambini 20 ANNI





IL SECOLO XIX



DOMENICA 3 MAGGIO 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 105, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

Coronavirus
LUCE VERDE
La partenza della fase 2
Le regole e i chiarimenti
Scadenze fiscali e aiuti: le novità



Lunedì 4 maggio
l'inserto di 8 pagine
in omaggio con
IL SECOLO XIX

SFIDA TRA COOP ED ESSELUNGA
Le app dei supermarket
per evitare le code

MARGIOCCO / PAGINA 19



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 17
Economia/Marittimo	Pagina 18
Genova	Pagina 22
Xte	Pagina 38
Programmi-Tv	Pagina 41
Sport	Pagina 42
Meteo	Pagina 47

IN LIGURIA DA DOMANI 86 MILA PERSONE TORNERANNO AL LAVORO. ARRIVA UNA NUOVA AUTOCERTIFICAZIONE. AMICI ESCLUSI DAGLI "AFFETTI STABILI" A CUI SI PUÒ FARE VISITA

Conte: «La patrimoniale non ci sarà» Parchi e case, le regole della Fase 2

Intervista con il premier. Decreto Maggio, ipotesi reddito di emergenza fino a 800 euro al mese per le famiglie in difficoltà

MASSIMO GIANNINI

In un'intervista, il premier Giuseppe Conte annuncia l'avvio della Fase 2. «Dobbiamo continuare a rispettare le regole sul distanziamento fisico». Garantisce poi che il governo è solido e definisce «chiacchiericci» le voci su un esecutivo di larghe intese. Domani torneranno al lavoro 86 mila liguri. Dal governo chiarimenti sulle regole. Amici esclusi dagli «affetti stabili» a cui fare visita.

SERVIZI / PAGINE 4-13

L'INTERVISTA

Guido Filippi

Il direttore dell'Aifa:
«Al test sugli anticorpi
anche 5 mila liguri»

«Presto parte uno studio nazionale che coinvolge 150 mila persone, di cui 5 mila in Liguria. Con test sierologici capiremo quanti hanno gli anticorpi». L'ARTICOLO / PAGINA 9

LADOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Piangiamo la morte di una gattina, ci ricorderemo dei caduti del virus?

La sera di giovedì è morta la nostra gattina, o, per la precisione, la gatta di casa nostra. Non era vecchia, ma soffriva degli affanni del suo nome. Nonostante la mia ferma opposizione, le femmine di casa le hanno voluto imporre il nome di Frida in onore della tanto amata artista, e lei ne ha assunto il carico. Al pari della Kahlo nella sua prima gioventù ha avuto un grave incidente.

SEQUE / PAGINA 13

ROLLI



IL CASO

Matteo Dell'Antico / GENOVA

In Liguria il contagio non si ferma, ieri 186 nuovi positivi

Ieri in Liguria sono stati registrati 186 nuovi positivi, in percentuale l'incremento più marcato d'Italia. E la regione resta al vertice dell'aumento dei contagiati con un aumento di quasi il 14% dal 24 aprile.

L'ARTICOLO / PAGINA 8



Via San Lorenzo, nel centro storico di Genova, ieri affollatissima. Una scena che si è ripetuta altrove in Liguria. FORNETTI

I sindaci liguri: «Troppi in giro, stop alle ordinanze» La Regione va avanti: parole irrituali e fuori tempo

Circa un terzo dei sindaci liguri, anche di centrodestra, hanno scritto al presidente della Regione, Giovanni Toti, serve un passo indietro sulla linea delle ordinanze di apertura dopo la quarantena. I sindaci vedono troppa gente in giro e si dichiarano preoccupati, specie per il caos normativo

che deriva dalla dissonanza tra ordinanze nazionali e regionali. La richiesta è stata in ogni caso respinta da Toti, che definisce quelle dei sindaci «parole irrituali e arrivate fuori tempo massimo». A loro, comunque, lascia libertà di scelta a livello locale.

L'ARTICOLO / PAGINA 6

IL COMMENTO

ANDREA CASTANINI

NON DEVE ESSERE UN LIBERI TUTTI

L'ARTICOLO / PAGINA 13

L'INIZIATIVA DEL SECOLO XIX

L'invito ai lettori: trovate un nome per il ponte

Il nuovo ponte di Genova, nato sulle macerie del Morandi, presto avrà un nome. Prima della sua prevista inaugurazione di luglio: il sindaco Marco Bucci ha annunciato la sua intenzione di sciogliere il nodo entro la fine del mese.

Sul tavolo ci sono già alcune proposte, da quella di Renzo Piano fino alla suggestione del ministro Paola De Micheli. Ci sono riferimenti alla città ferita, al Paese che si rialza, alla memoria delle 43 vittime, ai



nomi illustri della storia e della cultura. Il Secolo XIX ha deciso di partecipare al dibattito. Da un lato, i giornalisti offriranno ai liguri le loro idee. E dall'altro, soprattutto, chiederà ai lettori di indicare le loro preferenze, le loro proposte. Per questa è stata attivata una casella e-mail, in cui i lettori potranno suggerire il nome del ponte, con cinque righe di spiegazione. L'indirizzo è: unnomeperilponte@ilsecoloxix.it.

FORLEO E ALTRI SERVIZI / PAGINA 15

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

FARMACIA DELL'AQUILA
#iorestoincasa
consegna a domicilio con Eco Corriere
prenotazioni: +39 010 509031
banc@farmaciadellaquila.it
APERTO 7 GIORNI SU 7
H 8/21,00
Via Diacometti 30/32/36 - 16143 Genova (GE)
farmaciadellaquila.net





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu con
Andrea Scrosati
«UN NUOVO
INTRATTENIMENTO,
CENTRALE NELLA
NOSTRA VITA»

Andrea Biondi
— a pagina 13



MARSH RISK CONSULTING

RISCHIO CYBER:
conosci l'impatto
sul tuo business?



Vaccino, da luglio lo Spallanzani sperimenta sull'uomo — P. 8 Contagi, perchè i bimbi corrono meno rischi — P. 14 Calcio, la ripresa è un rebus — P. 15

domenica

Grandi archeologi
Scavare nella vita di Giacomo Boni

di Salvatore Settis
— a pagina 1



Linguistica
Perché parliamo il «dantesco»

di Matteo Motolese — a pag. 111

lifestyle

Nuovi servizi
Movida a domicilio con drink, poesie e musica

di M. T. Manuelli — a pagina 16

lunedì

Dichiarazione dei redditi
Pronto al via il modello 730 precompilato



Novità
Basta un click sull'app e Il Sole 24 Ore arriva a casa con Glovo

Imprese, trattativa nel governo sugli aiuti a fondo perduto

Confronto Pd-M5S sul piano Mef per gli aiuti pubblici: quattro livelli d'intervento legati al fatturato. Rischio distorsioni per gli interventi a favore delle aziende: su 1.900 miliardi autorizzati mille alla Germania

Il governo sta definendo un sistema a più livelli per aiutare le imprese, in base al fatturato: dagli interventi di rafforzamento di quelle sopra 50 milioni di ricavi (e rischio acquisizioni al «pari passo», per le aziende tra 4 e 50 milioni), con una somma elargita pari a quella dei soci privati. A fondo perduto il livello per

aziende più piccole. In dirittura il primo accordo Cdp con una regione, il Lazio, per aiuti a Pmi. Intanto nella Ue è allarme per possibili distorsioni sugli aiuti di Stato: su 1.900 miliardi già autorizzati mille sarebbero per la Germania.
Trovati, Marino e Chiellino
— a pagina 3

AMMORTIZZATORI / 1

Cumulabili il reddito di emergenza e di cittadinanza

De Cesari — a pag. 5

AMMORTIZZATORI / 2

Tutti i ritardi delle Regioni: Cigd pagata solo a 35 mila addetti

Pogliotti e Tucci — a pag. 2

IL PROGRAMMA DELLA LEGA

Sostituire la cultura del sospetto con quella della trasparenza

di Matteo Salvini

Se anche si limiterà al -8% previsto nel DEF, la recessione causata dal COVID-19 sarà la più grave nell'intera storia dell'Italia unita, a parte la Seconda guerra mondiale. Immaginando di crescere dal 2011 a una media del 1,5% (quella degli anni '90), solo nel 2030



torneremo al livello di Pil pre-crisi (quello del 2007). È importante muoversi in fretta, ma anche nella direzione giusta, e per questo vanno comprese le lezioni della crisi. La più importante riguarda proprio gli Italiani, il cui comportamento è stato disciplinato e responsabile.
— Continua a pagina 3

LA GEOPOLITICA DELLA PANDEMIA



Effusioni fredde. Donald Trump e Xi Jinping ritratti al Mauerpark, il Parco del Muro di Berlino

Il Covid riaccende le tensioni Usa-Cina

Barlaam e Tramballi — alle pagine 10 e 11

Fase 2, i chiarimenti del Governo. Rientro al lavoro per 4,4 milioni

DOMANI LA RIAPERTURA

Via ai cantieri e industria: no a deroghe dei prefetti. Colf: bonus da 4-600 euro

L'Italia prova a ripartire: dopo un mese e mezzo di lockdown, da domani 4,4 milioni di lavoratori torneranno al proprio posto. Ieri il governo ha emanato le nuove "Fas" per chiarire quali attività riaprono e i protocolli di sicurezza, sia per i lavoratori che per i cittadini. Numerose le fabbriche che riaprono tra i timori, a cominciare dall'export. Novevelli (Anima): «mentre eravamo in lockdown, i nostri competitor non si sono fermati». Rischio di caos e code per i trasporti pubblici, con l'aumento dei passeggeri e il cambio in tutta Italia di tempi e modalità di viaggio.
— servizi alle pagine 6 e 8

20
percento
Recupero dai minimi della Borsa di Milano a fine settimana



Alberto Calcagno è l'amministratore delegato della società Fastweb

Borse
Febbre da delisting: Londra vuole un pedaggio

Olivieri — a pag. 9
con intervista a Gianni Tamburri

Fastweb
Calcagno: «Rivedere il piano banda larga»

Andrea Biondi — a pagina 9

LETTERA AL RISPARMIATORE

Netflix, da creatività e big data più abbonamenti

Vittorio Carlini — a pag. 12

IL DOPO COVID-19

ALLA GERMANIA SERVE UNA VISIONE STRATEGICA

di Sergio Fabbrini

La risposta alla pandemia avrà un forte accento tedesco.

Occorre trovare 1,5 trilioni di euro, se si vuole neutralizzare il calo del 10% del Pil europeo previsto per il 2020. Gli strumenti finanziari disponibili già dal 1° giugno sono necessari ma insufficienti. È necessario il Fondo di Ricostruzione che la Commissione è stata incaricata di elaborare. Alcuni Paesi del nord stanno premendo per limitare la portata, 14 dei 19 Paesi dell'Eurozona stanno invece premendo in direzione opposta. Ma soprattutto chiedono che il Fondo venga finanziato da debito pubblico europeo. Chi deciderà l'esito di questo confronto è la Germania, che ha preso le distanze dal primo gruppo ma non ha aderito alle richieste del secondo gruppo. Questa è la Germania di oggi: un Paese con molta capacità tattica ma poca visione strategica. Vediamo come stanno le cose.

La Germania si è sicuramente allontanata dalla posizione assunta all'inizio della pandemia. Se nel primo discorso (televisivo) al Paese del 18 marzo scorso Angela Merkel non aveva neppure menzionato l'Europa, nell'intervento al Bundestag del 23 aprile scorso l'Europa è ritornata al centro della sua retorica. In quell'intervento, la Cancelliera ha ribadito che «la Germania starà bene solo se starà bene anche l'Europa», ha aggiunto che «per noi in Germania riconoscersi nell'Europa unita fa parte della ragione di Stato», ha precisato quindi che la solidarietà europea è un elemento del bilancio europeo che è «il collaudato strumento del finanziamento solidale di iniziative comuni nell'Unione europea».

— Continua a pagina 13

LIQUIDITÀ

IL RILANCIO DELLE BANCHE CENTRALI

di Marcello Minenna

Dopo le misure di emergenza del marzo scorso le principali banche centrali del mondo ad aprile hanno accelerato il passo sul Quantitative easing potenziato (QE). Se a marzo la Federal Reserve aveva innalzato lo stock di titoli in portafoglio di 202 miliardi di dollari, ad aprile l'incremento ha raggiunto il valore monstre di 1.007 miliardi. La Banca centrale europea (Bce) è passata da +100 miliardi a marzo a +127 miliardi il 24 aprile, il che lascia supporre che a fine mese si arrivi a 170 miliardi, oltre il doppio rispetto ai massimi storici.

La Bank of Japan, che si era posta come limite massimo 80 miliardi di dollari mensili, ha sfiorato la quota del +100% a marzo e probabilmente dichiarerà un incremento simile per aprile, visto che nell'ultimo meeting il governatore Kuroda ha abolito la soglia massima, aprendo la strada a un Qe potenzialmente illimitato.

— Continua a pagina 12





CRASTAN
1870 €
100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Domenica 3 maggio 2020
Anno LXXVI - Numero 121 - € 1,20
Santi Filippo e Giacomo Apostoli

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, DC8 ROMA
Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50
a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - ISSN 0391-6990

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

ARRIVANO LE LINEE GUIDA. E CI SI CAPISCE MENO DI PRIMA

IL GOVERNO DELLE FAQ NEWS

*Alla vigilia della fase 2 è caos
Bozze, precisazioni, smentite:
le nuove regole sono un rebus* | *Conte vuole stabilire pure
a chi possiamo ora voler bene:
parenti e fidanzate sì, amici no* | *Passeggiate solo per fare sport
Sempre vietate le seconde case
E ancora niente sulle messe*

Il Tempo di Oshø

Tre giorni sì e tre no: la modica quantità di scuola

Barbieri a pagina 7

Bonanni a pagina 4



"Ma quindi ce danno il part-time?"

"Io me sa che chiedo l'aspettativa"

In spiaggia a Ostia solo su prenotazione

Numero chiuso e ombrelloni distanziati: gli stabilimenti si preparano

L'odissea degli esercenti

Ma per i tavolini i tempi saranno infiniti

a pagina 15

... Estate a numero chiuso negli stabilimenti balneari di Ostia. Ridotti al minimo, se non addirittura aboliti, gli ingressi giornalieri, si darà «preferenza» alle prenotazioni per i nuclei familiari da accompagnare con hostess e steward direttamente in cabina o all'ombrellone.

Verucci a pagina 14

Il retroscena

Il Quirinale non ne può più del premier «decretomane»

Bisignani a pagina 9



Lenzi a pagina 11



Via Cotilia, 18/20
02100 RIETI
Tel. 0746 482836
Cell. 333 7676719

cresta.impianti@gmail.com
www.crestaimpianti.com
seguici su
@Cresta Impianti srls

Avviso ai lettori

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

www.iltempo.it

Il diario

di Maurizio Costanzo



La task force tecnico scientifica che consiglia il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte sul da farsi in questa situazione drammatica, è guidata da Vittorio Colao, un manager importante. Mi fa curiosità solo che Colao continui a fare il Presidente di questa task force da Londra. Era a Londra ed è rimasto a Londra. Si dice: «Tutto il mondo è paese», non c'è differenza tra il coronavirus londinese e quello romano, tanto per fare un esempio. Però, non so come dire, ma in questo momento così complicato, difficile e talvolta incomprensibile, forse sarebbe meglio che il Presidente della task force che consiglia Conte, stesse a Roma, a Palazzo Chigi.

Prova **Sustenium Bioritmo 3**



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

MUSCOLI | SISTEMA IMMUNITARIO
OSSA | MENTE
PUNIZIONE CARDIACA | BELLEZZA DI PELLE: UNGHIE E CAPELLI

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

LA NAZIONE

DOMENICA 3 maggio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La convivenza con il morbo

Dagli ambulatori ai trasporti pubblici La Toscana si muove

Ulivelli a pagina 8



Sui social la galassia estremista

E l'ultradestra cavalca la rabbia

Capanni a pagina 12

ristora
INSTANT DRINKS

Lavoro, casa, affetti: le nuove regole

Spostamenti, si può fare visita a fidanzati e parenti ma non agli amici. Resta il rebus seconde case. Il governo vieta i licenziamenti fino ad agosto. Domani oltre 4 milioni di italiani tornano alle loro occupazioni

Servizi, **Brambilla e Morandi**
da p. 2 a p. 17

I rischi della Fase 2

Il nostro Paese sfilacciato e vulnerabile

Agnese Pini

Ci siamo: da domani si entra ufficialmente nella Fase 2, o nella Fase 1.5, come ha malignamente sottolineato qualche detrattore del Governo. Le premesse non sono tra le più edificanti, vista anche la settimana politica che ci lasciamo alle spalle. Cominciata con il tormentone sui «congiunti» innescato dal premier Conte, e finita con una mezza rissa nella maggioranza contro la ministra dell'Istruzione Azzolina, un vaticinio sui morti bergamaschi che «se potessero parlare ci direbbero di riaprire» (cit. Matteo Renzi), e un Salvini che minacciava di occupare il Parlamento salvo ripensarci una manciata di ore dopo.

A pagina 12

IL MINISTRO AZZOLINA: IN CLASSE NON CI SARÀ POSTO PER TUTTI A SETTEMBRE ALCUNI STUDENTI IN AULA E ALTRI COLLEGATI DA CASA



Lucia Azzolina, 37 anni, docente e ministra dell'Istruzione in quota M5S

UNA SCUOLA A METÀ

Passeri e Peruzzi
alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

Firenze

Via alla Fase 2 In tramvia e sui bus obbligo guanti

Baldi in Cronaca

Firenze

Rsa, meno contagi. Gli anziani positivi ora sono il 5%

Ulivelli in Cronaca

Firenze

Allarme lavoro 7.000 imprese a rischio chiusura

Pieraccini in Cronaca



Intervista al soul man: io, in piazza San Marco

Com'è deserta Venezia Solo il canto di Zuccherò

Spinelli a pagina 25



L'inserto speciale di 24 pagine

I volti, le storie e la fatica di chi non si arrende

All'interno

I BAMBINI SONO IL FUTURO DEL MONDO

Dal 2000 siamo la buona stella di milioni di bambini in difficoltà.

DONA IL TUO 5X1000
CODICE FISCALE **13022270154**

www.missionbambini.org
#20anniperibambini

Mission Bambini
20 ANNI

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

la Repubblica

Prolife
10 miliardi di fermenti vivi certificati
10 ceppi attivi

Fondatore *Eugenio Scalfari*

L'Espresso

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N°104

Domenica 3 maggio 2020

Insieme con *L'Espresso*

In Italia € 2,50

L'editoriale

Per le sfide di Conte la lezione di Cavour

di **Eugenio Scalfari**

Accadono molte cose in Italia, in Europa, nel mondo. Non è una novità: la vita collettiva è fatta in questo modo e in tutte le epoche. La nostra epoca bisogna domandarsi quando comincia. È un tema che mi ha preso molto nei giorni scorsi e tutte le contraddizioni sono venute fuori: già qualche settimana fa ho segnalato Étienne de La Boétie come uno dei personaggi più importanti dell'epoca cosiddetta moderna: scrisse in tutto una cinquantina di pagine di un breve saggio e con quelle si è guadagnato una ampia strada parigina e una fama pressoché europea insieme al suo amico Montaigne. Il tema di oggi, per quanto mi riguarda, è quello di intrattenersi su Camillo Benso conte di Cavour. Come tutti quelli della sua famiglia, antica di secoli e secoli, Camillo Benso ebbe da giovane una notevole proprietà privata e da lui molto coltivata nei terreni, nei casali, nei canali d'acqua e in tutto ciò che riguarda gli interessi fondiari ed entro certi limiti anche estetici. Camillo ebbe la maggiore importanza tra i suoi fratelli e cugini e un notevole interesse affinché la sua proprietà avesse un ruolo in qualche modo pubblico. Ci riuscì fino al momento in cui diventò addirittura deputato. Aveva appoggiato Carlo Alberto di Savoia che successivamente diventò addirittura Re dei suoi territori. Prima di aver ottenuto quel titolo Carlo Alberto aveva fiancheggiato movimenti rivoluzionari.

● continua a pagina 31

Le nuove misure L'emergenza Il lavoro da casa

Le nuove misure

Si alle bici, niente visite agli amici
Protezione civile per i trasporti

L'emergenza

Allarme Caritas: in due mesi
sempre più richieste di aiuto

Il lavoro da casa

Dopo la proposta di Landini
il governo studia regole ad hoc

A poche ore dall'inizio della fase 2 sono arrivati i chiarimenti del governo su cosa si potrà fare e cosa sarà rimandato al 18 maggio. Mentre si fa drammatica la situazione dei nuovi poveri: «Ad aprile ne abbiamo assistiti quasi 40 mila in più», spiega la Caritas.

● da pagina 2 a pagina 21
con un commento

di **Michela Marzano** ● a pagina 31

L'analisi

Fase 3, tagliare la burocrazia

di **Ferdinando Giugliano**

La pandemia ci ha costretto a ripensare il nostro rapporto con lo Stato. Da circa due mesi, il governo impone enormi restrizioni alla libertà economica e sociale per proteggere il diritto alla salute. Ora che l'Italia si avvia verso la fase 2 dell'emergenza, è importante che la classe politica rifletta su quale sia il giusto perimetro dell'intervento pubblico. Invece di provare a permeare ogni aspetto della vita di cittadini e imprese, lo Stato dovrebbe concentrarsi a svolgere al meglio le sue funzioni.

● a pagina 30

Il racconto

Il racconto



▲ Nairobi Gli aiuti nella baraccopoli di Mathare

Epidemia, la rivolta dell'Africa

di **Pietro Del Re** ● a pagina 19

Atlante politico

Fiducia al premier La sorpresa è Zaia

di **Ilvo Diamanti**

● alle pagine 14 e 15

Il gradimento dei leader

Parere oltre il 6 su una scala 0-6



In edicola



Su Robinson
il mondo che verrà

SCARPA
THE FREEDOM
FINDER.
MESCALITO

"Le inseparabili"

De Beauvoir esce il romanzo che non pubblicò

di **Silvia Ayuso**
● alle pagine 32 e 33



▲ La scrittrice Simone de Beauvoir

"Segni dell'Anticristo"

Nozze gay, aborto l'ultimo affondo di Ratzinger

di **Paolo Rodari**

Anche se le sue parole sono state raccolte nel corso del 2018, quella di Joseph Ratzinger è a tutti gli effetti la prima uscita dopo il pasticciaccio del libro sul celibato ecclesiale scritto col porporato africano Robert Sarah. Il Papa emerito appare in appendice della biografia scritta da Peter Seewald.

● a pagina 22

Sede: 00147 Roma, via risto oro olombo, 0
tel. 06/4 21. 1 a 06/4 22 23 Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 Roma.

Concessionario di pubblicità: A. Anzoni
ilano via evessa, 21 tel. 02/574 41,
e-mail pubblicita@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: eligo, francia, ermania, recia, sole anarie,
Lussemburgo, alita, omaco P., landa, Slovenia € 3,00 - roazia 22
Regno nito P.2,50 Svizzera taliana e 3,50 - Svizzera ranceese e edesca 4,00

NZ



Tuttolibri Da Napoli alla Sicilia Ben Jelloun va dove abita il Male

De Beauvoir L'inedito su Zaza e l'amara bocciatura di Sartre

Piero Ferrari "I miei 70 anni in F1 Ho amato Lauda, il futuro è Leclerc"



L'INSERTO DI 24 PAGINE ALL'INTERNO DEL GIORNALE

RAFFAELLA SILIPO - PP. 18-19

INTERVISTA DI STEFANO MANCINI - PP. 26-27



LA STAMPA

DOMENICA 3 MAGGIO 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) || ANNO 154 || N. 119 || IN ITALIA || SPEDIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DCB - TO || www.lastampa.it



IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO SPIEGA LA "FASE 2": CAPISCO LE CRITICHE, MA SIAMO IN PIENA PANDEMIA. VISITE AI CONGIUNTI, NON AGLI AMICI

Conte: l'Italia va, non voglio pieni poteri

Intervista al premier: il governo è solido, Draghi e le larghe intese sono solo chiacchiericcio. Escludo una tassa patrimoniale

MASSIMO GIANNINI
«Entriamo nella "fase due" dell'emergenza. Questo non casualmente, ma grazie al poderoso sforzo collettivo che abbiamo fatto tutti insieme e che ci ha permesso di ricondurre a un livello accettabile la soglia del contagio. Questa nuova fase ci è costata enormi sacrifici ed è per questo che non può essere intesa come un "liberi tutti"...». Sono le nove della sera, e dopo una giornata spesa a lavorare tra casa e Palazzo Chigi Giuseppe Conte, al telefono, tira le somme. Domani l'Italia riapre. Ma resta non confusione e insoddisfazione. Il presidente del Consiglio lo sa. E in questa intervista a La Stampa, risponde a tutte le critiche. «Dobbiamo continuare a rispettare le regole sul distanziamento fisico. Evitiamo gesti di disattenzione o, peggio, un'opera di rimozione collettiva. Il virus continua a circolare tra noi, siamo ancora in piena pandemia. Ho anche anticipato un cronoprogramma di massima, per pianificare una ripresa sicura e sostenibile».

Presidente, l'opinione pubblica è disorientata, le imprese scontente...
«Sì, c'è delusione da parte di molti operatori economici. Il capisco, ma per riavviare il circuito economico di beni e servizi meno necessari occorre che i clienti si sentano sicuri e protetti. Nei giorni scorsi il ministro Speranza ha adottato il provvedimento che definisce le soglie allarme. È uno strumento fondamentale della strategia di contenimento del contagio per la fase 2. Se nei prossimi giorni avremo risultati positivi potremo anche valutare di anticipare alcune riaperture, venendo incontro ad alcune specifiche richieste delle Regioni. Ma una cosa è riaprire sulla base di verifiche agganciate ad accurati parametri che tengano conto dell'andamento epidemiologico, altra cosa è farlo in base a iniziative estemporanee».

CONTINUA A PAGINE 2 E 3
SERVIZI - PP. 4-13

I NUMERI CHE PREOCCUPANO CHE SUCCEDERÀ NEL PIEMONTE AMMALATO

LUIGIA SPINA
C'era una volta un "caso Piemonte". Ora c'è un caso nazionale che riguarda il Piemonte. I dati segnalano un contrasto drammatico tra le tendenze dei nuovi malati in quasi tutte le regioni italiane e quelle subalpine.

CONTINUA A PAGINA 17

COSÌ DA DOMANI

- Congiunti**
Coniugi, conviventi, coppie "stabili" e parenti fino al 6° grado. No amici.
- Mascherine**
Obbligatorio l'uso nei luoghi chiusi accessibili al pubblico (negozi, metro).
- Spostamenti**
Si a quelli per lavoro, per necessità (fare la spesa) o per motivi di salute.
- Runner**
Si potrà correre lontano da casa anche in coppia ma a 2 metri di distanza.
- Aziende che ripartono**
Attività industriali e manifatturiere (tessile, auto, mobili) e l'edilizia.
- Funerali**
Potranno partecipare parenti di 1° e 2° grado e al massimo 15 persone.

IL RACCONTO

Nella Gran Bretagna in crisi riesplode la febbre dell'oro



Cercatori d'oro tentano la fortuna nelle acque del fiume Mennock, in Scozia GRASSIA E RIZZO - PP. 14-15

DONNE E GIOVANI ANCORA A RIPOSO

AL LAVORO SOLTANTO I VETERANI

GIANLUCA NICOLETTI
Domani i primi a tornare al lavoro saranno i "diversamente giovani". Possono stare tranquilli tutti coloro che hanno tenuto una segregazione supplementare per le persone anagraficamente più vulnerabili agli effetti infausti del Covid 19.

In effetti qualcuno aveva ventilato la proposta che forse sarebbe stato meno rischioso per la salute generale mandare all'assalto i più giovani, lasciando la generazione senior nelle retrovie.

CONTINUA A PAGINA 17

DUBBI DEGLI STUDENTI SULLA RIPRESA

LA SCUOLA A DOPPIA VELOCITÀ

ANDREA GAVOSTO

La scuola riaprirà a settembre, con un'alternanza fra didattica in aula e online. L'intervento di ieri della ministra Azzolina era dovuto: dopo una reazione iniziale di grande disponibilità, il mondo della scuola si stava ingolfando in un dibattito senza costrutto sulla Fase 2. Il virus non si può spegnere per decreto e le scuole rischiano di essere focolai di una seconda ondata dei contagi, che si trasmetterebbero a insegnanti, genitori e nonni. La prudenza del governo è, dunque, giustificata: non scordiamoci che in Piemonte e Lombardia si è verificato il 7% dei decessi al mondo.

CONTINUA A PAGINA 17

TENDENZE

In casa con la sindrome di Jane Fonda

GIULIA ZONCA
C'è voluto un attimo e ci siamo ricascati, gli Anni 80 sanno sempre come adescarci con qualche brillante promessa. Siamo di nuovo davanti a un video, a saltare sul pavimento di casa e comprimere il tempo anche se non possiamo andare da nessuna parte: telefonate di lavoro e addominali quasi in simultanea. È la sindrome di Jane

Fonda e non ha sesso e neppure date di scadenza. Tra poco si esce, ma lei ormai è tornata. L'abbiamo rievocata con gli esercizi in casa, in rete, se-

L'INTERVISTA
Sharon Stone e il virus "Mi fa urlare dal balcone"

LORENZO SORIA - P. 20

condo il vecchio schema: salotto e schermo con un esempio impossibile da seguire. Non importa chi c'è dall'altra parte, quale maestro, guru, personal trainer guida la sessione che ci fa correre sul posto di fianco al letto o meditare sul tappetino all'ingresso. È ancora la dimensione privata che si sovrappone a un richiamo collettivo.

CONTINUA A PAGINA 17

NOBIS ASSICURAZIONI

www.nobis.it

sinatra
Galerie de Beauté

È LA FESTA DELLA MAMMA!
DA LUNEDÌ 4 MAGGIO SIAMO APERTI

GUARDA, SCEGLI, REGALA
Piazza San Carlo 201, Torino



Messaggero Marittimo Mensile

Trieste

Torna operativa nel porto di Trieste la vecchia linea ferroviaria asburgica

TRIESTE Nuovo potenziamento del sistema ferroviario al servizio del porto di Trieste. Lo scalo, entrato nella top ten dei porti Ue secondo l'Eurostat, avrà ulteriore slancio. Dal primo Marzo 2020 Rfi ha restituito all'esercizio delle imprese ferroviarie, la Transalpina nella tratta di collegamento da Villa Opicina a Trieste Campo Marzio e viceversa, lungo un percorso di 14 km, con inoltro dei treni via Rozzol, e una pendenza massima del 25 per mille. La vecchia linea asburgica torna operativa, e costituisce un polmone alternativo per il porto di Trieste, che tanto ha investito sullo sviluppo ed efficientamento delle infrastrutture esistenti. Ad Adriafer, il compito di svolgere il servizio di trazione dei treni merci sulla tratta. La controllata al 100% dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale ha infatti ottenuto da Rfi l'autorizzazione al trasporto di convogli cargo, per container da 40 piedi High Cube (HC) lungo il percorso, con l'ammissione in servizio di due locomotori: Siemens E191 elettrico e Vossloh D 100 diesel. Già due i servizi effettuati con questo sistema ferroviario: il primo con un treno composto da 20 carri e un carico di 48 container diretto al molo VII, proveniente da Dunajska Streda, in Slovacchia. Come ha voluto rimarcare il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Zeno D'Agostino, prende il via un altro importante progetto di ripristino di linee che la storia ferroviaria di Trieste ci aveva lasciato e che Rfi ha attuato, per consentire l'esercizio di treni cargo di collegamento del sistema logistico del porto di Trieste, in particolare con l'Interporto a Fagnola. La tratta di Transalpina ripristinata, pur in presenza di qualche limitazione di esercizio, sarà anche un'alternativa all'inoltro dei treni merci per Trieste, che oggi privilegiano la linea costiera. Si costituisce così un importante collegamento diretto tra Opicina e la stazione di Campo Marzio, che evita di impegnare la Trieste-Venezia fino a Bivio d'Aurisina. Dal presidente dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, infine un ringraziamento alle direzioni di Rfi di Trieste e al team di Adriafer, che nonostante l'emergenza del Coronavirus, è riuscito ad effettuare i primi treni prova lungo il tratto italiano della vecchia ferrovia asburgica, a cui ne seguiranno altri nelle prossime settimane, compatibilmente con l'evolversi della situazione in corso.



Coronavirus: Porto Trieste, ripresi contatti con la Cina per Mou

Sommariva, si lavora a export vini. Grande solidarietà cinese

(ANSA) - **TRIESTE**, 02 MAG - Sono ripresi nei giorni scorsi i contatti con i manager cinesi per lo sviluppo della filiera del vino in Cina, dopo l' interruzione causata dal Coronavirus, mentre sono invece ancora sospesi i progetti di sviluppo ferroviario nel **porto** con investimenti cinesi e la realizzazione del piano industriale di una piattaforma logistica a Kosice (Slovacchia). Lo ha detto Mario Sommariva, segretario generale dell' Autorità portuale di **Trieste**, rispondendo a una domanda nel corso di un incontro in videoconferenza sul **porto** di **Trieste** organizzata dalla associazione Luoghi comuni. Il riferimento è al trihub, i tre Mou (Memorandum of understanding) che lo scalo giuliano aveva siglato con la China Communication Construction Company (CCCC) lo scorso anno a Roma. "Quel che si è seminato, pur in situazione molto complessa va avanti e i rapporti non sono cessati", ha proseguito Sommariva. Inoltre, poche settimane fa, "quando noi del **Porto** siamo stati in emergenza in modo drammatico, senza disponibilità di mascherine, c' è stato un aiuto concreto" da parte dei partner cinesi, "e anche questo ha permesso di non interrompere la sua attività. E' un elemento che va valorizzato, per me la solidarietà concreta conta". Per quanto riguarda, più in generale, l' attività dello scalo, Sommariva ha segnalato: "A marzo abbiamo tenuto, ad aprile cominciamo a sentire sofferenza, maggio forse sarà il mese peggiore a causa dei riflessi sul traffico dalla Cina", considerando che dall' Estremo Oriente a **Trieste** ci sono 24 giorni di navigazione. Le aspettative sono di "continuare a essere un importante punto riferimento per aree geografiche che tradizionalmente serviamo: inauguriamo sempre nuove linee ferroviarie, tra cui uno shuttle con l' Austria che servirà in modo no stop l' area economica e commerciale intorno a Vienna". Presto, inoltre, sarà inaugurata una "nuova linea per l' ovest italiano". (ANSA).



Porto di Trieste, D'Agostino: "Grande investimento su intermodalità e ferrovia"

(Teleborsa) -. Strategia di successo, oltretutto inaspettatamente messa duramente alla prova dall' emergenza coronavirus e, dopo aver in precedenza trascorso quasi due anni a Trieste da Commissario straordinario dell' Autorità Portuale (24 febbraio 2015 - 8 novembre 2016)., acquisita nella funzione dei numerosi incarichi ricoperti tra l' altro già anche Presidente di **Assoporti** dall' aprile 2017 al febbraio 2019,. Insegna (Economia e Lingue dell' Europa Orientale) di, sede di Treviso, ed è componente dell' "E" chiaro che dobbiamo fare i conti con l' emergenza coronavirus sulla intermodalità, sull' utilizzo della ferroviarie permettono di bypassare tutta una serie di vincoli che. Continuiamo su questo percorso che ha dato risultati nella normalità e che sta continuando a darne nelle emergenze". "In verità la vera incidenza, visto che parliamo di tonnellate,, stoccato o nelle navi o nei grandi serbatoi presenti anche nel Porto di Trieste. E probabilmente in quella classifica sono tanti i porti petroliferi,. Probabilmente gli effetti che stiamo subendo noi li subiranno anche gli altri che sono in classifica. Quindi non vedo sconvolgimenti su quel rating,"Le connessioni fisiche, cioè i nuovi binari sono quelli esistenti.e che diventa una valvola di sfogo importante per il Porto. Stiamo seguendo una verità è che, non solo a Trieste ma in tutta Italia,. lo vedo. Tutta la strategia del Porto di Trieste, del suo sistema logistico di questi anni, è legata invece alla capacità di logistica e trasportistica. Non bisogna stare da una parte o dall' altra, non è così,. evitando di creare, come vedo spesso, contrapposizione tra il mondo degli autotrasportatori piuttosto che di ferrovieri.. Questa la logica che abbiamo portato avanti, che cerca il più possibile di utilizzare laperché chiaramente senza l' autotrasporto si ferma tutto. Di ciò siamo pienamente consapevoli. Finalmente si riesce a capire c. Una delle ragioni che sta dietro le nostre strategie è creare migliori condizioni sociali di lavoro,

Economia Finanza | Ingrid in f t in

HOME

Porto di Trieste, D'Agostino: "Grande investimento su intermodalità e ferrovia"

(Teleborsa) - Il Porto di Trieste ha speso la logistica intermodale con particolare impulso al trasporto ferroviario per il movimento delle merci senza tuttavia escludere l'autostrada su gomma. Strategia di successo, oltretutto inaspettatamente messa duramente alla prova dall'emergenza coronavirus e illustrata in archivio a Teleborsa da Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale dal 9 novembre 2016, dopo aver in precedenza trascorso quasi due anni a Trieste da Commissario straordinario dell'Autorità Portuale (24 febbraio 2015 - 8 novembre 2016). L'ASOP è Ente pubblico non economico, dotato di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria.

Zeno D'Agostino, 52 anni, di Verona, è tra i massimi esperti di consolidata esperienza nei settori dei trasporti, della logistica, ferroviari e di ambito portuale, acquisita nelle funzioni dal momento in cui ricoprì il Presidente dell'ASOP che gestisce gli scali marittimi di Trieste e Monfalcone e dal 2018 vicepresidente di ESPO (The European Sea Ports Organisation) con sede a Bruxelles, tra l'altro già anche Presidente di Assaporti dall'aprile 2017 al febbraio 2019, è consulente, ricercatore e docente in economia del territorio, logistica e trasporti marittimi. Strategia logistica e trasporti presso il master universitario di livello ELD (Economia e Lingue dell'Europa Orientale) di Ca' Foscari, sede di Treviso, ed è componente del CdA di Azienda Spedite per il Porto di Monfalcone - Mestalla di Trieste. [Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#)

Porto di Trieste, D'Agostino: "Grande investimento su intermodalità e ferrovia"

Il Presidente di AdSP a Teleborsa: "Non creare contrapposizioni tra ferro e gomma. Il camion lavora meglio se le grandi distanze vengono coperte dal treno"

. Strategia di successo, oltretutto inaspettatamente messa duramente alla prova dall' emergenza coronavirus e, dopo aver in precedenza trascorso quasi due anni a Trieste da Commissario straordinario dell' Autorità Portuale (24 febbraio 2015 - 8 novembre 2016)., acquisita nella funzione dei numerosi incarichi ricoperti.tra l' altro già anche Presidente di **Assoporti** dall' aprile 2017 al febbraio 2019., Insegna(Economia e Lingue dell' Europa Orientale) di, sede di Treviso, ed è componente dell' "E" chiaro che dobbiamo fare i conti con l' emergenza coronavirus sulla intermodalità, sull' utilizzo della ferroviache permettono di bypassare tutta una serie di vincoli che. Continuiamo su questo percorso che ha dato risultati nella normalità e che sta continuando a darne nelle emergenze". "In verità la vera incidenza, visto che parliamo di tonnellate,, stoccato o nelle navi o nei grandi serbatoi presenti anche nel Porto di Trieste. E probabilmente in quella classifica sono tanti i porti petroliferi., Probabilmente gli effetti che stiamo subendo noi li subiranno anche gli altri che sono in classifica. Quindi non vedo sconvolgimenti su quel rating, "Le connessioni fisiche, cioè i nuovi binari sono quelli esistenti.e che diventa una valvola di sfogo importante per il PortoStiamo seguendo unama la verità è che, non solo a Trieste ma in tutta Italia., lo vedo. Tutta la strategia del Porto di Trieste, del suo sistema logistico di questi anni, è legata invece alla capacità dila logistica e trasportistica. Non bisogna stare da una parte o dall' altra, non è così., evitando di creare, come vedo spesso, contrapposizione tra il mondo degli autotrasportatori piuttosto che di ferrovieri.. Questa logica che abbiamo portato avanti, che cerca il più possibile di utilizzare laperché chiaramente senza l' autotrasporto si ferma tutto. Di ciò siamo pienamente consapevoli. Finalmente si riesce a capire c. Una delle ragioni che sta dietro le nostre strategie è creare migliori condizioni sociali di lavoro,

LA STAMPA

Porto di Trieste, D'Agostino: "Grande investimento su intermodalità e ferrovia"
Il Presidente di AdSP a Teleborsa: "Non creare contrapposizioni tra ferro e gomma. Il camion lavora meglio se le grandi distanze vengono coperte dal treno"

TELEBORSA

LEGGI ANCHE

Porto Trieste, i maglioli Agosti e i progettamenti di Agosti a tutti i lavoratori portuali

Porto Trieste, primi treni cargo su linea transalpina dopo recente ristrutturazione

Porto Trieste, il maglioli Agosti e i progettamenti di Agosti a tutti i lavoratori portuali

Porto Trieste, ammessi a campagne di vaccinazione con attività anche per gli altri portuali

Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

Comunicato, prosegue in Italia caso coronavirus. Colori "rossi" su numero morti

Aeroporto Palermo, Cgil: "tagli" tariffe per livellare concorrenza

18 Aprile, reddito emergenza fino 900 euro e bonus 500 euro per addizionali

ES Ballano, no Frisco e Ricerca: arriva luglio assicurativa. Prossimo servizio regionale

Il Porto di Trieste ha speso la logistica intermodale con particolare impulso al trasporto ferroviario per il movimento delle merci senza tuttavia escludere l'autotrasporto su gomma. Strategia di successo, sfruttata inaspettatamente, messa duramente alla prova dall'emergenza coronavirus.

Illustrata in un'intervista a Teleborsa da Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale dal 9 novembre 2016, dopo aver in precedenza trascorso quasi due anni a Trieste da Commissario straordinario dell'Autorità Portuale (24 febbraio 2015 - 8 novembre 2016), L'ADSP è Ente pubblico non economico, dotato di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria.

Zeno D'Agostino, 52 anni, di Verona, è tra i massimi esperti di consolidata esperienza nel settore dei trasporti, della logistica, ferroviari e di ambito portuale, acquisita nella funzione dei numerosi incarichi ricoperti. Il Presidente dell'AdSP che grazie agli scali marittimi di Trieste e Monfalcone e dal 2018 vicepresidente di ESPN (The European Sea Ports Organisation) con sede a Bruxelles, ha fatto già anche Presidente di Assoporti dall'aprile 2017 al febbraio 2019 e consulente, ricercatore e docente in economia del territorio, logistica e trasporto merci, Ingegner logistica e trasporti presso il master universitario di I livello ELEO (Economia e Lingue dell'Europa Orientale) in Ca' Foscari, sede di Treviso, ed è componente del Cda di Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone e Presidente di Trieste Terminal Passaggio.

Presidente D'Agostino, il Porto di Trieste rappresenta una struttura di riferimento nazionale per la logistica intermodale. Quali strategie siete pronti ad adottare per offrire risposte alle esigenze di trasporto?

"E' chiaro che dobbiamo fare i conti con l'emergenza coronavirus, ma bisogna dire che in qualche modo ci eravamo inconsapevolmente preparati. Il grande investimento che il Porto ha fatto è la intermodalità, l'utilizzo della ferrovia (noi abbiamo preventivi di utilizzo della ferrovia che vanno oltre 50% dei traffici terrestri), ci mette a disposizione oggi una infrastruttura e una organizzazione che permettono di bypassare tutta una serie di vincoli (e) sono appunto quelli scattati nell'emergenza coronavirus. Continuiamo su questo percorso che ha dato risultati nella normalità e che sta continuando a darne nelle emergenze".

TeleBorsa

Trieste

Economia Trasporti

Porto di Trieste, D' Agostino: "Grande investimento su intermodalità e ferrovia"

Il Presidente di AdSP a Teleborsa: "Non creare contrapposizioni tra ferro e gomma. Il camion lavora meglio se le grandi distanze vengono coperte dal treno"

(Teleborsa) - Il Porto di Trieste ha sposato la logistica intermodale con particolare impulso al trasporto ferroviario per il movimento delle merci senza tuttavia escludere l' autotrasporto su gomma . Strategia di successo, oltretutto inaspettatamente messa duramente alla prova dall' emergenza coronavirus e illustrata in un' intervista a Teleborsa da Zeno D' Agostino, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale dal 9 novembre 2016 , dopo aver in precedenza trascorso quasi due anni a Trieste da Commissario straordinario dell' Autorità Portuale (24 febbraio 2015 - 8 novembre 2016). L' AdSP è Ente pubblico non economico, dotato di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria . Zeno D' Agostino, 52 anni, di Verona, è tra i massimi esperti di consolidata esperienza nel settori dei trasporti, della logistica, ferroviari e di ambito portuale , acquisita nella funzione dei numerosi incarichi ricoperti. Il Presidente dell' AdSP che gestisce gli scali marittimi di Trieste e Monfalcone e dal 2018 vicepresidente di ESPO (The European Sea Ports Organisation) con sede a Bruxelles, tra l' altro già anche Presidente di **Assoporti** dall' aprile 2017 al febbraio 2019, è consulente, ricercatore e docente in economia del territorio, logistica e trasporto merci . Insegna logistica e trasporti presso il master universitario di I livello ELEO (Economia e Lingue dell' Europa Orientale) di Ca' Foscari , sede di Treviso, ed è componente del Cda di Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone e Presidente di Trieste Terminal Passeggeri .

Presidente D' Agostino, il Porto di Trieste rappresenta una struttura di riferimento nazionale per la logistica intermodale. Quali strategie siete pronti ad adottare per offrire risposte alle esigenze di trasporto? "E' chiaro che dobbiamo fare i conti con l' emergenza coronavirus , ma bisogna dire che in qualche modo ci eravamo inconsapevolmente preparati. Il grande investimento che il Porto ha fatto sulla intermodalità, sull' utilizzo della ferrovia (noi abbiamo percentuali di utilizzo della ferrovia che vanno oltre 50% dei traffici terrestri), ci mette a disposizione oggi una infrastruttura e una organizzazione che permettono di bypassare tutta una serie di vincoli che sono appunto quelli scattati nell' emergenza coronavirus . Continuiamo su questo percorso che ha dato risultati nella normalità e che sta continuando a darne nelle emergenze". Trieste figura nella Top Ten dei porti europei. Il lockdown inciderà sulla produttività del sistema portuale ed eventualmente in quale misura? "In verità la vera incidenza, visto che parliamo di tonnellate, si sta avendo per un qualcosa indirettamente provocato dal coronavirus, che è fondamentalmente la crisi del mercato petrolifero. Buona parte del nostro traffico è collegato al petrolio, in questo momento è chiaro che il petrolio rimane fermo , stoccato o nelle navi o nei grandi serbatoi presenti anche nel Porto di Trieste. E probabilmente in quella classifica sono tanti i porti petroliferi, perché è il petrolio che porta in alto la dimensione quantitativa delle tonnellate . Probabilmente gli effetti che stiamo subendo noi li subiranno anche gli altri che sono in classifica. Quindi non vedo sconvolgimenti su quel rating, però il tema petrolio va sicuramente analizzato e approfondito perché probabilmente creerà dei forti scompensi a tutti . La recente riapertura della cosiddetta linea Transalpina segna il potenziamento del sistema ferroviario al servizio del porto di Trieste. Quali altre connessioni prevedete di attivare? "Le connessioni fisiche, cioè i nuovi binari sono quelli esistenti. Noi abbiamo fatto lo sforzo di riapertura di una



vecchia linea austriaca che era abbandonata e dimenticata e che diventa una valvola di sfogo importante per il Porto . Il tema vero è quello che sta dietro quel progetto. Stiamo seguendo una nuova pianificazione, una nuova progettazione del Porto, ma la verità è che vanno recuperate tutta una serie di infrastrutture , non solo a Trieste



TeleBorsa

Trieste

ma in tutta Italia, che esistono, che sono abbandonate e che potrebbero in maniera molto più sostenibile e meno impattando sul territorio essere recuperate e dare sostanziale aiuto alla logistica nazionale . Io vedo molti che si preoccupano di creare nuove infrastrutture, vedo pochissima attenzione al recupero delle infrastrutture esistenti . Tutta la strategia del Porto di Trieste, del suo sistema logistico di questi anni, è legata invece alla capacità di incrementare la logistica e trasportistica utilizzando meglio l' esistente o andando addirittura a recuperare ciò che già esiste ma che era stato dimenticato . Intermodalità con ferro e gomma. Come si bilanciano i due segmenti nel quadro operativo portuale? "La prima cosa da fare è non creare contrapposizioni tra ferro e gomma, cosa che succede invece spesso . Non bisogna stare da una parte o dall' altra, non è così. Ferro e gomma si sostanziano e creano valore l' uno con l' altro. Se si dà la possibilità all' uno e all' altro di dialogare , evitando di creare, come vedo spesso, contrapposizione tra il mondo degli autotrasportatori piuttosto che di ferrovieri. La ferrovia non esiste se non c' è il camion, il camion lavora meglio se esiste la ferrovia . Questa la logica che abbiamo portato avanti, che cerca il più possibile di utilizzare la ferrovia ma con un dialogo forte con gli autotrasportatori perché chiaramente senza l' autotrasporto si ferma tutto. Di ciò siamo pienamente consapevoli e vedo finalmente un atteggiamento intelligente sia da parte delle ferrovie che dell' autotrasporto . Finalmente si riesce a capire c he lo sviluppo dell' uno non esclude l' altro, ma anzi si vanno a creare condizioni migliori dal punto di vista competitivo . Una delle ragioni che sta dietro le nostre strategie è creare migliori condizioni sociali di lavoro, perché anche l' autotrasporto lavora meglio se le grandi distanze vengono gestite dalla ferrovia. E gli autotrasportatori e le società di autotrasporto lo hanno capito .

Trieste

#iorestoacasaenavigo

Il **Porto** di **Trieste** invita il 9 alle ore 11.30 alla visione sul suo canale YouTube e sui canali social del **Porto** e di Pordenonelegge de Il mare in una rima di Chiara Carminati, un video in animazione che accompagna la voce dell' autrice www.portotrieste.it.



Marghera

Due maxi-carichi in partenza dal porto

MARGHERA Due mega reattori da 1400 tonnellate ciascuno e altri tre più piccoli sono pronti per salpare dalla Multiservice (che mette a disposizione banchine ad alto pescaggio) dal **porto** di Marghera, alla volta di Algeciras in Spagna, imbarcati nella Jumbo Jubilee, tra le ammiraglie della flotta Jumbo, storica compagnia armatoriale nel settore heavy lift. Le componenti sono state prodotte dalla divisione Heavy Equipment di ATB Group, azienda internazionale, con sede a Roncadelle (Brescia), che vanta una lunghissima tradizione nella progettazione, fabbricazione, installazione e messa in servizio di apparecchiature per il settore dell' Energia, e che da oltre 60 anni ha una sede anche a **Porto** Marghera. Delicata anche l' operazione di movimentazione dei due mega carichi: le pratiche di trasferimento terrestre e imbarco sono state gestite dalla Campostano Anchor e il convoglio, della lunghezza di ben 60 metri, è stato movimentato grazie a carrelli speciali della stessa Atb, di Fagioli spa e Semat. Venezia si conferma così luogo chiave per la logistica e la spedizione dei project cargo verso i maggiori mercati mondial. (e.t.)



Il Comune scrive al porto: «Sistematelo ponte Saloni»

L' amministrazione chiede un intervento che possa garantire la sicurezza al transito

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA Dopo l' intervento pubblico del consigliere Marco Dolfin che, solo pochi giorni fa, aveva evidenziato lo stato di precarietà (fessurazioni sull' asfalto da cui si intravede l' acqua sottostante) del ponte del Musichiere (quello che collega l' Isola dei Saloni a Val da Rio), interviene il Comune. L' amministrazione comunale sollecita un rapido intervento dell' **Autorità portuale** per la sistemazione del manufatto la quale, però, risponde citando i limiti imposti dall' emergenza Covid e chiedendo al Comune di formalizzare il suo impegno economico. LA VICENDA Il ponte in questione, infatti, fa parte del **sistema portuale** ed è l' **Autorità** ad avere competenza sulla struttura portante, mentre è compito del Comune la manutenzione del manto stradale, dell' illuminazione e dei parapetti. Il ponte presenta, da tempo, problematiche di tipo statico e per la sua sistemazione, ossia la parte statica ma anche i giunti del ponte precedente, sul Canale della Cava, che porta in via Maestri del lavoro, l' **Autorità di sistema portuale** ha previsto una spesa di circa 2 milioni di euro. Il Comune dovrebbe intervenire, invece, per le sovrastrutture di propria competenza, con 250 mila euro. I TEMPI I tempi dell' intervento erano stati, inizialmente, ipotizzati per febbraio e poi spostati a luglio, ma le condizioni del ponte non sono rassicuranti e, per questo, l' assessore ai Lavori pubblici, Alessandra Penzo, nei giorni scorsi, ha scritto una lettera al presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino**, per sollecitare gli interventi previsti. «Dato che la situazione del ponte sembra peggiorare - dice l' assessore ho scritto all' **Autorità** per sollecitare l' avvio del cantiere. Come i cittadini del Comitato dei Saloni, che ci inviano report fotografici, percorro anch' io quotidianamente il ponte e ho avuto modo di constatare le segnalazioni. Chiedo quindi all' **Autorità portuale**, che ci ha già inviato i progetti esecutivi, un tempestivo riscontro sullo stato di conservazione del manufatto, declinando ogni responsabilità nel caso di eventuali danni a persone o cose. Inoltre, visto che abbiamo già programmato delle asfaltature all' Isola Saloni conclude l' assessore Penzo ho chiesto all' **Autorità portuale** come procedere per alcuni tratti di propria competenza, che necessitano ulteriori interventi di manutenzione». L' **Autorità** ricorda, però, che è noto a tutte le amministrazioni che i decreti anti Covid hanno fermato tutte le gare di appalto e che, appunto, è questo il motivo per cui le procedure per il ponte non sono andate avanti, E aggiunge che, mentre lo stanziamento dei due milioni da parte del Porto è certo, per la quota di competenza comunale, si sta ancora aspettando la formalizzazione dell' impegno, in altre parole il bilancio del Comune. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Ponte del Musichiere Penzo scrive al Porto

«Crepe e buche, cantieri urgenti prima che crolli tutto» La replica: bloccati dai decreti, ma siamo pronti a partire

CHIOGGIA«Reclamiamo un intervento rapido per la ristrutturazione del ponte del Musichiere e decliniamo qualsiasi responsabilità per eventuali danni». L' amministrazione comunale alza la voce e sollecita l' Autorità di sistema portuale dell' Alto Adriatico, che ha competenza sull' infrastruttura, ad accelerare l' intervento viste le crepe profonde che sono comparse sulla sommità. Crepe così profonde da intravedere l' acqua del canale che vi scorre sotto e che fanno temere che possa verificarsi un cedimento. «Vista la situazione», spiega l' assessore ai Lavori pubblici, Alessandra Penzo, «ho scritto all' Autorità di sistema per sollecitare l' avvio del cantiere, che dapprima avrebbe dovuto essere a febbraio e poi invece è stato spostato a luglio. Come i cittadini del comitato Saloni, che ci inviano report fotografici, anch' io percorro quotidianamente il ponte e ho avuto modo di constatare le segnalazioni. Chiedo all' Autorità, che ci ha già inviato i progetti esecutivi, un tempestivo riscontro sullo stato di conservazione del manufatto e sollecito un intervento rapido per la sua ristrutturazione, declinando ogni responsabilità nel caso di eventuali danni a persone o alle cose». Anche il consigliere della Lega, Marco Dolfin, aveva denunciato il peggioramento dello stato di conservazione del ponte, minacciando anche esposti in Procura e annunciando una nuova protesta del comitato Saloni dopo quella dello scorso giugno. Nella lettera, l' assessore ha anche chiesto lumi su alcuni tratti di Isola Saloni, di competenza demaniale, che saranno oggetto di asfaltature nelle prossime settimane. «Vorrei capire», spiega la Penzo «come possiamo procedere su quelle strade che ricadono su tratti di competenza dell' Autorità, e che necessitano di ulteriori interventi di manutenzione, come ad esempio il percorso adiacente all' ex casa portuale». Per il restauro del ponte del Musichiere e per gli interventi di manutenzione sulla parte statica e i giunti del ponte precedente, quello sul canale della Cava, che porta in via Maestri del Lavoro, l' Autorità di sistema ha stanziato due milioni di euro. Il Comune di Chioggia si inserirà nel cantiere, stanziando ulteriori 250 mila euro, per sistemare le sovrastrutture di propria competenza, come il manto stradale e i parapetti. L' Autorità Portuale replica che finora non ha potuto dare avvio ai lavori perché i Dpcm sul coronavirus hanno imposto di spostare in là i termini per la realizzazione delle gare. «Siamo pronti a partire», è la nota del **Porto**, «e attendiamo la conferma formale dell' impegno di spesa del Comune per la loro parte di riferimento». --elisabetta b. anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The collage contains several news snippets:

- Gita a Rosolina, giovani multati con 5.100 euro**: A headline about a group of young people fined for a trip to Rosolina.
- Lavori di manutenzione alle fonderie del Biadellestato**: A headline about maintenance work at the Biadellestato foundries.
- Ponte del Musichiere Penzo scrive al Porto**: A headline about the Chioggia municipality's letter to the Port Authority regarding the Musichiere bridge.
- «Fermo biologico Conte non conosce i temi della pesca»**: A headline criticizing the government's handling of fishing issues.
- Le coltivazioni di soia invase dalle cimici**: A headline about soybean crops being infested with beet beetles.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Mose, lavoratori da preservare»

Nel fuoco incrociato tra i commissari e Provveditorato sui ritardi del **Mose**, insieme al completamento dei lavori c'è un altro aspetto da non sottovalutare: il futuro dei 250 tra tecnici, professionisti e ingegneri. È questo il senso della lettera aperta scritta da Davide Camuccio, segretario generale della Flictem Cgil di Venezia, che ora chiede un superamento della gestione commissariale. Un intervento che arriva dopo settimane di dibattito e di schermaglie sulle due «fazioni pro o contro i commissari del Consorzio Venezia Nuova». Se l'obiettivo comune dichiarato è la messa in funzione dell'opera, per la Cgil i toni delle ultime settimane sono quelli di accusa e sospetto sull'attuale gestione. «Sembra quasi che chi oggi voglia voltare pagina sulla fase commissariale», scrive Camuccio, «abbia come obiettivo quello di ritornare "al vecchio sistema", quello corrotto, pieno di poteri forti, quel sistema che la giustizia ha svelato e condannato. Non è così». Se la gestione commissariale ha raggiunto i suoi obiettivi nel ripristino della legalità non altrettanto chiari sono invece i motivi della lentezza con cui proseguono oggi i lavori. Una «lentezza esasperante» che però, ci tiene a precisare il sindacalista nella sua lettera, non deve ricadere sulle spalle dei lavoratori: «I commissari hanno sotto di loro circa 250 lavoratori tra CVN, Thetis e Comar. Ingegneri, tecnici e professionisti che da anni lavorano per Venezia e la sua salvaguardia. Preservare questo patrimonio culturale e professionale fa parte degli obiettivi dei commissari? O il loro compito è di avviare il **Mose** e del resto poco si curano? La netta sensazione è che ai commissari poco importa del mantenimento di queste esperienze e del destino professionale di 250 lavoratori. Può un'opera complessa ed innovativa a livello mondiale che ad oggi è costato quasi sei miliardi e venticinque anni di impegno e studi, lasciare sotto l'aspetto imprenditoriale e professionale solo macerie? O uno dei compiti è anche quello di preservare e valorizzare la grande esperienza messa in campo da centinaia di tecnici e professionisti per metterla a disposizione di Venezia?». Ecco perché ora, conclude la lettera aperta, la gestione commissariale deve essere superata da una strategia imprenditoriale per non gettare alle ortiche «un patrimonio di conoscenza di cui Venezia ha bisogno». --e.p.



Messaggero Marittimo Mensile

Venezia

Porto di Venezia: Coronavirus trascina giù del 10,5% i volumi di traffico nel primo trimestre dell'anno

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

Porto di Venezia: Coronavirus trascina giù del 10,5% i volumi di traffico nel primo trimestre dell'anno

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

Piemonte chiude trimestre con 797mila tonnellate -11%

PIEMONTE - Nel primo trimestre 2020, il volume di traffico del porto di Genova è sceso del 11% rispetto al primo trimestre 2019. Il dato finale si attesta su 797.189 tonnellate, in flessione del 11% rispetto al primo trimestre 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 speculative. Dal punto di vista delle dinamiche import/export, nel mese di Marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell'export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno. Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il porto,

le imprese e l'occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio. Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova, dove le scelte a favore del potenziamento delle attività portuali, dell'insediamento di nuove attività



Messaggero Marittimo Mensile

Venezia

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.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

savona

Didattica online con 34 computer all' istituto tecnico Ferraris Pancaldo

Trentaquattro computer portatili in comodato d' uso per permettere agli studenti del Ferraris-Pancaldo di seguire la didattica online. L' acquisto è stato fatto utilizzando i fondi erogati per l' emergenza dal ministero dell' Istruzione e, ad integrazione, con fondi presenti sul bilancio della scuola. La dotazione informatica oltre al portatile comprende anche la relativa connessione a Internet e permetterà a tutti gli allievi di seguire e partecipare alla didattica online. «Voglio ringraziare tutta la nostra comunità - spiega Alessandro Gozzi, preside del Ferraris Pancaldo - impegnata nella didattica a distanza, docenti studenti e genitori, per il grande impegno che, ognuno per il suo ruolo, sta mettendo nella gestione di questo periodo, inimmaginabile fino a poco tempo fa, che molto ci sta togliendo in termini di libertà e vicinanza, ma che ci sta aiutando a sperimentare e ad innovare». L' istituto ha puntato molto sulla didattica online per i suoi oltre mille studenti, andando incontro a quelle famiglie in difficoltà per le quali la spesa di un computer è un notevole esborso di denaro. Tramite l' informatica e il web il Ferraris-Pancaldo è riuscito anche a garantire parte del percorso di alternanza scuola-lavoro per gli studenti del Nautico. In collaborazione con l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, e con i docenti, Alberto Pierri e Patrizia Cremonese, l' istituto ha organizzato per gli studenti della classe 4 AN e le tre quinte dell' indirizzo Nautico a due incontri in videoconferenza legati al progetto di alternanza scuola lavoro e incentrati sulla portualità. Due i temi affrontati e di rilevante importanza per la futura attività lavorativa degli studenti: «lo sviluppo di nuovi combustibili per un trasporto marittimo sostenibile» e «l' impatto economico del Covid-19 sui porti e sull' economia mondiale». e.r. -



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Quasi finita la rotonda sull' Aurelia a servizio della piattaforma

Asfalto e cordoli in cemento della nuova rotonda e della pista ciclabile sono visibili attraverso la recinzione metallica del cantiere. All' intersezione tra via Aurelia e via Trieste prende forma la rotatoria stradale che consentirà anche l' accesso dei veicoli ai cantieri navali e al grande parcheggio del piazzale San Lorenzo. Per ora si lavora al primo semicerchio, poi a breve l' intera circonferenza del cordolo in cemento sarà portata a termine, con lo spostamento del cantiere verso monte, per la seconda parte dell' intervento. In questo modo il traffico, su un incrocio così strategico per la viabilità cittadina, non subirà alcun rallentamento. I lavori, a cura dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, rientrano nell' opera più ampia di realizzazione del sovrappasso, con il progetto di sistemazione delle aree sottostanti. A distanza di sei anni dall' inizio dei lavori dell' imponente opera che scavalca la via Aurelia, si sta concludendo l' intero progetto. M. C. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Parchimetri e sbarre da domani mattina si torna a pagare la sosta
Molti avevano già pagato gli abbonamenti e riferisce il Comune ha deciso che prolungherà la loro validità

Quasi finita la rotonda sull' Aurelia a servizio della piattaforma

Morti Domenico Ferro il falegname di Torino

Oltre 280 mila euro di lavori per il palazzetto dello sport

Sempre grave ma stabile il ragazzo caduto in toto

le infrastrutture

Trasporti eccezionali, sulla A26 riaprono quattro viadotti

Il traffico si era subito ripositionato sul **porto** di Venezia, l' unico ancora in grado di garantire il passaggio dei trasporti eccezionali. Ma due mesi dopo lo stop imposto per ragioni di sicurezza (era il 6 marzo), Autostrade per l' Italia riapre i viadotti sulla A26 che erano stati stoppati solo per questi carichi speciali, cioè di peso superiore alle 44 tonnellate. I viadotti interessati sono il " Gorsexio" e il " Madonna delle Grazie" nei tre tratti Alessandria-**Genova**, **Genova**- Alessandria e Savona- Alessandria). La riapertura, comprensibilmente attesa da un mondo dell' autotrasporto già duramente provato dalla crisi, è stata comunicata ieri dalla direzione di Tronco di **Genova** di Autostrade. E questo dovrebbe rapidamente riportare il segmento dei trasporti eccezionali nell' orbita dei porti liguri. Il disco verde è arrivato dopo il completamento degli approfondimenti di indagine che il ministero dei Trasporti aveva richiesto sulla realizzazione degli interventi che consentiranno di effettuare, in tempi successivi, la sostituzione degli appoggi sulle due opere, insieme ad altri lavori di tipo conservativo. Via quindi le limitazioni che, per quando riguardava la A26, riguardavano il peso (superiore alle 44 tonnellate) e non le dimensioni (spesso questi trasporti hanno una sagoma che fuoriesce dal mezzo e anche per questo devono essere debitamente segnalati). «Nelle more del completamento di queste attività - spiega la direzione di Tronco - le autorizzazioni al transito dei veicoli con massa superiore ai limiti imposti dal Codice della Strada saranno emesse dopo verifica effettuata singolarmente secondo una procedura di calcolo condivisa con gli stessi tecnici del Ministero ». Lo stop imponeva ai carichi eccezionali viaggi molto complicati, con un allungamento dei percorsi che andavano a riflettersi ovviamente sui costi. Ma in più di una circostanza l' intero trasporto veniva riorganizzato e si puntava su un altro scalo. « Abbiamo fatto sacrifici enormi in questo periodo - riflette Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore ligure di Trasportounito - Vediamo quindi con soddisfazione la riapertura a questo segmento in grado di dare al **porto** di **Genova** un ulteriore valore aggiunto. Non dimentichiamo che le limitazioni imposte avevano provocano una notevole perdita di produttività per aziende già in difficoltà in una fase come questa ». Dall' impiantistica per l' industria agli strumenti di lavoro, il mercato dei trasporti eccezionali rappresenta infatti, una nicchia ad alto valore aggiunto. E lo scalo genovese da questo punto di vista ha messo in campo una sorta di offerta integrata che unisce il trasportatore allo spedizioniere, per garantire l' arrivo finale in **porto**. « Un business che ora confidiamo di recuperare - aggiunge Tagnocchetti - Purtroppo in questi mesi il carico si era spostato sul **porto** di Venezia, l' unica vera alternativa alla Liguria. Ma confido che **Genova** possa recuperare in fretta il terreno perduto essendo la soluzione più utile e competitiva per il mercato». - (massimo minella)



Messaggero Marittimo Mensile

Genova, Voltri

E' calato il traffico nei Ports of Genoa nel settore contenitori si registra -10%

GENOVA Nel mese di Marzo il traffico di contenitori nei Ports of Genoa ha registrato un calo del 10%. I terminal hanno perso alcuni scali a causa di cancellazioni, ritardi e variazioni alle frequenze dei servizi container e delle Autostrade del mare in conseguenza della pandemia. Ma l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale prevede un'ulteriore riduzione nel prossimo futuro, anche se sono entrate in vigore le prime misure di emergenza mirate a semplificare le procedure e facilitare gli scambi commerciali. A causa dell'emergenza sanitaria e delle conseguenti restrizioni, nel 2020 il commercio mondiale subirà una forte contrazione, esponendo i traffici marittimi ad un eccesso di offerta che ha già spinto le compagnie di navigazione a tagliare alcuni servizi sulle principali rotte. Nei collegamenti tra Estremo Oriente e Mediterraneo, le tre maggiori alleanze hanno annunciato il taglio di 12 toccate (su un totale di 43), e la tendenza dovrebbe continuare nei mesi successivi. THE Alliance ha annunciato un nuovo ciclo di blank sailing sulle rotte Asia Mediterraneo e Asia Nord America. Si tratta di un totale di 27 cancellazioni, 11 delle quali interessano porti del Mediterraneo, compreso il servizio MD1 (che fa scalo anche a Genova) per le settimane 19, 21, 23 e 25 ed il servizio MD2 (che tocca anche La Spezia) nelle settimane 20, 22, 24 e 26. Il taglio della capacità ha finora mantenuto le tariffe di trasporto abbastanza stabili (intorno a 1.550 dollari). Sulle rotte dell'Estremo Oriente in direzione westbound c'è stata una riduzione del 9% da Shanghai a Genova (da 2.000 a 1.800 dollari), a seguito di una crescita sostenuta (+ 22%) dall'inizio dell'anno. Traffico container Durante il primo trimestre il traffico container nei porti gestiti dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, ha superato i 630.000 teu, in linea con le prestazioni del 2019. Il mese di Marzo, invece, si è chiuso con un calo del 10,3% rispetto allo stesso mese del 2019. Per Aprile è atteso un rallentamento del 25% rispetto all'anno precedente, a seguito del persistente blocco delle attività produttive in atto nel nostro paese, che colpisce sia le importazioni che le esportazioni. Toccate navi portacontainer Nel mese di Marzo, PSA Genova Pra' ha perso 13 toccate a causa di blank sailings e ritardi, mentre altre quattro sono state perse per la cessazione di un paio di servizi. Il Terminal Sech mantiene i suoi servizi senza alcuna cancellazione relativa al Covid. Terminal San Giorgio ha registrato un calo del 15% del volume di traffico, per la riduzione degli arrivi di navi, docuti a blank sailings e minori frequenze di servizi container e delle Autostrade del mare. In Aprile è prevista un'ulteriore contrazione del traffico tra il 30 ed il 40%. Nel porto di Savona, i collegamenti ro-ro della Grimaldi Lines con la Spagna e il Nord America ed i servizi NYK per il trasporto di autoveicoli tra l'Estremo Oriente e l'Europa continuano ad operare regolarmente al Savona Terminal Auto, anche se con volumi minori. I servizi che scalano Vado Gateway e Reefer Terminal nel porto di Vado Ligure sono regolari, anche se nei prossimi mesi è prevista una riduzione dei volumi.

Per i microtunnel di Livorno sono già trascorsi 16 anni

E' calato il traffico nei Ports of Genoa nel settore contenitori si registra -10%

Traffico container:
GENOVA - Nel mese di Marzo il traffico di contenitori nei Ports of Genoa ha registrato un calo del 10,3% rispetto allo stesso mese del 2019. Per Aprile è atteso un rallentamento del 25% rispetto all'anno precedente, a seguito del persistente blocco delle attività produttive in atto nel nostro paese, che colpisce sia le importazioni che le esportazioni.

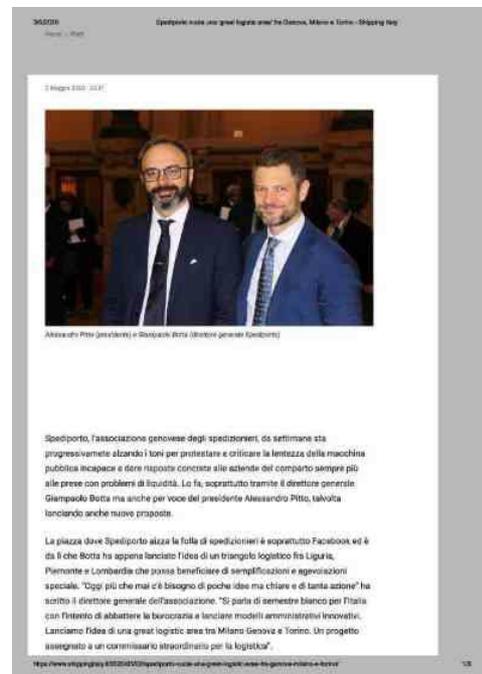
Toccate navi portacontainer:
Nel mese di Marzo, PSA Genova Pra' ha perso 13 toccate a causa di blank sailings e ritardi, mentre altre quattro sono state perse per la cessazione di un paio di servizi. Il Terminal Sech mantiene i suoi servizi senza alcuna cancellazione relativa al Covid. Terminal San Giorgio ha registrato un calo del 15% del volume di traffico, per la riduzione degli arrivi di navi, docuti a blank sailings e minori frequenze di servizi container e delle Autostrade del mare. In Aprile è prevista un'ulteriore contrazione del traffico tra il 30 ed il 40%.



Spediporto vuole una great logistic area' fra Genova, Milano e Torino

Spediporto, l'associazione genovese degli spedizionieri, da settimane sta progressivamente alzando i toni per protestare e criticare la lentezza della macchina pubblica incapace a dare risposte concrete alle aziende del comparto sempre più alle prese con problemi di liquidità. Lo fa, soprattutto tramite il direttore generale Giampaolo Botta ma anche per voce del presidente Alessandro Pitto, talvolta lanciando anche nuove proposte. La piazza dove Spediporto aizza la folla di spedizionieri è soprattutto Facebook ed è da lì che Botta ha appena lanciato l'idea di un triangolo logistico fra Liguria, Piemonte e Lombardia che possa beneficiare di semplificazioni e agevolazioni speciale. Oggi più che mai c'è bisogno di poche idee ma chiare e di tanta azione ha scritto il direttore generale dell'associazione. Si parla di semestre bianco per l'Italia con l'intento di abbattere la burocrazia e lanciare modelli amministrativi innovativi. Lanciamo l'idea di una great logistic area tra Milano Genova e Torino. Un progetto assegnato a un commissario straordinario per la logistica. Qualche riga sopra, nel suo post principale Botta aveva scritto: In un momento dove la lucidità di chi governa e amministra

dovrebbe illuminare il percorso di decine di migliaia di aziende, allo stremo delle forze, e di decine di migliaia di lavoratori che temono per il loro futuro, solo nuvole che oscurano il percorso e tanta confusione. Liquidità, solo sulla carta: chi ha provato a chiedere un finanziamento? Settimane per una istruttoria. Burocrazia alle stelle. Ammortizzatori sociali al palo. Alla fine, come sempre, sarà l'inventiva degli italiani, imprese, artigiani, commercianti a salvare l'Italia. Poi il vertice di Spediporto solleva anche un tema potenzialmente esplosivo che riguarda i Dpi: In tutto questo scrive a breve esploderà il caso mascherine, non intendo quello dei costi calmierato a 0,50 cent/euro, ma il caos sulla loro importazione. Nessuno parla del fatto che le mascherine sono ora considerate non più dei Dpi (Dispositivi di Protezione Individuale) ma dei Dm (Dispositivi Medici), con caratteristiche di produzione e certificazione ben diverse. Così, di fatto, non si troverà più nessuno in grado di produrle all'estero almeno nei quantitativi che servono, probabile dunque che non se ne importeranno più come Dm ed in distribuzione non se ne troveranno perché non conviene a chi le produce, perché impossibili da importate (rischio sequestro). Alla fine si venderanno, senza limiti di prezzo, solo le FFP2 che arriveranno a costare 10 euro l'una. Ora mi chiedo, quando tutte le attività produttive riapriranno dove troveremo mascherine e altri Dpi? E a che costo? [] Forse chiederemo un finanziamento per comprare DPI, forse in questo caso le procedure saranno semplificate. Le parole di Botta ricevono molti like' importanti (imprenditori e rappresentanti delle associazioni di categoria) e fra questi apprezzamenti emerge ad esempio il commento di Riccardo Fuochi, vertice di Logwin e presidente del Propeller Club di Milano, che dice: Giampaolo la vostra posizione è sempre molto chiara e decisa. Purtroppo non vedo altrettanta determinazione da parte delle altre associazioni. E' una constatazione da semplice associato, che desidera vedere tutelati gli interessi della nostra categoria. E vista la sordità di chi dovrebbe sentire le nostre richieste, non si può più sussurrare, consigliare, chiedere sommamente. Basta! Dobbiamo far sentire la nostra voce in modo deciso, forte, compatto e autorevole. Così come state facendo voi dopo aver dato un grande esempio di un sistema funzionante e efficiente.

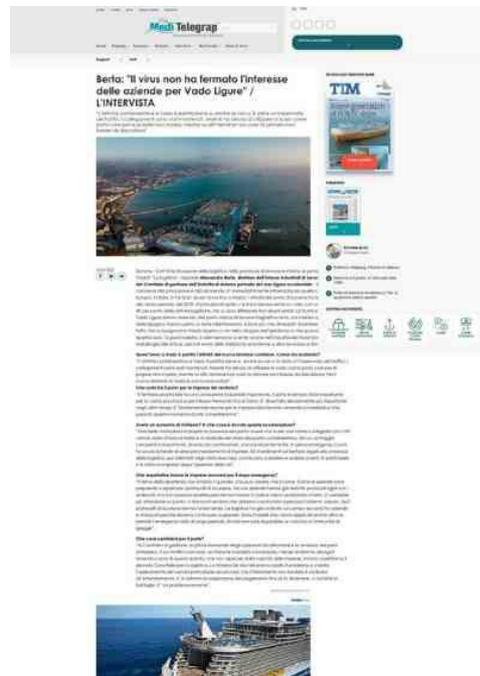


The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Berta: "Il virus non ha fermato l'interesse delle aziende per Vado Ligure" / L'INTERVISTA

Savona - Com'è la situazione della logistica nella provincia di Savona e intorno al porto di Savona-Vado? 'La logistica - risponde Alessandro Berta, direttore dell'Unione industriali di Savona e membro del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale - è strettamente connessa alla produzione e alla domanda. E' immediatamente influenzata da quello che succede in Europa, in Italia, in Far East. Quest'anno fino a marzo, l'attività del porto di Savona ha tenuto rispetto allo stesso periodo del 2019. Al principio di aprile c'è stato decisamente un calo, con un crollo del 30-40 per cento delle attività logistiche. Ma ci sono differenze fra i diversi settori. La frutta e il fresco a Vado Ligure stanno tenendo. Nel porto storico di Savona traghetti e ro-ro, coi camion che arrivano dalla Spagna, hanno subito un forte rallentamento, si sono più che dimezzati. Sconteremo anche il fatto che la Spagna è in ritardo rispetto a noi nello sviluppo dell'epidemia e che quando l'Italia ripartirà sarà 15 giorni indietro. Il rallentamento si sente anche nell'industria del Nord-Ovest, dalla metallurgia alle rinfuse, perché metà delle fabbriche sono ferme e altre lavorano a ritmi ridotti'. Quest'anno a Vado è partita l'attività del nuovo terminal container. Come sta andando? 'L'attività containeristica a Vado è partita bene e, anche se non c'è stata un'impennata dei traffici, i collegamenti sono stati mantenuti. Maersk ha deciso di utilizzare lo scalo come porto core per le proprie navi madre, mentre su altri terminal non core fa arrivare navi feeder da Barcellona. Per il nuovo terminal di Vado è una buona notizia'. Che ruolo ha il porto per le imprese del territorio? 'Il territorio provinciale ha una produzione industriale importante. Il porto è sempre stato importante per la nostra provincia e per il Basso Piemonte fino a Torino. E' diventato decisamente più importante negli ultimi tempi. E' fondamentale anche per le imprese che stavano venendo a insediarsi e che, passato questo momento di crisi, si insedieranno'. Avete un aumento di richieste? A che cosa è dovuta questa accelerazione? 'Una delle motivazioni è proprio la presenza del porto: avere uno scalo così vicino e integrato con tutti i servizi, dalla rinfusa ai trailer e Autostrade del Mare alla parte containeristica, dà un vantaggio competitivo importante. Questo sta continuando. Ancora recentemente, in piena emergenza Covid, ho avuto richieste di aree per insediamenti di imprese. Gli investimenti sul territorio legati alla presenza della logistica, pur rallentati negli ultimi due mesi, continuano a esistere e andare avanti. In particolare c'è stata una ripresa dopo l'apertura della A6'. Che aspettative hanno le imprese savonesi per il dopo emergenza? 'Il tema della ripartenza non è tanto il quando, che può variare, ma il come. Come le aziende sono preparate a applicare i protocolli di sicurezza. Alcune aziende hanno già definito protocolli rigidi con i sindacati, ma non possono ripartire perché non hanno il codice Ateco autorizzato a farlo. Ci vorrebbe più attenzione a questo. A Roma mi sembra che abbiano cominciato a pensarci soltanto adesso. Qui i protocolli di sicurezza stanno funzionando. La logistica ha già costruito sul campo accordi fra aziende e sindacati perché doveva continuare a operare. Sono modelli che vanno applicati anche altrove, perché l'emergenza sarà di lungo periodo, finché non sarà disponibile un vaccino o l'immunità di gregge'. Che cosa cambierà per il porto? 'In Comitato di gestione, la prima domanda degli operatori da affrontare è la revisione dei piani d'impresa. Con i traffici così bassi, va rivista la modalità concessoria. I tempi andranno allungati tenendo conto di questo evento, che non dipende dalla volontà delle imprese. Intanto aspettiamo il decreto Cura Italia per la logistica. La ministra De Micheli aveva capito il problema e chiesto l'azzeramento dei canoni portuali per alcuni mesi, ma il Parlamento non ha dato il via libera all'emendamento.





The Medi Telegraph

Genova, Voltri

fino al 31 dicembre. Lì va fatta la battaglia. E' un problema enorme'.

Confindustria Spezia invia un progetto alla De Micheli per realizzazioni di una nuova viabilità temporanea

LA SPEZIA Progetto viario dopo il crollo del ponte ad Albiano Magra. Confindustria La Spezia, nel continuare a manifestare sconcerto per il crollo del ponte, per la gravità dell'accaduto e al di là delle considerazioni sulle responsabilità da accertare, è non solo fortemente interessata a capire quali saranno le soluzioni per dare risposte certe e immediate alle esigenze sia dei cittadini sia delle attività economiche del territorio che si estende dalla piana di Ceparana-Pian di Follo all'area logistica del porto e al casello autostradale di Santo Stefano di Magra, ma si fa carico di una proposta che si fonda su tre aspetti fondamentali: velocità di esecuzione, contenuto costo di realizzazione, non coinvolgimento di proprietà private in un'opera che insisterebbe solo su proprietà pubbliche. La proposta è stata inviata, a firma del presidente Mario Gerini, alla ministra alle Infrastrutture Paola De Micheli, al presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, al presidente Regione Liguria Giovanni Toti, al presidente della Camera di Commercio Riviere Liguria, Luciano Pasquale e al presidente Salt Fabrizio Larini. Confindustria La Spezia, nella consapevolezza che i tempi per la realizzazione di un nuovo

ponte, anche se di natura temporanea, saranno talmente lunghi da far temere sulle possibilità di molte attività economiche di sopravvivere a questa ulteriore difficoltà, propone alla ministra di considerare l'opportunità di chiedere alla Concessionaria autostradale la Realizzazione di una nuova viabilità temporanea. A tal fine allega lo studio di fattibilità dell'ingegner Graziano Testa sulla base di ipotesi preventivamente analizzate, proponendo nel tratto di competenza Salt, di realizzare quanto segue: Lato Albiano Magra: costruzione di una rampa di collegamento all'autostrada (corsia sud) in prossimità del cimitero di Albiano Magra, dove per eseguire il collegamento all'autostrada occorre realizzare una rampa lunga 180 metri che supera un dislivello di 6 metri con pendenza media del 3%; Lato Santo Stefano Magra: collegamento dell'area parcheggio denominato Santo Stefano Ovest con la viabilità comunale di via Carducci (subito dopo il cavalcavia dell'autostrada a margine dell'azienda agricola Il Noce sui terreni di proprietà di Salt spa (identificati da foglio. 2 mappale 654 del Comune di Santo Stefano di Magra). In questo punto, per eseguire il collegamento all'autostrada occorre realizzare un breve tratto di strada lunga 190 metri che supera un dislivello di circa 3,50 metri con pendenza media del 1,85%. Ricordato comunque che già in passato Confindustria La Spezia aveva evidenziato la necessità di interventi infrastrutturali che fossero adeguati alle necessità dei cittadini e delle attività economiche, oggi chiede al Governo di attivare procedure analoghe a quelle adottate per la ricostruzione del ponte Morandi di Genova in attesa delle risposte da Regione Toscana e Regione Liguria sulle immediate attivazioni di iniziative speciali finalizzate a ridurre i disagi della popolazione e idonee ad assistere le attività produttive nei Comuni interessati dal crollo del ponte. Nella lettera Confindustria La Spezia illustra alla ministra quale importanza avesse il ponte di Albiano che saldava i territori spezzino e lunigianese con una valenza sovra regionale al servizio di una popolazione di oltre 38 mila residenti. Negli ultimi anni la sua importanza era peraltro e talmente cresciuta da assumere una funzione cruciale per il collegamento con la città capoluogo e la valle del Magra, anche per le criticità e i conseguenti lavori ancora in corso per la messa in sicurezza della strada Provinciale della Ripa.



Dighe e moli off limits Ma si potrà accedere ai capanni da pesca

RAVENNA Non solo spiagge e arenili, interdetti al pubblico come previsto dall'ordinanza regionale del 30 aprile scorso. Off limits anche dighe e moli per evitare gli assembramenti visti l'8 marzo, poche ore prima del lockdown. Lo prevede l'ordinanza numero 06/2020 del presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro Settentrionale; l'accesso è però consentito per attività di manutenzione e riparazione di imbarcazioni, nelle modalità stabilite dal provvedimento. Consentito invece l'accesso ai capanni da pesca, per attività di pesca o manutentive, in modalità esclusivamente individuale. In pineta chiusi gli spazi adibiti a grigliate e pranzi al sacco nelle aree pinetali comunali; vietate ovunque all'interno delle pinete e dei parchi grigliate, pic-nic e attività analoghe. E consentito l'accesso a piedi o in bicicletta purché in forma individuale (sempre consentito l'accompagnamento di minori e persone non autosufficienti) e l'uso delle aree di sosta e parcheggio autorizzate nelle modalità e negli orari previsti dal regolamento comunale delle pinete di San Vitale e Classe. In parchi e giardini pubblici è consentito l'utilizzo di panchine e tavoli, purché avvenga singolarmente e per soste limitate, mantenendo le distanze di sicurezza ed evitando ogni forma di assembramento. Permesso anche l'utilizzo delle aree di sgambamento cani ad un solo accompagnatore per volta; nel caso in cui vi siano persone in attesa di utilizzo dell'area, il fruitore non può utilizzare l'area per più di 15 minuti consecutivi. Come spiegato dal sindaco nell'intervista nella pagina a fianco non saranno previsti controlli all'ingresso. Saranno invece interdetti i giochi ai bimbi, bandellati per rendere chiaro il divieto di utilizzo sancito dal governo.



Al porto risuonano le sirene delle navi a sostegno dei marittimi

RAVENNA Insegno di vicinanza ai marittimi durante l' emergenza coronavi rus le motovedette della Capitaneria di **porto** e i capitani di navi e imbarcazioni ormeggiate hanno aderito ieri all' iniziativa lanciata dall' International Chamber of Shipping- Organizzazione Mondiale dello Shipping (Ics) in occasione della Festa del Lavoro suonando le loro sirene.

OBBLIGO DI INDOSSARE IN REGIONE
Mascherine a 50 centesimi più Iva
Le Farmacie comunali sono pronte

Saranno vendute al prezzo calmierato deciso dal governo. Previsto un rimborso per le perdite.

Al porto risuonano le sirene delle navi a sostegno dei marittimi

PRIMO MAGGIO SENZA FOLLA

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Porto 'green': finanziamento da 572mila euro

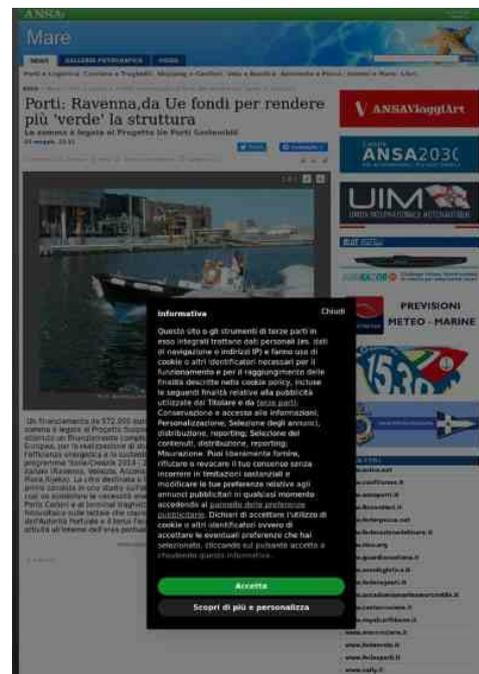
Il progetto SUStainable PORTs ha ottenuto il finanziamento di 7 milioni e 142mila euro da parte dell' Unione Europea, per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l' efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. SUSPORT fa parte dei progetti del programma Interreg Italia-Croazia 2014 - 2020 e coinvolge tutti i più importanti porti adriatici italiani e croati. In concreto, a Ravenna, l' **Autorità Portuale** potrà beneficiare di 572mila euro, con i quali realizzerà tre progetti interamente finanziati dall' Europa. Il primo consiste in uno studio sull' utilizzo della tecnologia cold ironing (banchina elettrificata) per soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti. Da tempo l' **Autorità Portuale** sta studiando la possibilità di ridurre le emissioni dei motori al terminal crociere di Porto Corsini con un sistema di alimentazione delle navi con corrente elettrica fornita da terra mentre sono ferme in banchina. Il secondo riguarda l' installazione di un impianto fotovoltaico su apposite tettoie coprenti i posti auto del parcheggio della sede dell' **Autorità Portuale** che consentirà di generare energia per alimentare auto elettriche. Infine saranno acquistate una o due auto elettriche che saranno utilizzate dall' Ente per le attività all' interno dell' area portuale.



Porti: Ravenna, da Ue fondi per rendere più 'verde' la struttura

La somma è legata al Progetto Ue Porti Sostenibili

Un finanziamento da 572.000 euro per rendere più 'verde' il **Porto di Ravenna**. La somma è legata al Progetto Support-Sustainable Ports, ossia Porti Sostenibili che ha ottenuto un finanziamento complessivo di 7.142.000 euro da parte dell'Unione Europea, per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. Il progetto fa parte del programma 'Italia-Croazia 2014 - 2020' e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (**Ravenna**, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce, Rijeka). La cifra destinata a **Ravenna** permetterà di realizzare tre progetti: il primo consiste in uno studio sull'utilizzo della tecnologia per la banchina elettrificata così da soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di **Porto Corsini** e al terminal traghetti; il secondo riguarda l'installazione di un impianto fotovoltaico sulle tettoie che coprono i posti auto del parcheggio della sede dell'Autorità Portuale e il terzo l'acquisto di una o due auto elettriche utilizzate per le attività all'interno dell'area portuale. (ANSA). AG/



Porto sempre più green: in arrivo un importante finanziamento europeo

Susport fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020 e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce, Rijeka)

E' di queste ore la notizia che il Progetto Susport (Sustainable Ports) ha ottenuto il finanziamento di complessivi 7.142.000 euro da parte dell' Unione Europea, per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l' efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. Susport fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020 e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce, Rijeka). In concreto, a Ravenna, l' **Autorità Portuale** potrà beneficiare di 572.000 Euro, con i quali realizzerà tre progetti interamente finanziati dall' Europa. Il primo consiste in uno studio sull' utilizzo della tecnologia "cold ironing" (banchina elettrificata) per soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti. Normalmente le navi all' ormeggio tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema di condizionamento dell' aria, le dotazioni di emergenza, le cucine e, nel caso di navi da crociera, per dare energia alle cabine dei passeggeri. Da tempo l' **Autorità Portuale** sta studiando la possibilità di ridurre le emissioni dei motori al terminal crociere di Porto Corsini con un sistema di alimentazione delle navi con corrente elettrica fornita da terra mentre sono ferme in banchina. Il secondo progetto riguarda l' installazione di un impianto fotovoltaico su apposite tettoie coprenti i posti auto del parcheggio della sede dell' **Autorità Portuale** che consentirà di generare energia per alimentare auto elettriche. Infine saranno acquistati con il contributo comunitario una o due auto elettriche che saranno utilizzate dall'Ente di Via Antico Squero per le attività all' interno dell' area **portuale**. "Questo nuovo contributo europeo è la testimonianza dell' impegno dell' **Autorità Portuale** ad implementare la roadmap tracciata con il programma "Ravenna Green Port" per lo sviluppo sostenibile del Porto di Ravenna - commenta il presidente dell' **AdSP** Daniele Rossi -. Nei mesi scorsi abbiamo approvato il "Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale", come previsto dalle norme sulla tutela ambientale in ambito **portuale**, che "definisce indirizzi strategici per l' implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l' efficienza energetica e di promuovere l' uso di energie rinnovabili in ambito **portuale**" e le azioni che riusciremo a realizzare grazie al progetto Susport vanno proprio nella direzione di traguardare nei prossimi mesi alcuni degli obiettivi che ci siamo posti in questo importante documento."

RAVENNA TODAY Economia

Porto sempre più green: in arrivo un importante finanziamento europeo

Susport fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020 e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce, Rijeka)

Realizzato da **News4All**

E' di queste ore la notizia che il Progetto Susport (Sustainable Ports) ha ottenuto il finanziamento di complessivi 7.142.000 euro da parte dell' Unione Europea, per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l' efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. Susport fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020 e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce, Rijeka).

In concreto, a Ravenna, l' Autorità Portuale potrà beneficiare di 572.000 Euro, con i quali realizzerà tre progetti interamente finanziati dall' Europa. Il primo consiste in uno studio sull' utilizzo della tecnologia "cold ironing" (banchina elettrificata) per soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti. Normalmente le navi all' ormeggio tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema di condizionamento dell' aria, le dotazioni di emergenza, le cucine e, nel caso di navi da crociera, per dare energia alle cabine dei passeggeri. Da tempo l' Autorità Portuale sta studiando la possibilità di ridurre le emissioni dei motori al terminal crociere di Porto Corsini con un sistema di alimentazione delle navi con corrente elettrica fornita da terra mentre sono ferme in banchina. Il secondo progetto riguarda l' installazione di un impianto fotovoltaico su apposite tettoie coprenti i posti auto del parcheggio della sede dell' Autorità Portuale che consentirà di generare energia per alimentare auto elettriche. Infine saranno acquistati con il contributo comunitario una o due auto elettriche che saranno utilizzate dall'Ente di Via Antico Squero per le attività all' interno dell' area portuale.

"Questo nuovo contributo europeo è la testimonianza dell' impegno dell' Autorità Portuale ad implementare la roadmap tracciata con il programma "Ravenna Green Port" per lo sviluppo sostenibile del Porto di Ravenna - commenta il presidente dell' AdSP Daniele Rossi -. Nei mesi scorsi abbiamo approvato il "Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale", come previsto dalle norme sulla tutela ambientale in ambito portuale, che "definisce indirizzi strategici per l' implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l' efficienza energetica e di promuovere l' uso di energie rinnovabili in

I più letti di oggi

1. La guerra di piazza, perché il...
contesto di politica e quello...
del 21° secolo
2. Cosa è l'operazione "Fata...
arricchiscono per il...
dopo essere in un'aula"
3. Fede e terrore: "Ravenna...
per un'operazione...
fondamentale" Pirelli
4. Ravenna diventa capitale...
e "Cultura" "Ravenna...
nella storia"

Importante finanziamento europeo per rendere ancora più green il Porto di Ravenna

Ravenna Green Port

E' di queste ore la notizia che il Progetto SUSPORT (SUStainable PORTs) ha ottenuto il finanziamento di complessivi 7.142.000 Euro da parte dell' Unione Europea, per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l' efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. SUSPORT fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014 - 2020 e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce,Rijeka). In concreto, a Ravenna, l' **Autorità Portuale** potrà beneficiare di 572.000 Euro, con i quali realizzerà tre progetti interamente finanziati dall' Europa. Il primo consiste in uno studio sull' utilizzo della tecnologia "cold ironing" (banchina elettrificata) per soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti. Normalmente le navi all' ormeggio tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema di condizionamento dell' aria, le dotazioni di emergenza, le cucine e, nel caso di navi da crociera, per dare energia alle cabine dei passeggeri. Da tempo l' **Autorità Portuale** sta studiando la possibilità di ridurre le emissioni dei motori al terminal crociere di Porto Corsini con un sistema di alimentazione delle navi con corrente elettrica fornita da terra mentre sono ferme in banchina. Il secondo progetto riguarda l' installazione di un impianto fotovoltaico su apposite tettoie coprenti i posti auto del parcheggio della sede dell' **Autorità Portuale** che consentirà di generare energia per alimentare auto elettriche. Infine saranno acquistati con il contributo comunitario una o due auto elettriche che saranno utilizzate dall' Ente di Via Antico Squero per le attività all' interno dell' area **portuale**. "Questo nuovo contributo europeo è la testimonianza dell' impegno dell' **Autorità Portuale** ad implementare la roadmap tracciata con il programma "Ravenna GREEN PORT" per lo sviluppo sostenibile del Porto di Ravenna" commenta il Presidente dell' AdSP Daniele Rossi. "Nei mesi scorsi abbiamo approvato il "Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale", come previsto dalle norme sulla tutela ambientale in ambito **portuale**, che "definisce indirizzi strategici per l' implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l' efficienza energetica e di promuovere l' uso di energie rinnovabili in ambito **portuale**" e le azioni che riusciremo a realizzare grazie al progetto SUSPORT vanno proprio nella direzione di trarre nei prossimi mesi alcuni degli obiettivi che ci siamo posti in questo importante documento."



Porto di Ravenna sempre più green grazie al finanziamento europeo di oltre 7 milioni di euro

E' di queste ore la notizia che il Progetto Susport (SUSustainable PORTs) ha ottenuto il finanziamento di complessivi 7.142.000 euro da parte dell' Unione Europea , per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l' efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. Susport fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014 - 2020 e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce,Rijeka). In concreto, a Ravenna, l' **Autorità Portuale** potrà beneficiare di 572.000 Euro, con i quali realizzerà tre progetti interamente finanziati dall' Europa. Il primo consiste in uno studio sull' utilizzo della tecnologia 'cold ironing' (banchina elettrificata) per soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti. Normalmente le navi all' ormeggio tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema di condizionamento dell' aria, le dotazioni di emergenza, le cucine e, nel caso di navi da crociera, per dare energia alle cabine dei passeggeri. Da tempo l' **Autorità Portuale** sta studiano la possibilità di ridurre le emissioni dei motori al

terminal crociere di Porto Corsini con un sistema di alimentazione delle navi con corrente elettrica fornita da terra mentre sono ferme in banchina. Il secondo progetto riguarda l' installazione di un impianto fotovoltaico su apposite tettoie coprenti i posti auto del parcheggio della sede dell' **Autorità Portuale** che consentirà di generare energia per alimentare auto elettriche. Infine saranno acquistati con il contributo comunitario una o due auto elettriche che saranno utilizzate dall' Ente di Via Antico Squero per le attività all' interno dell' area **portuale**. 'Questo nuovo contributo europeo è la testimonianza dell' impegno dell' **Autorità Portuale** ad implementare la roadmap tracciata con il programma 'Ravenna Green Port' per lo sviluppo sostenibile del Porto di Ravenna' commenta il Presidente dell' AdSP Daniele Rossi. 'Nei mesi scorsi abbiamo approvato il 'Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale', come previsto dalle norme sulla tutela ambientale in ambito **portuale**, che 'definisce indirizzi strategici per l' implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l' efficienza energetica e di promuovere l' uso di energie rinnovabili in ambito **portuale**' e le azioni che riusciremo a realizzare grazie al progetto SUSPORT vanno proprio nella direzione di riguardare nei prossimi mesi alcuni degli obiettivi che ci siamo posti in questo importante documento.'



Importante finanziamento europeo per il porto di Ravenna: 7 milioni per progetti

È di queste ore la notizia che il Progetto SUSPORT (SUStainable PORTs) ha ottenuto il finanziamento di complessivi 7.142.000 Euro da parte dell' Unione Europea, per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l' efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. SUSPORT fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014 - 2020 e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce, Rijeka). In concreto, a Ravenna, l' **Autorità Portuale** potrà beneficiare di 572.000 Euro, con i quali realizzerà tre progetti interamente finanziati dall' Europa. Il primo consiste in uno studio sull' utilizzo della tecnologia "cold ironing" (banchina elettrificata) per soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti. Normalmente le navi all' ormeggio tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema di condizionamento dell' aria, le dotazioni di emergenza, le cucine e, nel caso di navi da crociera, per dare energia alle cabine dei passeggeri. Da tempo l' **Autorità Portuale** sta studiando la possibilità di ridurre le emissioni dei motori al terminal crociere di Porto Corsini con un sistema di alimentazione delle navi con corrente elettrica fornita da terra mentre sono ferme in banchina. Il secondo progetto riguarda l' installazione di un impianto fotovoltaico su apposite tettoie coprenti i posti auto del parcheggio della sede dell' **Autorità Portuale** che consentirà di generare energia per alimentare auto elettriche. Infine saranno acquistati con il contributo comunitario una o due auto elettriche che saranno utilizzate dall' Ente di Via Antico Squero per le attività all' interno dell' area **portuale**. 'Questo nuovo contributo europeo è la testimonianza dell' impegno dell' **Autorità Portuale** ad implementare la roadmap tracciata con il programma 'Ravenna GREEN PORT' per lo sviluppo sostenibile del Porto di Ravenna" commenta il Presidente dell' AdSP Daniele Rossi. 'Nei mesi scorsi abbiamo approvato il 'Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale', come previsto dalle norme sulla tutela ambientale in ambito **portuale**, che ' definisce indirizzi strategici per l' implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l' efficienza energetica e di promuovere l' uso di energie rinnovabili in ambito **portuale** ' e le azioni che riusciremo a realizzare grazie al progetto SUSPORT vanno proprio nella direzione di traguardare nei prossimi mesi alcuni degli obiettivi che ci siamo posti in questo importante documento."



Il Tirreno

Livorno

cabinA Di regia città-porto

Sgravi e tutela lavoratori Un documento pronto per l' invio al ministero

Azzeramento e rimodulazione dei canoni demaniali, rapido riconoscimento alle imprese delle spese sostenute per i dispositivi di protezione, tutela dei livelli occupazionali, sono i tre punti fondamentali emersi dal secondo appuntamento della cabina di regia Città-Porto promossa dall'Amministrazione Comunale in collaborazione con Adsp Mts e Capitaneria di porto, alla quale partecipano addetti ai lavori dell' ambito portuale ed i sindacati. Ad aprire i lavori della riunione l' assessora al porto e integrazione porto-città Barbara Bonciani che ha ribadito l' importanza di un percorso comune e coeso di tutti i soggetti coinvolti e la necessità di intraprendere un dialogo con il Governo «Abbiamo bisogno che il riconoscimento dei costi realizzati dalle imprese portuali per la sicurezza dei lavoratori avvenga in tempi rapidi. Per questo è necessario che il decreto attuativo del 'Cura Italia' sia emanato quanto prima. Dalla seconda Cabina di Regia Città-Porto è emersa l' esigenza di redigere un documento condiviso che interessi sia il porto che la città, da presentare ai Ministeri competenti, al fine di accelerare i tempi per assicurare l' attività delle imprese». Il sindaco Luca Salvetti ha ribadito l' importanza della Cabina di Regia Porto-Città "Le riunioni della Cabina di Regia Città-Porto sull' emergenza Covid-19, hanno lo scopo di monitorare gli effetti che l' emergenza sanitaria sta generando sui traffici portuali e la catena logistica integrata, al fine di rilevare le conseguenze generate sulla tenuta socio economica della città e le modalità per una ripartenza veloce e non traumatica. Dopo di noi, seguendo il nostro modello, è stata attivata anche a Genova e Venezia". Il presidente dell' **Autorità di Sistema** Stefano Corsini, dopo aver fatto una breve sintesi di quanto emerso dall' incontro dell' organismo di paternariato, si è dichiarato favorevole alla creazione di una piattaforma di supporto basata sulla collaborazione di tutti i soggetti coinvolti, in base a quanto emerso dalla discussione, da cui scaturisca un documento da recapitare ai canali giusti. L' ammiraglio Tarzia, comandante della Capitaneria di Porto, ha posto l' attenzione sulla ripartenza, già da lunedì: «E' necessario accompagnare il riavvio delle imprese valorizzando le competenze sulla sicurezza, con un **sistema** di vigilanza adeguato» L' ammiraglio ha poi fatto riferimento all' importanza della realizzazione del microtunnel per scongiurare una marginalità del porto di Livorno sul traffico contenitori. --



Investiti 49 milioni a Livorno-Piombino

Corsini: impegno per realizzare e mantenere le infrastrutture dei porti.

Redazione

LIVORNO Investiti 49 milioni di euro nei porti del sistema mar Tirreno settentrionale. Tanto ha impegnato, nel 2019, l'**AdSp** per realizzare e mantenere le infrastrutture dei suoi porti. Il quadro contabile che emerge dal bilancio consuntivo presentato nel Comitato di Gestione offre una visione confortante in termini di accountability dell'attività della Port Authority. Nel 2019 sono stati impegnati 73 milioni di euro, di cui 49 per interventi infrastrutturali e manutentivi, e 24 per altre spese correnti. Sul fronte delle entrate, invece, l'anno passato l'**AdSp** ha incamerato 84 mln di euro, di cui 26,5 dalle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, di ancoraggio ed erariali, con un incremento rispetto al 2018 di 5,5 mln di euro, a dimostrazione del crescente flusso dei traffici e delle navi che hanno attraccato nei porti nell'ultimo triennio prima dell'emergenza Covid. Sono stati inoltre incassati 18 milioni da proventi relativi alla riscossione dei canoni demaniali (tra concessioni, occupazione temporanea e accosti pubblici) e 29 milioni da trasferimenti di risorse da Stato e Regione. Nel suo complesso l'Autorità di Sistema presenta al 31 Dicembre scorso un avanzo di amministrazione di esercizio pari a 11 milioni, che incrementa l'avanzo di amministrazione complessivo a 102,5 milioni di euro, di cui una parte vincolata per quasi 43,5 milioni, e un saldo finale di cassa di oltre 191 milioni di euro. Infine, la situazione economica presenta un utile di esercizio, al netto delle imposte, di 9,5 milioni di euro. Siamo contenti dei risultati del 2019, ha dichiarato il presidente dell'**AdSp** del mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini. Voglio ringraziare gli uffici che hanno lavorato alacremente per rispettare i termini originari di presentazione del bilancio, recentemente prorogati a Giugno. Per Corsini, quello approvato è un bilancio in crescita, solido, che consente di avere a disposizione notevoli risorse da impiegare in infrastrutture, a fronte di un parco progetti che negli ultimi due anni è cresciuto enormemente e ci consentirà di accedere a ulteriori risorse e, a breve, di dare finalmente avvio a numerosi interventi che attendono da molto tempo. Sono risorse che ci consentono anche di affrontare al meglio la situazione congiunturale, e di sostenere, laddove possibile, le imprese e i lavoratori nei tempi difficili che ci aspettano.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main headline is 'Investiti 49 milioni a Livorno-Piombino' with a sub-headline 'Corsini: impegno per realizzare e mantenere le infrastrutture dei porti.' The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO Investiti 49 milioni di euro nei porti del sistema mar Tirreno settentrionale...'. The page also features a newsletter sign-up form, social media icons, and a sidebar with 'ULTIME' news items.

marginalità del porto di Livorno sul traffico contenitori. Gli operatori portuali, i rappresentanti delle istituzioni ed i sindacati presenti al secondo appuntamento della Cabina di regia Porto-Città hanno sostenuto e condiviso il documento comune da presentare al Governo. Il documento sarà redatto dall'assessora Barbara Bonciani, condiviso e firmato da tutti i soggetti partecipanti. La terza riunione della Cabina di regia si terrà tra 10 giorni.



Messaggero Marittimo Mensile

Livorno

Portualità, shipping e logistica pagano a caro prezzo la capacità di risolvere da soli i problemi del settore

LIVORNO Portualità, shipping e logistica pagano a caro prezzo, si legge in un contributo redazionale inviato al nostro quotidiano dal presidente di Fise Uniport Federico Barbera. Affido a chi avrà la pazienza di leggermi, una serie di riflessioni sulla situazione del settore Economia marittima che, forzatamente, coinvolgono anche aspetti generali sul nostro paese, maturate in questo (lungo) periodo di clausura forzata che non lascia spazi a niente di mistico o metafisico. Scrivere è un ritorno per me alla normalità, dopo tante video Portualità, shipping e logistica pagano a caro prezzo la capacità di risolvere da soli i problemi del settore Logwin Air + Ocean Italy S.r.l. - Caleppio di Settala - Milano Tel. 02 2169-161 - E-mail: info.airandocan@logwin-logistics.com Mastering the Logistics Challenges of a Faster Moving World Federico Barbera conferenze concessemi dall'armistizio che ho dovuto firmare con le tecnologie, mai amate ed in vero mai completamente accette fino in fondo. Partiamo da una amara considerazione sul comparto: portualità, shipping e logistica in generale, pagano a caro prezzo uno scotto derivante dalla loro capacità di risolvere in

maniera autonoma e a costo zero, i problemi di settore. Soprattutto i porti, come ebbe modo dire, sfogandosi, Alessandro Giannini, amato amico come pochi altri, ed allora presidente di Assiterminal, di fronte all'incapacità di comprendere fino in fondo ciò che gli stavamo spiegando, di un vice presidente di Confindustria, al quale rivolgemmo la nostra richiesta di supporto ad una esigenza della portualità italiana. Ovviamente, il membro della Giunta, non comprendendo ci negò il suo aiuto. I porti, intesi come insieme indissolubile di imprese e di lavoratori, hanno sempre trovato in se stessi la forza di andare avanti e superare le crisi che di volta in volta si sono presentate, fossero esse prodotte da recessioni, dalla politica o da qualsiasi altro accidente che ci è capitato negli anni. Ma questa volta è diverso. Questa crisi, disumana, ma sicuramente causata da comportamenti improvvidi degli uomini, e l'intero settore non riuscirà a superarla se non attraverso uno sforzo comune che coinvolga tutte le forze responsabili (nel senso di competenti) ed anche, soprattutto, di quelle irresponsabili (nel senso di mancanti di cultura specifica). Tutti, noi per primi e la politica non per ultima, dovrebbero prendere atto di una banale, per la sua evidenza, verità: il sistema di trasferimento delle merci da un continente all'altro, l'interscambio di materie prime e prodotti finiti, la globalizzazione insomma, dipendono in maniera indissolubile ed ancora per almeno un secolo imprescindibile, dal mondo dell'Economia marittima e dei trasporti ad esso collegati. Economia e finanza si sono occupati di questo mondo dal proprio egoistico punto di vista in occasione della crisi dei dazi, dando ovviamente per scontato che i problemi specifici, veri, derivanti dalla crisi, porti, armatori e operatori logistici se li sarebbero risolti da soli (come, in vero, è stato). Il problema è di complessa struttura, con coinvolgimenti della finanza, dello sviluppo tecnologico, delle infrastrutture, dei rapporti industriali, della gestione aziendale, della tutela della concorrenza, della sicurezza (intesa come safety e come security), delle necessità di approvvigionamenti strategici per il mantenimento dell'economia di un paese e della tenuta del suo sistema e dell'ambiente (problema che ho lasciato volutamente per ultimo perché colpisca chi ha la pazienza di leggermi e si possa stampare bene in mente l'argomento). Per i poteri decisionali, di ogni livello di responsabilità politica, con conoscenze formatesi su Wikipedia, mai approfondite e fidandosi delle risposte che di volta in volta vengono fornite, ma non diffidando, come Kant suggerisce, del fatto che non esistono



risposte giuste ad una domanda sbagliata, è impossibile occuparsi in maniera concreta ed efficiente della soluzione dei problemi. Si fidano sempre dell'impressione, quasi sempre positiva, della correttezza della presentazione da parte dei lobbisti di problemi, a condizione che



Messaggero Marittimo Mensile

Livorno

siano già corredati di soluzioni. Sull'ultimo milleproroghe si è consumata un'opera buffa con presentazione di emendamenti, ritirati e poi riproposti per essere nuovamente ritirati (uno addirittura ritirato prima di essere presentato) ad opera di forze di sinistra, destra e centro. Ora siamo di fronte ad una ennesima e pericolosissima sottovalutazione del problema: anzi alla negazione che il settore marittimo abbia dei problemi: non vi è traccia di Economia marittima nel Documento del Dipe, Dipartimento e la programmazione e il coordinamento della Politica Economica della Presidenza del Consiglio. Questo non è un problema di settore solamente. Questo è un disastro per l'economia del paese visto che è molto presumibile che il settore verrà escluso o minimizzato negli interventi del Decreto Aprile e la molto probabile assenza di esperti di settore. Certo anche su questo occorrerebbe chiarezza, magari facendoci aiutare dall'accademia della Crusca sul vero significato della parola Esperto. L'etimologia della parola non lascerebbe dubbi visto che deriva da Esperire, il cui significato è molto più vicino al fare concreto che al conoscere teorico. Facciamo così, pensiamo un attimo se come guardia del corpo dovessimo assumere un esperto d'armi : favoriremmo il candidato che conosce in maniera approfondita l'importanza del passaggio da revolver ad avancarica a revolver a retrocarica nella storia del West o al candidato che con un revolver, comunque caricato, colpisca un bersaglio in movimento a 15 metri almeno due volte su tre.

Messaggero Marittimo Mensile

Livorno

Per il microtunnel di Livorno sono già trascorsi 16 anni

di Renato Roffi LIVORNO Microtunnel da 16 anni in ballo. Un tempo doppio di quanto ne occorre per costruire l'intera autostrada del Sole (Milano Napoli) è ormai trascorso da quando si cominciò a parlare del microtunnel sotto il canale Industriale, nel porto di Livorno. Ben sedici anni! E la conclusione dell'intervento che, per quanto complesso, definire opera sfiorerebbe il ridicolo, è tutt'altro che prossima mentre, se prima il microtunnel era necessario, oggi è assolutamente vitale per evitare che lo scalo livornese venga colto impreparato quando si affaccerà l'inevitabile ripresa. L'unica certezza, infatti, è che il mondo andrà sempre e comunque avanti ed è altrettanto certo che ciascuno, secondo le proprie possibilità e secondo il ruolo che ricopre, ha il dovere di spendersi al massimo affinché il Paese si risollevi alla fine del flagello, ormai planetario, che ci ha colpito. Del resto,

quello del non lasciarsi sorprendere impreparati è un concetto veramente banale e l'annosa vicenda dello spostamento di un fascio di tubi Eni sul fondo del canale dell'Industria, che si trascina fra alti (pochi) e bassi (veramente troppi) da più di tre lustri, resta uno dei nodi più importanti, forse il primo, da sciogliere per rilanciare lo scalo marittimo di Livorno e mantenerne la competitività mentre si continua a sperare che il sogno della grande darsena o piattaforma Europa finisca di incespicare nelle pastoie burocratiche e, forse ancor di più, nell'incapacità operativa di quanti da anni, per l'inizio dei lavori, sanno solo indicare a scadenze di fantasia. Si obietta che realizzare il Microtunnel è un'operazione complessa, ma guardando per esempio il procedere spedito del nuovo viadotto sul torrente Polcevera a Genova (considerate, fra l'altro, le dimensioni dell'opera) è quasi impossibile non provare un senso scoramento, pur provvidenzialmente mitigato da un moto spontaneo di riso. amaro. Qualcuno (forse il manovratore disturbato) replicherà che in tempi di pandemia non è il caso di fare della polemica e, magari, agiterà la trita accusa di sciaccallaggio, ma sarebbe una critica profondamente ingiusta e sfacciatamente strumentale, visto che il Microtunnel in questione è in ballo senza costruito almeno dal 2004, vale a dire da sedici lunghi anni che, tanto per rendere plasticamente l'idea della spinosa (e indecente) storiaccia, sono un tempo doppio di quanto ne occorre per realizzare per intero l'autostrada del sole da Milano a Napoli, con tutto il passaggio appenninico. Un tempo più che doppio di quanto ne occorre per il traforo (quello sì che era un tunnel) del Gran san Bernardo o, se si preferisce ad uso dei Livornesi un tempo otto volte superiore di quanto ne occorre, fra il Novembre 1929 e il Novembre 1931, per costruire quella grande città ospedaliera che ancora oggi, nel bene e nel male, rappresenta per il territorio e la città di Livorno il primo presidio sanitario. Che altro dire? I fatti parlano abbastanza da soli. Stando alle diverse scadenze che, più o meno ufficialmente, ci vengono di volta in volta ammannite, nel mese di Marzo 2020, ormai trascorso, si sarebbe finalmente dovuto conoscere le conclusioni del Ctu chiesto dall'Authority per accertare le responsabilità (se ce ne sono) delle infiltrazioni d'acqua nel pozzetto di recupero. La perizia avrebbe dovuto segnare la ripresa dei lavori per poter completare il Microtunnel vero e proprio almeno entro la fine dell'anno in corso. Nell'ipotesi sempre meno probabile, stando ai fatti che ciò si verifichi, all'Eni servirà un altro anno per rimuovere le vecchie tubature e porre in opera quelle nuove in modo da rendere disponibile la modifica del fondo canale per l'inizio del 2022, ma, ormai, chi potrebbe scommettere un soldo bucato su quel termine?. Da registrare, per adesso, c'è che Marzo se n'è andato infruttuosamente (a quanto è dato sapere) e, riguardo ai tempi testè ottimisticamente ricordati, il meglio che si possa sperare è che, là dove si puote ciò che si vuole, si riesca finalmente a trovare la capacità per

Per il microtunnel di Livorno sono già trascorsi 16 anni

di Renato Roffi

LIVORNO - Microtunnel da 16 anni in ballo. Un tempo doppio di quanto ne occorre per costruire l'intera autostrada del Sole (Milano Napoli) è ormai trascorso da quando si cominciò a parlare del microtunnel sotto il canale Industriale, nel porto di Livorno. Ben sedici anni! E la conclusione dell'intervento che, per quanto complesso, definire opera sfiorerebbe il ridicolo, è tutt'altro che prossima mentre, se prima il microtunnel era necessario, oggi è assolutamente vitale per evitare che lo scalo livornese venga colto impreparato quando si affaccerà l'inevitabile ripresa. L'unica certezza, infatti, è che il mondo andrà sempre e comunque avanti ed è altrettanto certo che ciascuno, secondo le proprie possibilità e secondo il ruolo che ricopre, ha il dovere di spendersi al massimo affinché il Paese si risollevi alla fine del flagello, ormai planetario, che ci ha colpito. Del resto, quello del non lasciarsi sorprendere impreparati è un concetto veramente banale e l'annosa vicenda dello spostamento di un fascio di tubi Eni sul fondo del canale dell'Industria, che si trascina fra alti (pochi) e bassi (veramente troppi) da più di tre lustri, resta uno dei nodi più importanti, forse il primo, da sciogliere per rilanciare lo scalo marittimo di Livorno e mantenerne la competitività mentre si continua a sperare che il sogno della grande darsena o piattaforma Europa finisca di incespicare nelle pastoie burocratiche e, forse ancor di più, nell'incapacità operativa di quanti da anni, per l'inizio dei lavori, sanno solo indicare a scadenze di fantasia. Si obietta che realizzare il Microtunnel è un'operazione complessa, ma guardando per esempio il procedere spedito del nuovo viadotto sul torrente Polcevera a Genova (considerate, fra l'altro, le dimensioni dell'opera) è quasi impossibile non provare un senso scoramento, pur provvidenzialmente mitigato da un moto spontaneo di riso. amaro. Qualcuno (forse il manovratore disturbato) replicherà che in tempi di pandemia non è il caso di fare della polemica e, magari, agiterà la trita accusa di sciaccallaggio, ma sarebbe una critica profondamente ingiusta e sfacciatamente strumentale, visto che il Microtunnel in questione è in ballo senza costruito almeno dal 2004, vale a dire da sedici lunghi anni che, tanto per rendere plasticamente l'idea della spinosa (e indecente) storiaccia, sono un tempo doppio di quanto ne occorre per realizzare per intero l'autostrada del sole da Milano a Napoli, con tutto il passaggio appenninico. Un tempo più che doppio di quanto ne occorre per il traforo (quello sì che era un tunnel) del Gran san Bernardo o, se si preferisce ad uso dei Livornesi un tempo otto volte superiore di quanto ne occorre, fra il Novembre 1929 e il Novembre 1931, per costruire quella grande città ospedaliera che ancora oggi, nel bene e nel male, rappresenta per il territorio e la città di Livorno il primo presidio sanitario. Che altro dire? I fatti parlano abbastanza da soli. Stando alle diverse scadenze che, più o meno ufficialmente, ci vengono di volta in volta ammannite, nel mese di Marzo 2020, ormai trascorso, si sarebbe finalmente dovuto conoscere le conclusioni del Ctu chiesto dall'Authority per accertare le responsabilità (se ce ne sono) delle infiltrazioni d'acqua nel pozzetto di recupero. La perizia avrebbe dovuto segnare la ripresa dei lavori per poter completare il Microtunnel vero e proprio almeno entro la fine dell'anno in corso. Nell'ipotesi sempre meno probabile, stando ai fatti che ciò si verifichi, all'Eni servirà un altro anno per rimuovere le vecchie tubature e porre in opera quelle nuove in modo da rendere disponibile la modifica del fondo canale per l'inizio del 2022, ma, ormai, chi potrebbe scommettere un soldo bucato su quel termine?. Da registrare, per adesso, c'è che Marzo se n'è andato infruttuosamente (a quanto è dato sapere) e, riguardo ai tempi testè ottimisticamente ricordati, il meglio che si possa sperare è che, là dove si puote ciò che si vuole, si riesca finalmente a trovare la capacità per

E' calato il traffico nei Ports of Genova nel settore contenitori si registra -10%

GENOVA - Nel mese di Marzo il traffico container nei porti di Genova e Livorno è diminuito del 10% rispetto al periodo precedente. Il calo è dovuto a una riduzione del traffico container nei porti di Genova e Livorno. Il traffico container nei porti di Genova e Livorno è diminuito del 10% rispetto al periodo precedente. Il calo è dovuto a una riduzione del traffico container nei porti di Genova e Livorno.

C'è un altro nodo da sciogliere

Nel mese di Marzo il traffico container nei porti di Genova e Livorno è diminuito del 10% rispetto al periodo precedente. Il calo è dovuto a una riduzione del traffico container nei porti di Genova e Livorno. Il traffico container nei porti di Genova e Livorno è diminuito del 10% rispetto al periodo precedente. Il calo è dovuto a una riduzione del traffico container nei porti di Genova e Livorno.



Messaggero Marittimo Mensile

Livorno

di un fascio di tubi sul fondo di un canale, difficoltoso quanto si vuole, non si debba giungere addirittura fino al 2023 e, magari, anche più in là.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la compagnia di navigazione

Cambio al timone della Blu Navy, Gorgoglione presidente del cda

Gianluca Morace nominato amministratore della società al posto di Aldo Negri, ma la società armatoriale Finsea resta saldamente alla guida

PORTOFERRAIO Cambio di governance nella compagnia di navigazione Blu Navy. La società diventa ancor di più a trazione elbana, visto che il nuovo presidente del consiglio di amministrazione è Vincenzo Gorgoglione, imprenditore e da tempo impegnato in Bn di Navigazione nelle fila di Elba Sol, società che detiene un pacchetto di minoranza di quote. Con Gorgoglione torna nel ruolo di amministratore delegato della compagnia Gianluca Morace, che dal 2018 non era più dirigente della società.

Gorgoglione e Morace prendono il posto di Luigi e Aldo Negri. Il cambio al vertice, tuttavia, secondo quanto appreso da fonti vicine alla compagnia, non si spiega con un disimpegno della famiglia Negri e della società Finsea, che restano saldamente al timone di Bn di Navigazione, in linea su Portoferraio con i traghetti Acciarello e Ichnusa. Blu Navy ha presentato un' istanza all' **Autorità di sistema portuale** per l' aumento degli slot a disposizione, in modo da portare un secondo traghetto nel periodo estivo. Una richiesta che, tuttavia, è rimasta bloccata nel pantano causato dall' emergenza Covid che, oltre ad aver congelato buona parte del traffico primaverile, pone delle grandi

incognite sulla prossima stagione turistica. L' assemblea dei soci di Bn di Navigazione ha nominato il nuovo consiglio di amministrazione, che rimarrà in carica fino all' approvazione del bilancio relativo all' esercizio 2022, nel corso dell' assemblea che si è tenuta lo scorso 30 aprile. Il consiglio è composto dai Andrea Cugioliu, Paolo Di Tursi (avvocato di Portoferraio), Rosario Donato, Alessandro Gentini, Vincenzo Gorgoglione, Carlo Morace, Gianluca Morace, Aldo Negri, Silvio Traverso. Il consiglio di amministrazione, riunitosi successivamente all' assemblea, ha nominato all' unanimità come presidente Vincenzo Gorgoglione ed amministratore il Gianluca Morace. Il presidente e l' amministratore delegato hanno dichiarato: «Questo cambio nella governance dell' azienda è un passaggio importante, che avviene in un momento particolarmente difficile per la grave emergenza sanitaria ed economica mondiale e del settore dei trasporti marittimi - spiegano Vincenzo Gorgoglione e Gianluca Morace - BN di Navigazione S.p.a., sempre più compagnia di navigazione elbana, compirà tutti gli sforzi necessari per il territorio, per superare la crisi attuale. Cogliamo l' occasione di ringraziare, a nome di tutto il consiglio di amministrazione, il presidente e l' amministratore delegato uscenti, Luigi Negri e Aldo Negri, per la proficua attività svolta». --

Cambio al timone della Blu Navy, Gorgoglione presidente del cda

Nave di prodotti chimici vicina a Montecristo, deferito il comandante

IN BREVE

Punta Azzurra: Protezione Darsenica

Puntoli: Parità guardie di mare

Laboratorio autorizzato per l'esecuzione dei Test rapido COVID 19 IgG ed IgM

RESPONSO

PUNTI PRELIEVO E CONSEGNA CAMPIONI:
Portoferraio - Via S. Pietro 18
Portoferraio - Via S. Pietro 18
Portoferraio - Via S. Pietro 18

Viale Teano Tesse, 57 - PORTOFERRAIO (LI) - Tel. 0565.916770

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Porto della Chiusa, la cooperativa ha ottenuto la concessione dell' area

Progetto strategico Darsena turistica e pescherecci

PIOMBINO 'La Chiusa' e 'Pim', obiettivi raggiunti. Si è chiuso il procedimento relativo alla realizzazione del porto della Chiusa. La cooperativa 'La Chiusa di Pontedoro', individuata nel 2013 come soggetto attuatore del progetto ha ottenuto la concessione dell' area dedicata alla realizzazione del nuovo porto turistico, che potrà gestire per novant' anni. Un passaggio cruciale per il progetto, che risale al 2007, e che è stato presentato nella sua veste definitiva nel 2017. Il progetto ha tre ambiti funzionali: oltre alla darsena turistica per le imbarcazioni da diporto è prevista la realizzazione della darsena pescherecci costituita da un' area dedicata alle attività della pesca professionale e una parte dedicata alla costruzione, manutenzione di imbarcazioni e delle attività della filiera cantieristica. L' investimento è di 80 milioni di euro. E' stato espresso parere favorevole al rilascio di una concessione ventennale a Piombino Industrie Marittime (Pim) per la realizzazione di una piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e logistica. La joint venture navalmeccanica costituita dalla genovese San Giorgio e dalla livornese fratelli Neri, ha già ottenuto l' anno scorso l' autorizzazione integrata ambientale per svolgere le attività di costruzione, riparazione e demolizione navale e ha già completato l' iter autorizzativo. La società investirà 14 milioni di euro per attrezzare il compendio, che avrà una superficie di oltre 100 mila metri quadrati.



Porto della Chiusa, la cooperativa ha ottenuto la concessione dell' area

Progetto strategico Darsena turistica e pescherecci

La cooperativa 'La Chiusa di Pontedoro' ha ottenuto la concessione dell' area dedicata alla realizzazione del nuovo porto turistico, che potrà gestire per novant' anni. Un passaggio cruciale per il progetto, che risale al 2007, e che è stato presentato nella sua veste definitiva nel 2017. Il progetto ha tre ambiti funzionali: oltre alla darsena turistica per le imbarcazioni da diporto è prevista la realizzazione della darsena pescherecci costituita da un' area dedicata alle attività della pesca professionale e una parte dedicata alla costruzione, manutenzione di imbarcazioni e delle attività della filiera cantieristica. L' investimento è di 80 milioni di euro. E' stato espresso parere favorevole al rilascio di una concessione ventennale a Piombino Industrie Marittime (Pim) per la realizzazione di una piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e logistica. La joint venture navalmeccanica costituita dalla genovese San Giorgio e dalla livornese fratelli Neri, ha già ottenuto l' autorizzazione integrata ambientale per svolgere le attività di costruzione, riparazione e demolizione navale e ha già completato l' iter autorizzativo. La società investirà 14 milioni di euro per attrezzare il compendio, che avrà una superficie di oltre 100 mila metri quadrati.

Manutenzione delle imbarcazioni, chiediamo l'ok Tanti natanti sono sottoposti a danni ingenti

La manutenzione delle imbarcazioni è un settore che necessita di interventi urgenti. Molti natanti sono sottoposti a danni ingenti a causa della mancanza di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Chiediamo l'ok delle autorità competenti per poter intervenire in modo efficace e tempestivo. La mancanza di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria è una delle cause principali dei danni ingenti subiti dalle imbarcazioni. Chiediamo l'ok delle autorità competenti per poter intervenire in modo efficace e tempestivo.



Messaggero Marittimo Mensile

Piombino, Isola d' Elba

Piombino chiude trimestre con 797mila tonnellate -11%

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

Porto di Venezia: Coronavirus trascina giù del 10,5% i volumi di traffico nel primo trimestre dell'anno

Piombino chiude trimestre con 797mila tonnellate -11%



Costa Magica, 37 infetti E Msc prolunga lo stop

ANCONA Il Coronavirus non dà tregua sulla Costa Magica, attraccata martedì nel **porto** dorico: altre 23 persone sono risultate positive ai tamponi eseguiti a raffica dalla task force di infermieri coordinati dal dottor Mario Caroli, capo del Gores. Nel complesso, sono 37 i pazienti infettati su 454, ovvero l'8% di coloro che sono stati sottoposti al test, tutti membri dell'equipaggio: comunque meno rispetto ai 140 positivi ai quick test effettuati sulla nave nelle scorse settimane. Restano da analizzare 160 tamponi, eseguiti ieri a tempo di record: i risultati sono attesi per oggi. Lo staff sanitario ha lavorato anche il 1° maggio per completare lo screening delle 614 persone a bordo della crociera che si trovava ai Caraibi quando è scoppiata la pandemia. È ancora difficile stabilire per quanto tempo la nave resterà in **porto**: non per poco, comunque. I 37 positivi (nessuno versa in condizioni tali da richiedere un ricovero) dovranno proseguire la quarantena isolati nelle proprie cabine: potranno scendere, in massima sicurezza e scortati fino alle loro destinazioni, non prima di due settimane e solo quando il doppio tampone ravvicinato avrà confermato la guarigione. I primi sbarchi, su mezzi di trasporto dedicati, potrebbero avvenire la prossima settimana, ma è un'operazione complicata perché l'equipaggio, tolti 44 italiani, è composto da stranieri provenienti da Paesi come India, Filippine e Indonesia che prevedono rigide finestre di rientro per i propri connazionali. Intanto, a causa del protrarsi dell'emergenza, Msc Crociere ha prolungato la sospensione delle proprie attività fino al 10 luglio: gli ospiti interessati dalla decisione riceveranno un voucher per una crociera futura su una qualsiasi nave e per un qualsiasi itinerario, da scegliere entro il 2021, e un credito dai 100 ai 400 euro da spendere a bordo. A chi ha prenotato una crociera tra il 11 luglio e il 30 settembre 2020, inoltre, verrà applicato il programma Flexible che consente di riprogrammare l'itinerario con una nuova data di partenza entro il 31 dicembre 2021. Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Costa Magica, da domani i negativi tornano a casa

454 membri dell' equipaggio sottoposti a tampone, solo 37 sono risultati positivi, uno è di nazionalità italiana

Domani i primi membri dell' equipaggio della Costa Magica, risultati negativi al tampone effettuato nei giorni scorsi, lasceranno la nave e **Ancona**. La compagnia italiana deve organizzare i viaggi di ritorno nelle rispettive case di oltre 600 persone, suoi dipendenti, 44 in Italia, ma tutti gli altri in giro per il mondo, due terzi dei quali in Paesi asiatici. Ieri intanto ultima giornata di test a bordo, stasera saranno dunque resi noti i risultati definitivi sui campioni prelevati alle 617 persone. Quelli provvisori dopo tre giornate di rilievi, su 454 esaminati, i passeggeri positivi sono stati 37, meno del 10%. Negativi tutti gli altri: ben 417 individui. Tenendo conto che i primi tamponi sono stati fatti su quelle persone che erano risultate positive ai quick test, i test rapidi di dubbia attendibilità, circa 130 (il primo giorno su 139 tamponi 14 erano risultati positivi e i successivi, su quasi 300, appena 23), è presumibile pensare che la cifra dei positivi non dovrebbe crescere di molto. Stando a quanto è stato possibile apprendere, inoltre, pare che dei 34 membri dell' equipaggio risultati positivi soltanto uno dovrebbe essere di nazionalità italiana e tutti gli altri stranieri. I primi membri dell' equipaggio della nave ferma da martedì scorso al **porto** dorico, ormeggiata alla banchina 19 dello scalo, potranno lasciare **Ancona** probabilmente domani. Costa Crociere sta organizzando le trasferte, complesse e piuttosto onerose. Al momento, tuttavia, tutti e 617 i passeggeri rimasti a bordo della Magica da quasi due mesi a questa parte non hanno potuto andarsene dalla nave. Salvo intoppi dell' ultima ora, assolutamente possibili vista la difficoltà delle operazioni, da domani via ai primi viaggi, mentre i 37 positivi dovranno attendere altri dieci giorni prima di ulteriore tampone. Solo quando l' ultimo passeggero se ne sarà tornato a casa la nave lascerà il **porto** di **Ancona**.



SERVIZIO NECROLOGIE

844 marzo dell'ultimo viaggio
gli sportelli sono chiusi al pubblico.
La Reazione delle necropoli prosegue
regolamento con le seguenti modalità

ore 8.00 - 13.00 e 14.00 - 18.00
Fino a sabato - dalle 13.00 - 18.00
necropoli di Ancona

via F.lli. Indelli
annunci.speweb.it

Costa Magica, da domani i negativi tornano a casa

454 membri dell'equipaggio sottoposti a tampone, solo 37 sono risultati positivi, uno è di nazionalità italiana

Domani i primi membri dell'equipaggio della Costa Magica, risultati negativi al tampone effettuato nei giorni scorsi, lasceranno la nave e Ancona. La compagnia italiana deve organizzare i viaggi di ritorno nelle rispettive case di oltre 600 persone, suoi dipendenti, 44 in Italia, ma tutti gli altri in giro per il mondo, due terzi dei quali in Paesi asiatici. Ieri intanto ultima giornata di test a bordo, stasera saranno dunque resi noti i risultati definitivi sui campioni prelevati alle 617 persone. Quelli provvisori dopo tre giornate di rilievi, su 454 esaminati, i passeggeri positivi sono stati 37, meno del 10%. Negativi tutti gli altri: ben 417 individui. Tenendo conto che i primi tamponi sono stati fatti su quelle persone che erano risultate positive ai quick test, i test rapidi di dubbia attendibilità, circa 130 (il primo giorno su 139 tamponi 14 erano risultati positivi e i successivi, su quasi 300, appena 23), è presumibile pensare che la cifra dei positivi non dovrebbe crescere di molto. Stando a quanto è stato possibile apprendere, inoltre, pare che dei 34 membri dell'equipaggio risultati positivi soltanto uno dovrebbe essere di nazionalità italiana e tutti gli altri stranieri. I primi membri dell'equipaggio della nave ferma da martedì scorso al porto dorico, ormeggiata alla banchina 19 dello scalo, potranno lasciare Ancona probabilmente domani. Costa Crociere sta organizzando le trasferte, complesse e piuttosto onerose. Al momento, tuttavia, tutti e 617 i passeggeri rimasti a bordo della Magica da quasi due mesi a questa parte non hanno potuto andarsene dalla nave. Salvo intoppi dell'ultima ora, assolutamente possibili vista la difficoltà delle operazioni, da domani via ai primi viaggi, mentre i 37 positivi dovranno attendere altri dieci giorni prima di ulteriore tampone. Solo quando l'ultimo passeggero se ne sarà tornato a casa la nave lascerà il porto di Ancona.



Porto Ortona, Garraffo 'problemi per trasporti eccezionali'

(ANSA) - PESCARA, 02 MAG - "Dalla ricognizione dello stato attuale del porto di Ortona emergono criticità che con il passare del tempo sono diventate croniche. Tra le criticità va segnalata la difficile situazione per il trasporto dei pezzi eccezionali, creatasi dopo il crollo del ponte Morandi di Genova. Abbiamo limitazioni al transito su alcuni viadotti per il passaggio di impianti eolici prodotti nella zona industriale Val di Sangro, sia sulla statale 16 sia sull' autostrada A14". Lo dice Stefano Garraffo, imprenditore portuale e presidente della Società Fiore. Il porto di Ortona si sviluppa in uno specchio acqueo pari a quello del porto di Ancona e fa parte dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Centrale con sede ad Ancona, che ne governa sia la gestione sia lo sviluppo delle infrastrutture. "Discorso a parte la manutenzione delle infrastrutture portuali - osserva Garraffo - Tra le incompiute la più importante è la bretella di collegamento tra porto e casello autostradale di Ortona. Mi auguro che la politica trovi la soluzione per completarla". (ANSA).



City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto Ortona, Garraffo: 'Problemi per trasporti eccezionali'

FRANCESCO RAPINO

Pescara. "Dalla ricognizione dello stato attuale del porto di Ortona emergono criticità che con il passare del tempo sono diventate croniche. Tra le criticità va segnalata la difficile situazione per il trasporto dei pezzi eccezionali, creatasi dopo il crollo del ponte Morandi di Genova. Abbiamo limitazioni al transito su alcuni viadotti per il passaggio di impianti eolici prodotti nella zona industriale Val di Sangro, sia sulla statale 16 sia sull' autostrada A14". Lo dice Stefano Garraffo, imprenditore portuale e presidente della Società Fiore. Il porto di Ortona si sviluppa in uno specchio acqueo pari a quello del porto di Ancona e fa parte dell' **Autorità di Sistema** Portuale dell' Adriatico Centrale con sede ad Ancona, che ne governa sia la gestione sia lo sviluppo delle infrastrutture. "Discorso a parte la manutenzione delle infrastrutture portuali - osserva Garraffo - Tra le incompiute la più importante è la bretella di collegamento tra porto e casello autostradale di Ortona. Mi auguro che la politica trovi la soluzione per completarla". (ANSA).



Porto, fa paura lo spettro della cassa integrazione

CRISI «I vertici dell' Adsp sono chiusi nella loro torre d'avorio mentre il porto affonda e centinaia di posti di lavoro sono a rischio». Una frase del rappresentante della Filt Cgil Alessandro Borgioni che racchiude il pensiero anche delle altre sigle sindacali e la dice lunga sul clima che si respira. Il decreto dell' Authority per i servizi a Port Mobility in cui, come spiegato dall' ad della società Edgardo Azzopardi, «l' ente ha considerato solo il diritto d' uso, quindi chi usa paga per i nostri servizi, senza considerare che si tratta comunque di servizi essenziali che debbono essere svolti nello scalo a prescindere dal numero dei passeggeri», mette a rischio il posto di una cinquantina di dipendenti ed è stato una delle ultime gocce a far traboccare il vaso. Insieme alla richiesta di cassa integrazione per la società di sicurezza del porto interamente di proprietà dell' **Autorità portuale** e che potrebbe essere il preludio anche per la Cig estesa a tutti gli altri dipendenti di Molo Vespucci. «Non siamo convinti che il settore della sicurezza affermano Filcams Cgil, Fisascat Cisl e Uiltucs abbia subito contrazioni tali di servizi tali da avvalorare questa procedura». Concetto ripreso anche dall' Ugl con Fabiana Attig che in attesa dell' incontro previsto per domani punta il dito contro la «deludente gestione di Majo». Per il consigliere regionale Devid Porrello (M5S) «va chiarita la decisione della Cig per la Pas in un momento in cui per la gestione delle merci c'è bisogno di queste figure per garantire la piena sicurezza». E' infine il sindaco di Santa Marinella, Pietro Tidei, a definire «la Cig della Pas l'ennesima dimostrazione dell' incapacità e della superficialità di Francesco Maria Di Majo e del suo staff. Secondo le parti sindacali il contratto delle guardie giurate è valido e la loro attività non ha subito flessioni a causa della crisi dovuta al Covid». Anche la politica è scesa in campo in difesa dello scalo. La commissione consigliare Porto, presieduta da Daniele Perello ha chiesto, con un atto firmato da maggioranza e opposizione, un intervento urgente a tutte le istituzioni per coinvolgere il ministro dei Trasporti. Appello al quale ha subito risposto il deputato Alessandro Battilocchio. «Nelle scorse settimane ho presentato un ordine del giorno sullo scalo impegnando il governo ad agire velocemente. Ho intenzione di presentare un' interrogazione parlamentare al ministro De Micheli. Urge una iniezione di liquidità alle imprese per evitare che un problema economico si trasformi in una tragedia sociale». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Messaggero Marittimo Mensile

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia e Gaeta stanno lavorando perchè il settore non perda traffici ma riesca ad intercettare di nuovi

CIVITAVECCHIA Francesco Maria di Majo annuncia un piano di azione che faccia diventare i porti del network laziale scali di riferimento del traffico merci del Lazio e della capitale, da avviare a breve termine per mitigare l'attuale crisi del porto di Civitavecchia causata dall'emergenza sanitaria ancora in atto, della quale ancora non si prevedere la fine. L'intento del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, è di fare in modo che il settore commerciale del porto di Civitavecchia, unitamente al porto di Gaeta, non solo non perda traffici ma riesca ad intercettare di nuovi. E ciò, naturalmente, per essere in grado, in primis, di mitigare le conseguenze negative derivanti dall'interruzione del traffico passeggeri e crocieristico. E' giunto il momento spiega Francesco Maria di Majo di sfruttare da subito quella che è la nostra dotazione infrastrutturale, con ampi spazi retroportuali e, a breve, una volta ultimati alcuni piazzali, anche in ambito prettamente portuale come la prossimità della parte commerciale sia alla rete autostradale che ad uno dei principali corridoi ferroviari merci della penisola e la sua distanza dagli insediamenti urbani. Il 23 e 24 Aprile si sono riuniti gli organi di governance dell'Autorità di Sistema portuale e in quella sede sono state anche esaminate le azioni da avviare nel breve periodo, con il coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della Regione Lazio, in particolare dell'assessorato ai Lavori pubblici e Mobilità, per il rilancio del porto commerciale. Tali azioni che sono state identificate dopo diversi incontri in video conferenza con gli operatori portuali, la compagnia portuale, gli armatori, gli spedizionieri e le agenzie marittime, potranno essere ulteriormente implementate anche dopo l'emergenza sanitaria sfruttando l'istituzione della Zona Logistica Semplificata. Tra gli interventi infrastrutturali di cui c'è bisogno prosegue il presidente di Majo assume estrema importanza il ripristino del collegamento ferroviario con l'interporto per il quale stiamo cercando di reperire le necessarie coperture economiche. Tale collegamento assicurerebbe contemporaneamente anche un collegamento ferroviario con lo scalo merci ferroviario di Santa Palomba e con gli interporti del Nord Italia che hanno già espresso interesse a cooperare per lo sviluppo su questo asse, come l'Interporto di Verona. Abbiamo pensato anche agli autotrasportatori tenuto conto che, attraverso nuove politiche di sostegno, l'autotrasporto dei porti laziali potrà diventare più competitivo anche in ragione dei vantaggi ambientali derivanti dai minori chilometri percorsi da Civitavecchia verso i centri logistici di Santa Palomba / Pomezia. Inoltre, di concerto con la Direzione Interregionale delle Dogane, sono al vaglio forme di semplificazione per procedure e servizi doganali nonché la promozione di corridoi doganali con gli stessi centri logistici e gli interporti. Tra le misure urgenti richieste alla Regione Lazio, come sollecitatori da diversi concessionari del porto di Civitavecchia chiarisce il presidente dell'AdSp anche quella della soppressione dell'imposta regionale sui canoni concessori del demanio marittimo portuale, che è già stata soppressa dalle altre Regioni. Sia al Mit che alla Regione Lazio abbiamo chiesto che possa essere prevista l'estensione alle ZIs dei benefici fiscali della Zes (analogamente a quanto è stato richiesto per Venezia), in particolare riconoscendo il credito d'imposta alle imprese che intendono insediarsi nella istituenda ZIs. Stiamo avendo anche interlocuzioni con il mondo bancario per verificare se alcuni strumenti finanziari specifici per contrastare gli impatti dell'emergenza attraverso l'utilizzo dei Fondi Strutturali (come quelli che sta mettendo in campo la BEI insieme alla Regione Lazio) oppure operazioni di finanza alternativa (ad esempio basket



bonds già attuate in altre Regioni con la partecipazione di Cassa Depositi e Prestiti) possano essere impiegate anche a favore delle imprese che operano nel network portuale e retroportuale del Lazio. Queste ed altre iniziative sono state proposte



Messaggero Marittimo Mensile

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

alla Regione Lazio in particolare all'assessore Alessandri, che ringrazio per la collaborazione e l'interesse fattivo che sta mostrando per dare seguito ad iniziative dalle quali dipende il tanto desiderato, e non più procrastinabile, balzo in avanti del porto di Civitavecchia, continua di Majo. Le stesse proposte, ed altre di diverso tenore, sono state presentate al ministro de Micheli che ringrazio sin da ora per il sostegno che il Ministero potrà dare tenuto conto della specificità del caso del porto di Civitavecchia che, tra i porti italiani, è quello che ha più risentito del crollo delle crociere, uno dei settori trainanti che, quest'anno, avrebbe dovuto raggiungere il nuovo record di circa tre milioni di crocieristi. Da questa estrema sintesi di proposte da realizzare nel più breve tempo possibile, si evince come il rilancio del settore commerciale richieda il contemperamento e coinvolgimento di tutti gli attori interessati. Ogni proposta, anche originale, volta a creare occupazione e a mitigare gli effetti devastanti di questa pandemia merita in questo momento di essere vagliata. Ed è questo il lavoro che, con impegno e costanza, stiamo portando avanti in queste settimane insieme a tutto il cluster portuale, conclude il numero uno di molo Vespucci.

Divieto di navigazione: barca a vela fermata (e multata) al largo di Marina Grande

Una barca a vela avvistata al largo di Marina Grande ha animato la serata dell'anomalo Primo Maggio caprese, spingendo sul molo decine di abitanti che per la prima volta potevano godere di una passeggiata alla fine del periodo di lockdown. Lo scafo «fuorilegge» - in questo periodo nel golfo è assolutamente proibita la navigazione di qualsiasi mezzo se non quelli di linea - è stato avvistato anche dagli uomini della Capitaneria di **Porto** che, in considerazione del divieto di ingresso in **porto** anch' esso dovuto alle limitazioni di sbarco in corso, hanno fatto partire immediatamente un mezzo veloce con a bordo ufficiali e marinai. È risultato che l'imbarcazione fermata era un Moody 44, una barca a vela di circa 14 metri battente bandiera inglese. Gli uomini della Capitaneria sono saliti a bordo per effettuare i controlli di legge, e si è scoperto che la barca era partita nel pomeriggio dal molo di Mergellina per dirigersi nel Cilento; i proprietari sono due italiani, ufficialmente residenti sulla imbarcazione stessa, una particolarità che non li ha messi al riparo dalla denuncia per violazione delle limitazioni imposte dai decreti governativi e regionali relativi al divieto di entrare in comuni diversi da quelli in cui ci si trova abitualmente. Da qui una pesante ammenda (si arriva fino a tremila euro) e l'obbligo di rientrare immediatamente nel comune di partenza. Visto il calar delle tenebre e l'assenza a bordo della dotazione di radar per la navigazione notturna, ai due improvvisi velisti è stato tuttavia consentito di ormeggiare nella baia di Marina Grande fino all'alba. Ieri mattina, al sorgere del sole, la barca ha ripreso il viaggio di rientro a Napoli portandosi dietro il particolare souvenir di una multa salata.

a.m.b. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Convenzione AdSp - Sogesid per caratterizzazione fondali

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



L' ECONOMIA L' ESPONENTE DEI DEM SOTTOLINEA I VANTAGGI (SOSPENSIONE DAZI E IVA)

Azzaro (Pd): «E ora la Zona franca rilancerà l' occupazione e il Porto»

Il consigliere provinciale e comunale: la proposi nel 2016 LE CIFRE La perimetrazione dell' area si estende per 162 ettari, divisi in 11 lotti

«Il recente via libera dell' Agenzia delle dogane alla Zona franca nelle aree portuali di Taranto è davvero un' ottima notizia che, peraltro, mi ha fatto tornare indietro al 2016. In particolare quando, quattro anni fa, la proposi quasi in solitudine». Lo afferma, in una nota stampa, il consigliere provinciale e comunale Gianni Azzaro (Pd), che lanciò quest' idea nel corso di una riunione del tavolo del Contratto istituzionale di sviluppo (Cis). «Per onestà intellettuale, però, devo ricordare che il proprio giorno precedente la riunione era stata la segreteria della Uil a lanciare quella proposta che io, condividendola, avanzai a Roma durante una seduta del Cis Taranto. Ricordo ancora - aggiunge l' esponente del Partito democratico che alcuni reagirono con mediocre ironia e altri ascoltarono con attenzione, ma senza operare concretamente per raggiungere l' obiettivo. Già in quella circostanza, lo devo riconoscere, il presidente dell' Autorità portuale, Sergio Prete, invece, la avallò e sostenne subito. Ho volutamente atteso qualche giorno prima di intervenire pubblicamente. L' ho fatto proprio per vedere un po' - afferma Azzaro - quanti padri avesse avuto quella che, indipendentemente dalla mia intuizione del 2016, considero ovviamente una vittoria per l' in tero territorio ionico». Azzaro, infine, spera che «ora si lavori affinché i 162 ettari (divisi in 11 lotti) interessati dalla perimetrazione possano, nel più breve tempo possibile, sostenere l' occupazione e incentivare il rilancio dell' area portuale. A me, ma spero anche agli altri esponenti politico - istituzionali della provincia di Taranto, interessa solo questo. La Zona franca nel Porto di Taranto, con la conseguente sospensione dei dazi doganali e dell' Iva, è la prima concreta occasione - commenta il consigliere provinciale e comunale del Pd - per tagliare il traguardo della diversificazione economico - produttiva del nostro territorio». Per Azzaro, infatti, si apre ora una fase 2 per il Porto e l' economia di Taranto che sul rilancio dello scalo, tra nuove infrastrutture e riavvio del traffico container con il gruppo turco Yilport, «puntano molte delle proprie chance di futuro». Si pare, quindi, uno scenario (a stretto giro) davvero molto interessante per il Porto di Taranto. Che è nelle condizioni, o meglio a breve sarà nelle condizioni, di spiccare il volo e diventare ancora più competitivo.



«Zona franca, impegno durato 4 anni»

«Il recente via libera dell' Agenzia delle dogane alla Zona franca nelle aree portuali di Taranto è davvero un' ottima notizia che, peraltro, mi ha fatto tornare indietro al 2016. In particolare quando, quattro anni fa, la proposi quasi in solitudine». Lo afferma, in una nota stampa, il consigliere provinciale e comunale Gianni Azzaro (Pd), che lanciò quest' idea nel corso di una riunione del tavolo del Contratto istituzionale di sviluppo (Cis). «Per onestà intellettuale, però, devo ricordare che proprio il giorno precedente la riunione era stata la segreteria della Uil a lanciare quella proposta che io, condividendola, avanzai a Roma durante una seduta del Cis Taranto. Ricordo ancora che alcuni reagirono con mediocre ironia e altri ascoltarono con attenzione, ma senza operare concretamente per raggiungere l' obiettivo. Già in quella circostanza, lo devo riconoscere, il presidente dell' **Autorità portuale**, Sergio Prete, invece, la avallò e sostenne subito. Ho volutamente atteso qualche giorno prima di intervenire pubblicamente». Azzaro, infine, spera che «ora si lavori affinché i 162 ettari (divisi in 11 lotti) interessati dalla perimetrazione possano, nel più breve tempo possibile, sostenere l' occupazione e incentivare il rilancio dell' area **portuale**». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Taranto Costa Favolosa, quarantena prorogata fino all' 11 maggio

TARANTO - Resterà attraccata ancora sino all' 11 maggio al molo polisetoriale del **porto** di Taranto la Costa Favolosa (foto), la nave il cui equipaggio di 674 addetti sta effettuando la quarantena a Taranto dal 23 aprile. L' approdo della nave, giunta dalle Canarie, era stato fissato sino al 4 maggio «ma il gruppo turco Yilport, concessionario della banchina, ha detto che la sosta non interferisce con il lavoro delle gru».



Costa Favolosa, attracco fino all' 11 maggio al molo

La nave avrebbe dovuto lasciare domani il polisettoriale ma ha ottenuto la proroga Resta a bordo per effettuare la quarantena tutto l' equipaggio composto da 643 addetti

Resterà attraccata almeno sino all' 11 maggio al molo polisettoriale del porto di Tarantola Costa Favolosa, la nave della Costa Crociere il cui equipaggio di 674 addetti sta effettuando la quarantena a Taranto dallo scorso 23 aprile. L' approdo della nave, giunta dalle Canarie, era stato inizialmente fissato sino a domani 4 maggio ma il gruppo turco Yilport, concessionario della banchina, «ha fatto presente che pur riprendendo da lunedì prossimo l' intervento di ripristino delle gru che era stato fermato per il Coronavirus, si è tuttavia in una fase tale che non interferisce ancora con la sosta di Costa Favolosa» dichiara all' agenzia Agi Sergio Prete, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Jonio, porto di Taranto. «La nave, quindi, ha ottenuto da Yilport una proroga sino all' 11 maggio - dichiara ancora Prete - dopodiché dovremo vedere delle alternative per la Costa Favolosa che stiamo per la verità già cercando».

Secondo il presidente dell' Authority, le possibili alternative «potrebbero essere il quarto sporgente, ma trattandosi di una banchina pubblica usata da altri operatori, questo determinerebbe la necessità per la Costa Favolosa di disormeggiarsi e spostarsi ogni qualvolta si manifesta una esigenza. Poi - aggiunge Prete - potremmo vedere la possibilità di tenere la Costa Favolosa nella rada di Mar Grande, quindi non in banchina, visto che in rada ci sono abitualmente delle navi ferme. In terza battuta, la nave potrebbe tornare al molo polisettoriale, ma stando attenti ad evitare eventuali interferenze con il lavoro di Yilport che vuole partire con l' operatività della concessione». «Non c' è ancora una data, una previsione, su quando la Costa Favolosa potrà lasciare Taranto», aggiunge Prete. Il personale si sta sottoponendo ai tamponi per accertare la positività o meno al Coronavirus. «Tra domani e martedì penso che faremo una nuova call conference anche con la sanità marittima e programmeremo il da farsi». Circa la situazione del porto di Taranto, che per il 2020 stimava una crescita ulteriore nel segmento delle crociere, il presidente dell' **Autorità portuale** afferma che «ulteriori disdette, dopo quella di The Word, non sono arrivate ma l' attendiamo nei prossimi giorni perché, tranne qualche rara compagnia che sta ancora navigando, nella stragrande maggioranza dei casi il settore crocieristico è completamente fermo». «Il comparto è in ginocchio - prosegue Prete - e temo che la stagione 2020 sia grosso modo andata. Certo, le crociere riprenderanno, ma si tratta di vedere quando e come. A bordo delle navi ci sono diversi spazi comuni che hanno una loro configurazione, per cui non è facile attrezzare le misure di sicurezza e di distanziamento. Servirà tempo - sostiene ancora Prete - prima che le compagnie possano farlo e non escludo che si attenda che la situazione evolva verso un maggior livello di tranquillità prima di tornare a vedere in giro le navi da crociera». Come è noto il personale dell' equipaggio della nave da crociera è fermo a bordo e non scende a terra, per osservare la quarantena imposta a tutto il personale. I passeggeri erano già stati sbarcati. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Authority, querelle tra la Lega rosarnese ed il commissario

Domenico LatinoGIOIA TAURO Weekend del 1 maggio caratterizzato da un accesissimo scontro a colpi di comunicati al vetriolo fra il commissario dell' **Autorità portuale**, Agostinelli, e il gruppo consiliare della Lega di Rosarno sulla nomina del prossimo presidente dell' ente. Ad accendere la miccia i consiglieri Saccomanno, Zungri, Cusato e Giofrè che, nel riprendere e condividere le recenti affermazioni di Valerio Romano, vicesindaco dell' Amministrazione di centrosinistra gioiese guidata da Alessio, hanno posto soprattutto l' accento sulla necessità che alla guida dell' ente vi sia un calabrese che conosca bene il territorio. Secondo la Lega, la mancata espansione dell' area sarebbe da attribuire "all' evidente assenza di una governance all' altezza. In tanti anni di commissariamento non si è visto nulla di buono. A malapena l' ordinaria amministrazione. Nessuna espansione del porto e nessuna azienda venuta ad investire a Gioia Tauro. I calabresi sono stanchi di essere comandati da militari e da persone che non hanno alcun legame con il territorio. Agostinelli, così come chi lo ha preceduto, è stato un vero fallimento: è ora di finirla con i giochetti di potere e, finalmente, affidare la Calabria ai calabresi». Il gruppo della Lega si è quindi rivolto al presidente della Regione Santelli, sicuro che arriveranno risposte adeguate nell' individuare le persone giuste. La dura replica dell' ammiraglio Agostinelli non si è fatta attendere: «La politica è servizio pubblico, non certo un veicolo per curare ambizioni individuali. Mi si accusa di non conoscere il territorio e di fare accordi con Aponte. "La Calabria ai calabresi", sostenete. In più di sei anni ho conosciuto bene la realtà di questo porto e della Piana, anche senza essere "nato" qui. Ho trovato il porto in stato comatoso: traffici a picco, zero investimenti del terminalista, la macelleria sociale di 500 licenziamenti minacciati e portati a compimento per 377 portuali. Poi, la svolta. Se non ci fosse stata una coraggiosa e complicatissima messa in mora del terminalista più grande in Italia - spiega il commissario - oggi non ci sarebbe neppure una nave ormeggiata alle nostre banchine, non ci sarebbe più un porto, né tanto meno un retro-porto; non ci sarebbe il lavoro per centinaia di famiglie della Piana, né il sostentamento, oggi garantito, per le famiglie dei 377 lavoratori prima licenziati e poi tutti reintegrati. Soprattutto, non ci sarebbe stato un investimento di oltre 140 milioni, di cui più di 30 pubblici, ad esclusivo vantaggio di questo territorio e della sua gente. Le statistiche e i risultati sono pubblici e trasparenti, a disposizione di chiunque». Infine, una stoccata a Saccomanno: «È notorio il suo trascorso interessamento alla poltrona presidenziale di questa **Authority**, evidentemente valutato dai decisori privo dei requisiti richiesti per dirigere un porto di rilievo internazionale: sia chiaro - conclude Agostinelli - che le critiche al mio operato saranno sempre benvenute, se costruttive e fatte nell' interesse collettivo e del porto». Querelle che il capogruppo della Lega rosarnese Saccomanno ha liquidato così: «Quando non si hanno argomentazioni serie si passa all' attacco personale». «Alla guida vi sia un calabrese che conosca bene il territorio»



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Per la tua pubblicità SU questa testata Bawl TeL N84 85 40 42 - irrfo4Dpub1 itastit TAURO Botta e risposta al vetriolo che riapre una rivalità che non è nuova

Agostinelli-Saccomanno: è scontro

Il leghista ha dato fuoco alle polveri attaccando la gestione dell' Autorità Portuale

GIOIA TAURO Ormai è guerra aperta tra il Commissario Straordinario della Port Authority di Gioia Tauro Andrea Agostinelli e il capo gruppo consiliare della Lega di Rosarno Giacomo Saccomanno. Uno scontro antico che negli ultimi giorni si è acuito. Aveva dato fuoco alle polveri Saccomanno che nei giorni scorsi aveva attaccato Agostinelli dicendogli che non ha fatto nulla per il porto e che non aveva un progetto strategico per il rilancio dello scalo. La risposta di Agostinelli non si è fatta attendere: «Mi accusa di non conoscere il territorio e di fare accordi con Aponte. In più di sei anni ho conosciuto bene la realtà di questo porto e della Piana, anche senza essere nato qui. Ho trovato il porto in stato comatoso: traffici a picco, zero investimenti del terminalista, la macelleria sociale di 500 licenziamenti minacciati, e portati a compimento per 377 portuali. Poi, la svolta. Se non ci fosse stata una coraggiosa e complicatissima messa in mora del terminalista più grande in Italia, oggi non ci sarebbe neppure una nave ormeggiata alle nostre banchine, non ci sarebbe più un porto, nè tanto meno un retroporto; non ci sarebbe il lavoro per centinaia di famiglie della Piana, nè il sostentamento, oggi garantito, per le famiglie dei 377 lavoratori prima licenziati e successivamente tutti reintegrati. Soprattutto, non ci sarebbe stato un investimento di oltre 140 milioni di euro, di cui più di 30 pubblici, a solo ed esclusivo vantaggio di questo territorio e della sua gente. Dei Calabresi. È notorio il suo trascorso (e magari anche attuale) interessamento alla poltrona presidenziale di questa **Autorità Portuale**, evidentemente valutato dai decisori privo dei titoli e dei requisiti richiesti per dirigere, absit injuria verbis, un porto di rilievo internazionale: al Suo attivo esisterebbe solo una breve pubblicazione sul nostro porto, peraltro collazionata nella quasi totalità con documenti ufficiali di questa **Autorità Portuale**. Sia chiaro aveva concluso Agostinelli - che le critiche al mio operato, alla mia retribuzione, alle mie incapacità, alla mia mediocrità sono e saranno sempre benvenute, se costruttive e fatte nell'interesse collettivo e del Porto. Ma non possono provenire certo da specialisti del salto sul carro del vincitore, da alfiere della spartizione politica delle poltrone, magari a favore di candidati che non distinguono la differenza fra un teo ed un contenitore». A stretto giro la controreplica di Saccomanno: «Quando non si hanno argomentazioni serie si passa all'attacco personale! Quanto affermato da Andrea Agostinelli è spazzatura, ma proprio perché la politica è servizio pubblico è indispensabile rimettere in chiaro la verità. Comprendiamo gli operatori che non parlano ufficialmente per paura di ritorsioni personali, come nel caso in questione. Mi preme, però, precisare che non esiste alcun livore personale o interessi o ambizioni individuali: non ho partecipato all'ultimo bando per la nomina del presidente dell'**Autorità Portuale** per mia scelta del tutto privata. Quindi, nessun interesse o ambizione! Le ricordo caro commissario che sono stato l'unico ad aver partecipato al precedente bando rinunciando alla retribuzione. Forse per Lei questo è insignificante, ma per me no. Le è stato contestato che il porto non è solamente la movimentazione dei teus - per la quale attività deve ringraziarsi Gianluigi Aponte e non, certamente, chi non ha nulla a che fare con tale dinamismo-, ma una programmazione a lunga scadenza per la individuazione precisa dell'identità del porto e della sua collocazione nel tempo e nell'area del mediterraneo. Spiego cosa vuol dire, perché penso che tale pensiero sia incomprensibile per Lei Agostinelli. La crescita del porto passa attraverso la pianificazione che, allo



stato, non esiste, in quanto in ben 5 anni e con poteri pieni non è stata affrontata o realizzata, seriamente, tale rilevantisima ed indispensabile programmazione. Non mi pare che si siano attratte imprese per il potenziamento delle



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

attività e dell'occupazione. I tanti soldi spesi o che dovranno spendersi, allo stato, nulla hanno portato ai calabresi e non sappiamo se qualcosa di positivo ci sarà. Il retroporto è un cimitero e, quindi, la affermazione né tantomeno un retroporto di - mostra, ancora una volta, la sua mancata conoscenza dei luoghi e delle condizioni di questi! Il suo livore lo lascio a lei che pensa solo ad avere una riconferma a tutti i costi, pur essendoci delle precise limitazioni legislative, delle quali, tuttavia, parleremo più avanti»

Gateway ferroviario, Sogemar pronta a dare battaglia

GIOIA TAURO - Si apre un altro duro scontro che la Port Authority avrebbe voluto evitare: quello con Sogemar, la società di logistica del gruppo Contship Italia, che si era aggiudicato il bando per la gestione del gateway ferroviario nel porto di Gioia Tauro. Nei giorni scorsi il Commissario Agostinelli aveva annunciato che i suoi uffici stavano valutando cosa fare dopo aver avuto notizia dalla stessa Sogemar di un ritiro dalla gestione dell'infrastruttura portuale ed aveva annunciato il varo di un altro bando europeo per una nuova aggiudicazione. Ieri però Sogemar ha precisato che «ha completato le prime due fasi del gateway ferroviario (progettazione e realizzazione) ad Aprile 2019, momento da cui hanno iniziato a manifestarsi incomprensibili e crescenti difficoltà burocratiche da parte della direzione lavori che fa capo all' **Autorità Portuale** stessa». Quali sono state queste difficoltà non viene detto, ma è chiaro il tentativo di spostare dall'altra parte le responsabilità del mancato avviamento del gateway. «Per quanto riguarda la terza fase del progetto, relativa alla messa in gestione del gateway ferroviario, Sogemar - si legge in una nota - ha evidenziato alla **Autorità Portuale** di Gioia Tauro che le condizioni commerciali e gestionali su cui è stato costruito il business plan della concessione trentennale, sono drasticamente cambiate dall'Aprile scorso. Sogemar ha comunicato le proprie controdeduzioni rispetto ad una richiesta di penale, avanzata dalla **Autorità Portuale** di Gioia Tauro, per ritardi nella consegna dell'opera. Ritardi che sono stati rigettati ed ampiamente dimostrati nella loro insussistenza». Sogemar poi conclude che: «tutelerà in ogni sede necessaria la propria immagine ed i diritti spettanti dagli accordi firmati e auspica una costruttiva collaborazione da parte della committenza di questa opera che è stata completata e realizzata come da piani concordati e documentati in ogni suo passaggio esecutivo».



GIOIA TAURO La richiesta del coordinamento dei portuali e del Sul

«Far rientrare i lavoratori fermi dal 2017»

GIOIA TAURO - Il Sul e il Coordinamento dei portuali chiede a Mct di «far rientrare al lavoro quelle poche decine di lavoratori che hanno perso il posto di lavoro nel luglio del 2017 e che ancora oggi risultano collocate in agenzia portuale». «Lavoratori - dice Daniele Caratozzolo membro del Comitato Portuale - che hanno espresso più volte la volontà di un ritorno al lavoro, lavoratori già professionalizzati ed immediatamente pronti per essere inseriti nel ciclo lavorativo e che ritornano, grazie all' aumento dei volumi registrato, ad essere indispensabili». Caratozzolo chiarisce che anche nell' ulti ma riunione del Comitato ha chiesto l' intervento del Commissario Agostinelli, «che già ha dimostrato tanta sensibilità verso questi lavoratori, per chiudere definitivamente e con un finale positivo la vicenda dei licenziamenti che tanto dolore ha portato nelle famiglie dei portuali licenziati e all' in tera comunità». Nella nota del Sul siri corda che nella riunione del Comitato «sono stati approvati i regolamenti per l' utilizzo delle aree doganali, rinnovate concessioni e autorizzazioni e approvate misure e agevolazioni per gli operatori portuali, per far fronte alle difficoltà del momento che stiamo attraversando». «La responsabilità e la professionalità che i lavoratori del porto di Gioia Tauro hanno dimostrato e continuano a dimostrare giornalmente per garantire, alla Calabria e all' intera nazione, l' approvvigionamento delle merci è stato sottolineato dal rappresentante dei lavoratori» ha detto Caratozzolo . I risultati straordinari raggiunti, frutto anche degli sforzi fatti da tutti (Autorità Portuale, Terminalisti e Maestranze), non possono che renderci orgogliosi. Molte sono le criticità, basti pensare che nel lavoro portuale non sempre si può garantire la distanza minima tra operatori, ed in tale situazione, legittima è stata la paura dei lavoratori e il bisogno dei necessari presidi di sicurezza. Ma abbiamo affrontato tutte le difficoltà con un assiduo confronto con le aziende e le autorità competenti, abbiamo denunciato situazioni di rischio e suggerito azioni per aumentare i livelli di sicurezza, al momento, con risultati che si possono considerare soddisfacenti. Questo però non ci deve portare ad abbassare la guardia».



GIOIA T. Parla l' esponente Cinque Stelle

I dati dello scalo gioiese soddisfano il senatore Auddino

GIOIA TAURO - «I risultati ottenuti grazie all' impegno profuso insieme all' ex ministro Toninelli, al vice ministro Cancelleri e al valido apporto del commissario dell' **Autorità Portuale** Agostinelli, rappresentano le prime tappe di un progetto più ampio che sta dando i frutti da me auspicati». Lo sostiene il senatore del M5S Giuseppe Auddino, dopo i dati, ottimi, illustrati dal commissario dell' **Autorità Portuale**, che ha reso noto l' andamento del traffico dei primi quattro mesi di attività del 2020. «La decisione del terminalista di inserire lo scalo calabrese tra quelli di riferimento di MSC nel programma "Suspension of Transit" - aggiunge - inserisce a tutti gli effetti il porto di Gioia Tauro nella più grande rete di porti hub del mondo. Continuerò a lavorare e a mantenere alta l' attenzione sullo scalo, il suo rilancio, senza dubbio, è opera nostra, del M5S e del Governo. Andrò avanti sul percorso tracciato proseguendo in continuità con il rilancio conquistato in questi due anni di duro lavoro mantenendo saldi gli obiettivi prefissati».



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto di Gioia Tauro, Saccomanno: "Gli attacchi personali non condizionano la Lega"

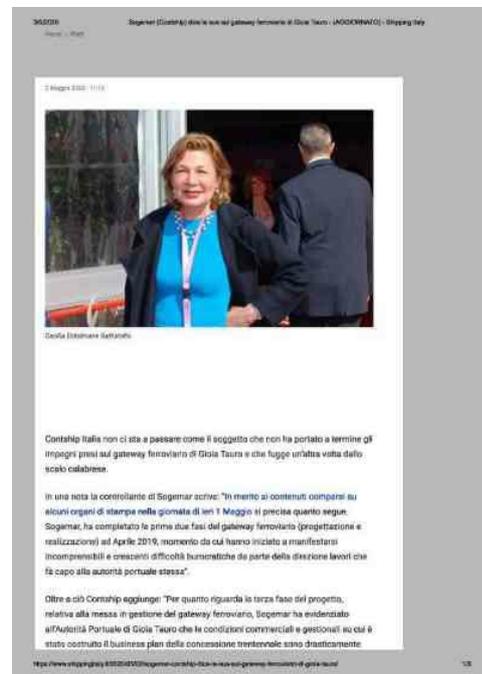
"Quando non si hanno argomentazioni serie si passa all' attacco personale! Quanto affermato da **Andrea Agostinelli** è spazzatura, ma proprio perché la politica è servizio pubblico è indispensabile rimettere in chiaro la verità. La Lega ha tutto il diritto di criticare la inefficienza della gestione del Porto da parte del Commissario. È questa l' azione politica diretta ad eliminare qualcosa che non ha funzionato e non può, certamente, funzionare con l'attuale miope governance. Comprendiamo gli operatori che non parlano ufficialmente per paura di ritorsioni personali, come nel caso in questione. Mi preme, però, precisare che non esiste alcun livore personale o interessi o ambizioni individuali: non ho partecipato all' ultimo bando per la nomina del presidente dell' Autorità Portuale per mia scelta del tutto privata. Quindi, nessun interesse o ambizione! Le ricordo caro commissario che sono stato l' unico ad aver partecipato al precedente bando rinunciando alla retribuzione. Forse per Lei questo è insignificante, ma per me NO. Questa è una pietra miliare del mio amore per la crescita del territorio, del porto e dell' occupazione. La sua non conoscenza della vera e adeguata governance emerge dal suo comunicato stampa dell' 01.05.2020. Intanto, le è stato contestato che il porto non è solamente la "movimentazione dei teus" -per la quale attività deve ringraziarsi Gianluigi Aponte e non, certamente, chi non ha nulla a che fare con tale dinamismo-, ma una programmazione a lunga scadenza per la individuazione precisa dell' identità del porto e della sua collocazione nel tempo e nell' area del mediterraneo. Spiego cosa vuol dire, perché penso che tale pensiero sia incomprensibile per Lei **Agostinelli**. La crescita del porto passa attraverso la pianificazione che, allo stato, non esiste, in quanto in ben 5 anni e con poteri pieni non è stata affrontata o realizzata, seriamente, tale rilevantissima ed indispensabile programmazione. Non mi pare che si siano attratte imprese per il potenziamento delle attività e dell' occupazione. I tanti soldi spesi o che dovranno spendersi , allo stato, nulla hanno portato ai calabresi e non sappiamo se qualcosa di positivo ci sarà. Il retroporto è un cimitero e, quindi, la affermazione "né tantomeno un retroporto" dimostra, ancora una volta, la sua mancata conoscenza dei luoghi e delle condizioni di questi! Quando parla di risultati si limita, per la sua incapacità a comprendere cosa sia la gestione e crescita del porto, ad indicare l' aumento dei traffici portuali. Ma si è mai chiesto cosa porta questo ai calabresi in termini di sviluppo del territorio? Non penso. Perché, ancora una volta, dimostra di avere una visione piccola e limitata della struttura e della sua potenzialità. Ecco dov' è il suo fallimento gestionale e consequenzialmente quello del porto. Il suo livore lo lascio a lei che pensa solo ad avere una riconferma a tutti i costi, pur essendoci delle precise limitazioni legislative, delle quali, tuttavia, parleremo più avanti". Lo afferma in una nota Giacomo Francesco Saccomanno - Capogruppo Consiliare della Lega di Rosarno.



Sogemar (Contship) dice la sua sul gateway ferroviario di Gioia Tauro (AGGIORNATO)

Contship Italia non ci sta a passare come il soggetto che non ha portato a termine gli impegni presi sul gateway ferroviario di Gioia Tauro e che fugge un'altra volta dallo scalo calabrese. In una nota la controllante di Sogemar scrive: In merito ai contenuti comparsi su alcuni organi di stampa nella giornata di ieri 1 Maggio si precisa quanto segue. Sogemar, ha completato le prime due fasi del gateway ferroviario (progettazione e realizzazione) ad Aprile 2019, momento da cui hanno iniziato a manifestarsi incomprensibili e crescenti difficoltà burocratiche da parte della direzione lavori che fa capo alla autorità portuale stessa. Oltre a ciò Contship aggiunge: Per quanto riguarda la terza fase del progetto, relativa alla messa in gestione del gateway ferroviario, Sogemar ha evidenziato all'Autorità Portuale di Gioia Tauro che le condizioni commerciali e gestionali su cui è stato costruito il business plan della concessione trentennale sono drasticamente cambiate dall'Aprile scorso. Il riferimento è soprattutto, ma non solo, al fatto che il terminal container attiguo è passato interamente sotto il controllo del Gruppo Msc a cui proprio Contship ha venduto il suo 50%. Sogemar ha poi spiegato di aver

comunicato le proprie controdeduzioni rispetto a una richiesta di penale, avanzata dalla Autorità Portuale di Gioia Tauro, per ritardi nella consegna dell'opera. Ritardi che sono stati rigettati e ampliamenti dimostrati nella loro insussistenza. A dimostrazione di quanto elevata sia la tensione sulla questione del gateway ferroviario di Gioia Tauro, la nota di Contship si conclude annunciando che Sogemar tutelerà in ogni sede necessaria la propria immagine e i diritti spettanti dagli accordi firmati e auspica una costruttiva collaborazione da parte della committenza di questa opera che è stata completata e realizzata come da piani concordati e documentati in ogni suo passaggio esecutivo. AGGIORNAMENTO del 2/5/2020 h.17:07 Dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro riceviamo e pubblichiamo la nota seguente in risposta all'articolo: In esercizio del diritto di replica rispetto alle dichiarazioni rese dal gruppo Contship Italia sulla questione relativa alla gestione del gateway ferroviario del Porto di Gioia Tauro da parte della società collegata Sogemar. Le dichiarazioni rese dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro al quotidiano on line Piana Informa appaiono perfettamente corrispondenti alle motivazioni di Contship riguardo alle dichiarate esigenze gestionali e commerciali che, a parere della società, giustificerebbero il recesso dal rapporto contrattuale. Ovviamente l'ente committente è tenuto ad avviare tutte le procedure previste dalla legge e dal contratto per le ipotesi di recesso che esulano dalla casistica prevista e ammessa dalle norme codicistiche e contrattuali. Si ritiene necessario precisare come la nota stampa dell'autorità portuale, nel precisare che la fase della progettazione e della esecuzione dei lavori sia stata conclusa, non contiene alcun riferimento all'applicazione di penali in merito alla esecuzione dei lavori, che tuttavia risultano consegnati con 238 giorni di ritardo rispetto al cronoprogramma dell'opera. Tale aspetto di carattere squisitamente tecnico, con riferimento ai quali ogni notizia è stata inspiegabilmente diffusa direttamente da Contship, costituiscono oggetto di valutazione degli organi all'uopo nominati, ovvero Direzione Lavori e RUP. È pertanto irrituale e fuori di luogo entrare nel merito a valutazioni affidate per legge a soggetti specifici. Per quanto risulta dagli atti non risulta, comunque, che le deduzioni difensive circa i contestati ritardi siano state accolte.



Messaggero Marittimo Mensile

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

A Gioia Tauro una gara per affidare completamente del dragaggio del canale

GIOIA TAURO L'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel Marzo 2019, ha dato avvio ad un programma triennale di dragaggio dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro. A conclusione della prima annualità, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento del servizio di caratterizzazione dei sedimenti portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale. Dai risultati della relativa analisi batimetrica, propedeutica all'adozione del complessivo programma dei lavori, è stato infatti constatato che le dune vengono create principalmente dall'azione dinamica delle eliche delle navi, durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all'altro del bacino. Come da cronoprogramma, ogni due mesi si procede ad uno specifico intervento, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due spianamenti con draga auto-caricante ed altri quattro con diversa strumentazione. L'adozione di questo progetto rientra nella politica di rilancio dello scalo dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, che ha messo in campo un articolato piano di attività, in sinergia con il terminalista, per mantenere alte le performances del porto. Tra le altre misure, rientra nel piano di rilancio portuale, anche, la realizzazione di una banchina lungo l'arenile a ponente del porto, lato nord, con profondità di fondali pari a 17 metri. L'obiettivo è quello di completare il banchinamento del canale al fine di migliorare l'accessibilità lungo le sue banchine poste al lato nord dello scalo. Per un valore complessivo dell'opera di 16,5 milioni di euro, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha appena pubblicato il relativo bando di gara per l'aggiudicazione della direzione dei lavori e il coordinamento della sicurezza nella fase di esecuzione del cantiere. In un'ottica di sviluppo delle politiche di sostenibilità, con l'obiettivo di ridurre i consumi di energia elettrica nel porto di Corigliano Calabro, l'Ente ha inserito nel proprio Piano operativo triennale 2022 la manutenzione dell'impianto di illuminazione e torri faro, per adeguare lo scalo alle nuove esigenze commerciali. Dopo l'approvazione del relativo progetto esecutivo e direzione del cantiere, è stata pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo di 491 mila euro. Il progetto prevede la sostituzione di tutti gli apparecchi con nuove tipologie di illuminazione, basate su tecnologia led. Gli interventi interesseranno tutta l'area portuale, con particolare attenzione all'illuminazione posta lungo la banchina pescherecci e nei piazzali operativi.

La AdSp dello Stretto approva rendiconto finanziario i risultati confermano un avanzo di oltre 126 milioni

A Gioia Tauro una gara per affidare completamente del dragaggio del canale

MAGGIO, OPERAZIONE DI RILANCIO DEL PORTO DI GIOIA TAURO



Messaggero Marittimo Mensile

Olbia Golfo Aranci

Olbia: gara servizi ai passeggeri

OLBIA La nuova gara per l'affidamento dei servizi ai passeggeri nel porto di Olbia è ufficialmente avviata con la firma del decreto autorizzativo a contrarre del presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. Una procedura telematica aperta, quella caricata sulla piattaforma virtuale nella home page dell'Ente, che consentirà di assicurare la piena operatività dello scalo dell'Isola Bianca anche al termine dell'affidamento temporaneo dei servizi aggiudicati rispettivamente a Sinergest, Turmo Travel e Sviluppo Performance Strategie. Scelta, questa, dettata anche dall'esigenza di sopperire all'inevitabile allungamento dei termini, imposto dal recente Decreto Legge del 17 Marzo scorso, per tutti i procedimenti pendenti al 23 Febbraio, tra i quali anche quelli di valutazione dei Project Financing. Così come già disposto per la prima gara bandita d'urgenza nel mese di Dicembre, anche la nuova procedura prevede la suddivisione dell'intero pacchetto in tre lotti: il primo, riferito al servizio di accogliimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli che transitano, sia in arrivo che in partenza, dal porto; il secondo, al trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa; il terzo, all'attività di info point, deposito bagagli, assistenza ai passeggeri all'interno della Stazione Marittima. Il valore complessivo stimato dell'appalto, della durata di due anni più uno, sarà pari a poco più di 6 milioni e 445 mila euro (da assoggettare a ribasso di gara), pari dunque a circa 2 milioni di euro all'anno. Così come per la gara precedente, è prevista l'applicazione della clausola sociale, ed inciderà, nella valutazione complessiva, la qualità del piano di assorbimento dei lavoratori alle dipendenze dell'operatore uscente, la cura al passeggero con mobilità ridotta e l'introduzione di un monitoraggio della qualità del servizio che dovrà essere resa all'AdSp. Attesa la lunga durata dell'appalto, è stata inserita la possibilità per l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, in caso di sopraggiunte necessità di pubblico interesse, di recedere dal contratto con un congruo preavviso. Considerato, infine, l'importo della gara, superiore alla soglia comunitaria, ed in ottemperanza alla vigente normativa sugli appalti pubblici, il nuovo bando sarà rivolto a tutti gli operatori economici comunitari, e si svolgerà sulla piattaforma telematica dell'AdSp del Mare di Sardegna (<https://albi.adspmaredisardegna.it>), con scadenza della presentazione delle offerte alle ore 12 del 3 Giugno prossimo. Come già anticipato pubblicamente spiega Massimo Deiana con il nuovo bando di gara europeo metteremo in sicurezza l'operatività dello scalo per i prossimi anni, introducendo pian piano innovazioni e miglioramenti nella qualità dei servizi offerti. Nel contempo, teniamo la porta aperta alle proposte di finanza di progetto e, nonostante la situazione difficile, continuiamo a lavorare in previsione della definitiva ripartenza dei traffici, con quei volumi, si spera, che hanno portato i porti di sistema in cima alla classifica nazionale.



Slittano ancora i tempi per formalizzare la concessione del Porto Canale di Cagliari: scadenza il 1° Giugno

CAGLIARI Nuova proroga, di legge, alla call internazionale per il Porto Canale di Cagliari. Slittano ancora i tempi, questa volta per effetto del recente D.l. del 17 Marzo scorso, per poter formalizzare la richiesta di concessione ex art. 18 per il Porto Canale di Cagliari. Anziché il 15 Aprile, così come stabilito dal primo avviso di proroga pubblicato lo scorso 28 febbraio, la nuova scadenza della call internazionale è stata fissata per il 1° Giugno alle ore 12. Una decisione che, oltre essere stata sollecitata da operatori economici interessati, risulta imposta dal recente provvedimento sulle Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid- 19 che, proprio all'articolo 103, prevede che ai fini del computo dei termini ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento di procedimenti amministrativi su istanza di parte o d'ufficio, pendenti alla data del 23 Febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data, non si tiene conto del periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 Aprile 2020. Così come reso noto nella prima proroga tecnica che già era stata, a suo tempo, avanzata da alcuni soggetti interessati restano invariati i criteri stabiliti nell'avviso presentato alla stampa e pubblicato il 5 Dicembre scorso sulla Gazzetta della Repubblica Italiana, Europea, sui principali organi di informazione nazionali e stranieri e sul sito istituzionale dell'Ente. A partire dall'oggetto della concessione: 1.600 metri lineari di banchina, con possibilità di allungamento così come previsto all'interno del Piano regolatore, 16 metri di fondale e quasi 400 mila quadri di piazzale, sul quale sono presenti 6 cabine elettriche, 3 fabbricati destinati ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibilità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione). Immutati anche i punti cardine del pacchetto insediativo (collegamento alla Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari; Zona Franca Doganale interclusa, vicinanza al servizio di bunkeraggio navale operato dalla Saras; riproposizione di un Contratto di Localizzazione per il sostegno degli investimenti per l'acquisto di nuove attrezzature), i criteri di valutazione che terranno conto della vision dell'Ente sul futuro del Porto Canale, la durata del titolo concessorio e l'importo annuale del canone, la cui parte variabile potrà essere soggetta a riduzione in dipendenza dei volumi di traffico che il nuovo terminalista registrerà. Una volta presentata, la domanda di concessione ex. Art 18 della Legge 84/94 sarà pubblicata per 60 giorni. Entro tale termine, anche altri soggetti interessati potranno presentare delle istanze in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni alla stessa.



Messaggero Marittimo Mensile

Cagliari

AdSp mare di Sardegna ai primi posti nel panorama portuale nazionale

ROMA - Prima per numero di passeggeri su traghetto, seconda per movimentazione di rinfuse liquide, terza per tonnellate globali di merce. Per il terzo anno consecutivo, nonostante la contrazione del traffico container, l'AdSP del Mare di Sardegna conferma il suo ruolo chiave nel panorama della portualità nazionale. È, in sintesi, quanto emerge dal Bollettino statistico redatto da **Assoporti** relativo al 2019. Un focus dettagliato sul sistema portuale del Paese nell'anno appena concluso, che mette in chiaro i numeri generati dalle 16 Autorità di Sistema, per un totale di circa 50 porti amministrati. In questo scenario, l'AdSp del Mare di Sardegna conferma la leadership nazionale nel trasporto passeggeri su traghetto (lungo raggio) con 4.991.759 unità, alle quali si aggiungono altri 845 mila di Portovesme e 284 mila circa di Santa Teresa; passeggeri, questi, che rientrano nella categoria del corto raggio. Secondo posto, invece, con 27.873.750 tonnellate, nel settore delle rinfuse liquide (preceduti da Trieste e Monfalcone) e al quarto per tonnellaggio di merci varie trasportate su gommate (10.922.066); classifica, questa, dominata dal sistema portuale di Livorno, Piombino e Portoferraio con quasi 22 milioni di tonnellate. Terza posizione, con tonnellate 46.250.438, per il totale delle merci movimentate (somma di rinfuse liquide, solide, contenitori, varie e su gommato). Classifica nella quale l'AdSP sarda è preceduta da quella del Mare Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone), con poco più di 66 milioni di tonnellate e, al primo posto, da quella del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona Vado), con oltre 67 milioni. Ottavo posto, invece, sullo scenario nazionale dell'industria crocieristica, con oltre 457 mila unità in transito. Negativo, invece, il risultato dei container movimentati che, con l'interruzione del traffico a partire dalla scorsa primavera, ha portato il Porto Canale di Cagliari al decimo posto, rispetto all'ottavo dei due anni precedenti. Situazione che, comunque, non ha inficiato l'andamento generale del sistema Sardegna. Il bollettino statistico di **Assoporti** per l'anno 2019 è sicuramente la fotografia più chiara del panorama dei trasporti marittimi del nostro Paese spiega Massimo Deiana. Un focus che, ancora una volta, ha messo in luce l'enorme potenzialità dei nostri porti nel sistema nazionale ed il ruolo strategico che l'AdSP sarda gioca in termini di valore aggiunto nell'economia isolana. Dati positivi che, nonostante la crisi del comparto container, rendono il sistema dei porti sardo altamente competitivo.



Messaggero Marittimo Mensile

Messina, Milazzo, Tremestieri

La AdSp dello Stretto approva rendiconto finanziario i risultati confermano un avanzo di oltre 126 milioni

MESSINA Si è svolta un'importante seduta del Comitato portuale dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto. Il Comitato ha infatti approvato all'unanimità il Rendiconto finanziario del 2019, con il parere favorevole senza osservazioni del Collegio dei Revisori, e la Relazione annuale del presidente sulle attività svolte nell'anno precedente. I risultati della gestione, riferiti all'anno 2019, confermano il consolidamento del positivo trend con un avanzo di amministrazione di euro 126.042.182 che, al netto degli accantonamenti vincolati, è disponibile per gli impieghi nella misura di euro 87.232.783. La disponibilità di cassa ammonta ad euro 151.583.368. L'utile di esercizio è di euro 11.100.282. L'approvazione del rendiconto del 2019 testimonia una gestione oculata del patrimonio dell'Ente che da Novembre scorso ha iniziato la sua trasformazione in Autorità di Sistema portuale in piena continuità con la precedente gestione del Commissario De Simone a cui va ancora una volta il ringraziamento per il proficuo lavoro svolto durante il suo mandato dichiara il presidente Mario Mega. Devo ringraziare anche i dipendenti dell'Ente che, pur in un momento di obiettiva difficoltà per

l'emergenza in corso, si sono prodigati per portare all'approvazione, con largo anticipo rispetto ai termini fissati dal Ministero vigilante, questo importante strumento contabile oltre che la Relazione annuale delle attività svolte nel 2019. Dai provvedimenti approvati emergono interessanti dati sui traffici portuali nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, che testimoniano la salute del sistema portuale almeno sino all'insorgenza della attuale emergenza sanitaria nazionale. Nel corso del 2019 sono state confermate le tipologie di movimentazione ormai consolidate che vedono una netta predominanza a Messina del flusso passeggeri (Messina è da sempre il primo porto italiano in termini di movimentazione dei passeggeri) e ro/ro (servizio di attraversamento dello Stretto di Messina, autostrade del Mare Messina-Salerno- Messina) e di idrocarburi nel comprensorio di Milazzo. A ciò si aggiunge la rilevante attività crocieristica del porto di Messina che nel 2019 si è attestata al decimo posto nella classifica italiana dei porti-crociere e che era destinata a continuare a crescere a due cifre anche nel 2020, prima del Covid 19. Da evidenziare la crescita che si è registrata sulle merci movimentate mediante ro/ro nei porti di Messina-Tremestieri- Milazzo, che hanno registrato un incremento dell'8,7% per un totale di 6.299.542 tonnellate. I dati parziali dei primi mesi dell'anno in corso, compresi quelli di questo periodo di emergenza, testimoniano che la tendenza all'aumento del traffico merci su rotabili non solo viene confermata ma si rafforza significativamente. Il traffico dei passeggeri continua comunque a rappresentare la forte vocazione del sistema portuale che ha assistito alla movimentazione di circa 12.487.727 persone. Fra queste 423.393 sono stati i crocieristi con un significativo incremento del 13,7%. I restanti 12.064.434 di passeggeri, movimentati su ro-ro e mezzi veloci, si dividono come segue: 10.755.431 a Messina e 1.309.003 a Milazzo. L'equilibrio finanziario oggi confermato di affrontare con tranquillità le nuove sfide che ci vedono impegnati sia nel versante del potenziamento delle infrastrutture ma soprattutto sul fronte del potenziamento dei traffici passeggeri e delle merci conclude il presidente Autorità di Sistema portuale Mario Mega. Il particolare momento storico che stiamo vivendo imporrà certamente una revisione delle strategie a breve termine ma non modificherà sostanzialmente quelle di medio e lungo periodo che in questi miei primi mesi di mandato ho già tracciato e che cominceranno ad essere attuate ancora più concretamente quando procederò alla nomina del Comitato di



Gestione. Si punterà con decisione alla creazione di un sistema portuale integrato a servizio dei territori che si affacciano sullo Stretto di Messina per il rilancio delle economie locali nella consapevolezza che il miglioramento della mobilità marittima, in uno con gli interventi



Messaggero Marittimo Mensile

Messina, Milazzo, Tremestieri

sulle altre modalità di trasporto connesse, costituirà una spinta determinante soprattutto in questa fase di crisi economica generale.

Milazzo, i lavori sulla banchina XX Luglio fermi da 3 anni: Mega chiede una relazione

Il presidente dell' **Autorità** di **sistema**, Mario Paolo Mega, ha chiesto una relazione agli uffici sulla situazione relativa alla banchina XX Luglio, i cui lavori sono ormai sospesi da tre anni per capire se sia possibile anticipare i tempi di riavvio dell' appalto che sembrano essere diventati indefiniti. Un tentativo di sbloccare un appalto nato male che rischia di finire peggio anche perché la ditta Scuttari, che non ha potuto proseguire il cantiere per il fallimento, ritiene di essere stata penalizzata dalla lunga sospensione dei lavori per le varianti legate alla realizzazione delle opere a mare. Obiettivo di Mega è riavviare l' iter per il riappalto delle opere ancora in sospeso verificando anche quale dovrà essere a distanza di tempo la funzionalità di questa infrastruttura. Infatti, rispetto all' inizio di questo secolo, quando fu prevista, oggi la visione dei traffici è cambiata e Milazzo non registra più dal punto di vista commerciale quei movimenti di un tempo. Ecco quindi che tutti aspettano il completamento delle banchine del porto, ma se non si va a programmare nuove attività commerciali questa città non avrà quel ritorno economico, e soprattutto occupazionale, che da tempo si attende e che uno scalo come quello di Milazzo è in condizione di dare. Opportuno è dunque che le istituzioni portino avanti sinergicamente iniziative concrete e non di prospettiva che poco o nulla producono per chi oggi spera di lavorare, come ad esempio i portuali dell' ex cooperativa Garibaldi. Nello specifico dovrà essere compito delle parti interessate sedersi ad un tavolo e, di concerto, stabilire come impiegare le costruende banchine per lo sviluppo del porto di Milazzo e creare nel contempo nuova occupazione. Immaginando ad esempio la possibilità di dare esecuzione al progetto di collegamento del porto con l' asse viario giacente in uno dei cassetti del palazzo comunale. In questa ottica si potranno sviluppare i collegamenti da Milazzo per i porti del continente con le navi "ro-ro" essendo più di un armatore interessato. © Riproduzione riservata.



Il Dipe ha dimenticato porti, logistica e settore marittimo

ROMA Il Dipe dimentica porti, logistica e settore marittimo. Il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio, nei giorni scorsi ha reso nota la proposta L'Italia e la risposta al Covid-19. Ma l'economia del mare non c'è. Lo segnala Federlogistica-Confrtrasporto, la Confederazione dei trasporti che fa capo a Concommercio. Federlogistica Leggendo quello studio che ha come obiettivo di rafforzare il ruolo del Cipe, appare sconcertante come una realtà così importante abbia predisposto uno studio senza prendere in considerazione porti, logistica e settore marittimo, dichiara il presidente di Federlogistica- Confrtrasporto Luigi Merlo. Nelle ben 150 pagine del documento c'è un'articolata analisi, con tanto di proposte normative che riguardano il settore autostradale e quello aeroportuale, non una sola riga è stata dedicata alla crisi del settore marittimo (basti pensare a quelli crocieristico e dei collegamenti con le isole), al tema delle concessioni portuali che hanno per lo meno la stessa dignità di quelle autostradali precisa Merlo. Anche sulla semplificazione amministrativa l'elaborato formula molte proposte a favore dei Comuni, ma non cita in alcun modo le Autorità di sistema portuale. In tema di procedure per l'accelerazione delle opere pubbliche non vengono citate le opere marittime e neppure, ad esempio, i dragaggi. La logistica inoltre ha bisogno di opere fondamentali nel settore ferroviario e stradale prosegue il presidente di Federlogistica. La Blue economy in Italia vale quasi 50 miliardi di euro, più del 3% del Pil, con 900mila occupati. Senza pensare agli effetti sul settore della cantieristica, altra dimenticanza dello studio Dipe. Penso che chi ha redatto lo studio dovrebbe giustificare tali dimenticanze e rimediare prontamente



Fedespedi: crisi di liquidità la logistica non è una banca

MILANO La logistica non è una banca, e nelle attuali condizioni il sistema logistico non potrà garantire a lungo la propria attività al servizio dell'economia del Paese. Alle gravi difficoltà operative dovute al congestionamento dei nodi logistici si aggiunge una crisi di liquidità finanziaria che rischia di minare l'attività delle imprese del settore della supply chain. Questo l'allarme che arriva da Fedespedi e dal presidente, Silvia Moretto: L'emergenza Coronavirus ha confermato la strategicità del settore della logistica, delle spedizioni e del trasporto merci che vale il 9% del Pil nazionale. Anche in questa congiuntura eccezionale di sospensione delle attività non essenziali prorogata con un nuovo Dpcm fino al 13 Aprile la supply chain continua con senso di responsabilità a lavorare al servizio dell'economia del Paese in base a quanto disposto dai decreti governativi, ma non può sostenere interamente gli oneri del lockdown. Siamo riconosciuti tra le attività essenziali ma non ci sono le condizioni per poter garantire il nostro servizio. Come abbiamo già denunciato prosegue Moretto è necessario che il Governo chiarisca che l'attività di magazzinaggio è consentita per tutte le imprese, anche quelle in cui il processo produttivo è fermo. Questo è fondamentale perché i nostri operatori possano proseguire le attività di consegna e ritiro della merce: gli hub portuali e aeroportuali sono vicini al livello di capacità massima di contenimento dei container. Se raggiungiamo il livello di saturazione scatteranno ulteriori oneri a carico della merce. A questo si aggiunge la preoccupazione per la crisi di liquidità finanziaria che ha già gravi conseguenze sui bilanci aziendali. Le imprese clienti chiedono dilazioni di pagamento e delle scadenze che noi non possiamo accordare. Siamo operatori della logistica e non istituzioni di credito e non possiamo lavorare senza essere remunerati. Moretto aggiunge: I dati analizzati dal Centro Studi Fedespedi mostrano una contrazione del Pil italiano tra il 4% e il 7% nel 2020. La contrazione degli scambi commerciali, inoltre, impatta gravemente in termini di fatturato su tutti i comparti della filiera logistica. Come evidenziato dal Centro Studi di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, nel 2020 si prevede una contrazione dei volumi di merce movimentata del 20-25%. È assolutamente necessario che le imprese nostre clienti paghino i servizi che hanno attivato con noi e che abbiamo portato a termine anche in questa congiuntura eccezionale, come previsto e nelle condizioni richieste dalle disposizioni governative. Già sono calcolati oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti (Centro Studi Confetra) che stanno mettendo a rischio la sopravvivenza delle nostre imprese nel breve termine. Il nostro è un settore labour intensive che impiega 50.000 addetti: le aziende devono, innanzitutto, essere in grado di pagare il lavoro delle persone, che continuano ad alimentare ogni giorno la circolazione delle merci nel nostro sistema paese. Rivolgiamo, quindi, un appello alle nostre imprese clienti per invitarle a non scaricare sul nostro comparto gli oneri del lockdown, consapevoli della difficoltà che questa emergenza comporta per tutto il tessuto economico del Paese. Chiediamo al Governo, inoltre, di fornire al settore tutte le garanzie operative e finanziarie perché le imprese possano proseguire la propria attività, conclude Moretto.



Federagenti: rispettare le leggi vale anche per le navi e porti

GENOVA Il rispetto delle leggi deve valere anche per navi e porti, scrive Gian Enzo Duci presidente di Federagenti. Il Paese si sta faticosamente abituando a ottemperare anche a norme che violano la libertà personale. Ma pretendere anche di violare quelle norme eccezionali che sono state messe a punto proprio per affrontare l'emergenza virus anche in settori delicati come quello marittimo, va davvero oltre ogni anche pur vaga concezione dello Stato di diritto. A intervenire direttamente sul tema delle navi da crociera battenti bandiera italiana alle quali diverse istituzioni locali, per altro non competenti sulle tematiche marittime, vorrebbero vietare l'attracco nei porti italiani, è il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che fa eco al recente appello alla solidarietà lanciato dall'ammiraglio comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino, e alla ribadita necessità di riportare a casa i marittimi e i passeggeri italiani imbarcati sulle navi da crociera italiane. Il decreto della Presidenza del Consiglio ricorda Duci varato il 19 Marzo scorso, fa esplicitamente riferimento alle navi da crociera che battono bandiera italiana e all'obbligo di garantire il loro attracco nei porti italiani. E' ovvio che ciò debba avvenire ponendo in essere tutte le misure possibili a tutela della salute pubblica, ma pensare di rimettere in discussione a ogni occasione pratica quanto previsto dalla legge è davvero troppo. Apprezziamo la diplomazia del Comandante Generale e le azioni di coordinamento della ministra De Micheli, ma mi chiedo perché un cittadino che violi l'obbligo di restare a casa introdotto dal Governo venga giustamente sanzionato, mentre qualsiasi amministratore locale, che fino a qualche settimana fa declamava l'importanza del turismo crocieristico sul proprio territorio, possa impedire impunemente l'applicazione di una legge nata nello stesso contesto. Evitando pure di citare le Convenzioni internazionali conclude il presidente che coralmemente riconoscono il diritto delle navi ad attraccare nei porti per affrontare situazioni di emergenza, invitiamo le Istituzioni, siano esse Regioni, Sindaci o ancor di più singoli parlamentari, a consentire agli uomini che operano nei porti e che sono responsabili in campo marittimo a svolgere il loro lavoro.



Messina (Assarmatori): Le port authority accettino di abbattere oneri e costi

Secondo il Fondo Monetario Internazionale l'economia mondiale nel 2020 avrà una flessione del 3%. Nel 2009, dopo il fallimento di Lehman Brothers, la caduta del Pil globale si fermò allo 0,6%. E basterebbero questi numeri per far capire quanto sia grave questa crisi, che, sempre secondo il FMI farà scendere il Pil italiano del 9,1%, due punti in più delle altre grandi economie europee. È un disastro senza precedenti, uno tsunami che ha colpito in pieno tutto il cluster marittimo travolgendo compagnie di navigazione, porti, terminal e l'intera catena logistica. Reggere l'urto e ripartire comporterà sacrifici enormi per tutti. Le compagnie stanno già affrontando una dolorosissima contrazione dei traffici merci e passeggeri, le navi da crociera sono ferme e i traghetti viaggiano solo per garantire la continuità territoriale delle isole e il traffico merci indispensabile al rifornimento del Paese, ma i flussi di liquidità che la biglietteria garantiva sono stati azzerati, mettendo a rischio sia la prosecuzione dei servizi sia il mantenimento degli attuali assetti occupazionali con ulteriori conseguenze anche sull'intero indotto. Al Governo, quindi, gli armatori hanno chiesto garanzie pubbliche perché il credito non si esaurisca e si recuperi in altro modo la liquidità necessaria, ma non basta, bisogna intervenire anche sul lato dei costi e qui entrano in campo i porti e le autorità che li gestiscono. Ad esse Assarmatori ha chiesto che accordino alle compagnie di navigazione, soprattutto quelle impegnate nei servizi di collegamento con le isole e nei collegamenti marittimi ro-ro/ro-pax, le cosiddette autostrade del mare, una rimodulazione dei costi/canoni portuali dovuti per l'anno 2020, perché è evidente che quelle imprese non potranno sostenere tutte le spese necessarie per garantire la piena operatività delle navi (che sono in gran parte costi fissi), senza incassare la quantità dei proventi previsti prima del crollo. Discorso che vale anche per i diritti portuali per il traffico passeggeri e veicoli, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale (comprensivi degli oneri ISPS e degli oneri per i servizi di interesse generale); i canoni demaniali marittimi, la tassa di ancoraggio e la sovrattassa per le merci in coperta; gli oneri di security portuale e i servizi tecnico nautici. Al momento, invece, l'unico aiuto concesso agli armatori riguarda la sospensione per un periodo molto limitato della tassa d'ancoraggio. E se resterà la sola agevolazione è chiaro che non basterà a evitare il collasso definitivo. La crisi attuale è senza precedenti e anche le risposte devono essere tali. Le compagnie di navigazione stanno facendo la loro parte mantenendo attive le rotte e aprendo nuove linee di credito nonostante il crollo dei ricavi, le Autorità di sistema portuale accettino di abbattere oneri e costi. Mai come ora siamo tutti sulla stessa barca e dobbiamo remare insieme per evitare gli scogli.

