



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
giovedì, 07 maggio 2020**



## Prime Pagine

07/05/2020	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 07/05/2020	9
07/05/2020	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 07/05/2020	10
07/05/2020	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 07/05/2020	11
07/05/2020	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 07/05/2020	12
07/05/2020	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 07/05/2020	13
07/05/2020	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 07/05/2020	14
07/05/2020	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 07/05/2020	15
07/05/2020	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 07/05/2020	16
07/05/2020	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 07/05/2020	17
07/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 07/05/2020	18
07/05/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 07/05/2020	19
07/05/2020	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 07/05/2020	20
07/05/2020	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 07/05/2020	21
07/05/2020	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 07/05/2020	22
07/05/2020	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 07/05/2020	23
07/05/2020	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 07/05/2020	24
07/05/2020	<b>MF</b> Prima pagina del 07/05/2020	25

## Primo Piano

07/05/2020	<b>La Sicilia</b> Pagina 13 Zes centrali per superare la crisi	26
06/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b> Pubblicato un nuovo studio sulle Zes e ZIs	Redazione 27
06/05/2020	<b>Trentino Libero</b> Il post emergenza Covid-19 potrebbe portare ad una crisi del circuito di scambi globale	29

## Trieste

07/05/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 6		31
<hr/>			
06/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	33
<hr/>			
06/05/2020	<b>Trieste Prima</b>		34
<hr/>			

## Venezia

07/05/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 10	A. Zo. - Mo. Zi.	35
<hr/>			
07/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 39		36
<hr/>			
07/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 11		37
<hr/>			
07/05/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 39		38
<hr/>			
07/05/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 41	ROBERTO PERINI	39
<hr/>			
06/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		40
<hr/>			

## Savona, Vado

07/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 24		41
<hr/>			
07/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 8-9		42
<hr/>			
06/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		44
<hr/>			

## Genova, Voltri

07/05/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 32		45
<hr/>			
06/05/2020	<b>BizJournal Liguria</b>		46
<hr/>			
06/05/2020	<b>Borsa Italiana</b>		47
<hr/>			
06/05/2020	<b>Genova24</b>		48
<hr/>			
06/05/2020	<b>PrimoCanale.it</b>		49
<hr/>			
06/05/2020	<b>TeleBorsa</b>		50
<hr/>			

06/05/2020	<b>TTg Italia</b>		51
L' aeroporto di Genova riconferma gli investimenti sullo scalo			
06/05/2020	<b>Ansa</b>		52
Porti: al terminal Psa Genova Prà prima toccata servizio Ema			
06/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		53
Arrivato oggi nuovo servizio a PSA Genova Pra' per gli Stati Uniti			
06/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	54
Riparte elettrificazione banchine a PSA Pra'			
06/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	55
La prima nave del servizio Ema al Psa Genova Prà			
06/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	56
Colpo di Psa a Genova: arriva un nuovo servizio con gli Usa			
06/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		57
Partita dal terminal Psa Genova Prà nuova linea con gli Usa			
06/05/2020	<b>The Medi Telegraph</b>		58
Passaggio di consegne a Saimare, Muratore lascia la guida a Giachino			

## La Spezia

07/05/2020	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 14	59
Lunigiana aspra e divisa			
07/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 35	61
La beffa per gli abitanti di regioni confinanti			

## Ravenna

07/05/2020	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b>	Pagina 8	62
Lavori in diga, Marina protesta Il sindaco chiede il rinvio ad Ap			
07/05/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b>	Pagina 31	63
«La chiusura della diga penalizza Marina»			
06/05/2020	<b>Ravenna Today</b>		64
Comitato cittadino e pro loco contro la chiusura della diga: "Periodo sbagliato"			
06/05/2020	<b>Ravenna Today</b>		65
Diga chiusa per tre mesi per lavori, il sindaco: "Rivedere le tempistiche, troppo penalizzanti"			
06/05/2020	<b>Ravenna24Ore.it</b>		66
Lavori in palizzata, Pro Loco e Comitato Cittadino di Marina insorgono: "Nessun preavviso né confronto"			
06/05/2020	<b>Ravenna24Ore.it</b>		67
Anche il Sindaco de Pascale frena sui lavori nelle dighe foranee: "Rivedere la tempistica"			
06/05/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>		68
Marina di Ravenna. Pro Loco e Comitato Cittadino: fermate i lavori in diga, si facciano in altro periodo			
06/05/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>		69
Il Sindaco Michele de Pascale chiede a Autorità Portuale di rivedere i tempi dei lavori in diga sud			
06/05/2020	<b>ravennawebtv.it</b>		70
"La chiusura della diga nel periodo indicato è inaccettabile": polemica per i lavori in "palizzata"			
06/05/2020	<b>ravennawebtv.it</b>		71
De Pascale blocca i lavori alla palizzata: "Tempistica eccessivamente penalizzante"			

## Marina di Carrara

07/05/2020	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b>	Pagina 37	72
Carrara e La Spezia, due città divise da un' ordinanza Canesi contesta il provvedimento			

## Livorno

06/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		73
<hr/>			
06/05/2020	<b>FerPress</b>		75
<hr/>			
06/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	76
<hr/>			

## Piombino, Isola d' Elba

07/05/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b>	Pagina 24	77
<hr/>			
07/05/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b>	Pagina 15	78
<hr/>			
07/05/2020	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b>	Pagina 48	79
<hr/>			
06/05/2020	<b>Ansa</b>		80
<hr/>			
06/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	81
<hr/>			

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

07/05/2020	<b>Corriere Adriatico</b>	Pagina 14	82
<hr/>			
07/05/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b>	Pagina 34	83
<hr/>			
06/05/2020	<b>Ancona Today</b>		84
<hr/>			
06/05/2020	<b>FerPress</b>		85
<hr/>			
06/05/2020	<b>Il Nautilus</b>		86
<hr/>			
07/05/2020	<b>Informatore Navale</b>		87
<hr/>			
06/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	88
<hr/>			
06/05/2020	<b>Ancona Today</b>		89
<hr/>			
06/05/2020	<b>Ancona Today</b>		90
<hr/>			
06/05/2020	<b>Centro Pagina</b>	<i>ANNALISA APPIGNANESI</i>	91
<hr/>			
06/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	92
<hr/>			
07/05/2020	<b>Il Messaggero (ed. Abruzzo)</b>	Pagina 36	94
<hr/>			

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/05/2020	<b>Il Nautilus</b>	SCRITTO DA REDAZIONE	95
<hr/>			
06/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		97
<hr/>			
06/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	98
<hr/>			

## Napoli

06/05/2020	<b>Ildenaro.it</b>		99
<hr/>			
06/05/2020	<b>Stylo 24</b>		100
<hr/>			

## Salerno

07/05/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b>	Pagina 23 I controlli alla Dogana, «atti predatori»	Viviana De Vita 102
<hr/>			
07/05/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b>	Pagina 23 Così l' ex direttore e il suo vice coprivano i falsi dei funzionari	104
<hr/>			
07/05/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b>	Pagina 23 «Campioni di merce presi per ispezionarli meglio»	105
<hr/>			
06/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	Il porto di Salerno nel ciclone della magistratura	106
<hr/>			
06/05/2020	<b>Cronache Della Campania</b>	Inchiesta 'Tortuga', nel porto di Salerno le mazzette erano 'ordinarie'. TUTTI I NOMI DEGLI INDAGATI	LA REDAZIONE 107
<hr/>			
06/05/2020	<b>trasporti-italia.com</b>	Porto di Salerno: corruzione e ruberie, blitz della Guardia di Finanza. 69 misure cautelari	109
<hr/>			

## Bari

06/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	Porto di Bari installerà fluorimetri e fonometri	110
<hr/>			
06/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Porti pugliesi sempre più green	Massimo Belli 111
<hr/>			
06/05/2020	<b>Puglia Live</b>	Bari - 560.000 all' AdSP MAM per migliorare la sostenibilità e l' efficienza energetica del trasporto marittimo	112
<hr/>			
06/05/2020	<b>The Medi Telegraph</b>	Adriatico Meridionale, al via progetto Susport	113
<hr/>			

## Brindisi

06/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	Seconda gru mobile Konecranes per Servizi Industriali a Brindisi	114
<hr/>			

06/05/2020 **Transportonline** 115  
Procedure doganali digitali anche per il porto di Brindisi

---

## Taranto

07/05/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 17 116  
Ponte aperto, Cavour da Mar Piccolo a Mar Grande

---

06/05/2020 **Giornale Mio** 117  
Zes Taranto-Basilicata. Imprenditori diano la marcia in più

---

06/05/2020 **Sassi Live** 119  
Zes Jonica, Associazione Zes Lucana sollecita Consorzio Industriale e Confindustria Basilicata

---

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

07/05/2020 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 20 121  
I numeri del porto soddisfano Auddino «Il lavoro aumenterà»

---

06/05/2020 **trasporti-italia.com** 122  
Porto Gioia Tauro: boom traffico, +52% nel primo quadrimestre dell'anno

---

## Olbia Golfo Aranci

07/05/2020 **La Nuova Sardegna** Pagina 32 *SERENA LULLIA* 123  
L' equipaggio della "Lira" in quarantena senza fine

---

06/05/2020 **Olbia Notizie** 124  
Nave Lira ormeggiata a Olbia da dicembre con l' equipaggio: capitaneria in azione per ridurre disagi

---

07/05/2020 **La Nuova Sardegna** Pagina 34 *WALKIRIA BALDINELLI* 125  
Sos del trasporto merci i costi sono quadruplicati

---

07/05/2020 **La Nuova Sardegna** Pagina 34 126  
Agibilità per la torretta del porto vi opererà la guardia costiera

---

## Messina, Milazzo, Tremestieri

07/05/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 127  
Fiera, si sbloccano i restauri

---

06/05/2020 **Messaggero Marittimo** *Veio Benetti* 129  
Il traffico nello Stretto gestito nella massima sicurezza

---

## Augusta

06/05/2020 **The Medi Telegraph** 130  
Global Sulphur Cap e nuove regole / FOCUS

---

## Focus

06/05/2020 **FerPress** 133  
DI Maggio: Sindacati, nei porti si rafforzi sistema di regolazione del mercato delle imprese e del lavoro

---

06/05/2020	<b>Informatore Navale</b>		134
<hr/>			
06/05/2020	<b>Portnews</b>		136
<hr/>			
06/05/2020	<b>Portnews</b>		137
<hr/>			
06/05/2020	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	139
<hr/>			
06/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	140
<hr/>			
06/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		141
<hr/>			
06/05/2020	<b>elvigia.com</b>		142
<hr/>			



# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



**Domani il settimanale in edicola**  
**Mascherina in regalo con 7**  
**E il nuovo King anti paura**  
di **Carliotta Lombardo, Luca Mastrantonio**  
e **Alessio Ribauda** alle pagine 22 e 23



**Sabato gratis**  
Con «io Donna»  
il libro che spiega  
la fase 2  
chiedete il volume  
all'edicolante



Possibile anticipo per bar, ristoranti e parrucchieri. Per la prima volta i guariti superano i malati, ma salgono le vittime

## Riaperture, Conte accelera

### Governmento diviso sugli aiuti economici, trattativa sulla regolarizzazione dei migranti

#### UN DISEGNO PER FARCELA

di **Aldo Cazzullo**

C'è qualcosa di grandioso, nell'Italia che si è rimessa al lavoro. Nelle valli bresciane e bergamasche di cui tanti italiani ignorano l'esistenza — la Val Trompia, la Val Sabbia, la Val Seriana, la Val Camonica, zone molto colpite dal coronavirus — sono ripartite le fonderie e le presse, le filiere dell'alluminio e del ferro. Un popolo laborioso affronta la pandemia.

continua a pagina 28

#### LA POLITICA SOSPESA

di **Massimo Franco**

Le pandemie non invertono il corso delle cose, ma accelerano e amplificano tendenze già in atto: soprattutto nel momento in cui sembrano, lentamente, uscire dalla fase acuta. E così, cala il contagio del Covid-19, ma lievita quasi di rimbalzo in politica il virus della divisione e della confusione. E si assiste al trionfo dei microinteressi, costringendo il governo a spostarsi quotidianamente da un fronte all'altro, senza riuscire a chiudere un solo dossier. Il risultato è che il decreto con gli aiuti finanziari potrebbe slittare alla fine della settimana.

continua a pagina 5



I ristoratori di Milano, riuniti in flash mob (non autorizzato) di protesta contro la mancata apertura, sanzionati per l'assembramento

#### Il flash mob a Milano

Il premier Conte accelera sulla possibilità di un'apertura anticipata per bar, ristoranti e parrucchieri. Ma è scontro nel governo sul decreto per gli aiuti economici.

da pagina 2 a pagina 23

#### I ristoratori multati in piazza: così ci fate fallire

di **Stefania Chiale**

Dovevano essere in quattro o cinque, a manifestare contro la mancata riapertura dei loro ristoranti di Milano. Ma alla fine, richiamati dal tam tam tra colleghi, si sono ritrovati in tanti sotto l'Arco della Pace. Declina: «Così rischiamo di fallire, il governo ci deve ascoltare». Ma intanto, poiché le manifestazioni al tempo del Covid-19 sono proibite, i poliziotti li hanno sanzionati per l'assembramento non consentito.

a pagina 11

#### La crisi imprenditore di Napoli Si uccide, temeva per i suoi operai

di **Fulvio Bufi**

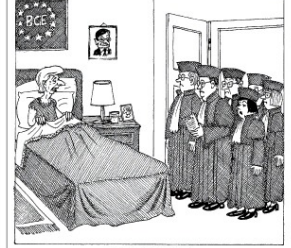
Una telefonata al commercialista per sapere quando sarebbero arrivati i soldi della cassa integrazione per i suoi dipendenti. L'idea che i «ragazzi» non avessero di che mangiare gli levava il sonno. Per due mesi li ha chiamati ogni giorno. «Avete da mangiare?», questo chiedeva. E poi: «Posso aiutarvi?». A nulla è servita la riapertura dell'azienda, schiacciato dalla crisi Antonio Nogara, 57 anni, di Napoli, si è tolto la vita.

a pagina 6 **F. Postiglione**



#### GIANNELLI

UNA MATTINA MI SON SVEGLIATO ED HO TROVATO L'INVASOR.



OH BELLA CIAO!

#### Il ministro Bonafede: subito un provvedimento «Mafiosi scarcerati, rischio di infiltrazioni»

MATURITÀ, IL COLLOQUIO  
Esame di un'ora (in quattro fasi)

di **Gianna Fregonara**

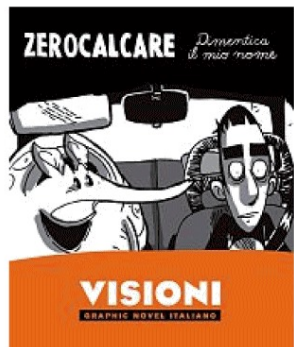
Un colloquio di un'ora diviso in quattro fasi: così sarà l'esame di maturità.

a pagina 16 **Sandrucci**

di **Giovanni Bianconi**

Ci pensa da quando ha deciso il ribaltone al vertice del Dap. «Voglio un cambio radicale», dice. Bisogna «evitare che escano altri boss e provare a fare rientrare una parte di quelli già usciti». Per questo il ministro Alfonso Bonafede ha messo i suoi tecnici al lavoro per scrivere un nuovo decreto.

alle pagine 8 e 9 **Piccolillo**



#### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Dopo avere convinto il governo a chiudere in casa gli inglesi, il consigliere scientifico di Boris Johnson è uscito di soppiatto dalla sua per incontrare l'amante e diventare un congiunto, sia pure per un tempo presumibilmente breve. La cosa ha provocato il dispetto dei reclusi. Intendiamoci. Nessuno si è scandalizzato per l'adulterio in sé, specie adesso che siamo diventati più buoni. Il professor Ferguson ha costruito il modello statistico del contagio, ma difficilmente avrebbe potuto crearne uno che tenesse a freno la sua libido durante la clausura. Benché insegni all'Imperial College, ha gli stessi impulsi di Checco Zalone. Ma qui sta il punto controverso. Invece di aspettare l'immunità di gregge come Checco nella canzone, accontentandosi di qualche amplesso oftalmico sul telefonino, l'insigne epidemiologo ha infranto le precauzioni di cui era stato inflessibile fautore. Ha fatto l'esatto contrario di ciò che aveva imposto a tutti gli altri: anche alla sua compagna ufficiale, di cui non si hanno notizie certe, e al marito della sua amante, di cui invece se ne hanno di certissime, e che al momento non capeggia la schiera del più comprensivi.

#### Checco d'Inghilterra

Nel dare le dimissioni, Ferguson ha provato a giustificare la sua incoerenza sostenendo di avere superato la provatampone. Ma se tutti gli amanti taponati di Londra avessero seguito il suo esempio, si sarebbero formati ingorghi per le strade. Da noi queste cose non possono succedere. Le dimissioni, intendo.



Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.C. Milano  
00507  
9 7711 20 498008





**Confindustria lancia l'allarme rosso per le miniproposte sul taglio dell'orario di lavoro: "Il governo è nemico delle imprese". Il solito modo per batter cassa**



Giovedì 7 maggio 2020 - Anno 12 - n° 125  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 13,00 con il libro "Storie ribelli"  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**I dati del giorno**  
369 morti, 2 su 3  
in Lombardia: più  
guariti che infetti

► PASCIUTI A PAG. 14

**A Benevento**  
Inchiesta dei pm  
su centro anziani  
dei De Benedetti



► CAIA A PAG. 10

**Plasma-terapia**  
Email per attivare  
il protocollo ferma  
a Roma da marzo

► MANTOVANI  
E MARGOTTINI A PAG. 14

**Berlino kaputt**  
Germania, fa flop  
la scuola online  
per 6 alunni su 10

► AUDINO A PAG. 18

**Assist da Merkel**  
Ora la Federcalcio  
vuole la Serie A  
persino ad agosto

► VENEMIALE A PAG. 16

**IL VIRUS È NATO  
IN UN CESSO  
CINESE: 18 PROVE**

► DANIELE LUTTAZZI  
A PAG. 12

**L'APPELLO**

**DI MATTEO E BONAFEDE,  
SIETE PERSONE PERBENE  
ORA DOVETE FARE PACE**

Difficile non intervenire, anche se avrei preferito starne fuori. Perché lo confesso - sono molto tormentato e diviso. Da una parte Nino Di Matteo.

► GIAN CARLO CASELLI

A PAGINA 2 - 3



**Il trucco c'è,  
ma non si vede**

► MARCO TRAVAGLIO

Uno dei danni collaterali della polemica Di Matteo-Bonafede, oltre al fessoso banchettare dei peggiori avvocati, è che oscura il vero motivo delle scarcerazioni di boss mafiosi e delinquenti comuni col pretesto dell'emergenza Covid. E cioè l'orientamento di un bel gruppo di giudici di sorveglianza che passano per "garantisti", ma in realtà sono semplici "decarceratori". In questo Paese a corteo di senso dello Stato, è molto diffusa, anche nella magistratura (e non solo nelle correnti di sinistra), l'allergia al carcere. C'è pure chi lo abolirebbe, non ne fa mistero e, alla prima occasione, mette fuori tutti quelli che può. Che le carceri siano sovraffollate, promiscue e spesso terrificanti lo sappiamo. Ma non per i troppi detenuti (che anzi sono sotto la media europea), bensì per la penuria di posti cella (che va colmata costruendo o allestendo nuovi reparti). In ogni caso i giudici devono applicare il Codice penale che prevede la "reclusione" (c'è scritto proprio così) per una serie di reati. Prima si davano per scontato che - a parte reati gravissimi, o lievi ma commessi da poveraccisenzatettonédifesa - la reclusione fosse finta, grazie a prescrizioni, amnistie, indulti, condoni, leggi svuotacarceri, pene alternative, liberazioni anticipate, sconti, attenuanti, condizionali, limiti d'età, scappatoie e cavilli vari. Il famoso Codice Spaventapasseri: da lontano fa paura, da vicino fa ridere.

Poi il ministro Bonafede ha ridotto il gap fra pene scritte nel Codice, irrogate nelle sentenze e scontate in carcere. Prima per i tangentari (Spazzacorrotti), poi per evasori e frodatori fiscali (ultima Finanziaria), infine per mafiosi (il di Cura Italia li esclude dalle pene alternative che i giudici possono concedere, in base alla svuotacarceri Alfano del 2010, a chi deve scontare meno di 18 mesi durante l'emergenza virus) e in futuro per tutti (blocca-prescrizione per i reati commessi dal 2020). A quel punto il sistema si è ribellato e, con esso, alcuni giudici decarceratori. Hanno messo fuori Formigoni dopo 5 mesi (su 70 da scontare) tradendo la legge Spazzacorrotti con un'interpretazione "non retroattiva" contraria a 30 anni di giurisprudenza costante in materia di esecuzione penale, dopodiché la Corte costituzionale con agile piroetta s'è contraddetta per avallare quell'assurdità. Poi è partita la canea sull'imminente "strage", anzi "apocalisse" da Covid nelle carceri, con appelli ad amnistie, indulti e scarcerazioni di massa. E molti giudici di sorveglianza han cominciato a liberare centinaia di condannati, anche mafiosi, anche al 41-bis (cioè gli individui col minor rischio di contagio al mondo).

SEGUE A PAGINA 24

**FASE 2 PER I BOSS  
"TUTTI DENTRO"**

BONAFEDE ANNUNCIA IL DECRETO: "COI CONTAGI IN CALO  
GLI SCARCERATI TORNINO DAI GIUDICI DI SORVEGLIANZA"

► LO BIANCO, MASCALI E PIPITONE A PAG. 2 - 3 - 4



**Alessandra Dolci, capo Dda di Milano**

"Chi sta al 41-bis è più protetto di noi"

► BARBACETTO A PAG. 3

AVETE VINTO VOI,  
VOGLIO ANCH'IO  
IL SUPERPREMIER

► ANTONIO PADELLARO  
A PAG. 7

IL VERO VIRUS?  
LE NOSTRE  
CITTÀ-PRIGIONE

► SALVATORE SETTIS  
A PAG. 20

SALVINI ARRIVA  
TERZO PURE  
COME BUFALARO

► DANIELA RANIERI  
A PAG. 8 - 9

FUORI VERDELLI  
PERCHÉ TROPPO  
INDIPENDENTE

► MASSIMO FINI  
A PAG. 13



VITO DA GIUSSANO

**L'Estetista Cinica**

"13 milioni di euro  
con le videochat  
su tette e sederi"

► SELVAGGIA LUCARELLI

Prendete un'imprenditrice di Brescia che ha un centro estetico a Milano e che a fine 2019 ha aperto il primo negozio di prodotti estetici e diversi corner all'interno della Rinascenza in varie città d'Italia.

A PAGINA 15

**LE INTERCETTAZIONI**

Pivetti, Lele Mora  
e il pio affare: "Faccia  
come il didietro..."

► MILOSA A PAG. 21



**PALLANUOTO ADDIO**

Rudic: "Ho allenato  
tutti, Barcellona '92  
è stato il massimo"

► SANSA A PAG. 23



**IL TESTAMENTO  
SPIRITUALE  
DI LUIS  
SEPÚLVEDA**

**In edicola con  
il Fatto Quotidiano**

**La cattiveria**

Coronavirus: in Lombardia  
torna a salire  
il numero dei morti.  
Vogliono tutti  
parlare con Renzi

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**RICORDO DEL POETA**

Penna, quel "lucente  
eremita" che amava  
definirsi "pederasta"

► PARIS A PAG. 22







# il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO  
 Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI  
 Anno XLVII - Numero 108 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
 ISSN 2322-4071 E-Guide (ed. nazionale)

# Multe ai disperati

*I ristoratori in piazza a Milano: sanzione da 400 euro*  
**Crisi, primo imprenditore suicida**  
 A Napoli un 57enne si è tolto la vita: distrutto dai debiti post Covid

di **Alessandro Sallusti**

**L**a premessa è d'obbligo: non ce l'abbiamo con gli agenti di polizia che ieri a Milano hanno eseguito un ordine stupido, gli ordini si eseguono. Ce l'abbiamo con il burocrate che li ha mandati a sgomberare e multare - quattrocento euro a testa che di questi tempi sono tanta roba - una ventina di civili commercianti che pacificamente, ben distanziati e con mascherina d'ordinanza, avevano organizzato un *sit in* di protesta contro i ritardi del governo negli aiuti in un'enorme piazza del centro. Non si fa, uno Stato attento e solidale non si accanisce contro la sua parte migliore, applicando alla lettera il cavillo di una legge che impedisce assembramenti. Non può permettersi uno Stato incapace che per di più ha abbandonato i cittadini e i piccoli imprenditori al loro destino, e ci sorprende che lo permetta il ministro degli Interni Luciana Lamorgese, che è donna sensibile e pacata.

Ci hanno tolto praticamente tutte le libertà, attenzione a non toccare quella di protestare civilmente e in sicurezza perché allora significa che abbiamo, o meglio che hanno, superato il limite invalicabile della democrazia, certe cose lasciamole fare alla polizia cinese, tanto cara a Di Maio.

Su questo vorremmo rassi-

curazioni dal premier, dal ministro e dal sindaco: giù le mani da Milano e dai milanesi onesti e laboriosi, giù le mani da tutti gli italiani. Chi vuole reprimere la disperazione, intimorire i lavoratori a suon di multe da 400 euro dovrà vedersela non solo con le sue vittime ma con la parte più sana e moderata del Paese. Gli assembramenti pericolosi sono altri, e quelli più stupidi, numerosi e impuniti sono quelli - come dimostrano recenti immagini televisive - che avvengono attorno al premier durante le sue visite finto consolatrici e autocelebrative (vedi ponte di Genova).

Ci aspetta una stagione molto difficile, e ieri a Napoli ne abbiamo avuto purtroppo un antipasto con il primo suicidio di un piccolo imprenditore dell'era crisi Covid. La vittima si chiamava Antonio Nagaro, aveva solo 57 anni e si è impiccato nel capannone della sua azienda perché non era in grado, dopo la riapertura, di pagare dipendenti e fornitori. E non si dica ora che questo signore è una vittima del virus. Più probabilmente è vittima della solitudine in cui è stato lasciato. Invece di protestare civilmente ha tolto il disturbo. Attento governo, attenti prefetti, a mettere milioni di italiani davanti a questo bivio. Nessuno ve lo perdonerebbe.



**PROTESTA CIVILE** I ristoratori di Milano hanno manifestato in piazza contro il governo che non dà loro risposte sulla Fase 2. La polizia li ha multati per «assembramento»: 400 euro di verbale a testa

**TRACOLLO ECONOMICO**

## Pil a -9% e il decreto non c'è

*Previsioni tragiche per i nostri conti ma il governo non fa nulla*

Antonio Signorini

Un crollo del Pil al 9,5% e una decrescita per nulla felice, visto che anche in un contesto del tutto eccezionale come quello della pandemia, l'economia italiana resta tra le peggiori del continente. Sono le previsioni della Commissione europea sull'impatto economico del lockdown nel nostro Paese. Intanto i soldi alle imprese non arrivano: il cantiere dell'ex dl Aprile è ancora in alto mare. Il governo è sotto pressione per le tensioni della maggioranza e quelle del mondo produttivo, che si sente quanto mai abbandonato.

**IL RETROSCENA**

## Dopo il pressing del Colle Renzi frena e perde pezzi

di Adalberto Signore

Va avanti a scatti Matteo Renzi. A volte bruschi, a volte più gentili, un po' come capita alle macchine quando stanno finendo la benzina. Perché (...)

**COMMISSARIO ARCURI**

## Mascherine introvabili Il flop del bullo statalista



di **Alessandro Gnocchi**

Tutti i giornali, da destra a sinistra, hanno registrato ieri e continuano a registrare oggi una brutta notizia: le mascherine a prezzo calmierato (50 centesimi più Iva) sono difficilissime da reperire nonostante (...)

segue a pagina 13  
 servizi alle pagine 12 e 13

**MACCHÉ NUOVO MARSHALL**

## Il piano Soviet che ingabbia la ripartenza

di Stefano Zurlo

Nel 1948 l'Unità diretta da Pietro Ingrao si mise di traverso cercando di boicottare in tutti i modi il Piano Marshall. Sul quotidiano comunista si potevano leggere frasi più taglienti di un coltello contro l'imperialismo a stelle (...)

segue a pagina 5

**MINACCIA INVISIBILE**

## Vile e classista: identikit del virus «senza qualità»

di Valeria Braghieri

a pagina 18

servizi da pagina 2 a pagina 18

alle pagine 4-5

segue a pagina 7

**Prova Sustenium Bioritmo 3**

Con Vitamina C e Zinco

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- DISSA
- MENTE
- FUNZIONE CARDIACA
- BELLEZZA DI PELLE (LINGHIE E CAPELLI)

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

**CORTOCIRCUITO GIUSTIZIA E IMMIGRAZIONE**

## Boss e immigrati, pasticcio totale

**IL TRIVULZIO SI DIFENDE**

### «Protezioni vietate? Mai stato ordinato»

Marta Bravi

Il rapporto della Rsa milanese nel mirino del pm. Il virologo Pregliasco: «Falso sia stato chiesto di non indossare...». Le morti sono aumentate del 61%.

a pagina 11

**Laura Cesaretti e Luca Fazzo**

Ieri Cataldo Franco, carceriere del piccolo Giuseppe Di Matteo che fu sciolto nell'acido dalla mafia, è fuori dal carcere, nonostante la condanna all'ergastolo. Libero in nome del Coronavirus, ultimo e clamoroso ingresso nella lista dei detenuti di massima sicurezza miracolati dall'epidemia. È l'ennesima scarcerazione che fa infuriare il Guardasigilli Alfonso Bonafede, che alla Camera promette «un decreto legge che permetterà ai giudici

di rivalutare le scarcerazioni dei detenuti di alta sicurezza e al 41 bis». Ma è sulle accuse del pm antimafia Antonio Di Matteo che il grillino rischia la sfiducia. Matteo Salvini e Giorgia Meloni stanno già lavorando a una mozione.

Intanto sulla regolarizzazione degli immigrati è scontro tra la ministra renziana Teresa Bellanova e i Cinque stelle. Conte ha convocato il capigruppo Iv, l'accordo sarebbe vicino.

con Braccalini alle pagine 6 e 8-9



# IL GIORNO

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

GIOVEDÌ 7 maggio 2020  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Lombardia, il grido di dolore di Confcommercio

**«Aiuti insufficienti»  
Nove imprese su dieci  
bocciano il Cura Italia**

Verri a pagina 10



Magnago, l'iniziativa

**Per la ripresa  
caccia al virus  
sulle scrivanie**

Anastasio a pagina 11



## Il virus è mutato, ora è più debole

L'epidemiologo: «Chi lo prende adesso si ammala meno gravemente». Il Veneto vara la banca del plasma per le cure  
Bufera Covid sulla politica. Bonafede sotto accusa per i mafiosi scarcerati: «Un decreto per rimetterli dentro»

Servizi e **De Robertis**  
da p. 2 a p. 15

Il volano dell'edilizia

**Bene l'ecobonus  
Ma i burocrati  
stiano alla larga**

Raffaele Marmo

**Q**uand le bâtiment va, tout va». Sarà anche un detto dell'epopea novecentesca del cemento e dell'acciaio, ma è incontrovertibile che anche oggi la spinta per una possibile ripartenza dell'economia non può che arrivare dalla filiera dell'edilizia e delle infrastrutture. Ben venga, dunque, l'innescio che può essere originato dagli eco-bonus rinforzati come proposti dal sottosegretario alla Presidenza Riccardo Fraccaro per il decreto di maggio. A patto che tra l'incentivo e le famiglie e le imprese non si mettano di mezzo legulei formalisti annidati nei ministeri, capaci di trasformare, con circolari, commi e rimandi, anche l'oro in carbone.

Continua a pagina 8

**PROTEZIONI DIFFICILI DA TROVARE. IL CALMIERE PEGGIORA LE COSE  
MOLTI RIVENDITORI LE HANNO GIÀ PAGATE PIÙ DI 50 CENTESIMI**



**CAOS  
IN MASCHERA**

Bartolomei e Bolognini alle p. 4 e 5

DALLE CITTÀ

Lombardia, la vergogna

**Fuori dal carcere  
boss, usurai  
trafficienti di droga  
e sequestratori**

Anastasio e Palma nelle Cronache

La protesta e la beffa

**Sos degli albergatori  
«Lo Stato ci aiuti»  
Fioccano le multe**

Vazzana nelle Cronache

Corso Venezia, la denuncia

**Pista ciclabile,  
i dubbi dei ghisa  
«Troppi pericoli»**

Palma nelle Cronache



Musk porterà Cruise sulla stazione orbitante  
**L'ultima missione di Tom  
Nello spazio per un film**

Bogani a pagina 24



Monza e Varese, due feriti gravi. Un morto in auto  
**Tutti di nuovo in fabbrica  
Scattano i primi infortuni**

Servizi 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**

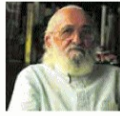
www.missionbambini.org  
#20anniperibambini

Mission Bambini 20 ANNI



Oggi l'ExtraTerrestre

FASE 2 Solo in Italia ogni mese un miliardo di mascherine industriali finirà in discarica. L'alternativa c'è: le protezioni ecologiche rinnovabili



Culture

PAULO FREIRE Un ritratto del grande educatore brasiliano e autore di «Pedagogia degli oppressi»

Paolo Vittoria pagina 10



Visioni

Streaming Nasce MicCinema, piattaforma di «qualità», ma in Italia il governo non pensa alle sale

Branca, Piccino pagina 12

# il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

GIOVEDÌ 7 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 109

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

CONFINDUSTRIA RINGHIOSA: NON ABBASSIAMO LA TESTA

## Giallorossi divisi, Conte convoca Iv

Il commissario Paolo Gentiloni: è in arrivo una profonda recessione. Il debito italiano schizzerà al 158,9% e il Pil a fine anno calerà al 9. Peggio di noi solo la Grecia. L'eurozona segnerà una recessione del 7,7 per cento. In attesa dei chiarimenti dell'Eurogruppo sul Mes, il premier

rassicura i 5 stelle e ripete che il prestito non sarà richiesto. Ma a Roma la crisi si allunga, la maggioranza è sempre più litigiosa, molti i fronti aperti. È scontro sul contributo di emergenza. Pasticcio anche sulla riduzione dell'orario di lavoro che sembrava poter essere prevista

nel decreto maggio. Dopo la ringhiosa reazione degli imprenditori il ministero è costretto a precisare: «Rimodulazione non è riduzione». Oggi i renziani a Palazzo Chigi. Confindustria avverte: «Non abbassiamo la testa»

COLOMBO, CICCARELLI A PAGINA 4,5

INTERVISTA A GIANNA FRACASSI (CGIL)

### «Bene sul lavoro, male sulla scuola»

Intervista alla vicesegretaria della Cgil Gianna Fracassi. «Noi filogovernativi? È una noemia imbarazzante. Prima dicevano che eravamo il sindacato del No, ma noi guardiamo sempre al me-

rito. Su ammortizzatori e tutele Conte ci ha ascoltato, su scuola, migranti e liquidità alle imprese siamo critici. Sull'orario di lavoro serve un nuovo paradigma»

MASSIMO FRANCHI A PAGINA 5

### L'Appello

Migliaia di firme non solo sul governo ma sulla libertà

LUCIANA CASTELLANA

Invidio Antonio Florida che ha avuto modo di leggere - come ha scritto nel suo ultimo articolo sul manifesto - le motivazioni che hanno spinto un numero straordinariamente elevato di persone - in due giorni più di 15.000 - a firmare l'appello a sostegno delle misure restrittive decise dal governo Conte contro il Coronavirus. E a denunciare la campagna di chi cerca di cavalcare una facile protesta in nome della libertà.

— segue a pagina 15 —

### Pandemia

Parlare di guerra è improprio ma utile per la Fase 2

PAOLO FAVILLI

Non siamo in guerra, ma è intenso il dibattito sul dopoguerra. Le metafore sulle pandemie come guerre sono state usate ricorrentemente. In molti, anche su questo giornale, ce ne hanno illustrato sia le ragioni che i pericoli. L'Europa che nel corso del XX secolo ha vissuto le «pandemie» belliche del 1914-18, e del 1939-45, deve avere ben chiaro il senso delle proposte.

— segue a pagina 15 —

### La sentenza

A Karlsruhe i falchi tornano a volare

MARCO BASCETTA

Prima vista non sembrerebbe una cattiva cosa: la corte suprema veglia sul pericolo che l'operato delle istituzioni finanziarie non danneggi gli interessi (quelli finanziari in questo caso) dei cittadini tedeschi nella loro veste di risparmiatori. Del resto nella tradizione germanica la legge ha il compito di conservare il capitalismo presso i propri principi, di fornirgli regole che ne garantiscano lo sviluppo ordinato.

— segue a pagina 4 —

Un bracciante al lavoro foto di Alessandra Tarantino/Ap



La ministra Bellanova minaccia l'addio e alla fine di una giornata tesa si intravede l'accordo sulla regolarizzazione di braccianti, colf e badanti. Dopo il niet di Crimi, i 5S accettano i permessi temporanei. Ma resta il nodo della loro durata. Provenzano: un atto di civiltà. Le associazioni e il papa: sì ai diritti

a pagina 2

# Campi minati

### DIMATTEO, NUOVE ACCUSE

Bonafede annuncia: un decreto per i boss



Nuove accuse di Di Matteo. Il ministro dà prova di «antimafia» e annuncia un decreto legge per riportare in cella i boss scarcerati per il Covid. Il presidente del Tribunale di sorveglianza di Firenze, Bortolato: «Non si può azzerare una sentenza con una legge». Ricordate Eleanora Englaro? ELEONORA MARTINI A PAGINA 3

### CORONAVIRUS

Altri 369 decessi, gran parte in Lombardia



369 vittime nelle ultime 24 ore, il 56% in più di martedì. L'aumento quasi interamente localizzato in Lombardia, dove si registra anche la risalita dei contagi. L'attesa dei dati sulla fase 2. Allarme da uno studio inglese. Dalla Cina intanto notizie positive sulla sperimentazione di un vaccino CAPOCCI A PAGINA 6

### all'interno

#### 70 morti La polizia iraniana affoga i migranti afgani

GIULIANO BATTISTON PAGINA 8

#### Usa Trump ci ripensa ancora «Fantastica la task force»

MARINA CATUCCI PAGINA 6

#### Stop voli La lunga quarantena degli italiani all'estero

MARSALA, MERLI PAGINA 7

### DIVERSAMENTE COVID

Per l'Africa misure senza confinamenti



Se con la mobilità quotidiana viene meno anche la sopravvivenza e la povertà non si può confinare, un'alternativa "glocal" e auto-organizzata alle misure adottate dai governi s'impone. L'appello di Achille Mbembe perché anche le scienze sociali giochino un ruolo nel gestire i rischi. ELISA PELIZZARI A PAGINA 16

0507  
9 770225 211000  
Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.U. n. 139/2003





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 125 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%- ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 7 Maggio 2020 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

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

**Il personaggio**  
Addio al fondatore dei Kraftwerk fu il pioniere dell'electropop  
Federico Vacabile a pag. 17



**L'intervista**  
Un secolo con la Valeri «Il teatro è longevità sono serena ma annoiata»  
Titta Fiore a pag. 16



**Il personaggio**  
Il ritiro di Rudic il santone della pallanuoto che ha vinto tutto  
Francesco De Luca a pag. 19



**La sentenza Draghi**  
LA CORTE TEDESCA E I PATTI VIOLATI

Giuseppe Tesaurò

La sentenza del Tribunale costituzionale tedesco ha suscitato grande interesse e molte critiche allarmate e allarmanti, anche in funzione di posizioni diverse sull'Europa, sulla Bce e sulla Germania, rese ancor più aspre in tempi difficili segnati dal coronavirus e dalla ormai abituale tentazione di esternazioni di taglio elettorale. Quale sarebbe la novità? A mio parere, nessuna. I giudici costituzionali di Karlsruhe, cittadina non troppo lontana da Lussemburgo, hanno avuto da ridire su misure adottate dalla Bce al tempo di Draghi.  
*Continua a pag. 39*

**La ricostruzione**  
INDUSTRIA IL RILANCIO OCCASIONE PER IL SUD

Gianfranco Viesti

Impossibile non essere molto preoccupati per l'economia italiana. Ancor più dopo le previsioni della Commissione europea di ieri: che confermano una possibile caduta del Pil 2020 superiore al 9%, e che indicano una possibile contrazione degli occupati del 7,5% (oltre un milione e mezzo), ben più alta di quella prevista nel Def. E impossibile non essere preoccupati per le loro possibili conseguenze: una corsa di interessi, associazioni di rappresentanza, territori ad ottenere il massimo per se stessi; a provare a salvarsi da soli.  
*Continua a pag. 39*

## Bar e ristoranti riaprono prima

► Conte sotto assedio: il 18 maggio si anche ai parrucchieri nelle Regioni a basso rischio contagio  
Recessione record in tutta Europa: il Pil italiano precipita del 9,5%. Decreto, lite governo-imprese

Al Napoli tutti negativi i primi tamponi, un positivo a Torino



Il Bayern Monaco riprende gli allenamenti in vista del ritorno in campo

## Calcio, Merkel riparte: Italia al bivio

Roberto Ventre

La Merkel dà il via libera. «La Bundesliga può riprendere da metà maggio». La Germania farà da apripista in Europa, ma in Italia ancora nessuna decisione da parte del governo. *A pag. 18*



**L'intervista**  
Capello: «Bisogna crederci in campo rischi al minimo»

Pino Taormina a pag. 19

Bassi e Conti, Canettieri, Franzese, Pollio Salimbeni Santonastaso e servizi da pag. 4 a 7

**Il caso agricoltura**  
Regolarizzazione dei migranti dopo la lite l'intesa ora è più vicina  
Fabrizio Nicotra a pag. 2



**L'intervista Patroni Griffi**  
«Leggi e ordinanze sul coronavirus Regioni e Stato collaborino di più»  
Gigi Di Fiore a pag. 9



Torre Annunziata

## Spari a un Gionta assalto del clan all'ospedale Covid

► L'agguato mentre prendeva il sole sul balcone di casa portato al pronto soccorso sbagliato e scatta la violenza

Dario Sautto

Il ceccchino appostato su uno dei palazzi diroccati del Quadrilatero lo colpisce mentre prende il sole sul balcone: l'obiettivo è il genero del boss di Torre Annunziata Valentino Gionta. I parenti lo portano al pronto soccorso dell'ospedale di Boscorecafe trasformato in Covid center. E scatta la violenza.  
*In Cronaca*

Il caso

Bufera su Bonafede «I boss mafiosi tornano in cella»

Bonafede prova a frenare: «Subito un decreto legge per riportare i boss in cella».  
*Pucci a pag. 15*

Campania Ieri solo 9 positivi su 4.477 test  
De Luca teme la seconda ondata «Aumentare le terapie intensive»

Adolfo Pappalardo

Entro una settimana sarà varato un piano sanitario anti-Covid da qui al prossimo autunno. Ieri solo 9 positivi. Ma il governatore della Campania De Luca teme la seconda ondata e nella riunione con i direttori generali delle Asl e delle aziende ospedaliere, e con la task force regionale lancia la strategia per far fronte a una eventuale recrudescenza del virus: più posti di terapia intensiva.  
*A pag. 11*

Il colloquio

Il virologo Remuzzi «I bambini devono tornare a scuola»

Lucilla Vazza

«Dobbiamo proteggere i nonni e mandare i bimbi a scuola. Non c'è dubbio», dice il professore Giuseppe Remuzzi, virologo e direttore dell'Istituto Mario Negri.  
*A pag. 12*

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

Con **Vitamina C e Zinco**

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

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

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

A. MENARINI





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 142 - N° 125 ITALIA

NAZIONALE



Giovedì 7 Maggio 2020 • S. Flavia

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

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



**Il caso letterario**  
«Ecco Guicciardini nell'italiano di oggi: una traduzione per capirlo tutti»  
Minore a pag. 21



**Il rebus del calcio**  
Germania al via l'Italia aspetta Dybala: sono guarito Mihajlovic commuove Bernardini nello Sport



**Il Messaggero**  
**BEEP!!!**  
[motori.ilmessaggero.it](http://motori.ilmessaggero.it)

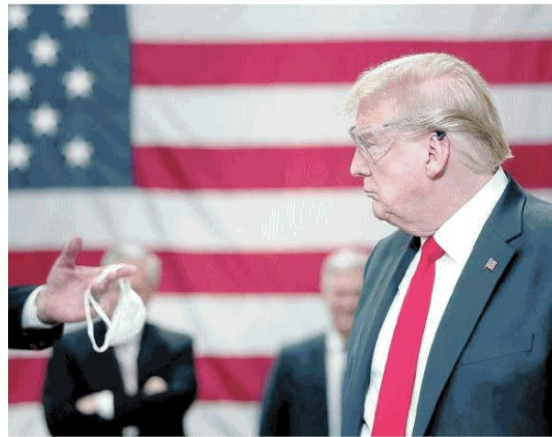
## Riaperture dal 18, Conte accelera

► Il premier sotto assedio anticipa l'ok a parrucchieri, ► Migranti, vicino l'accordo sulle regolarizzazioni bar e ristoranti nelle aree a basso rischio contagio Decreto, gelo imprese-governo. Il Pil crollerà del 9,5%

**Dopo la proposta Prodi Rilanciare l'industria, occasione Centro-Sud**

**Gianfranco Viesti**  
Impossibile non essere molto preoccupati per l'economia italiana. Ancor più dopo le previsioni della Commissione Europea di ieri che confermano una possibile caduta del Pil 2020 superiore al 9%, e che indicano una possibile contrazione degli occupati del 7,5% (oltre un milione e mezzo), ben più alta di quella prevista nel Def. È impossibile non essere preoccupati per le loro possibili conseguenze: una corsa di interessi, associazioni di rappresentanza, territori ad ottenere il massimo per se stessi, a provare a salvarsi da soli. Quello che ci serve, al contrario, è un ragionamento d'insieme sul sistema-paese; su come tutti insieme ci possiamo salvare, senza lasciare dietro macerie imprenditoriali, sacche di disoccupazione, territori ancora più indeboliti. Perché solo con un progetto unitario l'Italia si può riprendere: ricordando che restiamo una grande economia avanzata, e mettendoci a valore tutte le nostre risorse, a cominciare dalle persone e dalle interdipendenze fra imprese, settori e regioni che fanno sì che della crescita degli uni traggano vantaggio anche gli altri.  
Continua a pag. 24

**Timori per la disoccupazione. Dietrofront di Pompeo sulla Cina**



Il presidente Usa Donald Trump visita un'industria di mascherine (foto AFP) Servizi da pag. 2 a pag. 15

### Trump: ripartire, anche con più morti

**Flavio Pompetti**  
Il presidente Donald Trump accelera: «Riapriamo presto, anche se ci saranno più morti». Teme per la crisi economica che si sta abbattendo sugli Usa.  
A pag. 15



**L'esame con la saliva entro l'estate**  
Il test che si fa in sei minuti «Cambierà la lotta al virus»  
A pag. 11

**Intervista all'esperto Oms**

Guerra: «I sintomi stanno cambiando Tamponi entro le 24 ore ai positivi»

**Mauro Evangelisti**

«Forse già contagiati tre milioni di italiani. I tamponi siano rapidi». Così Ranieri Guerra, il direttore aggiunto dell'Oms, in una intervista a *Il Messaggero*. «I



sintomi stanno cambiando: mi preoccupano i bus affollati». E specifica ancora: «Il futuro? Avere tutte le persone vaccinate. Il costo dovrà essere accessibile a chiunque».  
A pag. 12

**In arrivo il patto Ue atteso dall'Italia**

### Passaporto sanitario per salvare il turismo «Controlli sui singoli»

**ROMA** No al far west dei corridoi turistici Covid-free, sì a un protocollo unico europeo per rimettere in moto gli spostamenti tra i Paesi dell'Ue. Così l'Italia punta a mettere in sicurezza il turismo. «Servono regole comuni» ha spiegato il ministro per i Beni culturali e il turismo Dario Franceschini durante un'informatica al Senato. Si pensa a un passaporto sanitario Ue salva-vacanze.  
Bisozzi a pag. 9

**Il ruolo pubblico**  
Il diritto della scienza di correggere la rotta

**Elena Cattaneo\***

**NO**vemila. Seimila. Settemila. È il numero di pazienti Covid-19 coinvolti in tre studi.  
Continua a pag. 24

**Covid, fuori 376 boss Frenata Bonafede: decreto per riportare in carcere i mafiosi**

**ROMA** «Rivendo la mia massima determinazione nella lotta alla mafia». È nel momento in cui Bonafede si «autoassolve» sulla vicenda delle scarcerazioni che tra i banchi dei deputati si avverte un brusio che rischia di far più rumore della querelle sorta con Di Matteo. Il ministro annuncia che è «allo studio un decreto legge che permetterà ai giudici, alla luce del nuovo quadro sanitario, di rivalutare l'attuale persistenza dei presupposti per le scarcerazioni di detenuti di alta sicurezza e al regime di 41 bis».  
Allegrì e Pucci a pag. 16

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

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

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

A. MENARINI

**LE DONNE BRANCO**

**SCORPIONE, GRANDI CAMBIAMENTI**

Buon giorno, Scorpione! Attraverso strade tortuose intraprese in marzo, Saturno contro Urano, siamo arrivati alla vostra Luna piena. Il plenilunio di maggio, sotto il Toro, è sempre un avvertimento di grandi cambiamenti in arrivo, ma questa volta la fase è accompagnata anche da transiti eccezionali di altri pianeti, che tornano a distanza di anni. L'opposizione di Urano risale al periodo maggio 1936 - aprile 1942. Una sera di maggio per il vostro cuore, questo sì, per il resto si vedrà. Auguri.

© BRONKHOLZE REZERATA  
L'oroscopo all'interno

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





# il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 7 maggio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna: le ipotesi del 18 e 25 maggio

**«Pronti a ripartire»  
I negozianti raccolgono  
l'assist della Regione**

Catapano a pagina 8



Aperture su spostamenti e sport

**Seconde case  
e tennis: ok  
di Bonaccini**

Rosato a pagina 9



## Il virus è mutato, ora è più debole

L'epidemiologo: «Chi lo prende adesso si ammala meno gravemente». Il Veneto vara la banca del plasma per le cure  
Bufera Covid sulla politica. Bonafede sotto accusa per i mafiosi scarcerati: «Un decreto per rimetterli dentro»

Servizi e **De Robertis**  
da p. 2 a p. 15

Il volano dell'edilizia

**Bene l'ecobonus  
Ma i burocrati  
stiano alla larga**

Raffaele Marmo

**Q**uand le bâtiment va, tout va». Sarà anche un detto dell'epopea novecentesca del cemento e dell'acciaio, ma è incontrovertibile che anche oggi la spinta per una possibile ripartenza dell'economia non può che arrivare dalla filiera dell'edilizia e delle infrastrutture. Ben venga, dunque, l'innescio che può essere originato dagli eco-bonus rinforzati come proposti dal sottosegretario alla Presidenza Riccardo Fraccaro per il decreto di maggio. A patto che tra l'incentivo e le famiglie e le imprese non si mettano di mezzo legulei formalisti annidati nei ministeri, capaci di trasformare, con circolari, commi e rimandi, anche l'oro in carbone.

Continua a pagina 10

**PROTEZIONI DIFFICILI DA TROVARE. IL CALMIERE PEGGIORA LE COSE  
MOLTI RIVENDITORI LE HANNO GIÀ PAGATE PIÙ DI 50 CENTESIMI**



**CAOS  
IN MASCHERA**

Bartolomei e Bolognini alle p. 4 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna, sorpresa Mihajlovic

**Lo sprint di Sinisa  
Il mister torna  
ad allenarsi  
a Casteldebole**

Caniato, Giordano, Vitali in Cronaca

Bologna, la presidente di Tper

**«Bus, corse doppie  
Così evitiamo  
assembramenti»**

Rosato in Cronaca

Bologna, a opera di Fdl

**Residenze  
per anziani,  
nuovo esposto**

N. Bianchi in Cronaca



Musk porterà Cruise sulla stazione orbitante  
**L'ultima missione di Tom  
Nello spazio per un film**

Bogani a pagina 24



Tutti quelli pizzicati in flagrante con l'amante  
**Dal virologo al giornalista  
Covid 'trappola' sessuale**

Bonetti a pagina 17

**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



GIOVEDÌ 7 MAGGIO 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C - Anno CXXXIV - NUMERO 108, 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

**PALLANUOTO, L'ADDIO DEL GRANDE VINCENTE Rudic lascia: «Basta panchina Avrei voluto una coppa a Recco»**

MANGINI / PAGINA 44



**LA SAMP RIPRENDE GLI ALLENAMENTI DOPO I TEST Giocatore positivo nel Torino la Serie A di nuovo in dubbio**

BASSO E BUCCHERI / PAGINE 42 E 43



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 17
Economia-Matrimo	Pagina 18
Genova	Pagina 23
Xte	Pagina 37
Programmi-Tv	Pagina 41
Sport	Pagina 42
Meteo	Pagina 47

IL PRESIDENTE DELL'INPS TRIDICO: SONO FAVOREVOLE. IL PREMIER CEDE ALLE RICHIESTE DELLE REGIONI: APERTURA PIÙ VICINA PER PARRUCCHIERI E RISTORANTI

## Migranti, il governo scricchiola Bellanova: sanatoria o vado via

Offensiva della ministra renziana su lavoratori agricoli e colf. No dei Cinquestelle. Conte convoca un vertice con Italia Viva

Il caso migranti diventa oggetto di un chiarimento politico tra il premier Conte e i renziani. La tensione cresce quando la ministra alle Politiche agricole Bellanova annuncia che in assenza di una sanatoria per 600 mila migranti irregolari, tra coltivatori e colf, si dimetterà. Il M5S, attraverso il reggente Crimi, boccia la proposta. Conte convoca un vertice con Italia Viva. Dopo le richieste delle Regioni, apertura più vicina per parrucchieri e ristoranti.

SERVIZI / PAGINE 2-5

L'ANALISI

**CARLO COTTARELLI  
SERVONO  
ALTRI FONDI  
ANTI CRISI**

La decisione della Corte tedesca rende sempre più urgente introdurre finanziamenti per combattere la crisi che non coinvolgano la Bce.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

ROLLI



POLITICA E GIUSTIZIA

Francesco Grignetti / PAGINA 8

**Bonafede al Parlamento «I boss tornano in cella Di Matteo, sono illazioni»**

Il ministro della Giustizia Bonafede in Parlamento annuncia un decreto per far rientrare in cella i boss scarcerati per l'emergenza virus. E definisce «illazioni» le accuse del magistrato Di Matteo.

L'ARTICOLO DELLA LICATA / PAGINE 6 E 7



**LE REGOLE DELLA LIGURIA: MAI IN TRE SULLA BARCA TENNIS SOLO ALL'APERTO**

DEFAZIO / PAGINA 13

IL COMMENTO

MASSIMO RECALCATI

**LA POESIA  
PER RISPONDERE  
AL TRAUMA**

In questo contesto di precarietà un punto mi sembra certo: alla potenza inimmaginabile del trauma che ha devastato le nostre vite, bisognerà rispondere con una potenza reattiva altrettanto inimmaginabile.

L'ARTICOLO / PAGINA 17



Operatori di un call center. La necessità di isolare gli impiegati porterà a modifiche nell'organizzazione degli uffici

### Liguria, la Fase 2 non ferma il lavoro a distanza E negli uffici adesso va di moda il vecchio cubicolo

Lo smart working non si ferma nella Fase 2, a parte poche eccezioni. La necessità imposta dalla pandemia è diventata anche in Liguria un'opportunità. E negli uffici i ripensa ai cubicoli.

FREGATTI, MARRIODOCO, MENDUNI  
ESDOFFI / PAGINE 8, 9 E 11

SERVIZI PUBBLICI

Francesca Forleo

**Certificati e ricette arriva la svolta digitale**

L'ARTICOLO / PAGINA 8

SEGNIDEI TEMPI

PEPPINO ORTOLEVA

**L'ANSIA DI RIPARTIRE DIMENTICA LA TECNICA**

L'ARTICOLO / PAGINA 11

PRODOTTI PER LA CASA - LETTI - DIVANI - NIELE - BIBITE  
SUCCIE - ACQUA - VINI - FESTE - SALSA DI NOCI

ACQUA E BEVANDE  
a domicilio Sant'Anna

Consegniamo in tutta Genova!

**SUPER PROMO!**  
chiamaci e con il codice "Secolo"  
subito a casa tua 3 cestelli di  
acqua Sant'Anna  
a soli € 9,90, consegna  
compresa

Chiama ora:  
**010.4037021**  
**389.42.19.402**  
acquadomicillogenova.it

BUONGIORNO

Uno persuaso che l'uomo non è mai stato sulla Luna e Dio ha creato il mondo in tre giorni, porta di diritto il nome di perfezionista. Si parla di Carlo Sibilila, insigne modello di cinquestellare leadership moderna, ora esercitata da sottosegretario all'Interno, e ostile alla regolarizzazione dei clandestini che lavorano nei campi italiani, puliscono le case italiane e assistono i bambini e i vecchi italiani perché, per contrastare il lavoro nero e lo sfruttamento, dice, si può fare ben di più. Una delle formule magiche dell'era partitocrazia: fare di più per rinviare e non fare niente. È meraviglioso come questi animatori da club med della politica contemporanea credano di uscire con dei colpi di genio, ignorando di replicare, in qualità discount, la mercanzia di decenni e decenni. Sono sottomarche, fon-

Le sottomarche

MATTIA FELTRI

di magazzino, e infatti in una psichedelica concezione della legalità si oppongono alla regolarizzazione, loro venuti su dal basso per mettersi alla testa degli umili oltraggianti dalla prepotenza della casta, e sono già casta prepotente che oltraggia i nuovi ultimi, o meglio i nuovi schiavi, secondo la definizione impeccabile di Luca Ricolfi. La regolarizzazione non basta, lo sappiamo, servono un governo dell'immigrazione e una soluzione per il precariato, servirebbe soprattutto che noi fossimo meno canaglie, e la smettessimo di campare su invisibili presi per fame e sottopagati, servirebbe anche che si cominciasse a progettare il giusto anziché il conveniente. Servirebbe, insomma, una politica. Senonché questi sono arrivati per imporre l'antipolitica, e ci sono riusciti benissimo. —

**cmt motor**  
Vendi veloce, compra sicuro

**ESPONI E VENDI LA  
TUA MOTO TRA PRIVATI**

+39 339 652 78 23  
Via Donghi, 68/G Rosso - Genova



€ 2,50\* in Italia — Giovedì 7 Maggio 2020 — Anno 156\*, Numero 125 — [ilsol24ore.com](http://ilsol24ore.com)

\*In vendita abbinata obbligatoria con i Focus de Il Sole 24 Ore (€ 2,50) e Focus de 2,00 e Focus de 0,50. Solo ed esclusivamente per gli abbonati, Il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Oggi con Il Sole**  
Aiuti anti Covid:  
come gestire  
donazioni  
e raccolte fondi



— a 0,5 oltre il prezzo del quotidiano

**Rapporti Lombardia**  
Arredo e moda  
alla prova Fase 2  
— Domani nelle edicole della Lombardia

**Sud**  
Il web ultra veloce  
è ancora per pochi  
— Domani in Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia e Sardegna

**MARSH RISK CONSULTING**

RISCHIO CYBER: conosci l'impatto sul tuo business?

**MARSH**

FTSE MIB 17159,31 -1,31% | SPREAD BUND 10Y 250,50 +7,30 | €/S 1,0807 -0,33% | BRENT DTD 20,11 -3,69% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 30-33

## Fisco e contributi, rinvio a settembre per i pagamenti di oltre 20 miliardi

### VERSO IL DECRETO

Iva, ritenute, Inps e Inail: slittano i versamenti sospesi a marzo, aprile e maggio

Posticipate a settembre anche le somme dovute per avvisi bonari e cartelle

Edizione chiusa in redazione alle 22

Tre mesi di tasse e Iva sospese, si torna a pagare il 16 settembre. Quanto andava versato a marzo, aprile, maggio slitta infatti in avanti, compresi i pagamenti degli avvisi bonari, delle cartelle esattoriali e degli accertamenti in scadenza dal 2 marzo scorso al prossimo 31 maggio. Si tratta, per lo Stato, di rinviare incassi che potenzialmente ammontano a 20 miliardi di tasse e contributi. Per l'ufficialità manca ancora il via libera del Consiglio dei ministri a quello che doveva essere il decreto

di aprile e che ora è diventato il decreto di Maggio. Una vera e propria manovra da oltre 100 articoli, su cui il Governo e la maggioranza che lo sostiene, sono alla continua ricerca di un'intesa per garantire nuovi aiuti a famiglie, professionisti e imprese. I versamenti torneranno al loro regime ordinario a partire dal mese di giugno. Mese in cui dovrebbe tornare regolare e a pieno regime anche la notifica di atti di accertamento e cartelle esattoriali.

Mobili, Rogari — a pag. 3

## Controlli, adempimenti, sconti: le istruzioni delle Entrate

### EMERGENZA COVID

Dalla detrazione dei costi per l'acquisto delle mascherine alle conseguenze della sospensione dei termini fiscali. L'agenzia delle Entrate ha raccolto in una circolare 34 risposte ad altrettanti quesiti sul decreto Cura Italia. E arriva la conferma che la dichiarazione annuale Iva per il 2019 può essere presentata entro il 30 giugno 2020.

— Servizi a pagina 23

**110 per cento**

Incentivi Il superbonus per i lavori green scatta con i progetti di maggior peso

Giorgio Santilli — a pagina 2

È la quota di credito d'imposta garantito a banche e assicurazioni che anticipino i costi delle ristrutturazioni per le abitazioni

## La Corte tedesca non ferma i piani Bce

### ACQUISTI CONFERMATI

Rimangono lo scontro istituzionale e il rischio dell'effetto imitazione

La Bce resta determinata ad assicurare che la politica monetaria sia «trasmessa a tutte le parti dell'economia» negli Stati dell'area dell'euro. È l'indicazione emersa poche ore dopo la sentenza della Corte costituzionale tedesca, che ha sollevato rinvii sulla possibile illegalità del programma di acquisti di titoli di Stato.

Bufacchi — a pag. 10

### L'ANALISI

IL PROBLEMA RESTA IL DEBITO

di Marco Onado — a pag. 10

TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

TESTING • ISPEZIONI • CERTIFICAZIONI

settori: industriale, servizi, manifatturiero

prodotti & servizi, sistemi di gestione persone & imprese, impianti

imqgroup

imqgroup.eu

### LE STIME ECONOMICHE DELLA COMMISSIONE UE

SPAGNA -9,4%

ITALIA -9,5%

GRECIA -9,7%

Fanalini di coda. Le peggiori performance della zona euro, secondo le stime Ue 2020: dall'alto Spagna, Italia e Grecia

## Crisi epocale: Eurozona -7,7%, Italia -9,5%

Una recessione di dimensioni storiche. È lo scenario che la Commissione Ue segnala nelle previsioni economiche di primavera. Per l'Eurozona il calo nel 2020 sarà del 7,7% e per l'Ue del 7,4%, ma nel 2021 è previsto un rimbalzo del 6,3% nella zona euro e del +6,1% nell'Unione. Nel 2020 sarà la Grecia, tra i Paesi Ue, a registrare il maggiore crollo del Pil (-9,7%), seguita dall'Italia (-9,5%) e Spagna (-9,4%).

Beda Romano — a pag. 9

## Agricoltura, scontro sui migranti Le aziende: sono indispensabili

### LAVORO

Il ministro Bellanova: Inutile rimanere se c'è opposizione strumentale

Viaggia sulle sabbie mobili il provvedimento per regolarizzare 600mila migranti da impiegare soprattutto in agricoltura ma anche in edilizia. Il ministro delle Politiche agricole, Bellanova adombra anche le dimissioni contro le critiche che arrivano dall'opposizione e dalla stessa maggioranza di Governo. Le organizzazioni agricole: meglio riattivare vaucher e corridoi verdi.

— Servizi a pagina 4

### LE IMPRESE: NO A TAGLI DI ORARIO

## Conte: valutiamo l'anticipo per la riapertura dei negozi

Lo spiega Conte negli incontri con commercianti e imprese. Lo conferma il ministro Bocca: negozi, bar e parrucchieri potrebbero ricominciare a lavorare già dal 18 maggio, applicando le norme di sicurezza indicate. Una riapertura a carattere territoriale, però, là dove il contagio ha numeri limitati.



— Servizio a pagina 2

### TRIMESTRALI

Enel, utile netto in aumento del 10,5%

Serafini — a pag. 17

UniCredit (-2,7 miliardi) anticipa l'effetto Covid

Davi — a pag. 15

### PRIVATE EQUITY

Dal Fabbro lascia Snam e lancia un fondo

— Servizio a pagina 17

### PANORAMA

#### GIUSTIZIA

## Covid-19, Bonafede cambia le regole sulle scarcerazioni

Il ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede, ha riconosciuto che nelle 376 scarcerazioni per motivi sanitari di mafiosi e trafficanti di droga qualcosa non ha funzionato e ha annunciato un decreto legge che permetterà ai giudici di rivalutare le decisioni sui detenuti di alta sicurezza e al q1 bis.

— a pagina 12

**24**

GLI EVENTI DEL SOLE

Rapporto Gse, oltre 2.300 partecipanti in streaming

— Servizio a pagina 13

#### SICUREZZA STRADALE

## Autostrade: prima mappa delle criticità sulla rete Aspi

Autostrade per l'Italia (Aspi) inizia la pubblicazione sul proprio sito web dei risultati delle ispezioni trimestrali obbligatorie sui viadotti. Sono i primi risultati del cambiamento reso necessario dal crollo del Ponte Morandi.

— a pagina 12

#### IL COMMISSARIO UE

## Phil Hogan: «Il commercio sarà pilastro della ripresa»

«L'apertura commerciale ha aiutato l'Europa e sono convinto che contribuirà alla ripresa economica» — dice il commissario Ue al Commercio Phil Hogan. L'intenzione di Bruxelles è di rilanciare i negoziati con Usa e Cina.

— a pagina 20

DOMANI CON IL SOLE

How To Spend It, il potere della bellezza fra arte e colori di moda

Nicoletta Polla Mattioli — a pagina 13

**nòva.tech**

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

La realtà virtuale entra nelle aziende

Simone Arcagni — a pag. 27





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 7 maggio 2020  
Anno LXXVI - Numero 125 - € 1,20  
Santa Flavia Domitilla

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881  
Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA  
Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + 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 Fieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Fieti €1,40 - ISSN 0391-6960

DIRETTORE FRANCO BECHIS  
[www.iltempo.it](http://www.iltempo.it)  
e-mail: direzione@iltempo.it

Il decreto è un miraggio, la maggioranza naviga a vista e gli italiani affrontano la ripartenza senza una guida



## Il Tempo di Osho

### Vendita della Roma in salita Senza soci, Friedkin molla



"Le posso rubare 5 minuti?  
Noi siamo una società che dal 1927  
è leader nel settore del calcio professionistico"

Austini e Biafara a pagina 23

DI FRANCO BECHIS

Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ieri ha spiegato felice in una intervista alla sua Pravda (*Il Fatto Quotidiano*) di avere ricevuto dal ministro Riccardo Fracaro una idea che sarà la svolta del decreto aprile che ancora non si vede a maggio: «Una misura molto importante sarà quella che consentirà a tutti i cittadini, attraverso il credito di imposta, di ristrutturare gli immobili per adeguarli alla normativa antisismica». Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha ideato un bonus che può arrivare fino a 500 euro per gli italiani che acquisteranno una bici o un monopattino per recarsi al lavoro in sicurezza: prima bisogna comprarsela, e poi lei davanti alla fattura dell'acquisto elargirà il bonus anche se ancora non si è compreso come, probabilmente anche quello attraverso il credito di imposta. Grandi idee, indubbiamente. Ristrutturare l'alloggio per renderlo sicuro (...)

Segue a pagina 3

### Regioni sommerse dalle pratiche Lotteria cassa integrazione Soldi a un lavoratore su cinque

De Leo a pagina 2

### Il fiasco dei prezzi calmierati Mascherine detraibili Ma stanno già per finire

Di Mario a pagina 8

### Peggior di noi solo la Grecia Pil europeo verso il baratro E l'Italia è in maglia nera

a pagina 5

### L'INCURIA È ANCORA ALLA FASE I Nei parchi della Capitale ormai si va alla ricerca delle panchine «sepolte»

Conti a pagina 16



**EcoLogiko**

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

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

Visita [ecologiko.it](http://ecologiko.it) ed acquista  
online il Tuo Generatore di Ozono,  
potrai sanificare quando  
e quanto vorrai

TEL. 049.4906463  
[WWW.ECOLOGIKO.IT](http://WWW.ECOLOGIKO.IT)

### La protesta «Fateci riaprire» Scatta la rivolta dei mercati

Verucci a pagina 14

### Si parte lunedì Al via i primi 300mila test sierologici

Sbraga a pagina 17

**Il diario**  
di Maurizio Costanzo

È incredibile: in questi giorni i balconi sono stati i grandi protagonisti. Dai balconi si è cantato durante la chiusura per far vedere che si era insieme e che comunque si condivideva l'avversità. Dal balcone, il 25 aprile, perdurando la "reclusione", si è cantato «Bella ciao». Ho anche visto in televisione la storia di un ragazzo e una ragazza che, incontratisi da un balcone all'altro, si sono innamorati e messi insieme. Oggi leggo una tragedia: a Roma è stato trovato il cadavere di un uomo carbonizzato. Dov'era? Su un balcone. Mi chiedo: possibile che non se ne sia accorto nessuno?

Giovedì 7 Maggio 2020  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 106 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano  
\*A Salerno e provincia, in abbonamento esclusivo con La Città di Salerno e C.I.S.P.

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



**AGENZIA ENTRATE**  
**La trasmissione telematica dei corrispettivi non si ferma**  
Poggiani a pag. 29

**IMPRESE**  
**Finanziamenti garantiti soltanto quando manca la liquidità**  
Lenzi a pag. 31

**RIENTRO AL LAVORO**  
**In azienda aggiornando la valutazione dei rischi**  
Cirioli a pag. 32

**SU WWW.ITALIAOGGLIT**  
**Coronavirus - La circolare delle Entrate sui decreti Cura Italia e Liquidità**  
**Sport - La legge sui Giochi olimpici di Milano-Cortina**  
**10 ONLINE** **Cassazione - La sentenza sulle condizioni della bancarotta fraudolenta**

# GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno

www.italiaoggi.it  
**Italia Oggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**MILANO CAPITALI 2020**  
11 - 14 maggio 2020  
**#MILANOCAPITALI**  
ISCRIVITI GRATUITAMENTE SU  
WWW.MILANOFINANZA.IT/MILANOCAPITALI  
Un evento **Cassali**

## Corsa a bloccare i mutui casa

*Il 53% delle famiglie con un finanziamento per l'acquisto dell'immobile ha chiesto o intende chiedere lo stop al versamento delle rate, causa coronavirus*

Sembra iniziata la corsa alla sospensione dei mutui prima casa. Il 53% di coloro che hanno un finanziamento per l'acquisto dell'immobile (circa 3 milioni di famiglie) ha chiesto o chiederà lo stop al pagamento delle rate a fronte dell'emergenza Covid-19.

È quanto emerge da una ricerca, effettuata per Facile.it, da mUp research e Norstat, che **ItaliaOggi** è in grado di anticipare.

**EFFETTO LOCKDOWN**  
**E-commerce, in Italia ci sono 2 mln di clienti in più**  
Secchi a pag. 16

### La sentenza di Karlsruhe è la sintesi di settant'anni di ordoliberalismo



Ordoliberalismo. È questa la parola chiave per comprendere le radici culturali della sentenza della Corte costituzionale tedesca sul Quantitative easing (Qe). È grazie a questa ideologia che i governi tedeschi hanno ricostruito con successo la Germania dalle macerie della Seconda guerra mondiale. Da 70 anni gli ordoliberalisti definiscono quella tedesca un'economia sociale di mercato. E, a conferma dell'egemonia germanica in Europa, questa definizione è stata imposta all'intera Ue mediante l'inserimento nel trattato di Lisbona, di un paragrafo che indica l'obiettivo dell'Ue come «un'economia sociale di mercato altamente competitiva».

Oldani a pag. 5

### DIRITTO & ROVESCIO

**Il duo Conte-Gualtieri, osannato a perfino, con pifferi, grancasse e tromboni, dai gazzettieri nostrani che non hanno nemmeno l'attenuante di essere incompetenti, ritornavano felici e ringiovaniti dai vari vertici europei, annunciando lo stanziamento di 30 miliardi di euro, che dicof 300. Anzi, abbiamo appreso ora che i miliardi sono 500. Facevano capire, i due, che la Merkel voleva anche dare di più, in fiamme calmate: «In un secondo momento, semmai, le abbiamo detto». Di **Mein Invento**, per l'occasione, gli stanziamenti a fondo perduto da restituire, poi, con comodo. I politici italiani e i loro corifei fanno finta di non sapere che anche in Germania c'è un elettorato che, quando vede che l'Italia indebitatissima si inventa anche il reddito di cittadinanza (M5s) e quota cento (Lega), abbandonano i grandi partiti e gonfia quelli antisistema, spinto in ciò, non dal nazismo, ma dall'indignazione. Che è un'altra cosa.**

**Salini Impregilo è Webuild**  
**Più grande, più forte. Al servizio del Paese.**

**webuild**

Webuild S.p.A. società soggetta a Imposta Sostitutiva e controllo di Salini Impregilo S.p.A.  
webuildgroup.com  
webuildve.it

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



# LA NAZIONE

GIOVEDÌ 7 maggio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



La Toscana avvia gli screening di massa

**Anche medico di base può prescrivere i test per scovare il Covid**

Ciardi a pagina 7



Dalle spiagge agli alberghi

**L'estate all'Elba Un piano per la sicurezza**

Manzotti e Medici a pagina 16



## Il virus è mutato, ora è più debole

L'epidemiologo: «Chi lo prende adesso si ammala meno gravemente». Il Veneto vara la banca del plasma per le cure Bufera Covid sulla politica. Bonafede sotto accusa per i mafiosi scarcerati: «Un decreto per rimetterli dentro»

Servizi e De Robertis da p. 2 a p. 14

Il volano dell'edilizia

**Bene l'ecobonus Ma i burocrati stiano alla larga**

Raffaele Marmo

**Q**uand le bâtiment va, tout va». Sarà anche un detto dell'epopea novecentesca del cemento e dell'acciaio, ma è incontrovertibile che anche oggi la spinta per una possibile ripartenza dell'economia non può che arrivare dalla filiera dell'edilizia e delle infrastrutture. Ben venga, dunque, l'innescio che può essere originato dagli eco-bonus rinforzati come proposti dal sottosegretario alla Presidenza Riccardo Fraccaro per il decreto di maggio. A patto che tra l'incentivo e le famiglie e le imprese non si mettano di mezzo legulei formalisti annidati nei ministeri, capaci di trasformare, con circolari, commi e rimandi, anche l'oro in carbone.

Continua a pagina 10

**PROTEZIONI DIFFICILI DA TROVARE. IL CALMIERE PEGGIORA LE COSE MOLTI RIVENDITORI LE HANNO GIÀ PAGATE PIÙ DI 50 CENTESIMI**



### CAOS IN MASCHERA

Bartolomei e Bolognini alle p. 4 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

**Crisi artigianato La grande paura «Senza il turismo per noi è la fine»**

Baldi in Cronaca

Firenze

**Libera professione Deciso il posticipo Il Pd contro Rossi**

Plastina in Cronaca

Firenze

**Più tavoli in piazza Così Santo Spirito tenta il rilancio**

Conte in Cronaca



**Musk porterà Cruise sulla stazione orbitante L'ultima missione di Tom Nello spazio per un film**

Bogani a pagina 24



**Tutti quelli pizzicati in flagrante con l'amante Dal virologo al giornalista Covid 'trappola' sessuale**

Bonetti a pagina 15

**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





# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 45 - N°107

Giovedì 7 maggio 2020

In Italia € 1,50

LO SCANDALO DELLE SCARCERAZIONI

## Boss, Bonafede ci ripensa Ma ora c'è il rischio fuga

Il Guardasigilli annuncia un decreto: "Li riporto in cella". Conte media con Renzi per evitare la sfiducia. Niente intesa sugli immigrati. Mascherine, il governo contro i distributori: avete mentito sulle quantità

Il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede annuncia un decreto legge per riportare in cella i 376 uomini dei clan mandati ai domiciliari per motivi di salute e rischio Covid, ma adesso il pericolo è la fuga dei boss: molti sono rientrati nei territori che dominavano.

**i servizi**  
da pagina 2 a pagina 19

**Il punto**

### Un ministro sbagliato

di Stefano Folli

In altri tempi la vicenda dei capi della malavita scarcerati in massa avrebbe provocato le dimissioni del ministro della Giustizia per responsabilità politica oggettiva. E forse avrebbe dato la spinta decisiva alla caduta del governo.

da pagina 29

**Il reportage**

### Quanto conta per un padrino tornare nel suo feudo

di Salvo Palazzolo da pagina 4

**A Napoli**

### Imprenditore si uccide per la paura di ripartire

«Dopo tre mesi di chiusura non ce la faccio a ripartire». C'è tutta l'angoscia dell'imprenditore preoccupato nella lettera che Antonio Nogara ha lasciato a moglie e figlia.

di Antonio Di Costanzo e Marco Patucchi da pagina 15

**Il commento**

### Come proteggere le piccole aziende

di Tito Boeri e Roberto Perotti

Le piccole imprese sono state particolarmente colpite dal lockdown. Quelle con meno di 5 lavoratori contano per circa un quarto del lavoro dipendente, ma per il 40 per cento dei lavoratori rimasti a casa anche dopo il 4 maggio. Cosa hanno fatto sin qui i decreti varati dal governo per loro? Il decreto Cura Italia ha esteso a loro la copertura della cassa integrazione. Qui la rapidità era essenziale. Purtroppo gli strumenti previsti a questo scopo non sono adatti a situazioni di emergenza.

da pagina 29

**Via al campionato tedesco, un segnale per tutti gli altri**



In campo David Alaba del Bayern Monaco durante il primo allenamento della squadra

### Merkel si prende anche l'Europa del calcio

di Maurizio Crosetti, Enrico Currò e Matteo Pinci alle pagine 36 e 37

Prova **Sustenium Bioritmo 3**



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

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

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

**Il racconto dei lettori**

### I sogni nelle notti del virus

di Vittorio Lingiardi

È un'impresa doppiamente rischiosa, nella domanda e nella risposta. I nostri lettori avrebbero accolto l'invito a raccontarci cosa hanno sognato in quarantena? Saremmo riusciti, a partire dai loro testi, a costruire un racconto onirico della comunità?

alle pagine 20 e 21

**Domani il Venerdì**



Così quarant'anni fa gli stranieri salvarono la serie A

NZ

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

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

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

CON  
Ken Parker  
€9,40



**Kraftwerk** Addio a Florian Schneider  
L'uomo che ha fatto cantare i robot

BRUNO RUFFILLI - P. 24

**Clima** Nel 2020 un terzo del mondo  
vivrà in città con l'aria irrespirabile

MARIO TOZZI - PP. 14-15



**Tendenze** Basta open space  
Torna l'ufficio cubicolo di Bartleby

CATERINA SOFFICI - P. 22



# LA STAMPA

GIOVEDÌ 7 MAGGIO 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 123 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DDB-TO II www.lastampa.it **GNN**

CONTE PRONTO AD ANTICIPARE LA RIAPERTURA ANCHE PER BAR, RISTORANTI E PARRUCCHIERI

## “Sanatoria per colf e migranti”

Intervista al presidente dell'Inps Tridico: modello tedesco. No del M5S, i renziani minacciano la crisi

«Sono favorevole a una sanatoria per colf e migranti». A parlare è il presidente dell'Inps, Pasquale Tridico, che propone il modello tedesco. Ma il capo politico del Movimento Cinque Stelle, Vito Crimi, è contrario. Il ministro delle Politiche agricole, la renziana Teresa Ballanovà, minaccia le dimissioni: «Se non c'è coraggio, la mia permanenza nel governo è inutile». Sul fronte delle riaperture, il premier Conte è pronto ad anticipare quelle di bar, ristoranti e parrucchieri.

D'AUTELLA, DI MATTIO, PINNA  
EL INTERVISTA DI BARBERA - PP. 2-3-9

### DOPO LA SENTENZA TEDESCA EUROZONA LA SOLA BCE NON BASTA

CARLO COTTARELLI

Bundesverfassungsgericht. È il nome, non proprio facile da pronunciare, della Corte Costituzionale tedesca che martedì scorso ha pubblicato una sentenza di non poco conto per il futuro dell'Unione europea. Certo, le conseguenze economiche e politiche di tale sentenza non sono ancora chiare. I mercati finanziari hanno per ora reagito in modo misurato: il tasso di interesse sui Btp è aumentato solo di 20 punti base. Ma, talvolta le implicazioni economico-politiche di certi eventi emergono solo nel tempo. Vale quindi la pena di guardare la sentenza da vicino.

La sentenza riguarda le operazioni di Quantitative Easing (QE), ossia gli acquisti di titoli, soprattutto pubblici, da parte della Bce. Questi acquisti sono intrapresi per stimolare l'economia: quando la Bce compra titoli dalle banche, la liquidità di queste ultime aumenta il che permette un aumento dei prestiti.

CONTINUA A PAGINA 21



Il Bayern Monaco si allena dopo l'annuncio della ripresa **BUCCIERI - P. 27**

### Il positivo del Toro frena la serie A E Merkel dà il via libera alla Bundesliga

L'INVIDIA DEGLI ALTRI

**BEATILORO  
CHE TORNANO  
A GIOCARE**

GIULIA ZONCA

La buona notizia è che l'Europa esiste ancora perché appena la Merkel ha dato il via libera alla Bundesliga, gli altri campionati si sono sentiti vivi. Il resto è solo invidia. **-P. 27**

L'ANALISI

### UN'ALTRA SPALLATA AL PREMIER

MARCELLO SORGI

Chi la conosce dice che non mollerà perché lo sfruttamento dei braccianti e il caporalato sono un pezzo della sua vita e problemi che l'hanno coinvolta in prima persona, quando, giovanissima, lavorava nei campi. Ma mettendo sul tavolo la minaccia di dimissioni, se non sarà approvata la sua proposta di sanatoria - anche temporanea - degli extracomunitari utilizzati per la raccolta di pomodori e frutta, la ministra dell'Agricoltura Ballanovà ha aperto l'ennesimo caso nel governo, già in difficoltà sul negoziato per definire il decreto "maggio". **-P. 3**

LA STORIA

TORINO, DIFESE LA MADRE

### Uccise il padre Ma Alex potrà fare la maturità

IRENE FAMÀ

Per la giustizia è un indiziato di omicidio. Per la gente che ha letto la sua storia sui giornali e si è commossa scrivendo messaggi su molti profili social, è una vittima di un dramma familiare e non merita il carcere. «Liberatelo, la sua è stata legittima difesa». «Ha sofferito tanto, non merita di stare in carcere». «Hanno lasciato andare i boss, ma lui sta dentro». Per il mondo della scuola è un giovane diciottenne meritevole di sostenere l'esame di maturità. Un'opportunità di riscatto, per ricominciare ad aver fiducia nella vita. **-P. 12**

COVID, LA FASE 2

### DAL VIRUS CI SALVERÀ LA POESIA



MASSIMO RECALCATI

Non ricordo negli ultimi anni una primavera così bella. Mentre il mondo deve affrontare una emergenza mai conosciuta prima. Pensiamo alla fase due come ad una lenta risurrezione dal trauma. La nostra fantasia vorrebbe tagliare finalmente i ponti con l'orrore, dimenticare l'incubo, ricominciare, pensare l'inizio come un ricupero del mondo com'era prima del virus, la sua guarigione come una restituzione ad integrum. Ma questa è, appunto, solo una fantasia infantile e fatalmente regressiva che vorrebbe sopprimere l'asperità della terra di mezzo: il disastro non è infatti alle nostre spalle perché vi siamo e vi saremo ancora tutti immersi per molto tempo.

Il tempo critico e doloroso del trauma non è finito ma, anzi, condizionerà pesantemente il nostro avvenire. Sicché la riapertura (fase 2) non è la semplice antitesi della tesi della chiusura (fase 1), per la semplice ragione che l'intrusione del virus nelle nostre vite non si esaurirà. Il ritorno all'aperto, come stiamo sperimentando in modo più o meno perturbante in questi giorni, non segna affatto un taglio netto con il trauma che abbiamo vissuto, ma ci confronta con una sua nuova versione. Uscire di nuovo non coincide con l'uscire dal pericolo, ma con l'entrare in esso in una relazione differente. Questo significa che la ripartenza non è una regressione a com'era prima, ma implica necessariamente un nuovo traumatismo.

CONTINUA A PAGINA 21

### BUONGIORNO

Uno persuaso che l'uomo non è mai stato sulla Luna e Dio ha creato il mondo in tre giorni, porta di diritto il nome di perfezionista. Si parla di Carlo Sibilla, insigne modello di cinquestellare leadership moderna, ora esercitata da sottosegretario all'Interno, e ostile alla regolarizzazione dei clandestini che lavorano nei campi italiani, puliscono le case italiane e assistono i bambini e i vecchi italiani perché, per contrastare il lavoro nero e lo sfruttamento, dice, si può fare ben di più. Una delle formule magiche dell'era partitocrazia: fare di più per rinvitare e non fare niente. È meraviglioso come questi animatori da club med della politica contemporanea credano di uccidere con dei colpi di genio, ignorando di replicare, in qualità discount, la mercanzia di decenni e decenni. Sono sottomarche, fon-

### Le sottomarche

MATTIA FELTRI

di magazzino, e infatti in una psichedelica concezione della legalità si oppongono alla regolarizzazione, loro venuti su dal basso per mettersi alla testa degli umili oltraggiati dalla prepotenza della casta, e sono già casta prepotente che oltraggia i nuovi ultimi, o meglio i nuovi schiavi, secondo la definizione impeccabile di Luca Ricolfi. La regolarizzazione non basta, lo sappiamo, servono un governo dell'immigrazione e una soluzione per il precariato, servirebbe soprattutto che noi fossimo meno canaglie, e la smettessimo di campare su invisibili presi per fame e sottopagati, servirebbe anche che si cominciasse a progettare una politica anziché il conveniente. Servirebbe, insomma, la giusta. Sennonché questi sono arrivati per imporre l'antipolitica, e ci sono riusciti benissimo. —



**NOBIS ASSICURAZIONI**  
  
www.nobis.it

**sinatra**  
Galérie de Beauté  
È LA FESTA DELLA MAMMA!  
ACQUISTA IN VIDEO CALL A CASA TUA IN 2 ORE  
VAI SUL SITO!  
GUARDA, SCEGLI, REGALA  
www.sinatraprofumerie.it







**BORSA -1,31%** 1€ = \$1,0807

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	23.858	Euro-Storline	0,8725
Nasdaq	8.908	Euro-Yen	114,85
S&P 500	2.806	Euro-Fr.Sv.	1,0830
Hsny	19.819	Euro-Yuan	7,8707
Francoforta	10.806	Btp 10 Y	1,6842
Zurigo	8.872	Bund 10 Y	-0,8882
Londra	8.884	FUTURE	
Parigi	4.433	Euro-Btp	127,27
VALUTE		Euro-Doll.	1,0807
Euro-Dollaro	1,0807	Ftes Mib	17.040

**Unicredit perde 2,7 miliardi nel trimestre e Mustier cambia piano**

Gli accantonamenti pesano sul trimestre. A causa del virus la banca aggiungerà la strategia tra fine anno e inizio 2021  
**Guaitieri a pagina 11**



**Il tandem Dolce-Gabbana in difesa del Made in Italy**

Gli stilisti presentano un progetto charity per l'Humanitas University  
**Bottoni e Roncato in MF Fashion**  
Anno XXXI n. 089  
Giovedì 7 Maggio 2020  
€2,00 *Classedtori*



Costo MF Magazine for Fashion n. 105 a €1,20 (€1,00 + €0,20). Costo MF Magazine for Living n. 38 a €1,20 (€1,00 + €0,20). Costo MF Magazine for Business n. 120 a €1,20 (€1,00 + €0,20). \*Offerta ineditabile con MF Fashion (MF €1,00 + MF Fashion €0,20)

**Pessime ma scontate le stime della Commissione sull'Italia: pil -9,5% e debito al 158,9%**  
**Il governo cerca di dribblare la mina tedesca su Bce e Btp. Factoring a garanzia pubblica**  
**Sulla manovra da 55 miliardi i conti però non tornano: inevitabile il ricorso ai 36 del Mes**

# Decreto Maggio senza soldi

**INDAGINE EY: UN'AZIENDA SU DUE VALUTA L'AUMENTO DI CAPITALE**

**CONTI TRIMESTRALI**  
*Enel fa più utili e prepara quasi 30 miliardi di investimenti*

**SHARING ECONOMY**  
*Stelle cadenti, Uber e Airbnb tagliano migliaia di posti di lavoro*

**BUSINESS CALCIO**  
*Assocalciatori chiede più soldi a sostegno dei piccoli club*

*(servizi da pagina 2 a pagina 17)*

**Salini Impregilo è Webuild Più grande, più forte. Al servizio del Paese.**

**webuild**

webuildgroup.com  
webuildvalue.com

Webuild S.p.A. società soggetta a indirizzo, coordinamento e controllo di Salini Impregilo S.p.A.

## Zes centrali per superare la crisi

*"Free zone". Nove Regioni al ministro Provenzano: «Tempi rapidi per gli insediamenti»*

Michele Guccione palermo. In emergenza da "periodo di guerra", anche le Zes vengono "prese a prestito" per superare la crisi. La novità è contenuta in un documento consegnato al ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano, al capo dipartimento delle Politiche di coesione di Palazzo Chigi, Ferdinando Ferrara, e al direttore generale dell' Agenzia per la Coesione territoriale, Massimo Sabatini. Il presidente della Regione Molise, Donato Toma, a nome di altre otto Regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia), col conforto delle relative Autorità di sistema portuale del mare aderenti ad **Assoporti**, ha inviato proposte di modifica della legge 123 del 2017 istitutiva delle Zone economiche speciali, per semplificare e ridurre i tempi di autorizzazione degli investimenti. Perché, come osservano anche la Fondazione e l' Ordine nazionale dei Commercialisti, oggi è solo nelle Zes, già istituite e regolate, che si possono realizzare insediamenti produttivi in regime "free zone": qui si può partire subito senza dovere attendere il varo di altre leggi e iter lunghissimi per creare ulteriori zone franche. La proposta è in due tempi. Una, immediata, prevede "al fine di incentivare l' utilizzo dei corridoi logistici meridionali (Adriatico/Tirreno/Ionio/Sardegna/Sicilia), anche al fine di sostenere l' economia delle compagnie di navigazione Ro-Ro e Rop-Pax duramente provate dalla pandemia, di esonerare il traffico di rotabili multimodale mare/gomma-ferro/mare da ogni limitazione quantitativa (permessi di transito) e dal pagamento di ogni diritto (cosiddette dosvole)". Quanto alle autorizzazioni, per realizzare infrastrutture portuali e gli stabilimenti produttivi, "di ridurre tutti i passaggi ad un' unica Conferenza dei servizi gestita dallo Sportello unico amministrativo e di ridurre della metà o di un terzo i termini di rilascio di tutti i pareri di competenza". Ed ecco la novità più importante: "Le Autorità di sistema portuale possono istituire una o più Zone franche doganali interclusa ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, definendone la perimetrazione di concerto con il direttore dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli". Tutto ciò in un contesto favorevole. Osservano i commercialisti: «Con la Legge di Bilancio 2020, così come confermato dal Piano Sud 2030, si è assistito all' estensione del credito di imposta Zes fino al 2022 (sono appostati 100 mln del Fsc), all' istituzione di un Commissario straordinario di governo per ogni Zes, all' istituzione nei porti del Centro-Nord delle Zone logistiche speciali "rafforzate", equiparate alle Zes". Concludono i commercialisti: «Il post emergenza Covid-19 porterà ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità del Mediterraneo e del Sud».



## Pubblicato un nuovo studio sulle Zes e Zls

*Il post emergenza potrebbe riportare centralità del Mediterraneo e Sud Italia*

Redazione

ROMA Il Consiglio e la Fondazione nazionale dei commercialisti hanno pubblicato uno studio sulle Zes e Zls. Il documento Zone economiche speciali e zone logistiche semplificate. Elementi per una valutazione di impatto economico sociale, illustra una panoramica sui recenti provvedimenti che hanno modificato e completato il quadro normativo e uno spaccato sulle problematiche di attuazione della Regione che per prima ha visto approvare il proprio piano. Al centro della ricognizione il caso della Campania che ha visto la Zes approvata con Dpcm dell'11 Maggio 2018. Lo studio aggiorna un precedente lavoro che si inquadrava nell'ambito del progetto Attività d'Impresa e, in particolare del Gruppo Economia del Mare e della Logistica voluto dal Cndcec Consiglio nazionale dei dottori commercialisti e degli esperti contabili, per rafforzare le competenze professionali del commercialista in questo comparto. I piani di quasi tutte le regioni meridionali sono stati approvati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri mentre alcune agevolazioni sono state estese alle regioni del Centro Nord, alcune delle quali sono in fase di progettazione. Il decreto sulla semplificazione amministrativa è stato emanato: alcune regioni sono in fase attuativa, con tutte le difficoltà relative alle procedure attuative e all'erogazione degli incentivi. Il Piano per il Sud ha riconfermato l'opportunità di insistere su questa strategia di sviluppo e la recente legge di bilancio ha prorogato la scadenza del credito di imposta al 2022. Con la Legge di Bilancio 2020, così come confermato dal Piano Sud 2030, dunque, si è assistito all'estensione del credito di imposta Zes fino al 2022 (per cui sono appostati 100 milioni di Fondo di Sviluppo e Coesione), all'istituzione di un Commissario Straordinario di Governo per ogni Zes, all'istituzione nei porti del Centro-Nord delle Zone Logistiche Speciali «rafforzate», sostanzialmente equiparate alle Zes. Una ritrovata centralità del Mediterraneo nel periodo post-emergenziale Covid-19, inoltre, potrebbe richiedere un grande impulso a ripescare, sistematizzare e rilanciare queste policy che, sino ad ora, sono state interpretate in maniera residuale e frammentata, quando invece avrebbero dovuto essere viste come il traino logistico del Made in Italy nel mondo. Il documento si sviluppa analizzando in primis l'economia del mare. Secondo il rapporto Censis, il cluster marittimo presenta valori in crescita dal 2015 al 2017: il contributo al Pil è passato da 32.557 a 34.285 milioni di euro (2% sul totale nazionale), le esportazioni sono passate da 6.724 milioni a 9.292 milioni di euro, le unità di lavoro totali da 500.315 a 528.756 (2,2% sul totale nazionale). Secondo l'VIII rapporto sull'economia del mare di Unioncamere, le imprese dell'economia del mare sfiorano nel 2018 le 200 mila unità, rappresentando il 3,3% del totale complessivo (con una crescita, rispetto al 2014, del + 9,5%). Il valore aggiunto prodotto dalla blue economy è arrivato nel 2018 a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale economia (nel 2014 era il 2,9%) e l'occupazione è di 885,2 mila unità nell'intero comparto, che incidono per il 3,5% sul totale dell'occupazione del Paese. Lo studio approfondisce successivamente le Zes nel decreto mezzogiorno e nel regolamento attuativo, le zone logistiche semplificate e la legge sulla semplificazione amministrativa con le misure previste. Spazio poi al piano strategico della Zes Campania con una ricognizione sulle aree individuate, misure agevolative e di semplificazione amministrativa, gli interventi infrastrutturali a supporto e



governance. A seguire una analisi dello stato di attuazione dove emerge come chiave di volta per tutte le decisioni di investimento pubbliche di un certo rilievo, l'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della Zes. Ma anche una revisione delle analisi di impatto dei singoli porti oltre che delle misure istituite, alla luce dell'emergenza e degli effetti economico e sociali causati dall'epidemia attuale di Covid-19, non a caso prevista anche dall'art. 6 del regolamento, che tenga conto del cambio di passo



## Messaggero Marittimo

### Primo Piano

---

nelle politiche di sviluppo del territorio, volte ad esempio, ad incentivare la produzione interna di strumenti medicali utili per combattere il virus, ma soprattutto di quello che potrà accadere rispetto i regimi agevolativi previsti. Il post emergenza Covid-19 potrebbe portare, infatti, ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità del Mediterraneo e del Sud Italia. Occorre, a tal proposito, segnalare come recentemente le Regioni del Sud (Regione Molise, Regione Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia) e tutte le Autorità di Sistema portuale appoggiate da **Assoport**, hanno sottoposto un pacchetto di proposte per la semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le Zes (Zone economiche speciali) e le ZIs (Zone logistiche semplificate) al ministro del Sud e della Coesione territoriale. Le richieste conclude lo studio prevedono una significativa semplificazione riguardante la riduzione dei permessi e delle autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree Zes e ZIs.

### Il post emergenza Covid-19 potrebbe portare ad una crisi del circuito di scambi globale

Un vantaggio di una rinnovata centralità del Mediterraneo e del Sud Italia Roma, 6 maggio 2020. - di Sabino Cirulli\* Una panoramica sui recenti provvedimenti che hanno modificato e completato il quadro normativo, e uno spaccato sulle problematiche di attuazione della Regione che per prima ha visto approvare il proprio piano. Il Consiglio e la Fondazione Nazionale dei Commercialisti hanno pubblicato il documento "Zone economiche speciali e zone logistiche semplificate (1) . Elementi per una valutazione di impatto economico - sociale". Al centro della ricognizione il caso della Campania che ha visto la ZES approvata con DPCM dell' 11 maggio 2018. Lo studio aggiorna un precedente lavoro che si inquadrava nell' ambito del progetto Attività d' Impresa e, in particolare del Gruppo "Economia del Mare e della Logistica" voluto dal CNDCEC per rafforzare le competenze professionali del Commercialista in questo comparto. I piani di quasi tutte le regioni meridionali sono stati approvati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri mentre alcune agevolazioni sono state estese alle regioni del Centro Nord, alcune delle quali sono in fase di progettazione. Il decreto sulla semplificazione amministrativa è stato emanato: alcune regioni sono in fase attuativa, con tutte le difficoltà relative alle procedure attuative e all' erogazione degli incentivi. Il Piano per il Sud ha riconfermato l' opportunità di insistere su questa strategia di sviluppo e la recente legge di bilancio ha prorogato la scadenza del credito di imposta al 2022. Con la Legge di Bilancio 2020, così come confermato dal Piano Sud 2030, dunque, si è assistito all' estensione del credito di imposta ZES fino al 2022 (per cui sono appostati 100 milioni di Fondo di Sviluppo e Coesione), all' istituzione di un Commissario Straordinario di Governo per ogni ZES, all' istituzione nei porti del Centro-Nord delle Zone Logistiche Speciali «rafforzate», sostanzialmente equiparate alle ZES. Una ritrovata centralità del Mediterraneo nel periodo post-emergenziale Covid-19, inoltre, potrebbe richiedere un grande impulso a ripescare, sistematizzare e rilanciare queste policy che, sino ad ora, sono state interpretate in maniera residuale e frammentata, quando invece avrebbero dovuto essere viste come il traino logistico del Made in Italy nel mondo. Il documento si sviluppa analizzando in primis l' economia del mare. Secondo il rapporto CENSIS, il cluster marittimo presenta valori in crescita dal 2015 al 2017: il contributo al PIL è passato da 32.557 a 34.285 milioni di euro (2% sul totale nazionale), le esportazioni sono passate da 6.724 milioni di euro a 9.292 milioni di euro, le unità di lavoro totali da 500.315 a 528.756 (2,2 % sul totale nazionale). Secondo l' VIII rapporto sull' economia del mare di Unioncamere, le imprese dell' economia del mare sfiorano nel 2018 le 200 mila unità, rappresentando il 3,3% del totale complessivo (con una crescita, rispetto al 2014, del +9,5%). Il valore aggiunto prodotto dalla blue economy è arrivato nel 2018 a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale economia (nel 2014 era il 2,9%) e l' occupazione è di 885,2 mila unità nell' intero comparto, che incidono per il 3,5% sul totale dell' occupazione del Paese. Lo studio approfondisce successivamente le ZES nel decreto mezzogiorno e nel regolamento attuativo, le zone logistiche semplificate e la legge sulla semplificazione amministrativa con le misure previste. Spazio poi al piano strategico della ZES Campania con una ricognizione sulle aree individuate, misure agevolative e di semplificazione amministrativa, gli interventi infrastrutturali a supporto e governance. A seguire una analisi dello stato di attuazione dove emerge come chiave di volta per tutte le decisioni di investimento pubbliche di un certo rilievo, l' analisi dell' impatto sociale ed economico atteso dall' istituzione della ZES. Ma anche una revisione delle analisi di impatto dei singoli porti oltre che delle misure



Il decreto sulla semplificazione amministrativa è stato emanato: alcune regioni sono in fase attuativa, con tutte le difficoltà relative alle procedure attuative e all' erogazione degli incentivi. Il Piano per il Sud ha riconfermato l' opportunità di insistere su questa strategia di sviluppo e la recente legge di bilancio ha prorogato la scadenza del credito di imposta al 2022. Con la Legge di Bilancio 2020, così come confermato dal Piano Sud 2030, dunque, si è assistito all' estensione del credito di imposta ZES fino al 2022 (per cui sono appostati 100 milioni di Fondo di Sviluppo e Coesione), all' istituzione di un Commissario Straordinario di Governo per ogni ZES, all' istituzione nei porti del Centro-Nord delle Zone Logistiche Speciali «rafforzate», sostanzialmente equiparate alle ZES. Una ritrovata centralità del Mediterraneo nel periodo post-emergenziale Covid-19, inoltre, potrebbe richiedere un grande impulso a ripescare, sistematizzare e rilanciare queste policy che, sino ad ora, sono state interpretate in maniera residuale e frammentata, quando invece avrebbero dovuto essere viste come il traino logistico del Made in Italy nel mondo. Il documento si sviluppa analizzando in primis l' economia del mare. Secondo il rapporto CENSIS, il cluster marittimo presenta valori in crescita dal 2015 al 2017: il contributo al PIL è passato da 32.557 a 34.285 milioni di euro (2% sul totale nazionale), le esportazioni sono passate da 6.724 milioni di euro a 9.292 milioni di euro, le unità di lavoro totali da 500.315 a 528.756 (2,2 % sul totale nazionale). Secondo l' VIII rapporto sull' economia del mare di Unioncamere, le imprese dell' economia del mare sfiorano nel 2018 le 200 mila unità, rappresentando il 3,3% del totale complessivo (con una crescita, rispetto al 2014, del +9,5%). Il valore aggiunto prodotto dalla blue economy è arrivato nel 2018 a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale economia (nel 2014 era il 2,9%) e l' occupazione è di 885,2 mila unità nell' intero comparto, che incidono per il 3,5% sul totale dell' occupazione del Paese. Lo studio approfondisce successivamente le ZES nel decreto mezzogiorno e nel regolamento attuativo, le zone logistiche semplificate e la legge sulla semplificazione amministrativa con le misure previste. Spazio poi al piano strategico della ZES Campania con una ricognizione sulle aree individuate, misure agevolative e di semplificazione amministrativa, gli interventi infrastrutturali a supporto e governance. A seguire una analisi dello stato di attuazione dove emerge come chiave di volta per tutte le decisioni di investimento pubbliche di un certo rilievo, l' analisi dell' impatto sociale ed economico atteso dall' istituzione della ZES. Ma anche una revisione delle analisi di impatto dei singoli porti oltre che delle misure

istituite, alla luce dell' emergenza e degli effetti economico e sociali causati dall' epidemia attuale di Covid-19, non a caso prevista anche dall' art. 6 del regolamento,



## Trentino Libero

### Primo Piano

---

che tenga conto del cambio di passo nelle politiche di sviluppo del territorio, volte ad esempio, ad incentivare la produzione interna di strumenti medicali utili per combattere il virus - ma soprattutto di quello che potrà accadere rispetto i regimi agevolativi previsti. Il post emergenza Covid-19 potrebbe portare, infatti, ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità del Mediterraneo e del Sud Italia. Occorre, a tal proposito, segnalare come recentemente le Regioni del Sud (Regione Molise, Regione Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia) e tutte le Autorità di Sistema Portuale appoggiate da **Assoport**, hanno sottoposto un pacchetto di proposte per la semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le ZES (Zone Economiche Speciali) e le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale. Le richieste prevedono una significativa semplificazione riguardante la riduzione dei permessi e delle autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree ZES e ZLS. (1) Â Zone Economiche Speciali e Zone Logistiche Semplificate \*Info per la stampa : Ufficio Stampa FNC - Tel.349/2165175.



## Il Piccolo

Trieste

### Nave ospedale, manca la firma con Gnv Spunta il piano B: due strutture in Friuli

*Impossibili contratti oltre il 31 luglio, l'armatore frena. La Regione ipotizza di spostare parte degli anziani malati fuori Trieste*

Diego D' Amelio / TRIESTE Un'altra fumata grigia sulla nave ospedale e la Regione è costretta a preparare un piano B, ovvero il possibile trasferimento in Friuli di 150 anziani triestini positivi al coronavirus e attualmente ospitati in case di riposo impossibilitate a garantire il corretto isolamento delle persone infette. La firma del contratto di fornitura con Grandi navi veloci è slittata anche ieri, perché il presidente del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga può stipulare un accordo valevole solo fino al 31 luglio, data indicata dal governo come termine della gestione emergenziale. L'arco temporale è però considerato troppo breve dall'armatore, che si è preso un'altra giornata per decidere se chiudere l'intesa. Non basta dunque il via libera della Protezione civile alla copertura del costo del nolo del traghetto per i primi tre mesi, arrivato pur tra le perplessità del governo giallorosso e con la premessa del capo dipartimento Angelo Borrelli che la gestione commissariale autorizza sì la spesa, ma senza assumersi la responsabilità della scelta sanitaria di imbarcare fino a 166 anziani con malattia in pieno decorso. E così il governatore e il suo vice Riccardo Riccardi valutano una seconda opzione e cioè il trasferimento di una parte dei positivi in due residenze per anziani nei comuni di Udine e Majano. Si tratta di strutture private che possono mettere a disposizione 180 posti letto da affiancare a quelli delle rsa triestine Mademar e Igea, già contattate allo scopo. È stato lo stesso Riccardi a dire di aver considerato l'ipotesi extra provinciale, ma di averle preferito comunque la nave per evitare uno spostamento molto delicato vista l'età dei soggetti e che comporterebbe l'attacco politico di aver scelto di «deportare le persone». La nave resta intanto ormeggiata a Napoli e le persone attendono ancora, ma dall'inizio dell'epidemia si contano ormai quattrocento positivi all'interno delle case di riposo di Trieste. La trattativa è condotta adesso in prima persona da Fedriga, rappresentante della Regione in quanto soggetto attuatore: il presidente ha fatto presente alla società armatrice che, sebbene siano prevedibili proroghe, la Regione non può stipulare contratti Covid oltre il 31 luglio. Gnv ha risposto chiedendo ancora un momento di riflessione sull'opportunità di mettere il traghetto Allegra in funzione per meno di tre mesi, contro i sei pattuiti inizialmente. Dalle parti della giunta assicurano che la risposta definitiva arriverà oggi. Non bastasse questo ennesimo rallentamento, la Capitaneria di **porto** ha bocciato l'idea di ormeggiare la nave al Molo zero del **Porto** vecchio, per le difficoltà di manovra che lo scafo da 160 metri avrebbe in ingresso all'interno del bacino. La Capitaneria chiede che si opti per il Molo terzo, sempre nell'antico scalo, ma nella lettera alla Regione scrive anche di non aver ancora ricevuto la documentazione relativa alla sicurezza a bordo: dagli incartamenti tecnici della nave ai piani di evacuazione, dalla definizione delle condizioni di salute dei primi 56 possibili imbarcati fino agli organigrammi del personale. La nave costerà 700 mila euro al mese per il nolo e altri 500 mila euro al mese per l'assunzione a tempo di infermieri e oss attraverso la cooperativa veneta Arkesis. La prima voce sarà assicurata dalla Protezione civile, ma la copertura si ferma per ora a 2,6 milioni, calcolati sul 31 luglio. Il mezzo milione per il personale sarebbe speso per qualsiasi tipo di soluzione adottata e resterà dunque a carico del Sistema sanitario regionale.





## Il Piccolo

Trieste

---

E ieri Riccardi in Consiglio ha fatto anche i conti del peso economico della gestione sanitaria straordinaria sulle casse regionali. Per l'epidemia la giunta ha speso finora 41 milioni, di cui due terzi per acquisti di attrezzature e dispositivi di protezione individuale. «Il bilancio - ha spiegato il vicepresidente - garantisce idonea copertura dei costi che gli enti del Ssr stanno fronteggiando. Le spese finora sostenute hanno potuto trovare copertura nel finanziamento ordinario già garantito: sono state riorientate le risorse per fronteggiare l'epidemia. La reale quantificazione degli effetti dello stato di emergenza è in fase di definizione, ma l'attuale quadro conoscitivo consente di quantificare in 41 milioni l'impegno fino al 20 aprile». A parte vanno conteggiate le spese per il personale, con 270 nuove assunzioni a tempo determinato, fra cui 41 medici e 110 infermieri. Altri 9,5 milioni vale la mobilitazione della Protezione civile per acquisti di mascherine, beni di consumo e servizi. Più che altrettanto pesa la generosità dei privati, con oltre 10 milioni raccolti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Porto di Trieste capofila del progetto Susport

*Collaborazione tra i porti adriatici d'Italia e Croazia*

Redazione

TRIESTE Il porto di Trieste di nuovo capofila di un progetto europeo nel settore ambientale: Susport Sustainable Ports, recentemente approvato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Croazia. Il progetto ha un budget di circa 7 milioni di euro, di cui 753.000 a favore dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, e una durata di 34 mesi. Obiettivo principale di Susport è migliorare la performance ambientale ed efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell'aria e l'emissione di CO2. Susport, è l'unico progetto strategico nell'ambito del trasporto merci marittimo approvato dal Programma e vede coinvolti tutte le Autorità di Sistema portuale italiane della sponda adriatica, oltre a Trieste capofila (Venezia, Ravenna, Ancona e Bari, Porto Nogaro), i principali porti croati (Fiume, Zara, Spalato, Ploe, Dubrovnik), enti di ricerca e agenzie di promozione di entrambi i Paesi. Il porto di Trieste approfondirà gli studi già eseguiti nell'ambito della carbon footprint per il sistema portuale di riferimento che include Monfalcone, sostituirà gli impianti di illuminazione delle aree pubbliche del porto con sistemi a Led e acquisterà un'auto elettrica, in maniera sinergica alle attività che l'Ente sta realizzando negli stessi ambiti, grazie ad altri progetti europei. Con Susport, salgono a sette i progetti del settore ambientale portati avanti dall'Authority giuliana, un budget complessivo di investimento nel settore ambientale di circa 6,4 milioni di euro, e un finanziamento europeo sul settore di circa 5,6 milioni di euro. La tutela ambientale diventa sempre più strategica per i porti ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino -. È anche grazie ai progetti europei, se i porti stanno dando buona prova di collaborazione anche tra Paesi diversi. Insieme si può fare molto di più, scambiando buone pratiche e unificando protocolli. I porti del futuro devono e possono essere green. Questo è quello che vogliamo portare avanti e questo è quello che ci chiedono i cittadini, i territori e tutti i nostri stakeholders, specie in questo momento storico. Porto-di-Trieste-20-progetti-UE-finanziati-2 Guardando al totale dei progetti europei portati avanti dal porto di Trieste, il budget complessivo è di 129 milioni di euro, di cui 33 con finanziamento dell'Unione europea. I progetti attualmente in corso sono 21 e coprono svariati settori: oltre ai 7 ambientali, 9 su infrastrutture e ICT, 4 su infrastrutture fisiche (tra cui il progetto TriesteRailPort sul potenziamento di Campo Marzio), uno nel settore della preservazione del patrimonio culturale.



## Trieste Prima

Trieste

### Ambiente: il Porto diventa capofila di un progetto Ue da 7 milioni

*Con Susport 'Sustainable Ports', il progetto approvato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Croazia, il porto di Trieste entra a far parte di una rete di porti adriatici sostenibili, impegnati nel migliorare le performance ambientali e di efficienza energetica*

Un progetto Ue da 7 milioni di euro per migliorare la performance ambientale ed efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell' aria e l' emissione di CO2: si tratta di Susport "Sustainable Ports". Il porto di Trieste è quindi ancora capofila di un' iniziativa europea nel settore ambientale, recentemente approvato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Croazia. Il progetto ha un budget di circa 7 milioni di euro, di cui 753.000 a favore dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, e una durata di 34 mesi. Coinvolti i porti dell' **adriatico** Susport, è l' unico progetto strategico nell' ambito del trasporto merci marittimo approvato dal Programma e vede coinvolti tutte le **Autorità di Sistema Portuale** italiane della sponda adriatica, oltre a Trieste (Venezia, Ravenna, Ancona e Bari, Porto Nogaro), i principali porti croati (Fiume, Zara, Spalato, Ploe, Dubrovnik), enti di ricerca e agenzie di promozione di entrambi i Paesi. Il porto di Trieste approfondirà gli studi già eseguiti nell' ambito della carbon footprint per il **sistema portuale** di riferimento che include Monfalcone, sostituirà gli impianti di illuminazione delle aree pubbliche del porto con sistemi a Led e acquisterà un' auto elettrica, in maniera sinergica alle attività che l' Ente sta realizzando negli stessi ambiti, grazie ad altri progetti europei. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . Con Susport, salgono a 7 i progetti del settore ambientale portati avanti dall' Authority giuliana, un budget complessivo di investimento nel settore ambientale di circa 6,4 milioni di euro, e un finanziamento europeo sul settore di circa 5,6 milioni di euro. Guardando al totale dei progetti europei portati avanti dal porto di Trieste, il budget complessivo è di 129 milioni di euro, di cui 33 con finanziamento dell' UE. I progetti attualmente in corso sono 21 e coprono svariati settori: oltre ai 7 ambientali, 9 su infrastrutture e ICT, 4 su infrastrutture fisiche (tra cui il progetto TriesteRailPort sul potenziamento di Campo Marzio), 1 nel settore della preservazione del patrimonio culturale.



## Mose, paratoie alzate due volte Guerra nel governo M5s-Pd

Vanin contro Zincone. Imprese pronte allo stop. Acqua alta, fondi dall' Ue

A. Zo. - Mo. Zi.

VENEZIA Per la prima volta le paratoie sono andate su e giù per una «doppietta» consecutiva, con una «scatola nera» a registrare movimenti e forze. Ne era prevista una terza, ma si sarebbe rischiato di uscire dalla «finestra» concessa dalla Capitaneria di Porto. Ieri sono iniziati i test alle 4 paratoie esterne lato sud della bocca di porto di Chioggia: ce ne sarà più di uno, visto che l' accordo con la Capitaneria è che basti una nota 48 ore prima, e serviranno per far combaciare sempre di più le previsioni matematiche con la realtà. Ieri c' era un' onda di 60 centimetri e una corrente fino a un metro al secondo: niente di sconvolgente, ma l' importante è registrare i dati. I due appuntamenti fondamentali sono già segnati sul calendario: uno sarà il 28 o il 31 maggio, quando grazie al ponte radio dell' Esercito concluso proprio in questi giorni tra le due bocche, si potranno sollevare insieme le schiere di Malamocco e Chioggia; il 30 giugno entreranno in azione tutte e 4 le schiere, come annunciato più volte dal supercommissario Elisabetta Spitz. Nel frattempo si allacciano i compressori: a Chioggia già ce ne sono 4, anche se ieri ne sono stati usati solo due. Mentre i lavori avanzano, continuano però gli scontri sulla governance delle dighe mobili. Un gruppo di senatori M5s, capitanato dalla veneziana Orietta Vanin è tornata all' attacco del provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone e della sua proposta di settimo atto aggiuntivo, con un' interrogazione in cui ne chiede conto al ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, del Pd, partito che invece negli ultimi passaggi è stato più critico verso i commissari, per esempio con il deputato Nicola Pellicani o il sottosegretario Pier Paolo Baretta. Secondo i pentastellati quella bozza sarebbe un «condono» nei confronti del Consorzio Venezia Nuova e stralcerebbe il cosiddetto «Piano Europa»; accuse che Zincone aveva già smentito, affermando che si tratta solo di compensare le penali per i ritardi con le riserve del Cvn, mentre le compensazioni ambientali passerebbero al Provveditorato con l' obiettivo di accelerare. Ma la novità è che Vanin attacca anche personalmente il provveditore, chiedendo se abbia i requisiti per quell' incarico. Nel frattempo le piccole e medie imprese rimaste nel Cvn hanno scritto ai commissari chiedendo un impegno massimo nel reperimento delle risorse e minacciando un nuovo stop dei cantieri se non ci saranno dei segnali entro fine maggio. Intanto l' Europa stanza altri fondi per l' acqua alta eccezionale di novembre. Ad annunciarlo è il sottosegretario dem alla Presidenza del Consiglio Andrea Martella: all' Italia dovrebbero arrivare infatti tre quarti dei 279 milioni dati dalla Commissione per i disastri del 2019, cioè 211,7 milioni. «Un' ottima notizia per il Veneto, a cui andrà buona parte delle risorse», dice Martella. I fondi saranno fondamentali per risarcire i danni più ingenti subito dai privati, quelli che nel modulo di risarcimento sono compresi nella «lettera E» e richiedono asseverazione e perizia. E dovrebbero arrivare a stretto giro. «Il 27 maggio il provvedimento sarà votato in commissione europea al Bilancio e a giugno nell' assemblea plenaria. L' Europa e il Governo - conclude Martella - stanno facendo la loro parte. Confidiamo ora che anche chi avrà la responsabilità della ricostruzione sia all' altezza della sfida».





# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

ieri pomeriggio in laguna

### Quattro paratoie del Mose alzate a Chioggia, prove su valvole e spinte laterali

«Obiettivo, ottimizzare i tempi» Da 40 minuti si è scesi a 25 per alzare l'intera barriera Ma il progetto ne prevede 15 I dubbi M5S su Zincone

Una scatola nera per rilevare tutti i movimenti sull'asse delle paratoie e le «accelerazioni triassiali». Nuovo test ieri a Chioggia per quattro paratoie della barriera. Operazioni che hanno tenuto occupato fino a sera le squadre di tecnici dirette dall'ingegnere Davide Sernaglia. Un sub ha posizionato sott'acqua il rilevatore i cui dati saranno letti oggi. Verificate anche le valvole di scarico, che avevano dato qualche problema nel sollevamento di un mese fa. Prove di funzionamento anche per la seconda linea di caricamento, cioè gli impianti di riserva. E infine, le prove per il sollevamento e il riempimento d'aria. «L'obiettivo è ottimizzare i tempi, in vista dell'entrata in funzione del sistema», dicono i tecnici, «per ridurre al minimo i disagi all'attività portuale». Nuovi test dunque, in vista della conclusione della prima fase del **Mose** prevista per il 30 giugno. Per quella data, è stato annunciato, le paratoie saranno in grado di essere azionate tutte insieme anche in caso di maree eccezionali. Alle bocche si lavora, dunque. Mentre nei Palazzi non si abbassa la temperatura delle polemiche. Dopo l'interrogazione depositata in Senato dal Movimento Cinque Stelle che attacca il provvidore Zincone per la sua proposta di modificare la Convenzione: «Diciamo no al condono e chiediamo siano fatti i lavori per il ripristino ambientale», dicono. Il M5s ha anche chiesto al governo di rendere pubblici i criteri con cui sono state effettuate le ultime nomine ai vertici. --A.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

dal deserto ai primi arrivi

### Pk1-Petroli, primi utenti al parcheggio con navetta che fa arrabbiare la politica

*Oltre trenta auto parcheggiate ieri, il doppio del giorno prima Ma sul park gratis con navetta è scontro per altri motivi: l'area è attaccata ai Pili*

MARGHERA I primi giorni era completamente deserto, ieri, mercoledì le auto parcheggiate al nuovo parcheggio gratuito Pk1-Petroli sono salite a 33. Il doppio del giorno prima, ammettono con cauto ottimismo, dalla azienda di trasporto. Ci vuole del tempo, ovviamente, per abituare i pendolari a lasciare l'auto tra via dei Petroli e Pili, gratis e poi salire su un bus navetta che porta direttamente a piazzale Roma. Corse ogni 10 minuti nelle fasce di punta e ogni 15 minuti nel resto della giornata con ritorno da Venezia con centramento per prendere la navetta alla piazzola A8 di piazzale Roma. Iniziativa che aumentano le possibilità di non intasare di auto Tronchetto e piazzale Roma senza attraversare il ponte della Libertà che rappresenta una prima novità sul fronte dei trasporti da e per Venezia da ripensare in chiave di miglioramento, sfruttando l'attuale situazione di crisi. Ma il parcheggio Pk1-Petroli finisce anche al centro della polemica politica, per tutt'altro motivo. Non per le scelte di mobilità ma per gli interessi del primo cittadino. Lo ricordano i Gruppi consiliari Lista Civica Casson e Partito Democraticico che sostengono «con forza il conflitto d'interessi che potrebbe coinvolgere il primo cittadino a seguito della trasformazione, e successivo utilizzo, dell'area dei Pili in parcheggio scambiatore. E a Brugnaro con una interrogazione chiedono di fare chiarezza sulla vicenda, in quanto l'area risulta appartenere alla società "Porta di Venezia", società riconducibile al Sindaco di Venezia». La società fa parte del famoso trust del sindaco. E i due gruppi consiliari ricordano che «gli interventi sull'area sono vincolati al parere dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ai sensi della Legge n. 84 del 28/01/1994, "Riordino della legislazione in materia portuale", parere al momento non ancora richiesto». E suggeriscono che la navetta per Venezia si poteva fare al parcheggio Vega-Expo (da utilizzare di sicuro, ma l'area è privata, va ricordato). Una interrogazione è stata presentata anche da Ottavio Serena (Gruppo Misto). --Mitia Chiarin.



## Marinese: «Bene il tavolo per la ZIs, pronti entro l' anno»

«È una scelta decisiva» commenta il presidente degli industriali veneziani

ECONOMIA MESTRE Il Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata **Porto di Venezia**-Rodigino è «decisivo e obbligatorio» commenta il presidente di Confindustria **Venezia** Rovigo Vincenzo Marinese, «ed è pure fondamentale perché dalle intenzioni, che la Regione ha sempre avuto, si passa ai fatti». Le aree per la ZIs-Zes, i 385 ettari tra **Porto Marghera**, Burano e i 16 comuni del Rodigino, sono già tutte individuate, previste dal Piano Industriale che Confindustria presentò a gennaio dell' anno scorso, ora bisogna dare corpo al piano strategico individuando le tipologie di aziende che potranno cominciare ad insediarsi approfittando delle agevolazioni fiscali, contributive e delle semplificazioni burocratiche assicurate dalla legge sulle Zone economiche speciali. «Per questo sono contento che l' assessore regionale Marcato coordini e coinvolga tutti i soggetti interessati all' operazione, è un modo per facilitare l' operazione che vorremmo far partire prima delle elezioni regionali di ottobre o subito dopo, comunque entro la fine dell' anno - ha spiegato Marinese -. Perché dovremo essere pronti per il 2021, quando si sentiranno i veri effetti drammatici della crisi scatenata dal coronavirus». Cosa ci andrà in quei terreni? «Aziende soprattutto manifatturiere. Già nel nostro Piano industriale lo dicevamo, ma ora a maggior ragione va ribadito perché, con questa pandemia, ci si è resi conto che bisogna riportare le produzioni importanti in Italia». Prima dell' emergenza sanitaria si prevedeva che la ZIs veneta avrebbe mosso 2 miliardi e mezzo di euro di investimenti e creato 26 mila nuovi posti di lavoro. È ancora vero oggi, con la paralisi da cui siamo travolti? «Paradossalmente è ancora più vero oggi, e sono convinto che i risultati potranno essere ancora migliori, per ben cinque motivi». In primo luogo, elenca il presidente degli Industriali, molte aziende italiane stanno valutando di tornare a produrre in Italia, e quindi quegli ettari oggi non utilizzati saranno ancora più appetibili. Inoltre «ci siamo resi conto tutti che il modello industriale sta cambiando e dobbiamo tornare anche noi alle materie prime e alle produzioni, insomma alla vocazione manifatturiera, e perciò il Made in Italy sarà un marchio di merito». In terzo luogo si potranno finalmente investire risorse (perché l' operazione genererà anche un importante gettito fiscale) su formazione del personale, avendo una Regione che ha già investito molto sulle infrastrutture. Quarto è il fattore Olimpiadi: «Per il 2026 possiamo creare un brand con grande visibilità internazionale, e dovremo fare comunicazione spinta in base alla quale chi è che non vorrebbe lavorare e vivere a **Venezia**?». Infine la crisi ci ha scoperti vulnerabili e questa vulnerabilità molti vogliono togliersela di dosso: «Col coronavirus abbiamo toccato il fondo, e abbiamo scoperto che non si può più vivacchiare come prima, quindi un' area defiscalizzata a **Venezia** diventa la punta di diamante per lo sviluppo dell' intero Veneto. Non a caso la Giunta si appresta a istituire questo tavolo, ed è determinante, perché senza la politica non facciamo niente». (e.t. ) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Bonifiche scadute, da rifare i dragaggi dei canali portuali

*‘I controlli, soprattutto per neutralizzare eventuali ordigni bellici, vanno ripetuti ‘C’ è il rischio che lo scalo rimanga tagliato fuori dalle rotte commerciali*

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA L' iter preliminare all' escavo dei canali portuali ha subito un' ulteriore, inattesa battuta d' arresto. I dragaggi potranno aver luogo solamente al termine di una nuova ricognizione dei fondali finalizzata alla localizzazione ed alla neutralizzazione di ordigni bellici risalenti alla Seconda guerra mondiale. A norma di legge, le verifiche attuate anni or sono dalla soppressa Azienda speciale del porto (Aspo) debbono essere scartate per decorsa validità. Va da sé che l' avvio dei lavori marittimi, previsti dal progetto presentato dall' Autorità di **sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale** (fattibile grazie alla disponibilità di 5 milioni e mezzo di euro) parrebbe destinato a slittare avanti nel tempo, a data da destinarsi. LA PREOCCUPAZIONE Lo teme il presidente del Comitato per il rilancio del porto Alfredo Calascibetta. «Si tratta di un intoppo dice che, razionalmente, non riesco proprio nemmeno a concepire. E' mai possibile che le autorità non possano accontentarsi delle verifiche condotte ai tempi dell' Aspo? Non sono mica trascorsi secoli, da allora. Oltretutto chiunque sa che, dal 1945 in poi, in Italia non si è più combattuta alcuna guerra. Chi mai potrebbe aver sganciato bombe sulla laguna di Chioggia, nel corso degli ultimi decenni? Sono davvero trasecolato quando mi è stato riferito che le intransigenti regole della burocrazia non ammettono deroghe, nemmeno dinanzi all' evidenza della Storia». Il portavoce degli operatori portuali prosegue pronosticando che la conduzione della nuova, forse inevitabile bonifica potrebbe comportare una lunga attesa. LA CRISI «Un disastro commenta amareggiato per il futuro delle nostre attività, alle prese con una crisi senza precedenti. Martedì c' era una sola nave ormeggiata alle banchine di Val da Rio, a causa del crollo dei traffici causato dal Coronavirus. La metà delle maestranze è in cassa integrazione. Sconcerta insomma pensare che, nel frattempo, a causa di un' assurdità burocratica non possa essere ripristinata la navigabilità della rotta lagunare, costellata di insidiosi dossi sabbiosi che impediscono alle navi di media stazza di dirigersi verso Val da Rio, senza dover correre il rischio di incagliarsi. Possiamo solamente sperare che qualcuno si ricreda». Gli operatori mercantili confidano che tutto questo possa avvenire al più presto. Nel caso contrario, a loro avviso, lo scalo clodiense correrebbe il rischio di rimanere irrimediabilmente tagliato fuori dalle rotte commerciali proprio nel momento in cui la produzione industriale dovrebbe finalmente ripresa dalla paralisi indotta dal Covid 19. «Sapendo di poter contare sul ripristino dei pescaggi conclude potremo promuovere il porto, invogliando armatori e società del settore logistic». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Venezia, Verifica fanghi: Il Tar dà ragione a VTP - Adsp: "Sentenza utile"

VENEZIA - Il Tar del Veneto ha emesso una sentenza, la n. 398, con la quale ha accolto il ricorso presentato dal terminalista Venezia Terminal Passeggeri (VTP) per ottenere un' autorizzazione a procedere, a propria cura e spese, per prelevare i fanghi del Canale Vittorio Emanuele ed analizzarli. Con la sentenza viene legittimata, pertanto, la richiesta di VTP alla verifica sui fanghi. L' escavo riguarderebbe il fondale dei canali Vittorio Emanuele III, il Canale Nord e il Canale Brentelle, in vista della possibile apertura, per le navi da crociera, di una ulteriore via di accesso alla Stazione Marittima evitando il transito delle Grandi navi da San Marco e dal Canale della Giudecca. La sentenza pertanto viene commentata dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Adriatico Settentrionale che in una nota tiene a precisare; «la sentenza del TAR relativamente al ricorso presentato da VTP non dà il via libera a operazioni di project financing per la caratterizzazione dei sedimenti ma riconosce esclusivamente l' obbligo delle Amministrazioni coinvolte (l' AdSP stessa e il PIOPP) a fornire entro novanta giorni una risposta - positiva o negativa che sia - a VTP». La sentenza Secondo l' Authority già nell' agosto del 2018 VTP aveva chiesto autorizzazione a procedere all' AdSP per le caratterizzazioni sulle stesse aree. L' **Autorità** aveva risposto che era propria intenzione procedere direttamente ed aveva già messo a bilancio oltre 200mila euro. AdSP, cui non è addebitabile alcuna inerzia su questo fronte, non ha mai potuto dare attuazione a questa iniziativa, in carenza di una attualizzazione del Piano morfologico della Laguna di Venezia e del protocollo di gestione dei sedimenti. « La sentenza del TAR, su cui l' **Autorità** si riserva di valutare un eventuale ricorso al Consiglio di Stato » - precisa l' **Autorità** Portuale - « si rivela comunque interessante, perché lascia spazio a un' interpretazione della normativa vigente utile anche per l' Ente , che potrebbe realizzare così anche altre caratterizzazioni in attesa del nuovo 'Protocollo fanghi', permettendo di sbloccare almeno parzialmente gli interventi preliminari al piano escavi per i porti di Venezia e Chioggia» . L' escavo dei fondali Le operazioni di escavo previste e finanziate dall' ente portuale sono state realizzate solo in minima parte poiché mancano a tutt' oggi adeguati siti di conferimento per i sedimenti. Si attende, infatti, dagli enti competenti il via libera all' innalzamento dell' Isola delle Tresse e l' individuazione di nuovi siti. Nonostante tutte le difficoltà riscontrate negli ultimi mesi, sono state già realizzate caratterizzazioni lungo il canale Malamocco-Marghera, la principale arteria del traffico portuale veneziano dove sono state svolte anche mirate operazioni di escavo per ripristinare i fondali.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Balneari, Autorità portuale e gli altri enti ragionano sull' estate in arrivo Impensabile aumentare le tariffe se i costi non potranno essere divisi

### Bagni marini, prezzi bloccati e offerte promo per le famiglie

Silvia Campese / SAVONA Prezzi bloccati per la stagione estiva 2020 e nuove formule con tariffe accessibili per le famiglie che non potranno dividere la spesa della cabina con gli amici. Li assicura Enrico Schiappapietra, presidente provinciale del sindacato Balneari, mentre una task force di esperti è al lavoro per riscrivere, quasi da zero, l' ordinanza della stagione estiva alle porte. La situazione è ancora incerta e complicata, ma tutti i soggetti coinvolti sono al lavoro per garantire un tuffo e la tintarella ai savonesi. «Non è il momento di ipotizzare aumenti, anche se la nostra categoria avrà più spese o dice Schiappapietra- Per questo, stiamo valutando formule che garantiscano l' accesso ai clienti. La cabina sarà destinata alla singola famiglia, ma in senso ampio, che comprenderà i parenti». A preoccupare, in particolare, è il tema del gioco fra bambini e l' obbligo del distanziamento sociale. «» presto per dirlo ma dal Governo stanno arrivando aperture sul gioco tra i più piccoli: attendiamo indicazioni precise, ma si accende un barlume di ottimismo. Le richieste di informazione che ci arrivano sono tantissime: le persone non vedono l' ora di poter respirare un po' di normalità in spiaggia, per cui dovremo farci trovare pronti con una valenza, quest' anno più che mai, anche sociale». In questa direzione sta lavorando anche l' **Autorità portuale** di **sistema**, insieme a un' apposita commissione, appena istituita, che comprende sinda ci, associazioni di categoria, capitaneria, forze dell' ordine, Asl e protezione civile. Insieme si sta valutando la nuova ordinanza per l' estate alle porte. «Quest' anno sono tanti gli aspetti da prendere in considerazione o dice Paolo Canavese, **Autorità portuale** - Quindi, sono tanti i soggetti coinvolti. Il tema più complicato resta l' organizzazione delle spiagge libere. Il concetto è quello di offrire un servizio e non puntare solo su regole e sanzioni. Bene, quindi, le ipotesi di alcuni sindaci, che mirano a organizzare gli afflussi con prenotazioni online. I sindaci continuano, poi, a chiedere alla Regione fondi per assumere personale da porre agli accessi delle libere».



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Liguria, così lo smart working resiste anche alla Fase 2

*Pochi rientri in ufficio. Fondi regionali per la digitalizzazione delle imprese: presentate 2.136 domande*

Marco Menduni » una Liguria a macchia di leopardo quella che si È dovuta inventare i tempi, i ritmi, le abitudini del lavoro casalingo. Lo smart working ha fatto irruzione nelle vite dei lavoratori. In fretta, dannatamente in fretta, sull'onda dell'emergenza virus. Tocca uno su tre (tra coloro che possono usare questa modalità): il 30 per cento, calcolati sugli spostamenti e i volumi di traffico. In campo nazionale il ministero del Lavoro parla di 1,8 milioni, che porterebbe il dato ligure quasi a quota 60 mila. Come tutte le rivoluzioni frettolose, lascia un primo bilancio in chiaroscuro. Tutt' altro che negativo, per?). C' È già chi intravede invece una straordinaria opportunità per il futuro. Un esempio? Ieri era il primo giorno del bando della Regione per la digitalizzazione di micro, piccole e medie imprese. C' era un plafond da 3,5 milioni, sono arrivate 2.136 domande per quasi otto milioni. Quanti sono al lavoro da casa nella macchina della pubblica amministrazione? In Regione l' 80 per cento, 1.200 su 1500. A Genova, sui cinquemila dipendenti comunali, sono schierati sul posto di lavoro 730 che diventeranno 840 il 18 maggio. Gli altri in smart working. «Con il 25 per cento delle presenze fisiche - dice l' assessore al personale Giorgio Viale - garantiamo il 100 per 100 dei servizi». Non tutti, per?), appaiono entusiasti delle novità. In un grosso Comune come Rapallo, quasi 30 mila abitanti, 92 dipendenti su 206 lavorano a domicilio. Anche nella Fase 2. Sbotta il sindaco Carlo Bagnasco: «Deve esserci un equilibrio. Qui invece quasi la metà dei dipendenti vuole continuare a lavorare a distanza. Nella maggioranza dei casi la scelta non È dettata dalla paura ma dalla difficoltà di gestione dei figli senza le scuole. Capisco ma diventa tutto difficile». Per?) basta ambientare lo smart working più a levante, nello splendore delle Cinque Terre, e tutto diventa più semplice e armonioso. Monterosso ha 1.500 residenti e 22 dipendenti. «Sul territorio - spiega il primo cittadino Emanuele Moggia - ci sono solo i tre agenti della polizia municipale. Io solo entro in municipio. Ci siamo attrezzati bene, con la giunta lavoriamo attraverso riunioni quotidiane con Sky pe. Anche la domenica mattina, per sfruttare meglio la banda». Certo: mancano le fiamme di turisti e il popolo delle seconde case, ma i servizi ai residenti sono tutti garantiti. Si È ben organizzato anche il paese di Cesio nell' entroterra dell' Imperiese. Gli abitanti sono 270 distribuiti tra quattro borghi, i dipendenti due: una segretaria e un operaio. «Dall' inizio dell' emergenza - racconta il sindaco Fabio Natta - facciamo così. Un giorno in municipio vado io, un giorno la dipendente. E quando lei È a casa, lavora in smart working. Sta andando tutto bene». Le necessità del privato sono, ovviamente, diverse. La grande distribuzione schiera la pressoché totalità dei lavoratori nei supermercati e Coop Liguria ha solo 40 dipendenti su 2.500 in attività nel loro domicilio. Per chi produce e vende olio invece la novità È accolta con entusiasmo, come quello dei pionieri alla nuova frontiera. Carlo Carli, quarta generazione dell' azienda, ne È il direttore generale. Nello stabilimento sono presenti di solito 320 persone; nelle ultime settimane sono limitati a 92, gli altri lavorano da casa: «I dipendenti sono entusiasti dello smart working<sup>a</sup>. E gli affari non ne risentono. Poi c' È il savonese. La quasi totalità delle aziende ha rimodulato l' attività degli uffici.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

---

L' **Autorità portuale**, per esempio, ha adottato lo smart working per 212 impiegati; Apm Terminals Vado per più della metà degli addetti; Corsica Ferries ha una ventina di dipendenti che lavorano da casa. D' altra parte la compagnia già sfrutta questi sistemi per collegarsi con le sedi in Italia, in Corsica e in Francia. Ma quali saranno gli sviluppi futuri? Quali aggiustamenti, quali correzioni di rotta, quali nuovi contratti? Spiega Paolo Puppo, consulente del lavoro: «Bisognerà ripensare a questo istituto in maniera che possano trovare realizzazione tutti i benefici possibili. Per il dipendente una maggior autonomia nell' organizzazione, la riduzione degli stress e dei costi di mobilità, maggior tempo dedicato alla persona. Per il datore di lavoro un potenziale notevole risparmio sui costi di gestione. Per la collettività un minor impatto sull' inquinamento, per il sistema Italia un decisivo passo in avanti verso la modernizzazione del fare impresa». [menduni@ilsecoloxix.it](mailto:menduni@ilsecoloxix.it) ha collaborato Silvia Pedemonte.

## Vado Gateway perde la linea col Canada ma Reefer Terminal ne conquista un'altra

Mese di maggio movimentato per il porto di Vado Ligure. Secondo quanto annunciato da Hamburg Sud dal prossimo 25 maggio sarà sospeso il servizio di linea con il Canada che la compagnia di navigazione tedesca operava insieme alla controllante danese Maersk Line. Le ragioni sono legate al persistere di risultati economici insoddisfacenti si legge sul sito di Hamburg Sud. Svanisce dunque, dopo appena due mesi dal suo approdo nel nuovo terminal savonese di Apm (proveniente da La Spezia Container Terminal), anche il servizio Mmx (si tratta della medesima linea commercializzata da Maersk con nome differente) servito con portacontainer da 2.500 Teu che, oltre a servire i traffici fra Mediterraneo e Canada, faceva anche da feeder con l'hub spagnolo di Maersk ad Algeciras. In attesa di sapere se e quando verrà riattivato qualche altro collegamento, Vado Gateway rimarrà da fine maggio attivo con il servizio Me2 fra India, Medio Oriente e Mediterraneo, e il feeder intra-Med che scala Vado, Napoli, Salerno, Algeciras e Tanger Med. Il vicino Reefer Terminal limita però i danni con l'acquisizione, rivelata da Ship2Shore, del servizio EMM (East Med Morocco) operato da Maersk, da Hamburg Sud e da Arkas servito anch'esso con portacontainer da circa 2.000 Teu di capacità. A farne le spese in questo caso sarà il Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli dove la linea attraccherà per l'ultima volta il 12 maggio, salvo poi trasferirsi a Vado dalla settimana successiva.



Mese di maggio movimentato per il porto di Vado Ligure.



Il bilancio è stato approvato con un accantonamento che sarà usato per coprire le perdite provocate quest' anno dalla pandemia

## Aeroporto, gli utili del 2019 per riparare i danni del virus

E' positivo il bilancio 2019 dell' Aeroporto di Genova, approvato martedì dall' assemblea dei soci che ha riconfermato Paolo Odone Presidente sino al 2023, e parte dell' utile viene accantonata in previsione dei danni da Covid-19. L' utile netto è di 383.000 euro: il valore della produzione operativa è passato dai 30 milioni 808 mila euro del 2018 ai 32 milioni 756 mila del 2019, il 6,3% in più, a fronte di costi cresciuti solo del 3,7% (passando dai 14 milioni e 327 mila euro del 2018 ai 14 milioni 865 mila del 2019). La scelta degli azionisti è stata quella di contenere l' utile rispetto all' anno precedente, quando il bilancio aveva registrato un attivo di un milione e 46 mila euro, accantonando risorse che consentano appunto di far fronte alle ricadute negative sul traffico aereo causate dalla pandemia. «L' esercizio 2019 chiude un ciclo che ha visto la ripartenza dell' Aeroporto di Genova, che nel 2018 si è classificato primo per crescita in Italia e nel 2019 ha proseguito lo sviluppo del traffico superando per la prima volta nella sua storia quota un milione e 500 mila passeggeri. L' incremento del valore della produzione in misura doppia rispetto a quello dei costi testimonia anche i risultati raggiunti nel percorso di efficientamento - il commento di Paolo Emilio Signorini, Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, azionista di maggioranza -. L' emergenza Covid-19 ha causato una brusca frenata, ma siamo al lavoro per prepararci alla ripartenza. Anche per questo abbiamo dato indicazioni per la conferma del piano di investimenti che, con la realizzazione dell' ampliamento e l' ammodernamento dello scalo entro il 2022, consentirà di realizzare uno dei primi "Terminal sicuro" a livello internazionale». L' assemblea ha riconfermato 4 membri su 5 del Consiglio di Amministrazione insediatosi nel 2017 e giunto alla scadenza del mandato. Restano in carica Barbara Pozzolo, Lelio Fornabaio, Fausto Palombelli e Paolo Odone, mentre il professor Renato Redondi viene sostituito da Mario Tullo.

ALE.PIE. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Aeroporto di Genova, utile di 383 mila euro nel 2019

Ieri l'assemblea dei soci ha approvato il bilancio. Dati positivi per il Cristoforo Colombo, ma frenati a inizio anno dalle ripercussioni dell'emergenza Covid-19: il calo dei movimenti di marzo è del 69,3%

Si è chiuso con un utile netto di 383 mila euro il bilancio 2019 di Aeroporto di Genova spa. Ieri l'assemblea dei soci ha approvato il documento, redatto tenendo in considerazione le incertezze legate all'emergenza Covid-19 e le ripercussioni sul settore del trasporto aereo già registrate e attese anche per i prossimi mesi. Particolarmente significativo l'incremento del valore della produzione operativa, passato dai 30 milioni 808 mila euro del 2018 ai 32 milioni 756 mila euro del 2019: un aumento del 6,3%, a fronte di costi cresciuti solo del 3,7% (passando dai 14 milioni e 327 mila euro del 2018 ai 14 milioni 865 mila euro del 2019). La scelta degli azionisti è stata quella di contenere l'utile rispetto all'anno precedente, quando il bilancio aveva registrato un attivo di un milione e 46 mila euro, accantonando risorse che consentano di far fronte alle ricadute negative sul traffico aereo causate dall'emergenza Covid-19. «L'esercizio 2019 chiude un ciclo che ha visto la ripartenza dell'Aeroporto di Genova, che nel 2018 si è classificato primo per crescita in Italia e nel 2019 ha proseguito lo sviluppo del traffico superando per la prima volta nella sua storia quota un milione e 500 mila passeggeri commenta Paolo

Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Occidentale, azionista di maggioranza della Società L'incremento del valore della produzione in misura doppia rispetto a quello dei costi testimonia anche i risultati raggiunti nel percorso di efficientamento intrapreso dalla società. L'emergenza Covid-19 ha causato una brusca frenata nel percorso di crescita intrapreso dal "Cristoforo Colombo", ma siamo al lavoro per prepararci alla ripartenza non appena le condizioni lo renderanno possibile. Anche per questo abbiamo dato indicazioni affinché la società confermi il piano di investimenti che, con la realizzazione dell'ampliamento e l'ammodernamento dello scalo entro il 2022, consentirà di realizzare uno dei primi "Terminal sicuro" a livello internazionale». Secondo gli ultimi dati Assaeroporti, a marzo 2020 (rispetto a marzo 2019) l'Aeroporto di Genova ha registrato un calo dei movimenti complessivi del 69,3%. I movimenti passeggeri sono diminuiti dell'81%: poco più di 16 mila persone trasportate nel mese. Per fare un confronto, a febbraio erano state quasi 67.500, a Genova oltre 79 mila. I movimenti cargo hanno registrato un -3,8%. Per l'associazione italiana gestori aeroporti, si tratta di un calo senza precedenti a livello nazionale, con una perdita di quasi 12 milioni di passeggeri nel solo mese di marzo (appena 2 milioni le persone trasportate). L'Assemblea di ieri ha anche visto la riconferma di quattro membri su cinque del consiglio di amministrazione insediatosi nel 2017 e giunto alla scadenza del mandato. Restano in carica Barbara Pozzolo, Lelio Fornabaio, Fausto Palombelli e Paolo Odone, con quest'ultimo riconfermato nella carica di presidente fino al 2023. Entra nella squadra Mario Tullo, già membro della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, in sostituzione di Renato Redondi.



## Borsa Italiana

Genova, Voltri

### Aeroporto Genova, bilancio in utile ma in calo. Accantonate risorse per emergenza Covid-19

(Teleborsa) - Si è chiuso con un utile netto di 383.000 euro il bilancio 2019 di Aeroporto di Genova S.p.A, approvato ieri dall' Assemblea dei Soci che ha deciso di accantonare le risorse per affrontare e gestire le incertezze legate all' emergenza Covid-19 e le ripercussioni sul settore del trasporto aereo già registrate e attese anche per i prossimi mesi. Nel 2018 il bilancio aveva registrato un attivo di un milione e 46mila euro. Il valore della produzione nel 2019 è stato di 32,756 milioni del 2019, in crescita del 6,3% , a fronte di costi cresciuti solo del 3,7%. **Paolo Emilio Signorini**, Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Occidentale**, azionista di maggioranza della Società Aeroporto di Genova S.p.A , ha confermato l' indicazione affinché venga confermato il piano di investimenti con la realizzazione dell' ampliamento e l' ammodernamento dello scalo entro il 2022. L' Assemblea ha anche visto la riconferma di quattro membri su cinque del Consiglio di Amministrazione insediatosi nel 2017 e giunto alla scadenza del mandato. Restano in carica Barbara Pozzolo, Lelio Fornabaio, Fausto Palombelli e **Paolo** Odone , con quest' ultimo riconfermato nella carica di Presidente fino al 2023 . Entra nella squadra Mario Tullo, già membro della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, in sostituzione del Prof. Renato Redondi. (Teleborsa) 06-05-2020 12:05.

The screenshot shows a news article on the Borsa Italiana website. The main headline is "AEROPORTO GENOVA, BILANCIO IN UTILE MA IN CALO. ACCANTONATE RISORSE PER EMERGENZA COVID-19". The article text is partially visible, mentioning a net profit of 383,000 euros for the 2019 balance sheet and the decision to set aside resources for the COVID-19 emergency. The screenshot also shows the website's navigation bar, search bar, and social media sharing options.

## Genova24

Genova, Voltri

**Aeroporto di Genova: Mario Tullo entra nel cda, Odone riconfermato presidente***L' ex deputato e membro della Commissione Trasporti sostituisce Renato Redondi*

Genova. Mario Tullo entra nel cda dell' Aeroporto di Genova. L' ex deputato del Pd (eletto nel 2008 e nel 2013) e già membro della Commissione Trasporti, sostituisce Renato Redondi. L' incarico è stato ufficializzato nell' assemblea dei soci, che ha visto la riconferma degli altri quattro membri su cinque del cda insediatosi nel 2017 e giunto alla scadenza del mandato. Restano in carica Barbara Pozzolo, Lelio Fornabaio, Fausto Palombelli e Paolo Odone , che viene riconfermato presidente fino al 2023. Il bilancio 2019 si è chiuso con un utile netto di 383 mila euro. Il documento è stato redatto tenendo in considerazione le incertezze legate all' emergenza Covid-19 e le ripercussioni sul settore del trasporto aereo già registrate e attese anche per i prossimi mesi. Ritenuto particolarmente significativo l' incremento del valore della produzione operativa, passato dai 30 milioni 808 mila euro del 2018 ai 32 milioni 756 mila euro del 2019: un aumento del 6,3%, a fronte di costi cresciuti solo del 3,7% (passando dai 14 milioni e 327 mila euro del 2018 ai 14 milioni 865 mila euro del 2019). La scelta degli azionisti è stata quella di contenere l' utile rispetto all' anno precedente, quando il bilancio aveva registrato un attivo di un milione e 46 mila euro, accantonando risorse che consentano di far fronte alle ricadute negative sul traffico aereo causate dall' emergenza Covid-19. 'L' esercizio 2019 chiude un ciclo che ha visto la ripartenza dell' Aeroporto di Genova, che nel 2018 si è classificato primo per crescita in Italia e nel 2019 ha proseguito lo sviluppo del traffico superando per la prima volta nella sua storia quota un milione e 500mila passeggeri. L' incremento del valore della produzione in misura doppia rispetto a quello dei costi testimonia anche i risultati raggiunti nel percorso di efficientamento intrapreso dalla Società - commenta Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, azionista di maggioranza della Società - ' emergenza Covid-19 ha causato una brusca frenata nel percorso di crescita intrapreso dal 'Cristoforo Colombo', ma siamo al lavoro per prepararci alla ripartenza non appena le condizioni lo renderanno possibile. Anche per questo abbiamo dato indicazioni affinché la Società confermi il piano di investimenti che, con la realizzazione dell' ampliamento e l' ammodernamento dello scalo entro il 2022, consentirà di realizzare uno dei primi 'Terminal sicuro' a livello internazionale'.



## Aeroporto di Genova, parte dell' utile accantonato per l' emergenza Coronavirus

GENOVA - Aeroporto di Genova spa chiude il 2019 con un utile netto di 383 mila euro, ma con un occhio all' emergenza Covid che quest' anno ha fermato il traffico passeggeri e l' altro agli investimenti per lo sviluppo. "La scelta degli azionisti - spiega una nota - è stata quella di contenere l' utile rispetto all' anno precedente, quando il bilancio aveva registrato un attivo di un milione e 46 mila euro, accantonando risorse che consentano di far fronte alle ricadute negative sul traffico aereo causate dall' emergenza Covid-19". L' assemblea che ha approvato ieri i conti, con un incremento del valore della produzione operativa del 6,3% a 32 milioni e 756 mila euro, ha rinnovato anche il cda con quattro riconferme (Barbara Pozzolo, Lelio Fornabaio, Fausto Palombelli e il presidente Paolo Odone) e l' ingresso di Mario Tullio al posto di Renato Redondi. " L' esercizio 2019 chiude un ciclo che ha visto la ripartenza dell' Aeroporto di Genova, che nel 2018 si è classificato primo per crescita in Italia e nel 2019 ha proseguito lo sviluppo del traffico superando per la prima volta nella sua storia quota un milione e 500 mila passeggeri" dice Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del

Mar Ligure Occidentale, azionista di maggioranza della società. "L' emergenza Covid-19 ha causato una brusca frenata nel percorso di crescita - aggiunge - ma siamo al lavoro per prepararci alla ripartenza non appena le condizioni lo renderanno possibile. Anche per questo abbiamo dato indicazioni affinché la Società confermi il piano di investimenti che, con la realizzazione dell' ampliamento e l' ammodernamento dello scalo entro il 2022, consentirà di realizzare uno dei primi "Terminal sicuro" a livello internazionale".

**Approfondimenti**

- Coronavirus, in Liguria oltre 2 mila guariti da inizio emergenza
- Coronavirus, le mascherine gratuite approdano nelle farmacie della Liguria
- Coronavirus e Sampdoria, Bereszynski: "Ho avuto paura per i miei familiari"
- Coronavirus e Spezia, Italiano: "Pur di finire, anche tre gare a settimana"
- Sampdoria, Yoshida: "Rimanere? Ancora troppo presto per parlarne"

**Video**

- Coronavirus, Icardi: "Difficile pensare al vaccino entro ottobre"
- Coronavirus, la genovese in Inghilterra: "Qui siamo ancora in fase 1, pochi controlli e tanti anziani in giro"
- Coronavirus e violenza, grazie alla tecnologia possibile rimane in contatto con i centri
- Coronavirus e musica: "Tutti contro Cov", la canzone di Giua che racconta il virus ai bimbi

Commenti.

### Economia Trasporti

## Aeroporto Genova, bilancio in utile ma in calo. Accantonate risorse per emergenza Covid-19

*L'assemblea approva e conferma alla presidenza Paolo Odone*

(Teleborsa) - Si è chiuso con un utile netto di 383.000 euro il bilancio 2019 di Aeroporto di Genova S.p.A, approvato ieri dall' Assemblea dei Soci che ha deciso di accantonare le risorse per affrontare e gestire le incertezze legate all' emergenza Covid-19 e le ripercussioni sul settore del trasporto aereo già registrate e attese anche per i prossimi mesi. Nel 2018 il bilancio aveva registrato un attivo di un milione e 46mila euro. Il valore della produzione nel 2019 è stato di 32,756 milioni del 2019, in crescita del 6,3% , a fronte di costi cresciuti solo del 3,7%. **Paolo Emilio Signorini**, Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, azionista di maggioranza della Società Aeroporto di Genova S.p.A , ha confermato l' indicazione affinché venga confermato il piano di investimenti con la realizzazione dell' ampliamento e l' ammodernamento dello scalo entro il 2022. L' Assemblea ha anche visto la riconferma di quattro membri su cinque del Consiglio di Amministrazione insediatosi nel 2017 e giunto alla scadenza del mandato. Restano in carica Barbara Pozzolo, Lelio Fornabaio, Fausto Palombelli e **Paolo Odone** , con quest' ultimo riconfermato nella carica di Presidente fino al 2023 . Entra nella squadra Mario Tullo, già membro della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, in sostituzione del Prof. Renato Redondi.



## L' aeroporto di Genova riconferma gli investimenti sullo scalo

Utile netto pari a 383mila euro nel bilancio 2019 dell' a eroporto di Genova . L' assemblea dei soci ha evidenziato l' incremento del valore della produzione operativa, passato dai 30 milioni 808 mila euro del 2018 ai 32 milioni 756mila euro del 2019. La scelta degli azionisti è stata quella di contenere l' utile rispetto all' anno precedente, quando il bilancio aveva registrato un attivo di un milione e 46mila euro, accantonando risorse che consentano di far fronte alle ricadute negative sul traffico aereo causate dal coronavirus. "L' esercizio 2019 chiude un ciclo che ha visto la ripartenza dell' Aeroporto di Genova, che nel 2018 si è classificato primo per crescita in Italia e nel 2019 ha proseguito lo sviluppo del traffico superando per la prima volta nella sua storia quota un milione 500mila passeggeri . L' incremento del valore della produzione in misura doppia rispetto a quello dei costi testimonia anche i risultati raggiunti nel percorso di efficientamento intrapreso - commenta **Paolo Emilio Signorini** , presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, azionista di maggioranza della società -. L' emergenza Covid-19 ha causato una brusca frenata nel percorso di crescita intrapreso dal Cristoforo Colombo, ma siamo al lavoro per prepararci alla ripartenza non appena le condizioni lo renderanno possibile. Anche per questo abbiamo dato indicazioni affinché la società confermi il piano di investimenti che, con la realizzazione dell' ampliamento e l' ammodernamento dello scalo entro il 2022 , consentirà di realizzare uno dei primi 'Terminal sicuri' a livello internazionale".



## Porti: al terminal Psa Genova Prà prima toccata servizio Ema

In data odierna è attraccata presso il Terminal Psa Genova Prà la prima nave del nuovo servizio marittimo containerizzato Ema (East Mediterranean - America) gestito dalle compagnie di navigazione One, Cosco, Oocl, Yang Ming e che collega i porti mediterranei con quelli della costa orientale degli Stati Uniti. Lo annuncia Psa Genova Prà in una nota. La rotazione del nuovo servizio Ema prevede scali nei porti di Mersin, Haifa, Alessandria, Istanbul, Pireo, Genova, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah e Algeciras. La prima toccata al terminal Psa Genova Pra' è stata effettuata dalla M/N Bilbao Bridge della One, approdata durante la notte. Le operazioni sono durate poco più di 9 ore, con circa 900 teus movimentati tra sbarco ed imbarco. Un segnale di apprezzamento e speriamo anche di buon auspicio per il terminal Psa Genova Pra' e per i traffici containerizzati del porto di Genova, anche in un momento difficile per il Paese a causa della pandemia Covid-19. (ANSA).



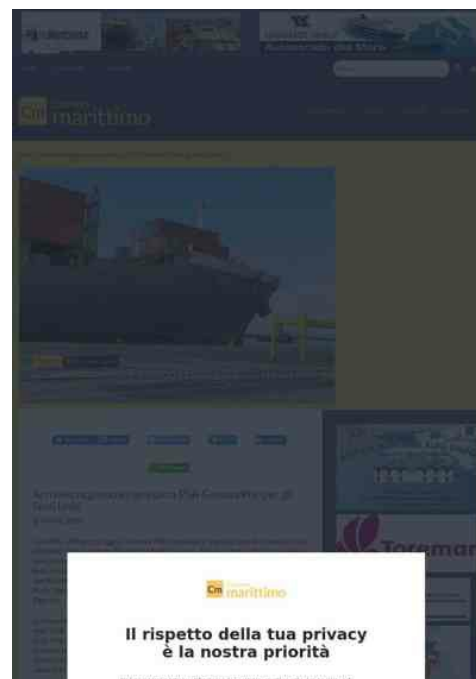


## Corriere Marittimo

Genova, Voltri

### Arrivato oggi nuovo servizio a PSA Genova Pra' per gli Stati Uniti

06 May, 2020 **GENOVA** - Attraccata oggi al Terminal PSA **Genova** Pra' la prima nave del nuovo servizio marittimo containerizzato EMA ( East Mediterranean - America ) gestito dalle compagnie di navigazione ONE/COSCO/OOCL/Yang Ming e che collega i porti mediterranei con quelli della costa orientale degli Stati Uniti. Lo fa sapere in una nota il terminal genovese, specificando che la rotazione del nuovo servizio EMA prevede scali nei porti di Mersin, Haifa, Alessandria, Istanbul, Pireo, **Genova** , Algeciras, New York, Norfolk, Savannah e Algeciras. La prima toccata al terminal PSA **Genova** Pra' è stata effettuata dalla M/N BILBAO BRIDGE della ONE, approdata durante la notte. Le operazioni sono durate poco più di 9 ore, con circa 900 TEUs movimentati tra sbarco ed imbarco. Un segnale di apprezzamento - conclude la nota - e speriamo anche di buon auspicio per il terminal PSA **Genova** Pra' e per i traffici containerizzati del **porto** di **Genova**, anche in un momento difficile per il Paese a causa della pandemia Covid-19.



## Riparte elettrificazione banchine a PSA Pra'

*Con la Fase 2 riprendono i lavori anche del progetto*

Redazione

GENOVA Con l'avvio della Fase 2 dell'emergenza Covid-19 sono ripresi anche i lavori per l'elettrificazione delle banchine a PSA Pra'. Con la partenza degli scavi per realizzare la nuova cabina elettrica, sono quindi ripartiti i lavori momentaneamente sospesi a causa della pandemia per completare il progetto di elettrificazione delle banchine del terminal contenitori del bacino portuale di Pra'. Come informa l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, quest'opera andrà a migliorare la sostenibilità delle attività portuali portando un contenimento delle emissioni in atmosfera e del rumore, coinvolge quattro accosti e servirà due navi container attraccate anche contemporaneamente al terminal PSA Pra'. L'intera operazione prevede un investimento di circa dieci milioni mentre le attuali tempistiche prevedono la fine dei lavori nel corso della seconda parte dell'anno. Ma questo, non è l'unico intervento nello scalo genovese ad essere riattivato, sono infatti ripresi anche i lavori della prima parte del progetto Dune della fascia di rispetto di Pra'. La Fase 2 dell'emergenza sanitaria ha infatti reso nuovamente operativo il cantiere che ha il duplice obiettivo di creare una zona filtro tra aree portuali e quelle cittadine, integrando le attività del porto nel contesto urbano. L'intervento, inserito nel Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto (ex Art. 9 bis del Decreto Genova, Legge n. 130/2018) fa capo all'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale mentre il Comune di Genova sta partecipando con la progettazione dell'intervento di mitigazione e di completamento della passeggiata. Da ieri i lavori sono entrati nel vivo con la movimentazione della terra che costituirà la base delle dune.



### La prima nave del servizio Ema al Psa Genova Prà

Redazione

GENOVA La prima nave del nuovo servizio marittimo containerizzato EMA (East Mediterranean - America) gestito dalle compagnie di navigazione One/Cosco/OOcl/Yang Ming e che collega i porti mediterranei con quelli della costa orientale degli Stati Uniti è attraccata al terminal Psa Genova Prà. La rotazione del nuovo servizio EMA prevede scali nei porti di Mersin, Haifa, Alessandria, Istanbul, Pireo, Genova, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah e Algeciras. La prima toccata al terminal Psa Genova Prà è stata effettuata dalla fullcontainer Bilbao Bridge della One, approdata nella notte di mercoledì. Le operazioni sono durate poco più di 9 ore, con circa 900 Teu movimentati tra sbarco ed imbarco. Un segnale di apprezzamento e speriamo anche di buon auspicio per il terminal Psa Genova Prà e per i traffici containerizzati del porto di Genova, anche in un momento difficile per il Paese a causa della pandemia Covid-19.



## Colpo di Psa a Genova: arriva un nuovo servizio con gli Usa

Redazione

Genova. È arrivata al terminal genovese di Psa la prima nave del nuovo servizio marittimo EMA (East Mediterranean - America) gestito ONE/COSCO/OOCL/Yang Ming. La rotta collega i porti mediterranei con quelli della costa orientale degli Stati Uniti. La rotazione del nuovo servizio EMA prevede scali nei porti di Mersin, Haifa, Alessandria, Istanbul, Pireo, Genova, Algeiras, New York, Norfolk, Savannah e Algeiras. La prima toccata al terminal Psa di Genova Pra' è stata effettuata dalla Bilbao Bridge della One, approdata durante la notte. Le operazioni sono durate poco più di 9 ore, con circa 900 Teu movimentati tra sbarco ed imbarco.

The screenshot shows a news article on the shipmag.it website. At the top, there is a dark banner with the text 'Colpo di Psa a Genova: arriva un nuovo servizio con gli Usa'. Below the banner is a large photograph of a large container ship docked at a port terminal. To the right of the photo is a 'Iscriviti alla newsletter' (Subscribe to newsletter) button. Below the photo, there is a short text summary of the article, followed by a 'Sei interessato?' (Are you interested?) button. At the bottom, there is a section for 'Articoli correlati' (Related articles) with two small thumbnail images.

## Partita dal terminal Psa Genova Prà nuova linea con gli Usa

Oggi è attraccata presso il terminal Psa Genova Prà la prima nave del nuovo servizio marittimo containerizzato Ena (East Mediterranean America) gestito dalle compagnie di navigazione One, Cosco, Oocl e Yang Ming fra i porti mediterranei e quelli della costa orientale degli Stati Uniti. La rotazione del nuovo servizio prevede scali nei porti di Mersin, Haifa, Alessandria, Istanbul, Pireo, Genova, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah e Algeciras. La prima toccata al terminal genovese di Psa è stata effettuata dalla portacontainer Bilbao Bridge della compagnia giapponese One. Le operazioni sono durate poco più di 9 ore, con circa 900 Teu movimentati tra sbarco e imbarco. Dal terminal definiscono questo primo attracco un segnale di apprezzamento e speriamo anche di buon auspicio per il terminal Psa Genova Prà e per i traffici containerizzati del porto di Genova, anche in un momento difficile per il Paese a causa della pandemia Covid-19.



Oggi è attraccata presso il terminal Psa Genova Prà la prima nave del nuovo servizio marittimo containerizzato Ena (East Mediterranean - America) gestito dalle compagnie di navigazione One, Cosco, Oocl e

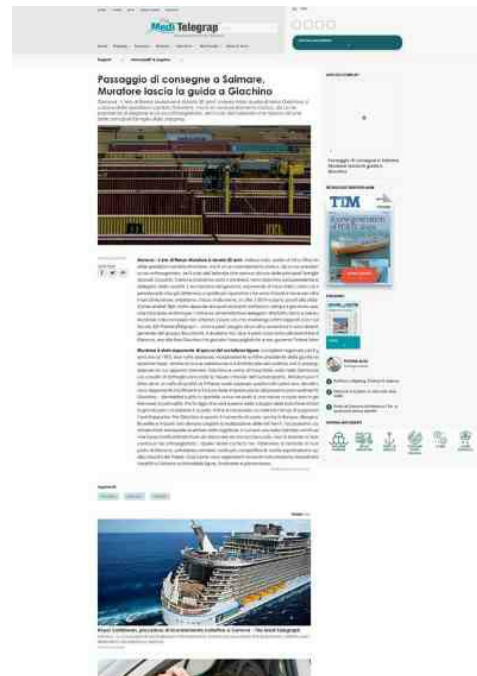
## The Medi Telegraph

Genova, Voltri

### Passaggio di consegne a Saimare, Muratore lascia la guida a Giachino

**Genova** - L'era di Renzo Muratore è durata 30 anni. Adesso inizia quella di Mino Giachino. Il colosso delle spedizioni cambia timoniere, ma è un avvicendamento storico: da un ex presidente di Regione a un ex sottosegretario. Ieri il cda dell'azienda che raduna alcune delle principali famiglie dello shipping (Spinelli, Cosulich, Clerici e Scerni) ha dato il via libera: Mino Giachino sarà presidente e amministratore delegato della società. L'ex membro del governo, esponente di Forza Italia, unirà così le deleghe presidenziali che già deteneva a quelle più operative che sono rimaste invece per oltre 30 anni nelle mani di Muratore: «Abbiamo chiuso molto bene, in utile, il 2019 e siamo pronti alla sfida del 2020. Come andrà? Beh molto dipende da quali strumenti metterà in campo il governo» spiega Giachino che ha parole di stima per l'ormai ex amministratore delegato: «Ha fatto tanto e bene per l'azienda». Muratore a 80 anni però non si ferma: «Vado via, ma mantengo ottimi rapporti con l'azienda - dice al Secolo XIX-TheMediTelgraph -. Avevo però bisogno di un'altra avventura e sono diventato direttore generale del gruppo Bucchioni». Il dualismo tra i due è però cosa nota sulle banchine del

**porto** di **Genova**, ma alla fine Giachino ha giocato l'asso pigliatutto e ora governa l'intera Saimare. Muratore è stato esponente di spicco del socialismo ligure: consigliere regionale per il garofano per 10 anni sino al 1995, due volte assessore, vicepresidente e infine presidente della giunta regionale per qualche mese, anche se la sua carriera non si è limitata solo alla politica, ma è proseguita poi nelle aziende tra cui appunto Saimare. Giachino è uomo di Forza Italia, nato nella Democrazia Cristiana. Il suo cavallo di battaglia sono state le misure a favore dell'autotrasporto, ferrobonus e marebonus: «Ora serve un salto di qualità se il Paese vuole superare questa crisi: i primi due decreti del governo sono largamente insufficienti e il futuro delle imprese passa dal prossimo provvedimento - spiega Giachino -. Servirebbe subito lo sportello unico nei porti: è una misura a costo zero in grado di rilanciare la portualità. Poi la diga che sarà il perno dello sviluppo delle banchine di Sampierdarena e la gronda per completare il quadro. Infine è necessario accelerare i tempi di pagamento per l'autotrasporto». Per Giachino è questo il momento di osare, anche in Europa: «Bisogna andare a Bruxelles e imporsi: loro devono pagare la realizzazione delle reti Ten-T, noi possiamo costruire le altre infrastrutture necessarie al settore della logistica». Il numero uno della Saimare continua: «Sono stupito che il pacchetto-Infrastrutture da sbloccare sia ancora bloccato. Non è bastata la lezione della Tav? - continua l'ex sottosegretario - Opere mirate come la Tav, il Brennero, la Gronda, la nuova diga al **porto** di **Genova**, potrebbero rendere molto più competitive le nostre esportazioni e quindi contribuire alla crescita del Paese. Così come sono urgentissimi lavori di manutenzione straordinaria ai ponti e viadotti sul sistema autostradale ligure, lombardo e piemontese».



la storia Oltre i campanilismi, spesso feroci, un' identità forte anche sul piano linguistico. E, oltre confine, nessuno si considera toscano

## Lunigiana aspra e divisa

*Da sempre un' unica entità a livello etnico e culturale, la zona compresa tra La Spezia, Sarzana, Carrara e Massa è oggi separata dall' emergenza. Con mille problemi*

di Gianluca Durno

Quattro enti e un territorio, si potrebbe dire con una battuta, parafrasando il famoso film del 1994, Quattro matrimoni e un funerale. È una questione che va avanti da secoli quella che riguarda l' area geografica che comprende le città della Spezia, Sarzana, Carrara e Massa; quattro centri divisi tra due province e due regioni, la Liguria e la Toscana. Quattro enti e un territorio perché questa zona - oltre duemila chilometri quadrati di superficie - è da considerarsi a livello storico, etnico e culturale come un tutt' uno, riconducibile sotto il nome di Lunigiana storica. Un fatto che non è solo un argomento per le elucubrazioni degli storici, ma che riguarda il quotidiano di migliaia di persone che in quei territori vivono e lavorano. Solo i residenti di quell' area di confine conoscono i problemi e le seccature che stanno passando ora, per le restrizioni volute dal Governo per limitare il contagio da Covid-19. Il divieto di passare da una regione all' altra sta creando non poche difficoltà per chi ha nella piana del fiume Magra la propria naturale area di movimento. E quindi, come in tutte le situazioni in cui una c' è una linea a delimitare due territori, molte famiglie si ritrovano divise; chi possiede campi non può andare a coltivarli; gli spazi, un tempo comuni, non sono più raggiungibili e chi più ne ha, più ne metta. « La Lunigiana storica corrisponde ai possedimenti facenti capo, dal punto di vista amministrativo ed ecclesiastico, all' antica sede vescovile di Luni - spiega Riccardo Canesi, esperto di geografia regionale - La Diocesi controllava le attuali province della Spezia e di Massa Carrara, ma anche l' alta Garfagnana fino a Camporgiano e la Versilia fino a Ponte Strada nei pressi di Pietrasanta, oltre a un minuscolo territorio ubicato nel comune d' Albareto nel parmense». A conferma del legame che intercorre tra le varie parti, esistono diversi documenti che, tra la fine dell' 800 e primi decenni del secolo scorso, attestano la volontà di fare della zona un' unica provincia: « Per esempio, nel 1917 alla Spezia si tenne un congresso per discutere la formazione di un' unica entità sotto il nome di Lunigiana. Poi non se ne fece nulla». Terra di gente aspra e forte, la Lunigiana storica è anche luogo di sentiti campanilismi. Fratelli coltelli, viene da dire, per chi condivide le origini e anche lo stesso ceppo linguistico: «Il dialetto della zona deriva dalle lingue gallo italiche. Certamente, massesi e carraresi non si definiscono come toscani». Non solo: historia magistrae vitae, come si suol dire, insegna che gli antenati degli attuali lunigianesi erano proprio quelle genti che abitavano nelle zone montane al confine tra le attuali Liguria, Toscana ed Emilia e che, come testimonianza del loro passaggio sulla Terra, ci hanno lasciato in eredità le meravigliose statue Stele, conservate oggi nei musei della zona. «È chiaro, dunque, che la decisione del Governo di limitare gli spostamenti tra regioni è una un' ingiusta penalizzazione per coloro che al momento hanno la "sfortuna" di abitare in questa zona - spiega Canesi -. Esistono, infatti, casi di forte integrazione economica, funzionale e sociale tra le aree di questo territorio. Si pensi, per esempio, che esiste un' unica **Autorità portuale** tra la Spezia e Carrara e un lo stesso prefisso telefonico per molti Comuni ». Nasce spontanea una domanda: «Il legislatore, anzi che focalizzare la sua attenzione sui confini amministrativi, spesso deboli, fuorvianti e talvolta anacronistici, non avrebbe fatto meglio a imitare la vicina Francia e varare una norma su base







© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### La beffa per gli abitanti di regioni confinanti

Posso comprendere la ratio della norma varata dal Governo che non prevede gli spostamenti tra regioni diverse, se non per motivi di lavoro o di salute, in quanto finalizzata a contrastare il contagio. Con questa norma rimangono però fortemente danneggiati gli abitanti di province confinanti appartenenti a regioni diverse. Esistono, infatti, casi di forte integrazione economica, funzionale e sociale, come quello delle Province di Massa -Carrara (Toscana) e La Spezia (Liguria) molto più legate tra di loro che non con le province contermini della stessa regione. Si pensi, ad esempio, che esiste un' unica **Autorità portuale** e un prefisso telefonico in comune e non È, peraltro, un caso che entrambe facciano parte di unica regione storica che si chiama Lunigiana. Allora, perché impedire a chi ha congiunti, una vigna o un orto da curare, un esercizio commerciale ecc., poter spostarsi tra queste due province?» una forte penalizzazione per i tanti. Il legislatore, anzi che focalizzare, con una norma di dubbia costituzionalità, la sua attenzione sui confini amministrativi, non faceva meglio a varare una norma chilometrica uguale per tutti ? Ad esempio, al di sotto dei 100 km dalla tua residenza puoi andare dove vuoi? Oltre, devi esibire l' autorizzazione. Riccardo Canesi e-mail.



IL CASO

Lavori in diga, Marina protesta Il sindaco chiede il rinvio ad Ap

De Pascale: «Capisco le difficoltà dell' Autorità portuale ma servirebbe una tempistica diversa per aiutare le attività già colpite dal Covid-19»

ALESSANDRO MONTANARI

RAVENNA Difficilmente i lavori alla diga foranea di Marina di Ravenna sarebbero passati senza che nessuno fiatasse e infatti non appena **Autorità portuale** ha annunciato che, una volta riaperta sarebbe stato necessario cominciare i lavori di asfaltatura il malumore si è diffuso in paese ed è stato reso palese da una nota congiunta della pro loco di Marina di Ravenna e del Comitato cittadino. I presidenti - rispettivamente Marino Moroni e Stefano Gardini hanno manifestato "stupore" e "disappunto" per la decisione dell' ente di via Antico Squero. Tre mesi di cantiere significa non avere accesso alla diga fino almeno a metà agosto. In pratica un' estate senza quella che è considerato uno dei luoghi più attrattivi e caratteristici del paese. La protesta del paese Così Gardini e Moroni hanno chiesto ad **Autorità portuale** di ripensarci: «Riteniamo che la chiusura della diga nel periodo indicato sia inaccettabile, che l' idea sia semplicemente irricevibile e non sarebbe meritevole nemmeno dell' apertura di una discussione. Chiediamo pertanto con fermezza e decisione ad **Autorità** di **Sistema portuale** di Ravenna ed all' amministrazione comunale l' immediata sospensione dei lavori ed il loro differimento a diverso periodo. Queste iniziative in piena stagione non sono più tollerabili né sostenibili». L' appoggio del sindaco L' appello non è caduto nel vuoto: il sindaco nel pomeriggio si è unito a quanto richiesto dalla località. «Nella piena comprensione che le programmazioni dei lavori di tutti gli enti pubblici siano state completamente stravolte dall' emergenza sanitaria che ha per lungo tempo bloccato le attività di cantiere, e che i lavori di riasfaltatura delle dighe foranee siano tanto necessari quanto complessi, data la necessità di svolgerli nei mesi a minore rischio di mareggiate, mi devo far carico di chiedere all'**Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna di rivedere la tempistica annunciata, che risulta eccessivamente penalizzante per Marina di Ravenna, le cui imprese turistiche sono già stremate dai danni economici causati dall'emergenza covid-19». Il sindaco insomma chiede all'ente **portuale** di rivedere la programmazione dei lavori. Ora resta da vedere cosa deciderà Ap. Va detto che - come specificato dalla stessa **Autorità portuale** il 5 maggio - non era stato possibile approfittare della chiusura forzata a causa del lockdown perché le attività cantieristiche erano ferme. Per questo si è deciso di procedere ora. Nel 2018 ci fu una certa discussione anche per il primo lotto dei lavori di riasfaltatura ma la situazione era in quel caso completamente diversa: ad essere chiuso erano stati infatti soltanto gli ultimi 700 metri. Anche in quel caso si era intervenuti in estate (ma si era già alla fine di luglio). La differenza fondamentale era però la situazione del comparto turistico che quest'anno sarà colpito duramente dalla crisi economica.



## Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

### «La chiusura della diga penalizza Marina»

*Il sindaco all' Autorità portuale: «Si rivedano i tempi dei lavori». Comitato e Pro loco in rivolta: «Lo stop di tre mesi ci rovina l' estate»*

Prima le esercitazioni dei sommozzatori dei vigili del fuoco, poi i lavori per rinforzare la testata della diga, messa sotto pressione ad ogni mareggiata. Ora, gli interventi urgenti di riasfaltatura. Per la diga sud di Marina di Ravenna sembra non esserci pace. Anche perché, nel momento in cui si allenta la morsa dei divieti legati all' emergenza coronavirus, proprio la diga è candidata a diventare luogo prescelto dai ravennati per le tradizionali passeggiate. Solo che adesso deve essere riasfaltata, con relativa chiusura per tre mesi. D' altronde mareggiate sempre più violente scardinano l' asfalto, riducendolo a blocchi e provocando avvallamenti. E anche i massi protettivi vanno ricalibrati. Titolare dei lavori è l' **Autorità di sistema portuale**, che con i tecnici in smart working e l' hub **portuale** da portare avanti insieme ad altri progetti, annuncia l' avvio del cantiere un giorno per l' altro, senza informare enti territoriali e associazioni di categoria che in passato hanno a lungo polemizzato proprio per la chiusura della diga e sui danni che ne deriverebbero agli esercizi commerciali. Così ieri mattina, dopo aver letto il giornale, Comitato cittadino e Pro loco di Marina di Ravenna, partono all' attacco. «Il paese apprende con stupore dagli organi di stampa della chiusura della diga 'Benigno Zaccagnini' per lavori di asfaltatura della durata di tre mesi» tuonano Stefano Gardini e Marino Moroni, presidenti dei due enti. Che poi «esprimono il forte disappunto per l' iniziativa, senza preavviso né confronto». Gardini e Moroni ritengono che «la chiusura della diga nel periodo indicato sia inaccettabile, che l' idea sia semplicemente irricevibile e non sarebbe meritevole nemmeno dell' apertura di una discussione». Da qui la richiesta («con fermezza e decisione») ad **Autorità di sistema portuale** di Ravenna e Amministrazione comunale «dell' immediata sospensione dei lavori ed il loro differimento a diverso periodo. Queste iniziative in piena stagione non sono più tollerabili né sostenibili». Intanto, i social macinano commenti: proprio mentre si sta per riassaporare il piacere di tornare all' aria aperta ci chiudono di nuovo la diga? Mentre monta la polemica, interviene il sindaco de Pascale a rimettere ordine nelle cose. «Mi devo far carico di chiedere all' **Autorità di sistema portuale** di Ravenna di rivedere la tempistica annunciata - scrive - che risulta eccessivamente penalizzante per Marina di Ravenna, le cui imprese turistiche sono già stremate dai danni economici causati dall' emergenza covid-19». De Pascale comprende che «le programmazioni dei lavori di tutti gli enti pubblici siano state completamente stravolte dall' emergenza sanitaria che ha per lungo tempo bloccato le attività di cantiere, e che i lavori di riasfaltatura delle dighe foranee siano tanto necessari quanto complessi, data la necessità di svolgerli nei mesi a minore rischio di mareggiate». Ma tre mesi di chiusura proprio adesso, non è il caso. Per i prossimi giorni sono in programma riunioni tra i tecnici per mettere a punto una soluzione al problema. Mentre lunedì prossimo l' assessore Massimo Cameliani incontrerà le associazioni di categoria. Lo. Tazz.



### Comitato cittadino e pro loco contro la chiusura della diga: "Periodo sbagliato"

*Sono iniziati mercoledì i lavori di rifacimento del primo tratto di pavimentazione della diga foranea sud a Marina di Ravenna*

ono iniziati mercoledì i lavori di rifacimento del primo tratto di pavimentazione della diga foranea sud a Marina di Ravenna . "Il paese ha appreso con stupore della chiusura della diga per lavori della durata di tre mesi - commentano il presidente del Comitato Cittadino di Marina di Ravenna Stefano Gardini e quello della Pro Loco di Marina di Ravenna Marino Moroni - Esprimiamo il forte disappunto per l' iniziativa, senza preavviso né confronto. Riteniamo che la chiusura della diga nel periodo indicato sia inaccettabile, che l' idea sia semplicemente irricevibile e non sarebbe meritevole nemmeno dell' apertura di una discussione. Chiediamo pertanto con fermezza e decisione ad **Autorità** di **Sistema portuale** di Ravenna e all' amministrazione comunale l' immediata sospensione dei lavori e il loro differimento a diverso periodo. Queste iniziative in piena stagione non sono più tollerabili né sostenibili".



### Diga chiusa per tre mesi per lavori, il sindaco: "Rivedere le tempistiche, troppo penalizzanti"

Anche al sindaco non piacciono le tempistiche definite per i lavori di rifacimento del primo tratto di pavimentazione della diga foranea sud a Marina di Ravenna, che dovrebbero durare per i prossimi tre mesi

Anche al sindaco non piacciono le tempistiche definite per i lavori di rifacimento del primo tratto di pavimentazione della diga foranea sud a Marina di Ravenna , iniziati mercoledì e che dovrebbero durare per i prossimi tre mesi. Contro le stesse tempistiche si erano già schierati il comitato cittadino e la Pro loco di Marina di Ravenna . "Nella piena comprensione che le programmazioni dei lavori di tutti gli enti pubblici siano state completamente stravolte dall' emergenza sanitaria che ha per lungo tempo bloccato le attività di cantiere, e che i lavori di riasfaltatura delle dighe foranee siano tanto necessari quanto complessi, data la necessità di svolgerli nei mesi a minore rischio di mareggiate - spiega il sindaco Michele de Pascale - mi devo far carico di chiedere all' Autorità di **Sistema Portuale** di Ravenna di rivedere la tempistica annunciata, che risulta eccessivamente penalizzante per Marina di Ravenna, le cui imprese turistiche sono già stremate dai danni economici causati dall' emergenza Covid-19".

**RAVENNATODAY** Cronaca

### Diga chiusa per tre mesi per lavori, il sindaco: "Rivedere le tempistiche, troppo penalizzanti"

Anche al sindaco non piacciono le tempistiche definite per i lavori di rifacimento del primo tratto di pavimentazione della diga foranea sud a Marina di Ravenna, che dovrebbero durare per i prossimi tre mesi

**3** risultato

**A**nche al sindaco non piacciono le tempistiche definite per i lavori di rifacimento del primo tratto di pavimentazione della diga foranea sud a Marina di Ravenna, iniziati mercoledì e che dovrebbero durare per i prossimi tre mesi. Contro le stesse tempistiche si erano già schierati il comitato cittadino e la Pro loco di Marina di Ravenna.

**APPRECIAMENTI**  
Giudicato ottimo e uno dei migliori del mondo. Un'ottima idea. "Tutto ciò che è bene"

5 maggio 2020

**I più letti di oggi**

- 1 Il sindaco della Marina di Ravenna ha chiesto di rivedere le tempistiche per i lavori di rifacimento della diga foranea sud a Marina di Ravenna
- 2 Tempistiche e a ritmo del cantiere: la diga foranea sud a Marina di Ravenna
- 3 Integrale in una rete di prove e controlli: la diga foranea sud a Marina di Ravenna
- 4 Fase 2 in Diga Foranea sud a Marina di Ravenna: la diga foranea sud a Marina di Ravenna

"Nella piena comprensione che le programmazioni dei lavori di tutti gli enti pubblici siano state completamente stravolte dall'emergenza sanitaria che ha per lungo tempo bloccato le attività di cantiere, e che i lavori di riasfaltatura delle dighe foranee siano tanto necessari quanto complessi, data la necessità di svolgerli nei mesi a minore rischio di mareggiate - spiega il sindaco Michele de Pascale - mi devo far carico di chiedere all'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna di rivedere la tempistica annunciata, che risulta eccessivamente penalizzante per Marina di Ravenna, le cui imprese turistiche sono già stremate dai danni economici causati dall'emergenza Covid-19".

Argomenti: **diga**

**In evidenza**

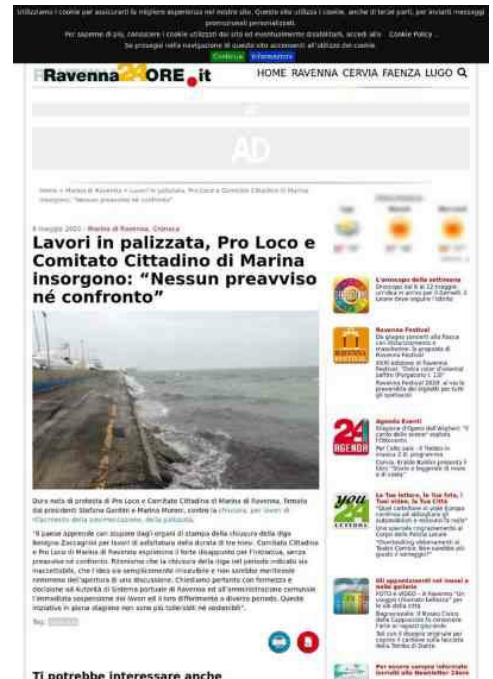
**Potrebbe interessarti**

**I più letti della settimana**

- 1 Il sindaco della Marina di Ravenna ha chiesto di rivedere le tempistiche per i lavori di rifacimento della diga foranea sud a Marina di Ravenna
- 2 Tempistiche e a ritmo del cantiere: la diga foranea sud a Marina di Ravenna
- 3 Integrale in una rete di prove e controlli: la diga foranea sud a Marina di Ravenna
- 4 Fase 2 in Diga Foranea sud a Marina di Ravenna: la diga foranea sud a Marina di Ravenna

## Lavori in palizzata, Pro Loco e Comitato Cittadino di Marina insorgono: "Nessun preavviso né confronto"

Dura nota di protesta di Pro Loco e Comitato Cittadino di Marina di Ravenna, firmata dai presidenti Stefano Gardini e Marino Moroni, contro la chiusura, per lavori di rifacimento della pavimentazione, della palizzata. "Il paese apprende con stupore dagli organi di stampa della chiusura della diga Benigno Zaccagnini per lavori di asfaltatura della durata di tre mesi. Comitato Cittadino e Pro Loco di Marina di Ravenna esprimono il forte disappunto per l'iniziativa, senza preavviso né confronto. Riteniamo che la chiusura della diga nel periodo indicato sia inaccettabile, che l'idea sia semplicemente irricevibile e non sarebbe meritevole nemmeno dell'apertura di una discussione. Chiediamo pertanto con fermezza e decisione ad **Autorità di Sistema portuale di Ravenna** ed all'amministrazione comunale l'immediata sospensione dei lavori ed il loro differimento a diverso periodo. Queste iniziative in piena stagione non sono più tollerabili né sostenibili".



# Anche il Sindaco de Pascale frena sui lavori nelle dighe foranee: "Rivedere la tempistica"

Interviene anche il Sindaco Michele de Pascale sulla questione della chiusura per lavori della diga foranea di Marina di Ravenna, decisa a partire da oggi e per circa 3 mesi dall' **Autorità di Sistema Portuale** per portare a termine interventi di riasfaltatura . La decisione aveva portato nelle scorse ore a una veemente protesta da parte della Pro Loco e del Comitato Cittadino di Marina , e ora il primo cittadino chiede di rivedere le tempistiche. "Nella piena comprensione che le programmazioni dei lavori di tutti gli enti pubblici siano state completamente stravolte dall' emergenza sanitaria che ha per lungo tempo bloccato le attività di cantiere - scrive de Pascale -, e che i lavori di riasfaltatura delle dighe foranee siano tanto necessari quanto complessi, data la necessità di svolgerli nei mesi a minore rischio di mareggiate, mi devo far carico di chiedere all' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna di rivedere la tempistica annunciata, che risulta eccessivamente penalizzante per Marina di Ravenna, le cui imprese turistiche sono già stremate dai danni economici causati dall' emergenza covid-19".





**Marina di Ravenna. Pro Loco e Comitato Cittadino: fermate i lavori in diga, si facciano in altro periodo**

'Il paese apprende con stupore dagli organi di stampa della chiusura della diga Benigno Zaccagnini per lavori di asfaltatura della durata di tre mesi. Comitato Cittadino e Pro Loco di Marina di Ravenna esprimono il forte disappunto per l' iniziativa, senza preavviso né confronto. Riteniamo che la chiusura della diga nel periodo indicato sia inaccettabile, che l' idea sia semplicemente irricevibile e non sarebbe meritevole nemmeno dell' apertura di una discussione. Chiediamo pertanto con fermezza e decisione ad **Autorità di Sistema portuale** di Ravenna ed all' amministrazione comunale l' immediata sospensione dei lavori ed il loro differimento a diverso periodo. Queste iniziative in piena stagione non sono più tollerabili né sostenibili.' Così Stefano Gardini Presidente del Comitato Cittadino di Marina di Ravenna e Marino Moroni Presidente della Pro Loco di Marina di Ravenna in una nota congiunta. I lavori - con inizio in data odierna 6 maggio - sono stati annunciati ieri dall' **Autorità Portuale** di Ravenna.



## Il Sindaco Michele de Pascale chiede a Autorità Portuale di rivedere i tempi dei lavori in diga sud

'Nella piena comprensione che le programmazioni dei lavori di tutti gli enti pubblici siano state completamente stravolte dall' emergenza sanitaria che ha per lungo tempo bloccato le attività di cantiere, e che i lavori di riasfaltatura delle dighe foranee siano tanto necessari quanto complessi, data la necessità di svolgerli nei mesi a minore rischio di mareggiate, mi devo far carico di chiedere all' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna di rivedere la tempistica annunciata, che risulta eccessivamente penalizzante per Marina di Ravenna, le cui imprese turistiche sono già stremate dai danni economici causati dall' emergenza covid-19.' Così in una nota il Sindaco di Ravenna Michele de Pascale. Ricordiamo che i lavori sono stati annunciati ieri dall' **Autorità Portuale**: 'Da domani (oggi, ndr), mercoledì 6 maggio, inizieranno i lavori di rifacimento del primo tratto di pavimentazione della diga foranea sud a Marina di Ravenna. I lavori sono il completamento dell' intervento del settembre 2108, quando si rifece il manto degli ultimi 700 metri circa della 'palizzata', e consentono il ripristino del piano viabile della parte restante di molo, sino alla sua base. L' intervento attuale, che deve essere svolto quando la stagione è migliore per evitare il rischio di mareggiate che potrebbero distruggere il lavoro in corso ed essere pericolose per gli operai, durerà circa tre mesi e renderà la pavimentazione della diga più sicura e, grazie alle modalità di esecuzione ed ai materiali impiegati, più resistente rispetto alle violente mareggiate che nel tempo l' hanno danneggiata. In conseguenza alle misure restrittive legate all' emergenza sanitaria non è stato possibile iniziare nello scorso mese di marzo i lavori che sono ormai indispensabili e non più rinviabili per poter garantire la sicurezza di tutti coloro che camminano lungo la cosiddetta 'palizzata'. L' intervento avrà una durata massima di circa tre mesi, ma si confida di ultimare con qualche anticipo.' La Pro Loco di Marina e il Comitato Cittadino avevano proprio oggi protestato per questa scelta di **Autorità Portuale**, chiedendo di spostare i lavori in un altro periodo dell' anno.



## "La chiusura della diga nel periodo indicato è inaccettabile": polemica per i lavori in "palizzata"

"Il paese apprende con stupore dagli organi di stampa della chiusura della diga Benigno Zaccagnini per lavori di asfaltatura della durata di tre mesi. Comitato Cittadino e Pro Loco di Marina di Ravenna esprimono il forte disappunto per l' iniziativa, senza preavviso né confronto. Riteniamo che la chiusura della diga nel periodo indicato sia inaccettabile, che l' idea sia semplicemente irricevibile e non sarebbe meritevole nemmeno dell' apertura di una discussione. Chiediamo pertanto con fermezza e decisione ad **Autorità di Sistema portuale** di Ravenna ed all' amministrazione comunale l' immediata sospensione dei lavori ed il loro differimento a diverso periodo. Queste iniziative in piena stagione non sono più tollerabili né sostenibili" affermano Stefano Gardini Presidente Comitato Cittadino Marina di Ravenna e Marino Moroni Presidente Pro Loco Marina di Ravenna.



## De Pascale blocca i lavori alla palizzata: "Tempistica eccessivamente penalizzante"

"Nella piena comprensione che le programmazioni dei lavori di tutti gli enti pubblici siano state completamente stravolte dall' emergenza sanitaria che ha per lungo tempo bloccato le attività di cantiere, e che i lavori di riasfaltatura delle dighe foranee siano tanto necessari quanto complessi, data la necessità di svolgerli nei mesi a minore rischio di mareggiate, mi devo far carico di chiedere all' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna di rivedere la tempistica annunciata, che risulta eccessivamente penalizzante per Marina di Ravenna, le cui imprese turistiche sono già stremate dai danni economici causati dall' emergenza covid-19" afferma il Sindaco di Ravenna Michele de Pascale.



# Carrara e La Spezia, due città divise da un' ordinanza Canesi contesta il provvedimento

Il docente contro il divieto di entrare in Liguria «Si usino altri criteri»

CARRARA «La nostra provincia e quella di La Spezia sono un' unica realtà, ma in due regioni diverse. Siano consentiti gli spostamenti». A lanciare un appello è Riccardo Canesi, docente di geografia all' istituto Zaccagna di Fossola e promotore dei Giochi della geografia. Riprendendo le quotidiane difficoltà di chi, come carraresi e spezzini, vive a cavallo dei confini regionali, il professore propone che a delimitare gli spostamenti permessi siano i chilometri piuttosto che le separazioni tra regioni. «Massa-Carrara e La Spezia sono molto più legate tra di loro che non con le province della stessa regione - sottolinea Canesi -. Si pensi, ad esempio, che esiste un' unica **Autorità portuale** e un prefisso telefonico in comune e non è, peraltro, un caso che entrambe facciano parte di unica regione storica che si chiama Lunigiana. Allora, perché impedire a chi ha congiunti, una vigna o un orto da curare, un esercizio commerciale e un parco vicini di non poter spostarsi tra queste due province? E' una forte e ingiusta penalizzazione - scrive il professore - per i tanti che al momento hanno la sfortuna di abitarvi. Il legislatore, anzi che focalizzare, con una norma di dubbia costituzionalità, la sua attenzione sui confini amministrativi, spesso deboli, fuorvianti e talvolta anacronistici, non faceva meglio ad imitare la vicina Francia, dove sicuramente di geografia e di buona amministrazione ne sanno più di noi, e varare una norma chilometrica uguale per tutti? Ad esempio - conclude l' intervento di Canesi -, al di sotto dei 100 chilometri dalla propria residenza puoi andare dove vuoi, oltre devi esibire l' autorizzazione. Sarebbe molto più democratico giusto». Un intervento che segue la nota del consigliere regionale 5 stelle Giacomo Giannarelli che sull' argomento aveva espresso le proprie perplessità.



## Livorno, Webinar internazionale su porto-città nelle fasi del coronavirus

**LIVORNO** - Svolto il primo Webinar internazionale sul tema **porto-città** durante e dopo il Covid-19 in cui è stata protagonista la città di **Livorno**. L' incontro dal titolo: " Port-city scenarios during and after the Covid-19 ", è stato organizzato dal Comune di **Livorno** in collaborazione con RETE Associazione for Collaboration between Ports and Cities e con CNR IRISS Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo. Il Webinar che ha visto la presenza di 100 partecipanti in Italia, America Latina e Spagna ha focalizzato l' attenzione sulla situazione generata negli scali portuali e nelle città portuali a seguito dell' epidemia da covid-19 con lo scopo di comprendere le misure attivate nei diversi contesti ai fini della gestione della situazione di criticità sanitaria e scambiare buone prassi. Il presidente di RETE Rinio Bruttomesso , nei saluti d' apertura, ha confermato che l' appuntamento di **Livorno** per la Conferenza internazionale sulle città **porto** è solo rinviato e che certamente sarà il primo incontro internazionale dopo la ripresa, a questo punto dopo l' estate. Il webinar è stato coordinato dal direttore scientifico di RETE, Massimo Clemente , che ha sottolineato come

**Livorno** stia ben lavorando attraverso la cabina di regia composta da Comune di **Livorno**, Capitaneria di **Porto**, Autorità di Sistema Portuale, Associazioni datoriali e organizzazioni sindacali. L' assessora del Comune di **Livorno**, Barbara Bonciani, nella sua relazione ha messo in rilievo gli effetti prodotti dalla crisi sanitaria sulla città di **Livorno** evidenziando l' importanza del mantenimento dell' operatività del **porto** per lo sviluppo economico e la tenuta sociale della città. Bonciani ha evidenziato come la crisi sanitaria abbia contratto in modo significativo i traffici portuali e azzerato il flusso dei passeggeri dei traghetti e delle crociere, con gravi ripercussioni sull' occupazione. Ha inoltre sottolineato come, grazie agli sforzi realizzati dalle imprese portuali e a quelle afferenti alla logistica legata al trasporto marittimo delle merci, in termini di adozione di misure di sicurezze a sostegno dei lavoratori, il **porto** di **Livorno** non si è mai fermato. La cabina di regia città-**porto** coordinata dal Comune di **Livorno** in sinergia con le Istituzioni portuali è finalizzata in primo luogo a fornire tutte le misure necessarie a mantenere tale continuità, a difesa dell' operatività del **porto** e della tenuta occupazionale. A seguire l' ammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante della capitaneria di **porto** di **Livorno**, che nel suo intervento ha posto in evidenza le primarie condizioni di sicurezza da garantire in questa delicata fase di 'ripartenza' all' interno delle imprese portuali ed il ruolo proattivo che, in tal senso, potranno svolgere i diversi attori pubblici aventi competenza in materia. Nel breve periodo, per il trasporto passeggeri, dovrà invece verificarsi la possibilità di impiegare diversamente i lavoratori stagionali che abitualmente operavano nelle stazioni marittime, occupandoli in mansioni nuove a bassa specializzazione coerenti con la gestione dell' emergenza in atto. Per il trasporto merci, infine, ha evidenziato il ruolo primario che avranno gli armatori nel loro oramai consolidato ruolo di operatori logistici coinvolti nell' intera filiera del trasporto marittimo. In collegamento da Napoli, è intervenuto il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito . Partendo dai dati e dal racconto di quanto sta accadendo nel **porto** di Napoli, ha ampliato le sue riflessioni alla dimensione internazionale offrendo ai partecipanti un quadro dello scenario globale marittimo attuale e i possibili sviluppi futuri post Covid-19. Il past presidente di RETE, José Luis Estrada ha illustrato le strategie in atto nella città e nel **porto** di Barcellona finalizzate a mantenere vive tutte le attività seppur in forma ridotta. Non sappiamo, ha detto, cosa ci aspetta dopo, nelle fasi 2 e 3, ma potrebbe esserci un inversione di tendenza, per esempio, nella





## Corriere Marittimo

Livorno

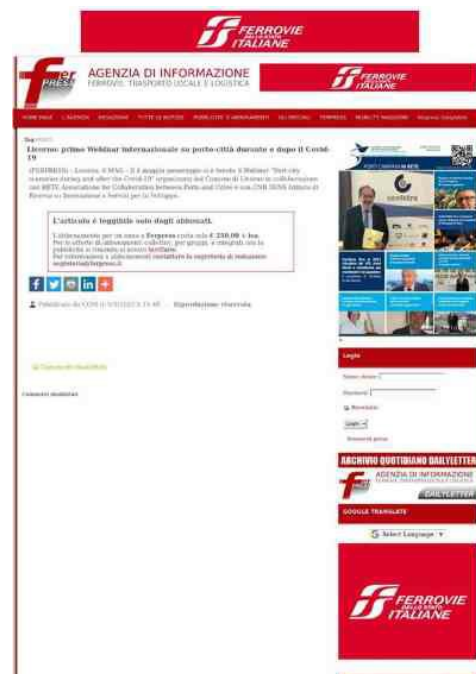
---

corsa al gigantismo navale commerciale o alla crescita continua dei traffici crocieristici. Il prossimo appuntamento con i RETE webinar è previsto il 18 maggio, per il monitoraggio delle città portuali del Nord Europa e dell' America Latina.



## Livorno: primo Webinar internazionale su porto-città durante e dopo il Covid-19

(FERPRESS) - **Livorno**, 6 MAG - Il 4 maggio pomeriggio si è tenuto il Webinar "Port-city scenarios during and after the Covid-19" organizzato dal Comune di **Livorno** in collaborazione con RETE Associazione for Collaboration between Ports and Cities e con CNR IRISS Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo. Il Presidente di RETE Rino Bruttomesso, nei saluti d'apertura, ha confermato che l'appuntamento di **Livorno** per la Conferenza internazionale sulle città **porto** è solo rinviato e che certamente sarà il primo incontro internazionale dopo la ripresa, a questo punto dopo l'estate. Il webinar è stato coordinato dal Direttore scientifico di RETE, Massimo Clemente, che ha sottolineato come **Livorno** stia ben lavorando attraverso la cabina di regia composta da Comune di **Livorno**, Capitaneria di **Porto**, Autorità di Sistema Portuale, Associazioni datoriali e organizzazioni sindacali. Nel Webinar, seguito da cento persone site in Italia, America Latina e Spagna si è portata l'attenzione sulla situazione generata negli scali portuali e nelle città portuali a seguito dell'epidemia da covid-19 con lo scopo di comprendere le misure attivate nei diversi contesti ai fini della gestione della situazione di criticità sanitaria e scambiare buone prassi. L'Assessora Barbara Bonciani nella sua relazione ha messo in rilievo gli effetti prodotti dalla crisi sanitaria sulla città di **Livorno** evidenziando l'importanza del mantenimento dell'operatività del **porto** per lo sviluppo economico e la tenuta sociale della città. L'Assessora ha evidenziato come la crisi sanitaria abbia contratto in modo significativo i traffici portuali e azzerato il flusso dei passeggeri dei traghetti e delle crociere, con gravi ripercussioni sull'occupazione. Ha inoltre sottolineato come, grazie agli sforzi realizzati dalle imprese portuali e a quelle afferenti alla logistica legata al trasporto marittimo delle merci, in termini di adozione di misure di sicurezza a sostegno dei lavoratori, il **porto** di **Livorno** non si è mai fermato. La cabina di regia città-**porto** coordinata dal Comune di **Livorno** in sinergia con le Istituzioni portuali è finalizzata in primo luogo a fornire tutte le misure necessarie a mantenere tale continuità, a difesa dell'operatività del **porto** e della tenuta occupazionale. A seguire l'ammiraglio Giuseppe Tarzia che nel suo intervento ha posto in evidenza le primarie condizioni di sicurezza da garantire in questa delicata fase di "ripartenza" all'interno delle imprese portuali ed il ruolo proattivo che, in tal senso, potranno svolgere i diversi attori pubblici aventi competenza in materia. Nel breve periodo, per il trasporto passeggeri, dovrà invece verificarsi la possibilità di impiegare diversamente i lavoratori stagionali che abitualmente operavano nelle stazioni marittime, occupandoli in mansioni nuove a bassa specializzazione coerenti con la gestione dell'emergenza in atto. Per il trasporto merci, infine, ha evidenziato il ruolo primario che avranno gli armatori nel loro oramai consolidato ruolo di operatori logistici coinvolti nell'intera filiera del trasporto marittimo. In collegamento da Napoli, è intervenuto il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito. Partendo dai dati e dal racconto di quanto sta accadendo nel **porto** di Napoli, ha ampliato le sue riflessioni alla dimensione internazionale offrendo ai partecipanti un quadro dello scenario globale marittimo attuale e i possibili sviluppi futuri post Covid-19. Il Past Presidente di RETE, José Luis Estrada ha illustrato le strategie in atto nella città e nel **porto** di Barcellona finalizzate a mantenere vive tutte le attività seppur in forma ridotta. Non sappiamo, ha detto, cosa ci aspetta dopo, nelle fasi 2 e 3, ma potrebbe esserci un'inversione di tendenza, per esempio, nella corsa al gigantismo navale commerciale o alla crescita continua dei traffici crocieristici. Prossimo appuntamento con i RETE webinar il 18 maggio, per vedere cosa succede nelle città portuali del Nord Europa e dell'America Latina.





## Livorno: webinar internazionale su porto-città

Redazione

LIVORNO Si è tenuto ieri pomeriggio il webinar Port-city scenarios during and after the Covid-19 organizzato dal Comune di Livorno in collaborazione con Rete Association for Collaboration between Ports and Cities e con Cnr Iriss Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo. Il presidente di Rete, Rinio Bruttomesso, nei saluti d'apertura, ha confermato che l'appuntamento di Livorno per la Conferenza internazionale sulle città porto è solo rinviato e che certamente sarà il primo incontro internazionale dopo la ripresa, a questo punto dopo l'estate. Il webinar è stato coordinato dal direttore scientifico di Rete, Massimo Clemente, che ha sottolineato come Livorno stia ben lavorando attraverso la cabina di regia composta da Comune di Livorno, Capitaneria di Porto, Autorità di Sistema portuale, associazioni datoriali ed organizzazioni sindacali. Nel webinar, seguito da cento persone collegate da Italia, America Latina e Spagna, si è portata l'attenzione sulla situazione generata negli scali portuali e nelle città portuali a seguito dell'epidemia da Covid-19 con lo scopo di comprendere le misure attivate nei diversi contesti ai fini della gestione della situazione di criticità sanitaria e scambiare buone prassi. L'assessora Barbara Bonciani nella sua relazione ha messo in rilievo gli effetti prodotti dalla crisi sanitaria sulla città di Livorno evidenziando l'importanza del mantenimento dell'operatività del porto per lo sviluppo economico e la tenuta sociale della città. L'assessora ha evidenziato come la crisi sanitaria abbia contratto in modo significativo i traffici portuali e azzerato il flusso dei passeggeri dei traghetti e delle crociere, con gravi ripercussioni sull'occupazione. Ha inoltre sottolineato come, grazie agli sforzi realizzati dalle imprese portuali e a quelle afferenti alla logistica legata al trasporto marittimo delle merci, in termini di adozione di misure di sicurezza a sostegno dei lavoratori, il porto di Livorno non si è mai fermato. La cabina di regia città-porto coordinata dal Comune di Livorno in sinergia con le Istituzioni portuali è finalizzata in primo luogo a fornire tutte le misure necessarie a mantenere tale continuità, a difesa dell'operatività del porto e della tenuta occupazionale. A seguire l'ammiraglio Giuseppe Tarzia che nel suo intervento ha posto in evidenza le primarie condizioni di sicurezza da garantire in questa delicata fase di ripartenza all'interno delle imprese portuali ed il ruolo proattivo che, in tal senso, potranno svolgere i diversi attori pubblici aventi competenza in materia. Nel breve periodo, per il trasporto passeggeri, dovrà invece verificarsi la possibilità di impiegare diversamente i lavoratori stagionali che abitualmente operavano nelle stazioni marittime, occupandoli in mansioni nuove a bassa specializzazione coerenti con la gestione dell'emergenza in atto. Per il trasporto merci, infine, ha evidenziato il ruolo primario che avranno gli armatori nel loro oramai consolidato ruolo di operatori logistici coinvolti nell'intera filiera del trasporto marittimo. In collegamento da Napoli, è intervenuto il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito. Partendo dai dati e dal racconto di quanto sta accadendo nel porto di Napoli, ha ampliato le sue riflessioni alla dimensione internazionale offrendo ai partecipanti un quadro dello scenario globale marittimo attuale e i possibili sviluppi futuri post Covid-19. Il past president di Rete, José Luis Estrada ha illustrato le strategie in atto nella città e nel porto di Barcellona finalizzate a mantenere vive tutte le attività seppur in forma ridotta. Non sappiamo, ha detto, cosa ci aspetta dopo, nelle fasi 2 e 3, ma potrebbe esserci un'inversione di tendenza, per esempio, nella corsa al gigantismo navale commerciale o alla



crescita continua dei traffici crocieristici. Prossimo appuntamento con i Rete webinar il 18 Maggio, per vedere cosa succede nelle città portuali del Nord Europa e dell'America Latina.

---



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

campo nell' elba/2

### Porto, frazioni e decoro Prime idee della giunta

Tavolo in videoconferenza con tutte le categorie del comune Il sindaco: «Valorizzare le risorse e lavorare tutti insieme»

campo nell' elba Un tavolo di lavoro con tutte le categorie, in videoconferenza, per far ripartire, nella fase 2 del Covid-19, l' economia del paese. L' ha indetto il sindaco, Davide Montauti, al quale hanno partecipato la maggioranza consiliare l' associazione albergatori elbani, Confindustria, Faita, il Centro Commerciale Naturale il Golfo, le agenzie turistiche, Confcommercio, Confesercenti, gli operatori della nautica, le scuole di vela, Coldiretti, i diving, l' associazione dei lavoratori stagionali, i geometri, le agenzie immobiliari, la Pro loco campese, Cna Anva, i commercialisti e la Fiba. Fra le indicazioni che sono emerse e che attualmente sono allo studio della giunta Montauti ci sono le agevolazioni delle imposte e delle tasse comunali a partire fin da subito, il decoro urbano e la pulizia dei centri storici sia di Campo sia delle sue frazioni, il **porto** con la possibilità di far operare panfili anche di grosse dimensioni alla fonda nel golfo, infine disporre di una migliore circolazione veicolare in paese. «Come si vede - ha commentato Chiara Paolini, assessore al Turismo di Campo nell' Elba - sono uscite idee molto interessanti e soprattutto costruttive». Molte infatti le proposte e i suggerimenti, a partire dall' agevolazione per il pagamento della tari che il territorio ha chiesto fin da subito. Sono emerse anche proposte per rilanciare il diportismo a Pianosa, naturalmente ben regolamentato e circoscritto. Dal tavolo è arrivata anche la richiesta di rimodulare la chiusura al traffico del centro storico in estate, da valutare anche in base alle presenze, prevedendo una compressione del periodo per incentivare la presenza di turisti e residenti ad animare le vie del paese e il commercio. In prospettiva sarà dedicata una maggiore cura da parte dell' amministrazione comunale alla pulizia e al decoro di tutte le frazioni del territorio. Tra le prospettive che il comune intende perseguire c' è quella di valorizzare al meglio le risorse presenti, tra cui il **porto**, creando anche un approdo per tender che arrivano dai grandi yacht ormeggiati alla fonda. «È stato un confronto in videoconferenza molto interessante - commenta il sindaco di Campo nell' Elba, Davide Montauti - perché ognuno ha avuto modo di esporre idee e dubbi. La volontà di dare una prima risposta da parte del Comune c' è, per aiutare cittadini ed imprese e su questo faremo il punto della situazione anche con le minoranze consiliari, nei prossimi giorni, per realizzare una strategia di ripartenza concreta e fattibile». --



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

### L' EMERGENZA CORONAVIRUS

#### La Diadema si svuota, altri 118 marittimi sbarcati dopo un mese

*In città intanto si registra un nuovo positivo al Covid-19 mentre due ragazze di 18 e 22 anni sono ufficialmente guarite*

PIOMBINO Hanno lasciato ieri la Costa Diadema altri 118 marittimi, di cui 114 indonesiani e quattro brasiliani. Sono stati tutti trasferiti all' aeroporto di Fiumicino, da dove poi si sono imbarcati per raggiungere il loro Paese. La Diadema dunque si va lentamente svuotando, da quando il 30 marzo l' ammiraglia della Costa crociere attraccò a Piombino con oltre 1200 uomini di equipaggio, dopo un' odissea iniziata a Dubai, 17 giorni in mare con decine di sospetti positivi a bordo e numerosi rifiuti alla richiesta di attracco prima di ottenere l' ok a Piombino. Dopo i primi sbarchi di personale italiano, seguiti da quelli di 241 filippini il 24 aprile, con la partenza dei 118 marittimi di ieri rimangono ora a bordo 580 persone, di cui 180 necessarie all' armamento per assicurare il funzionamento della nave. Nei prossimi giorni - secondo fonti dell' **Autorità di sistema portuale** - verranno sbarcate altre 100 persone. «Tutto sta procedendo come da programma - sostiene il responsabile per l' **Adsp** dell' ufficio **portuale** di Piombino, Claudio Capuano - la macchina organizzativa sta funzionando perfettamente. Riusciremo presto a sbarcare anche gli altri membri dell' equipaggio». Durante poco più di un mese trascorso dall' arrivo della Diadema i test sierologici avevano evidenziato un' alta percentuale di persone positive, soggetti asintomatici o con lievi sintomi, che hanno sviluppato gli anticorpi. Visto che questo tipo di test non dà indicazioni dell' infettività, a questo punto per valutare la gravità della situazione a bordo - dove peraltro gli spazi enormi hanno consentito di isolare per tempo i casi comunque sospetti - è stato necessario l' esame del tampone. Serve un doppio risultato positivo per certificare la negatività e consentire ai marittimi di tornare in Paesi (sono 19 le nazionalità a bordo) dove c' è grande attenzione rispetto ai rientri in patria. Intanto ieri gli esami dell' Asl hanno ufficializzato la guarigione di due ragazze piombinesi di 18 e 22 anni, che avevano trascorso la quarantena senza sviluppare sintomi importanti. C' è anche un nuovo positivo al Covid-19, un uomo di 76 anni, ancora una volta a Riotorto. --



# La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

## Altri cento sbarcano dalla Costa Diadema attraccata in porto

**PIOMBINO** La nave da crociera Costa Diadema ha attraccato in **porto** a Piombino il 30 marzo scorso e non sono ancora sbarcati tutti i componenti dell' equipaggio a causa dei casi di coronavirus, delle quarantene e dei problemi per il rientro nei paesi d' origine dei marittimi di 18 nazionalità diverse oltre agli italiani. Ieri mattina c' è stato comunque un consistente sbarco di personale: sono potuti scendere dalla gigantesca nave da crociera, lungha oltre trecento metri, altre 118 persone, tutti membri dell' equipaggio. Si tratta di 114 cittadini indonesiani e 4 brasiliani. Per tutti è previsto il trasferimento in autobus fino all' aeroporto di Fiumicino dove ad attenderli troveranno dei voli per gli stati di provenienza. Ad oltre un mese dall' attracco a Piombino, sulla nave restano ancora poco meno di 600 persone, anche queste tutte componenti dell' equipaggio.

20 GIOVEDÌ 8 MAGGIO 2020 - LA NAZIONE

### Un 'termoscanner' per le terme

Foto di Christian Di Calisto - « Ecco come potranno riaprire in sicurezza, la stessa tecnologia degli aeroporti »



Un termoscanner per le terme. La tecnologia che consentirà di riaprire in sicurezza le strutture ricettive, gli aeroporti e le università. Perché a partire dal 2020 sarà possibile individuare i contagiati in tempo reale, anche in spazi aperti, grazie a sensori che rilevano la temperatura corporea. La tecnologia è stata sviluppata da un team di ricercatori italiani e americani, guidati dal professor Giancarlo Sarti, direttore del Dipartimento di Fisica e Astronomia dell'Università di Pisa. Il sistema, che si chiama 'TermoScan', è in grado di rilevare la temperatura corporea di una persona a distanza di 10 metri, con un'accuratezza del 99 per cento. La tecnologia è stata sviluppata in collaborazione con il ministero della Sanità e il ministero dell'Università e della Ricerca. Il sistema è stato testato in un laboratorio e in un ambiente reale, dimostrando di essere in grado di rilevare i contagiati anche in spazi aperti e in presenza di altre persone. Il sistema è in grado di rilevare la temperatura corporea di una persona a distanza di 10 metri, con un'accuratezza del 99 per cento. La tecnologia è stata sviluppata in collaborazione con il ministero della Sanità e il ministero dell'Università e della Ricerca. Il sistema è stato testato in un laboratorio e in un ambiente reale, dimostrando di essere in grado di rilevare i contagiati anche in spazi aperti e in presenza di altre persone.

### Altri cento sbarcano dalla Costa Diadema attraccata in porto

118 persone, tutti membri dell'equipaggio. Si tratta di 114 cittadini indonesiani e 4 brasiliani. Per tutti è previsto il trasferimento in autobus fino all'aeroporto di Fiumicino dove ad attenderli troveranno dei voli per gli stati di provenienza. Ad oltre un mese dall'attracco a Piombino, sulla nave restano ancora poco meno di 600 persone, anche queste tutte componenti dell'equipaggio.

### Duecentomila euro per le piccole aziende

Il ministro Pierluigi Catone ha annunciato che il governo ha stanziato 200 milioni di euro per le piccole e medie imprese (Pmi) che hanno subito danni a causa della crisi causata dal coronavirus. Le risorse saranno distribuite in base al numero di dipendenti e al fatturato delle aziende. Il ministro ha sottolineato che si tratta di una misura di emergenza per aiutare le Pmi a superare la crisi e a mantenere i posti di lavoro.

### «Ecoballe, basta con gli intralci burocratici che bloccano il recupero»

Il ministro Pierluigi Catone ha annunciato che il governo ha stanziato 200 milioni di euro per le piccole e medie imprese (Pmi) che hanno subito danni a causa della crisi causata dal coronavirus. Le risorse saranno distribuite in base al numero di dipendenti e al fatturato delle aziende. Il ministro ha sottolineato che si tratta di una misura di emergenza per aiutare le Pmi a superare la crisi e a mantenere i posti di lavoro.

### Appello del sindaco alle banche

Il sindaco di Grosseto, Roberto Cingolani, ha lanciato un appello alle banche per chiedere maggiore flessibilità nei confronti delle piccole e medie imprese (Pmi) che stanno attraversando una crisi economica a causa della crisi causata dal coronavirus. Il sindaco ha sottolineato che le banche dovrebbero essere più comprensive nei confronti delle Pmi e offrire condizioni di finanziamento più vantaggiose.

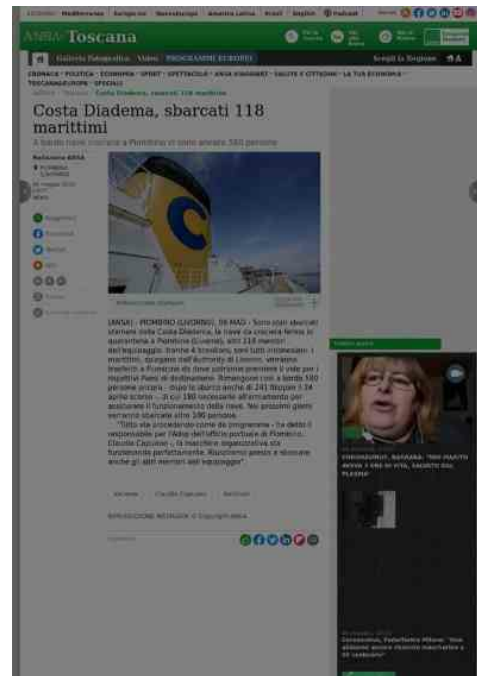
### Fateci riaprire siamo al sicuro

Il sindaco di Grosseto, Roberto Cingolani, ha lanciato un appello alle banche per chiedere maggiore flessibilità nei confronti delle piccole e medie imprese (Pmi) che stanno attraversando una crisi economica a causa della crisi causata dal coronavirus. Il sindaco ha sottolineato che le banche dovrebbero essere più comprensive nei confronti delle Pmi e offrire condizioni di finanziamento più vantaggiose.



### Costa Diadema, sbarcati 118 marittimi

(ANSA) - PIOMBINO (LIVORNO), 06 MAG - Sono stati sbarcati stamani dalla Costa Diadema, la nave da crociera ferma in quarantena a Piombino (Livorno), altri 118 membri dell' equipaggio: tranne 4 brasiliani, soni tutti indonesiani. I marittimi, spiegano dall' Authority di Livorno, verranno trasferiti a Fiumicino da dove potranno prendere il volo per i rispettivi Paesi di destinazione. Rimangono così a bordo 580 persone ancora - dopo lo sbarco anche di 241 filippini il 24 aprile scorso -, di cui 180 necessarie all' armamento per assicurare il funzionamento della nave. Nei prossimi giorni verranno sbarcate altre 100 persone. "Tutto sta procedendo come da programma - ha detto il responsabile per l' Adsp dell' ufficio portuale di Piombino, Claudio Capuano -, la macchina organizzativa sta funzionando perfettamente. Riusciremo presto a sbarcare anche gli altri membri dell' equipaggio".





## Costa Diadema, sbarcati 118 marittimi: pronti i voli per riportarli a casa

Redazione

Genova Sono stati sbarcati questa dalla Costa Diadema 114 indonesiani e 4 brasiliani. I marittimi verranno trasferiti a Fiumicino, da dove potranno prendere il volo per i paesi di destinazione. Dopo lo sbarco dei 241 filippini del 24 aprile scorso e quello dei 114 seafarer di oggi, rimangono a bordo 580 persone, di cui 180 necessarie all'armamento per assicurare il funzionamento della nav e. Nei prossimi giorni verranno sbarcate un altro 100 persone. 'Tutto sta procedendo come da programma - ha dichiarato il responsabile per l'AdSP dell'ufficio portuale di Piombino, Claudio Capuano - la macchina organizzativa sta funzionando. Riusciremo presto a sbarcare anche gli altri membri dell'equipaggio'.

Fino alla Torre piloti

## Si può camminare pure al porto antico

ANCONA Da oggi si torna nel porto antico, dove sarà possibile camminare fino alla Torre piloti. Non si potrà arrivare alla Lanterna rossa, il percorso di accesso non consente di garantire il distanziamento fisico ed evitare assembramenti. È obbligatorio l'uso della mascherina di protezione per camminare sulla passeggiata della linea rossa in sicurezza. «Si riapre uno spazio amatissimo che mai era stato inibito dopo la riapertura del 2015 afferma l'assessore al Porto Ida Simonella -. Gli spazi che non possono garantire distanziamenti e sicurezza restano per ora chiusi». «Recuperiamo la passeggiata al porto antico dice il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri -, raccomandiamo un comportamento responsabile, che rispetti le normative e le distanze».

14

Primo piano • Ancona

CORONAVIRUS, LA FASE 2

# Quattro passi al parco: distanti e niente giochi

Si torna nelle aree verdi: sono 22 quelle più grandi, saranno controllate dai volontari. Gli orari, dalle 7,30 alle 20,30. Il Comune mette in guardia contro gli assembramenti

**Fino alla Torre piloti**

Si può camminare pure al porto antico

**In 53 giorni la Polizia locale ha fatto 76 multe. La comandante Ronaldi: «Ma la guardia è alta»**

**CONTROLLI**

**Tribunale di Ancona**

**Tribunale di Ancona**



## Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Al porto solo con mascherina, via ai parchi

*Da oggi doppia riapertura ma con regole precise: non si potrà arrivare alla Lanterna Rossa, orari prestabiliti per le aree verdi comunali*

In attesa delle bramate spiagge, il Comune di Ancona mette a disposizione della sua cittadinanza i parchi e le aree verdi per passeggiare e fare attività fisica. Un aiuto arriva anche dall' **Autorità portuale**, pronta a togliere le transenne dagli ingressi alle aree del porto di solito aperte al pubblico, quelle del porto antico. Per quanto riguarda l'amministrazione comunale, sono 66 i parchi cittadini che riaprono da stamattina a seguito dell'ordinanza sindacale dei giorni scorsi. Un terzo, 22, sono i parchi di grandi dimensioni: Francella e Belvedere, Fiorani, Ulivi, Gabbiano, Cittadella, Cardeto, pineta e piscina del Passetto, Unicef, Rodari, via Sacripanti, via San Gaspere, Lunetta e San Costanzo, campetto via Tiraboschi, piazza Fontana, via Tarantelli e D' Acquisto, area skate via Cambi, Montemarino, Verbena & Cosmos, Villa Beer, via Fornetto, Tiziano e via Gioberti. In queste aree maggiori il controllo di accessi e assembramenti sarà coperto dai volontari di sei associazioni: gruppo comunale Protezione Civile, ANC, VAB, MASCHI, Misericordia, ADA della Rete della Protezione Civile comunale. Sarà consentito l'accesso ai parchi ed aree verdi pubbliche presenti nel territorio comunale, dalle ore 7,30 alle ore 20,30 con conseguente divieto di accesso nelle ore notturne comprese tra le ore 20,30 e le ore 7,30 del giorno successivo; l'accesso è condizionato al rigoroso rispetto delle seguenti prescrizioni finalizzate al contenimento della diffusione del contagio da Covid-19. Quindi no agli assembramenti, vietato anche l'uso dei giochi per bambini, gli sport collettivi o di squadra. Consentita solo l'attività motoria, rispettando le distanze di sicurezza. Ieri intanto è stata ultimata la creazione delle squadre di dipendenti comunali messi a vigilanza nei parchi. Intanto, come anticipato, riapre anche la parte storica del porto. Da oggi sarà possibile tornare a passeggiare fino alla torre piloti. Per il momento non si potrà arrivare alla Lanterna rossa perché il percorso di accesso non consente di garantire il necessario distanziamento fisico fra le persone e per evitare assembramenti in uno spazio ristretto. Sarà inoltre obbligatorio l'uso della mascherina di protezione che consentirà di camminare sulla passeggiata della 'linea rossa' del porto antico in sicurezza: «Si riapre uno spazio amatissimo dai cittadini e dalle famiglie e che mai era stato inibito dopo la riapertura del 2015, una sorta di secondo tempo che ci consentirà di apprezzarlo ancora di più» è il commento dell'assessore al porto, Ida Simonella. «Recuperiamo finalmente la passeggiata al Porto Antico - dice il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri - comunque il momento è ancora molto delicato per tutti: quello che raccomandiamo è un comportamento responsabile, che rispetti le normative e le distanze fra le persone. L'evolversi della situazione dipende dal comportamento di ognuno di noi. Nel momento in cui le condizioni lo renderanno possibile, sarà un'emozione ancora più grande potersi riappropriare di tutta la passeggiata fino alla Lanterna rossa». Pierfrancesco Curzi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Riapre il Porto Antico, sì alle passeggiate nel luogo del cuore: ma solo con la mascherina

*Nella fase-2 gli anconetani riabbracciano uno degli spazi più amati della città, anche se per ora non si potrà raggiungere la Lanterna rossa*

Riapre uno dei luoghi del cuore di Ancona. Da domani (7 maggio) sarà possibile tornare a passeggiare al Porto Antico. Una possibilità che, contestualmente alla riapertura dei parchi nel capoluogo, deve essere goduta con il massimo senso di responsabilità da parte di ognuno affinché la fase-2 di questa emergenza sanitaria possa essere un reale passaggio verso la normalità. Al Porto Antico sarà possibile camminare fino alla Torre piloti. Per il momento non si potrà arrivare alla Lanterna rossa perché il percorso di accesso non consente di garantire il necessario distanziamento fisico fra le persone e per evitare assembramenti in uno spazio ristretto. Sarà inoltre obbligatorio l'uso della mascherina di protezione che consentirà di camminare sulla passeggiata della "linea rossa" del Porto Antico in sicurezza. «Si riapre uno spazio amatissimo dai cittadini e dalle famiglie e che mai era stato inibito dopo la riapertura del 2015 - afferma l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella -, una sorta di secondo tempo che ci consentirà di apprezzarlo ancora di più. Vale il principio della prudenza e della gradualità: gli spazi che non possono garantire distanziamenti e sicurezza restano per ora chiusi». «Recuperiamo finalmente la passeggiata al Porto Antico - dice il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri -, comunque il momento è ancora molto delicato per tutti: quello che raccomandiamo è un comportamento responsabile, che rispetti le normative e le distanze fra le persone. L'evolversi della situazione dipende dal comportamento di ognuno di noi. Nel momento in cui le condizioni lo renderanno possibile, sarà un'emozione ancora più grande potersi riappropriare di tutta la passeggiata fino alla Lanterna rossa».

The screenshot shows the top portion of a news article on the ANCONATODAY website. The article title is "Riapre il Porto Antico, sì alle passeggiate nel luogo del cuore: ma solo con la mascherina". Below the title is a sub-headline: "Nella fase-2 gli anconetani riabbracciano uno degli spazi più amati della città, anche se per ora non si potrà raggiungere la Lanterna rossa". The article text begins with a large initial letter 'R' and discusses the reopening of the Porto Antico on May 7th, 2020, under phase-2 conditions. It mentions that visitors can walk to the Torre Piloti but not to the Lanterna Rossa due to safety concerns. It also states that wearing a mask is mandatory. The article is dated May 6, 2020, and includes a small table of contents on the right side.

## Ancona: riapre il porto antico. Da domani si potrà passeggiare fino alla Torre piloti

(FERPRESS) - Ancona, 6 MAG - Riapre uno dei luoghi del cuore di Ancona. Da domani 7 maggio sarà possibile tornare a passeggiare al Porto Antico. Una possibilità che deve essere goduta con il massimo senso di responsabilità da parte di ognuno affinché la fase 2 di questa emergenza sanitaria possa essere un reale passaggio verso la normalità. Al Porto Antico sarà possibile camminare fino alla Torre piloti. Per il momento non si potrà arrivare alla Lanterna rossa perché il percorso di accesso non consente di garantire il necessario distanziamento fisico fra le persone e per evitare assembramenti in uno spazio ristretto. Sarà inoltre obbligatorio l'uso della mascherina di protezione che consentirà di camminare sulla passeggiata della "linea rossa" del Porto Antico in sicurezza. "Si riapre uno spazio amatissimo dai cittadini e dalle famiglie e che mai era stato inibito dopo la riapertura del 2015 - afferma l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella -, una sorta di secondo tempo che ci consentirà di apprezzarlo ancora di più. Vale il principio della prudenza e della gradualità: gli spazi che non possono garantire distanziamenti e sicurezza restano per ora chiusi". "Recuperiamo finalmente la passeggiata al Porto Antico - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri** -, comunque il momento è ancora molto delicato per tutti: quello che raccomandiamo è un comportamento responsabile, che rispetti le normative e le distanze fra le persone. L'evolversi della situazione dipende dal comportamento di ognuno di noi. Nel momento in cui le condizioni lo renderanno possibile, sarà un'emozione ancora più grande potersi riappropriare di tutta la passeggiata fino alla Lanterna rossa".



# Il Nautilus

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Porto di Ancona: riapre il Porto Antico, luogo del cuore della città

Riapre uno dei luoghi del cuore di Ancona. Da domani 7 maggio sarà possibile tornare a passeggiare al Porto Antico. Una possibilità che deve essere goduta con il massimo senso di responsabilità da parte di ognuno affinché la fase 2 di questa emergenza sanitaria possa essere un reale passaggio verso la normalità. Al Porto Antico sarà possibile camminare fino alla Torre piloti. Per il momento non si potrà arrivare alla Lanterna rossa perché il percorso di accesso non consente di garantire il necessario distanziamento fisico fra le persone e per evitare assembramenti in uno spazio ristretto. Sarà inoltre obbligatorio l'uso della mascherina di protezione che consentirà di camminare sulla passeggiata della 'linea rossa' del Porto Antico in sicurezza. 'Si riapre uno spazio amatissimo dai cittadini e dalle famiglie e che mai era stato inibito dopo la riapertura del 2015 - afferma l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella -, una sorta di secondo tempo che ci consentirà di apprezzarlo ancora di più. Vale il principio della prudenza e della gradualità: gli spazi che non possono garantire distanziamenti e sicurezza restano per ora chiusi'. 'Recuperiamo finalmente la passeggiata al Porto Antico - dice il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri** -, comunque il momento è ancora molto delicato per tutti: quello che raccomandiamo è un comportamento responsabile, che rispetti le normative e le distanze fra le persone. L' evolversi della situazione dipende dal comportamento di ognuno di noi. Nel momento in cui le condizioni lo renderanno possibile, sarà un' emozione ancora più grande potersi riappropriare di tutta la passeggiata fino alla Lanterna rossa'.



### PORTO DI ANCONA: RIAPRE IL PORTO ANTICO, LUOGO DEL CUORE DELLA CITTA'

Da domani 7 maggio, si potrà passeggiare fino alla Torre piloti, con il massimo senso di responsabilità e rispettando le indicazioni del distanziamento sociale e l'uso obbligatorio della mascherina Ancona, 6 maggio 2020 - Riapre uno dei luoghi del cuore di Ancona. Da domani 7 maggio sarà possibile tornare a passeggiare al Porto Antico. Una possibilità che deve essere goduta con il massimo senso di responsabilità da parte di ognuno affinché la fase 2 di questa emergenza sanitaria possa essere un reale passaggio verso la normalità. Al Porto Antico sarà possibile camminare fino alla Torre piloti. Per il momento non si potrà arrivare alla Lanterna rossa perché il percorso di accesso non consente di garantire il necessario distanziamento fisico fra le persone e per evitare assembramenti in uno spazio ristretto. Sarà inoltre obbligatorio l'uso della mascherina di protezione che consentirà di camminare sulla passeggiata della 'linea rossa' del Porto Antico in sicurezza. 'Si riapre uno spazio amatissimo dai cittadini e dalle famiglie e che mai era stato inibito dopo la riapertura del 2015 - afferma l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella -, una sorta di secondo tempo che ci consentirà di apprezzarlo ancora di più. Vale il principio della prudenza e della gradualità: gli spazi che non possono garantire distanziamenti e sicurezza restano per ora chiusi'. 'Recuperiamo finalmente la passeggiata al Porto Antico - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, comunque il momento è ancora molto delicato per tutti: quello che raccomandiamo è un comportamento responsabile, che rispetti le normative e le distanze fra le persone. L'evolversi della situazione dipende dal comportamento di ognuno di noi. Nel momento in cui le condizioni lo renderanno possibile, sarà un'emozione ancora più grande potersi riappropriare di tutta la passeggiata fino alla Lanterna rossa'.



## Riapre ad Ancona il Porto Antico

*Si potrà passeggiare fino alla Torre piloti, con il massimo senso di responsabilità*

Redazione

ANCONA Riapre ad Ancona il Porto Antico uno dei luoghi del cuore della città d'ocirca. Dal 7 Maggio sarà possibile tornarci a passeggiare. Una possibilità che deve essere goduta con il massimo senso di responsabilità da parte di ognuno affinché la fase 2 di questa emergenza sanitaria possa essere un reale passaggio verso la normalità. Al Porto Antico sarà possibile camminare fino alla Torre piloti. Per il momento non si potrà arrivare alla Lanterna rossa perché il percorso di accesso non consente di garantire il necessario distanziamento fisico fra le persone e per evitare assembramenti in uno spazio ristretto. Sarà inoltre obbligatorio l'uso della mascherina di protezione che consentirà di camminare sulla passeggiata della linea rossa del Porto Antico in sicurezza. Si riapre uno spazio amatissimo dai cittadini e dalle famiglie e che mai era stato inibito dopo la riapertura del 2015 afferma l'assessora al porto del Comune di Ancona, Ida Simonella -, una sorta di secondo tempo che ci consentirà di apprezzarlo ancora di più. Vale il principio della prudenza e della gradualità: gli spazi che non possono garantire distanziamenti e sicurezza restano per ora chiusi. Recuperiamo finalmente la passeggiata al Porto Antico, dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri , comunque il momento è ancora molto delicato per tutti: quello che raccomandiamo è un comportamento responsabile, che rispetti le normative e le distanze fra le persone. L'evolversi della situazione dipende dal comportamento di ognuno di noi. Nel momento in cui le condizioni lo renderanno possibile, sarà un'emozione ancora più grande potersi riappropriare di tutta la passeggiata fino alla Lanterna rossa.





# Ancona Today

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Ambiente, un progetto da 7 milioni di euro per i porti adriatici: c'è anche Ancona

*Susport, è l'unico progetto strategico nell'ambito del trasporto merci marittimo approvato dal Programma e vede coinvolti tutte le Autorità di Sistema Portuale italiane della sponda adriatica*

ANCONA - Un progetto Ue da 7 milioni di euro per migliorare la performance ambientale ed efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell'aria e l'emissione di CO2: si tratta di Susport "Sustainable Ports". Il progetto ha un budget di circa 7 milioni di euro, di cui 753.000 a favore dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, e una durata di 34 mesi. Il porto capofila dell'iniziativa europea sarà quello di Trieste. Coinvolti i porti dell' **adriatico** Susport, è l'unico progetto strategico nell'ambito del trasporto merci marittimo approvato dal Programma e vede coinvolti tutte le **Autorità di Sistema Portuale** italiane della sponda adriatica, oltre a Trieste (Venezia, Ravenna, Ancona e Bari, Porto Nogaro), i principali porti croati (Fiume, Zara, Spalato, Ploe, Dubrovnik), enti di ricerca e agenzie di promozione di entrambi i Paesi. Il porto di Trieste approfondirà gli studi già eseguiti nell'ambito della carbon footprint per il **sistema portuale** di riferimento che include Monfalcone, sostituirà gli impianti di illuminazione delle aree pubbliche del porto con sistemi a Led e acquisterà un'auto elettrica, in maniera sinergica alle attività che l'Ente sta realizzando negli stessi ambiti, grazie ad altri progetti europei.

Con Susport, salgono a 7 i progetti del settore ambientale portati avanti dall'Authority giuliana, un budget complessivo di investimento nel settore ambientale di circa 6,4 milioni di euro, e un finanziamento europeo sul settore di circa 5,6 milioni di euro. Guardando al totale dei progetti europei portati avanti dal porto di Trieste, il budget complessivo è di 129 milioni di euro, di cui 33 con finanziamento dell'UE. I progetti attualmente in corso sono 21 e coprono svariati settori: oltre ai 7 ambientali, 9 su infrastrutture e ICT, 4 su infrastrutture fisiche (tra cui il progetto TriesteRailPort sul potenziamento di Campo Marzio), 1 nel settore della preservazione del patrimonio culturale. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante, dopo che avrai attivato javascript... Forse potrebbe interessarti, dopo che avrai attivato javascript... Devi attivare javascript per riprodurre il video.



**Ambiente, i Verdi: «Bene per le risorse UE per la transizione green del Porto di Ancona»**

*A parlare sono i Verdi di Ancona riguardo il progetto europeo che vede coinvolto anche lo scalo dorico*

«Apprendiamo con piacere che grazie ai due Programmi di cooperazione dell' Adriatico "Italia-Croazia" e "Adrion" l' Autorità Portuale gestirà importanti risorse destinate alla transizione verde del **porto** ed all' innovazione nella gestione dei passeggeri. Complessivamente l' Autorità Portuale del mare Adriatico avrà a disposizione 1.370.000,00 euro, di cui 1 milione per le strategie ambientali e di mobilità dei due porti dedicati al traffico merci e passeggeri, **Ancona** e Ortona, e 370.000,00 euro per il progetto Ecowaves, per sviluppare la gestione dei rifiuti delle navi e la tutela dell' ambiente marino nell' ambito della Macroregione Adriatico Ionica». A parlare sono i Verdi di **Ancona** riguardo il progetto europeo che vede coinvolto anche il **porto** dorico. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. «Si tratta di interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta in **porto** che ci auguriamo costituiscano una occasione di studio concreto per l' elettrificazione delle banchine che consenta l' alimentazione elettrica autonoma delle navi da terra, con i motori spenti. Un passo importante verso l' obiettivo finale: zero emissioni delle navi in **porto**, che speriamo si concretizzi quanto prima. Apprezzabile è anche il secondo obiettivo progettuale: il risparmio energetico attraverso l' adozione della tecnologia a led sugli impianti d' illuminazione, riducendo così i consumi e la relativa impronta ambientale. Il progetto Ecowaves dovrebbe invece consentire un migliore monitoraggio della qualità delle acque e l' ammodernamento del sistema di gestione dei rifiuti del **porto**. Apprezziamo questo percorso verso una sempre maggiore sostenibilità del **porto**, auspicando una sua rapida e concreta realizzazione, che riteniamo strategica in questo difficile momento in cui ogni opportunità deve essere colta per ripensare profondamente l' approccio all' occupazione ed al rapporto con l' ambiente, per passare dalla zona rossa alla zona verde».



## Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Svolta green e innovativa al porto di Ancona, ecco come cambierà

ANNALISA APPIGNANESI

ANCONA - Interventi di riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta nel porto di Ancona, interventi di risparmio energetico, dispositivi tecnologici per controllare costantemente la qualità delle acque, ammodernamento dei piani dei rifiuti e interventi per il miglioramento dei servizi ai passeggeri. È quanto sarà possibile grazie agli 1,37 milioni di euro di risorse messe a disposizione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale grazie ai nuovi contributi derivanti dal programma di cooperazione europea Italia-Croazia e Adrion. «Il tema molto serio della sostenibilità ambientale per noi non è soltanto uno slogan - commenta il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, **Rodolfo Giampieri** -, è fatto di tanti passaggi coerenti ed è la nostra stella polare già da qualche anno: sostenibilità e innovazione, fattori competitivi per le aziende, adattabilità ai cambiamenti e attenzione alla comunità, compresa quella portuale». Un grande progetto, quello dell' European Green Deal, spiega **Giampieri** «per il quale Ancona e i porti dell' Adriatico centrale si fanno trovare pronti con proposte ed esperienze innovative a livello nazionale ed europeo, come il Blue agreement e il progetto scalo Marotti-TinS, che fanno dell' Autorità di Sistema Portuale un partner credibile. Abbiamo sempre ritenuto importante trasformare i passeggeri in clienti del porto, della città, del territorio e continueremo su questa strada cercando di migliorare, con fatti concreti, tutti i servizi a cominciare da quelli ambientali». **Rodolfo Giampieri** Una bella notizia che arriva in prossimità della Festa dell' Europa che ricorre il 9 maggio e che sancisce la svolta green dello scalo dorico e l' innovazione nella gestione dei passeggeri. In pratica 1 milione di euro sarà destinato alle strategie ambientali e di mobilità dei porti di Ancona e Ortona, di competenza dell' Autorità, mentre 370.000 euro andranno al progetto Ecowaves il cui obiettivo è quello di sviluppare la gestione dei rifiuti delle navi e la tutela dell' ambiente marino. Il tutto grazie all' approvazione di due importanti finanziamenti europei per progetti strategici dei trasporti nell' ambito del programma Italia-Croazia: Susport e Mimosa che hanno ricevuto 14,2 milioni di euro interamente cofinanziati dal programma di cooperazione europeo e dai fondi nazionali di supporto; poi il finanziamento per il progetto Ecowaves con 370.000 euro. L' Autorità di Sistema Portuale infatti è stato l' unico ente insieme all' Autorità portuale di Spalato, ad aver partecipato ad entrambi i progetti, ottenendo 1 milione di euro. Il progetto Susport prevede per il porto la riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta nello scalo, approfondendo anche le nuove opportunità legate all' alimentazione elettrica autonoma delle navi e da banchina, in linea con il progetto Blue Agreement avviato nel 2019 con la Capitaneria di porto di Ancona. L' obiettivo è quello di arrivare a zero emissioni in sosta. Sul fronte del risparmio energetico sono previsti interventi sugli impianti di illuminazione con l' introduzione di tecnologia led per ridurre i consumi. Grazie al progetto Ecowaves il porto di Ancona verrà dotato di apparati tecnologici per controllare costantemente la qualità delle acque del porto, fondamentale per gestire gli interventi di dragaggio necessari nei porti. Ma in previsione c' è anche l' ammodernamento dei piani dei rifiuti dei porti del sistema. Ammodernamento tecnologico anche sul fronte del traffico passeggeri stravolto dall' epidemia di coronavirus. Sarà il progetto Mimosa ad affrontare la questione adattando le infrastrutture per i passeggeri alle nuove disposizioni che hanno dato un forte stimolo a velocizzare e migliorare la sicurezza dei viaggiatori.

Pronto per utilizzare i ticket per utenti con esigenze specifiche di navigazione sul sito. Conferma e visualizza i ticket l'indirizzo del ticket. Maggiori informazioni

BRONTA del PARCO

Dono di €1000 per le persone disabili  
 info: 0517651111 o www.parco.bronta.com  
 Contatti: 0517651111

**Svolta green e innovativa al porto di Ancona, ecco come cambierà**

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale beneficerà di 1,37 milioni di euro messi a disposizione dal programma di cooperazione europea Italia-Croazia e Adrion per interventi di riduzione delle emissioni e miglioramento dei servizi passeggeri

di Annalisa Appignanesi - 6 maggio 2020



ANCONA - Interventi di riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta nel porto di Ancona, interventi di risparmio energetico, dispositivi tecnologici per controllare costantemente la qualità delle acque, ammodernamento dei piani dei rifiuti e interventi per il miglioramento dei servizi ai passeggeri.

È quanto sarà possibile grazie agli 1,37 milioni di euro di risorse messe a disposizione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale grazie ai nuovi contributi derivanti dal programma di cooperazione europea Italia-Croazia e Adrion.

«Il tema molto serio della sostenibilità ambientale per noi non è soltanto uno slogan - commenta il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, **Rodolfo Giampieri** -, è fatto di tanti passaggi coerenti ed è la nostra stella polare già da qualche anno: sostenibilità e innovazione, fattori competitivi per le aziende, adattabilità ai cambiamenti e attenzione alla comunità, compresa quella portuale».

Un grande progetto, quello del European Green Deal, spiega **Giampieri** «per il quale Ancona e i porti dell' Adriatico centrale si fanno trovare pronti con proposte ed esperienze innovative a livello nazionale ed europeo, come il Blue agreement e il progetto scalo Marotti-TinS, che fanno dell' Autorità di Sistema Portuale un partner credibile. Abbiamo sempre ritenuto importante trasformare i passeggeri in clienti del porto, della città, del territorio e continueremo su questa strada cercando di migliorare, con fatti concreti, tutti i servizi a cominciare da quelli ambientali».



## Dall'Europa nuovi fondi per il porto di Ancona

*Per la transizione verde del porto ed innovare la gestione dei passeggeri*

Redazione

ANCONA Il 9 Maggio è la Festa dell'Europa e il porto di Ancona si avvicina alla ricorrenza con ottime notizie che arrivano proprio da due dei programmi di cooperazione dell'area adriatica. Sono stati approvati in questi giorni di due importanti finanziamenti europei per i progetti strategici dei trasporti del programma Italia-Croazia: Susport e Mimosa hanno ricevuto 14,2 milioni di euro interamente cofinanziati dal programma di cooperazione europeo e dai fondi nazionali di supporto. L'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, unico ente insieme all'Autorità portuale di Spalato a partecipare ad ambedue i progetti, ha ottenuto un milione di euro per le strategie ambientali e di mobilità dei suoi porti dedicati al traffico merci e passeggeri, Ancona e Ortona. E' inoltre prossimo l'avvio del progetto Ecowaves, con capofila l'AdSp di Taranto, che affronta la gestione dei rifiuti delle navi e la tutela dell'ambiente marino nell'ambito della Macroregione Adriatico Ionica, con un contributo di 370 mila euro per Ancona. Tema principale del progetto Susport, per il porto di Ancona, sarà la riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta nello scalo approfondendo anche le nuove opportunità legate all'alimentazione elettrica autonoma delle navi e da banchina. Un progetto coerente all'impegno per la riduzione delle emissioni delle navi avviato nel 2019 con l'Ancona Blue Agreement che ha visto coinvolte quasi tutte le compagnie di traghetto dello scalo e la Capitaneria di porto di Ancona, e il Pia in collaborazione con la Regione Marche e il Comune di Ancona. Susport sosterrà gli investimenti delle compagnie traghetto e dell'Autorità di sistema portuale per ridurre, oltre i termini di legge, le emissioni in porto e preparare le proprie navi all'obiettivo zero emissioni in sosta. Analogamente, verranno studiate tutte le necessità infrastrutturali del porto in questo campo. Altra rilevante dimensione del progetto è il risparmio energetico. Nei porti di Ancona e Ortona, si interverrà sugli impianti di illuminazione introducendo tecnologia led, riducendo così i consumi e la relativa impronta ambientale degli scali. Fondamentale, per questa seconda azione, è il coordinamento con Agenzia di sviluppo, Azienda speciale della Camera di commercio Chieti-Pescara, partner di progetto che curerà l'intervento sul porto di Ortona. Con il progetto Ecowaves, invece, il porto di Ancona si doterà di apparati tecnologici a mare per poter controllare costantemente la qualità delle acque del porto, un supporto fondamentale per poter gestire gli interventi di dragaggio di cui necessitano tutti gli scali del sistema portuale. Il progetto consentirà anche di ammodernare i piani dei rifiuti dei porti del sistema. Il futuro del traffico passeggeri è una delle grandi incognite lasciate dalla pandemia Coronavirus. Questo diverrà certamente uno dei temi che l'AdSp del mare Adriatico centrale affronterà nel progetto Mimosa, finalizzato a migliorare i servizi ai passeggeri nei territori costieri italiani e croati. Un intervento pensato originariamente per la qualità dei servizi del traffico passeggeri in crescita nello scalo di Ancona e che oggi consente di disporre di risorse immediatamente disponibili per adattare le infrastrutture per i passeggeri alle nuove disposizioni che hanno dato un forte stimolo e velocizzazione a migliorare la sicurezza dei viaggiatori. Sostenibilità fattore di competitività e di attenzione alla comunità Esprimendo soddisfazione per l'approvazione dei finanziamenti europei, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Rodolfo Giampieri, sostiene che il tema della sostenibilità ambientale sia molto serio



per noi, non è soltanto uno slogan, è fatto di tanti passaggi coerenti ed è la nostra stella polare già da qualche anno: sostenibilità e innovazione, fattori competitivi per le aziende, adattabilità ai cambiamenti e attenzione alla comunità, compresa quella portuale. European Green Deal, dice Giampieri, è un grande progetto lanciato dalla Commissione Ue per il quale Ancona e i porti dell'Adriatico centrale si fanno trovare pronti con proposte ed esperienze



## Messaggero Marittimo

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

innovative a livello nazionale ed europeo, come il Blue Agreement e il progetto scalo Marotti-TinS, che fanno della Autorità di Sistema portuale un partner credibile. Abbiamo sempre ritenuto importante trasformare i passeggeri in clienti del porto, della città, del territorio e continueremo su questa strada cercando di migliorare, con fatti concreti, tutti i servizi a cominciare da quelli ambientali.

## Porto, delega per Padovano

POLTRONE Da un ammiraglio a un balneare. Un salto di qualità tutt' altro che invidiabile quello messo a segno dal Comune per la rappresentanza di Pescara nel comitato di gestione dell' **Autorità** di **Sistema** portuale del mare Adriatico centrale. All' ammiraglio Rinaldo Veri subentra Riccardo Padovano, mancato sindaco del mare, indicato da Carlo Masci dopo un' attenta valutazione dei curricula pervenuti. Padovano è risultato in possesso di tutti i requisiti richiesti dall' avviso pubblico per poter ricoprire quel ruolo, avendo «maturato un' adeguata competenza in relazione all' incarico da espletare, anche alla luce dei pregressi incarichi amministrativi ricoperti e per l' esperienza maturata nel settore dell' economia del mare» si legge nella relazione che accompagna il decreto di nomina firmato dal sindaco. Scelta che ha fatto discutere e provocato un mezzo putiferio assai prima di essere ufficializzata, alla luce della dichiarata (e inascoltata) contrarietà espressa dalla marineria allo stesso Masci. Abilissimo nel saltare da uno schieramento all' altro, Padovano ha mancato l' elezione con l' Udc ma è riuscito comunque ad ottenere la riconoscenza per il sostegno dato al candidato sindaco vincente - non si sorprenderà se in banchina lo hanno ribattezzato l' uomo dai mille volti -. «Orgoglioso di questa nomina, mi metterò subito al lavoro» ha commentato Padovano, con idee chiare per partire dal basso: «Casa del pescatore, spazio per cucire le reti...». La marineria lo aspetta alla prova dei fatti e mette in lista ben altre priorità: la darsena e il porto canale insabbiato, la realizzazione dei moli guardiani, l' impiego delle risorse ancora disponibili per lo sviluppo del Piano regolatore portuale, fino alla vasca di colmata che Masci ben conosce ed è determinato a far svuotare. Istanze che il neo delegato dovrà portare ad Ancona facendosi ascoltare in nome di Pescara.





# Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Civitavecchia: Polo sanitario di riferimento per il comparto marittimo

SCRITTO DA REDAZIONE

Italia , News , Porti mercoledì, maggio 6th, 2020 **Civitavecchia**- Come noto il comparto crocieristico ha, da sempre, contribuito in modo 'trainante' allo sviluppo del **porto** di **Civitavecchia**. Lo stesso risulta, tuttavia, uno di quelli maggiormente colpiti dall' attuale emergenza Covid-19. Le future misure collegate alla successiva ed incombente fase di ripresa, oltre a sostenere il turismo crocieristico ed il relativo comparto, potrebbero interessare, altresì, l' implementazione di un efficace meccanismo di sicurezza sanitaria. In ragione dell' esperienza maturata, sulla base di una condivisa riflessione tra il Comandante del **porto**, Vincenzo Leone e il Presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, un eventuale investimento nel settore sanitario marittimo, soprattutto per le enormi potenzialità che esso costituirebbe per l' intera regione, potrebbe rappresentare un vincente volano di impulso per la ripartenza. Raggiunta, infatti, una sostanziale riduzione della circolazione del virus nel Paese, la sfida principale sarà quella di assicurare la riattivazione dei collegamenti marittimi e l' avvio dell' intera economia portuale senza compromettere i risultati ottenuti in termini di salute pubblica. Fin dalle fasi iniziali di gestione dell' emergenza la stretta collaborazione tra le istituzioni preposte e i vari attori della filiera del trasporto marittimo hanno assicurato la definizione e la tempestiva adozione di processi operativi fondamentali per il contrasto alla diffusione dell' epidemia. In ragione di ciò, **Civitavecchia** avrebbe, infatti, i necessari presupposti per la realizzazione di un polo sanitario di nuova concezione e di alto valore aggiunto, non solo in grado di offrire servizi efficaci per un' utenza (milioni di crocieristi e centinaia di migliaia membri di equipaggio) bisognosa di assistenza 'post-Covid 19' ma anche di supporto ad un più ampio bacino di riferimento costituito dal 'triangolo' ad altissima concentrazione antropica dei milioni di viaggiatori in transito tra Roma, Fiumicino e **Civitavecchia**. Il progetto sfrutterebbe le già esistenti eccellenze della Sanità Marittima - che opera, peraltro, in sincrono con lo scalo aeroportuale di Fiumicino - e le strutture logistiche presenti e facilmente implementabili, nonché il concreto interesse degli operatori del crocierismo internazionale. In tal senso, di grandissimo interesse potrebbe essere la sinergia che intorno a tale progetto di sviluppo logistico sanitario verrebbe a crearsi tra il Pubblico, costituito dalla Sanità nazionale/regionale, dal MIT e dall' Autorità di Sistema Portuale, ed i privati (tra cui le grandi compagnie di navigazione), interessati a contribuire a realizzare infrastrutture e servizi in grado di offrire una 'rinnovata percezione' di sicurezza sanitaria per l' utenza del settore. Tale approccio coordinato ha rappresentato un valore importante all' avvio della crisi e riteniamo vada preservato in tutte le fasi successive di gestione post-crisi. Il citato Polo sanitario potrebbe svolgere anche una funzione di supporto all' attività didattica in favore dei marittimi, tra cui la certificazione degli stessi, nonché utilizzato come punto di osservazione e di assistenza di carattere sanitario soprattutto per i passeggeri. In base a quanto sarà disposto dalle Autorità sanitarie, ed in particolare dall' USMAF (Ufficio di Sanità Marittima), la Guardia Costiera, in qualità di Autorità Marittima deputata a garantire la sicurezza portuale, nella doppia accezione di safety e security, potrà certamente continuare, in sinergia con l' Autorità di Sistema Portuale, a garantire un ruolo di efficace coordinamento dei soggetti a vario titolo coinvolti. Leggi anche: Costa Diadema: regina unica per gestire l' emergenza Il **porto** di **Civitavecchia** pronto ed operativo per qualsiasi tipologia di



merce Al porto di Civitavecchia si lavora per un Protocollo Operativo sulle emergenze Porto di Civitavecchia, di Majo (AdSP): 'Grande sinergia tra le Autorità competenti. Il porto in grado di affrontare le emergenze' Porto

---



## Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

di **Civitavecchia**: venerdì il convegno sulla security Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=75247> Scritto da Redazione su mag 6 2020. Archiviato come Italia , News , Porti . Puoi seguire tutti i commenti di questo articolo via RSS 2.0 . Commenti e ping sono attualmente chiusi.

# Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## A Civitavecchia il polo sanitario di riferimento per il comparto marittimo

*Il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale sottolinea l' importanza della struttura anche alla luce dell' attività svolta fino ad ora per il contrasto alla diffusione dell' epidemia*

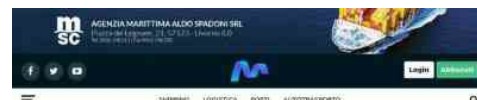
Il porto di Civitavecchia possiede i necessari presupposti per la realizzazione di un polo sanitario di nuova concezione, non solo in grado di offrire servizi efficaci per un' utenza (milioni di crocieristi e centinaia di migliaia membri di equipaggio) bisognosa di assistenza "post-Covid 19" ma anche di supporto ad un più ampio bacino di riferimento costituito dai milioni di viaggiatori in transito tra Roma, Fiumicino e Civitavecchia. Lo spiega il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo , che dalle fasi iniziali di gestione dell' emergenza condotta insieme al comandante della Capitaneria, Vincenzo Leone , ed ai vari attori della filiera del trasporto marittimo, ha assicurato la tempestiva adozione di processi operativi fondamentali per il contrasto alla diffusione dell' epidemia. Il progetto di "polo sanitario" sfrutterebbe le già esistenti eccellenze della sanità marittima - che opera in sincrono con lo scalo aeroportuale di Fiumicino - e le strutture logistiche presenti e facilmente implementabili, nonché il concreto interesse degli operatori del crocierismo internazionale. In tal senso, sarebbe importante la sinergia che intorno a tale progetto verrebbe a crearsi tra il pubblico, costituito dalla sanità nazionale/regionale, dal Mit e dall' Autorità di Sistema Portuale, ed i privati (tra cui le grandi compagnie di navigazione), interessati a contribuire a realizzare infrastrutture e servizi in grado di offrire una "rinnovata percezione" di sicurezza sanitaria per l' utenza del settore. Il polo sanitario, secondo l' Authority portuale, potrebbe svolgere anche una funzione di supporto all' attività didattica in favore dei marittimi, tra cui la certificazione degli stessi, nonché utilizzato come punto di osservazione e di assistenza di carattere sanitario soprattutto per i passeggeri. In base a quanto sarà disposto dalle autorità sanitarie, ed in particolare dall' Usmaf (Ufficio di Sanità Marittima), la Guardia Costiera, in qualità di autorità marittima deputata a garantire la sicurezza portuale, nella doppia accezione di safety e security, potrà certamente continuare, in sinergia con l' AdSP, a garantire un ruolo di efficace coordinamento dei soggetti a vario titolo coinvolti.



## Civitavecchia un polo sanitario marittimo

Redazione

CIVITAVECCHIA Un eventuale investimento nel settore sanitario marittimo, soprattutto per le enormi potenzialità che esso costituirebbe per l'intera regione, potrebbe rappresentare un vincente volano di impulso per la ripartenza del porto di Civitavecchia. Come noto il comparto crocieristico che ha, da sempre, contribuito in modo trainante allo sviluppo dello scalo laziale, è uno di quelli maggiormente colpiti dall'attuale emergenza Covid-19. Le future misure collegate alla successiva ed incombente fase di ripresa, oltre a sostenere il turismo crocieristico ed il relativo comparto, potrebbero interessare, altresì, l'implementazione di un efficace meccanismo di sicurezza sanitaria. In ragione dell'esperienza maturata, sulla base di una condivisa riflessione tra il comandante del porto, Vincenzo Leone e il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, è emersa l'importanza di un eventuale investimento nel settore sanitario marittimo. Raggiunta, infatti, una sostanziale riduzione della circolazione del virus nel Paese, la sfida principale sarà quella di assicurare la riattivazione dei collegamenti marittimi e l'avvio dell'intera economia portuale senza compromettere i risultati ottenuti in termini di salute pubblica. Fin dalle fasi iniziali di gestione dell'emergenza la stretta collaborazione tra le istituzioni preposte e i vari attori della filiera del trasporto marittimo hanno assicurato la definizione e la tempestiva adozione di processi operativi fondamentali per il contrasto alla diffusione dell'epidemia. In ragione di ciò, Civitavecchia avrebbe, infatti, i necessari presupposti per la realizzazione di un polo sanitario di nuova concezione e di alto valore aggiunto, non solo in grado di offrire servizi efficaci per un'utenza (milioni di crocieristi e centinaia di migliaia membri di equipaggio) bisognosa di assistenza post-Covid 19 ma anche di supporto ad un più ampio bacino di riferimento costituito dal triangolo ad altissima concentrazione antropica dei milioni di viaggiatori in transito tra Roma, Fiumicino e Civitavecchia. Il progetto sfrutterebbe le già esistenti eccellenze della Sanità Marittima che opera, peraltro, in sincrono con lo scalo aeroportuale di Fiumicino e le strutture logistiche presenti e facilmente implementabili, nonché il concreto interesse degli operatori del crocierismo internazionale. In tal senso, di grandissimo interesse potrebbe essere la sinergia che intorno a tale progetto di sviluppo logistico sanitario verrebbe a crearsi tra il Pubblico, costituito dalla Sanità nazionale/regionale, dal MIT e dall'Autorità di Sistema portuale, ed i privati (tra cui le grandi compagnie di navigazione), interessati a contribuire a realizzare infrastrutture e servizi in grado di offrire una rinnovata percezione di sicurezza sanitaria per l'utenza del settore. Tale approccio coordinato ha rappresentato un valore importante all'avvio della crisi e riteniamo vada preservato in tutte le fasi successive di gestione post-crisi. Il citato Polo sanitario potrebbe svolgere anche una funzione di supporto all'attività didattica in favore dei marittimi, tra cui la certificazione degli stessi, nonché utilizzato come punto di osservazione e di assistenza di carattere sanitario soprattutto per i passeggeri. In base a quanto sarà disposto dalle Autorità sanitarie, ed in particolare dall'Usmaf (Ufficio di Sanità Marittima), la Guardia Costiera, in qualità di Autorità Marittima deputata a garantire la sicurezza portuale, nella doppia accezione di safety e security, potrà certamente continuare, in sinergia con l'Autorità di Sistema portuale, a garantire un ruolo di efficace coordinamento dei soggetti a vario titolo coinvolti.



### Civitavecchia un polo sanitario marittimo

Potrebbe rappresentare un volano per la ripartenza

10 maggio 2020, 11:00



**CIVITAVECCHIA.** Un eventuale investimento nel settore sanitario marittimo, soprattutto per le enormi potenzialità che esso costituirebbe per l'intera regione, potrebbe rappresentare un vincente volano di impulso per la ripartenza del porto di Civitavecchia. Come noto il comparto crocieristico che ha, da sempre, contribuito in modo trainante allo sviluppo dello scalo laziale. A uno di quelli maggiormente colpiti dall'attuale emergenza Covid-19. Le future misure collegate alla successiva ed incombente fase di ripresa, oltre a sostenere il turismo crocieristico ed il relativo comparto, potrebbero interessare, altresì, l'implementazione di un efficace meccanismo di sicurezza sanitaria. In ragione dell'esperienza maturata, sulla base di una condivisa riflessione tra il comandante del porto, Vincenzo Leone e il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, è emersa l'importanza di un eventuale investimento nel settore sanitario marittimo. Raggiunta, infatti, una sostanziale riduzione della circolazione del virus nel Paese, la sfida principale sarà quella di assicurare la riattivazione dei collegamenti marittimi e l'avvio dell'intera economia portuale senza compromettere i risultati ottenuti in termini di salute pubblica. Fin dalle fasi iniziali di gestione dell'emergenza la stretta collaborazione tra le istituzioni preposte e i vari attori della filiera del trasporto marittimo hanno assicurato la definizione e la tempestiva adozione di processi operativi fondamentali per il contrasto alla diffusione dell'epidemia. In ragione di ciò, Civitavecchia avrebbe, infatti, i necessari presupposti per la realizzazione di un polo sanitario di nuova concezione e di alto valore aggiunto, non solo in grado di offrire servizi efficaci per un'utenza (milioni di crocieristi e centinaia di migliaia membri di equipaggio) bisognosa di assistenza post-Covid 19 ma anche di supporto ad un più ampio bacino di riferimento costituito dal triangolo ad altissima concentrazione antropica dei milioni di viaggiatori in transito tra Roma, Fiumicino e Civitavecchia. Il progetto sfrutterebbe le già esistenti eccellenze della Sanità Marittima che opera, peraltro, in sincrono con lo scalo aeroportuale di Fiumicino e le strutture logistiche presenti e facilmente implementabili, nonché il concreto interesse degli operatori del crocierismo internazionale. In tal senso, di grandissimo interesse potrebbe essere la sinergia che intorno a tale progetto di sviluppo logistico sanitario verrebbe a crearsi tra il Pubblico, costituito dalla Sanità nazionale/regionale, dal MIT e dall'Autorità di Sistema portuale, ed i privati (tra cui le grandi compagnie di navigazione), interessati a contribuire a realizzare infrastrutture e servizi in grado di offrire una rinnovata percezione di sicurezza sanitaria per l'utenza del settore. Tale approccio coordinato ha rappresentato un valore importante all'avvio della crisi e riteniamo vada preservato in tutte le fasi successive di gestione post-crisi. Il citato Polo sanitario potrebbe svolgere anche una funzione di supporto all'attività didattica in favore dei marittimi, tra cui la certificazione degli stessi, nonché utilizzato come punto di osservazione e di assistenza di carattere sanitario soprattutto per i passeggeri. In base a quanto sarà disposto dalle Autorità sanitarie, ed in particolare dall'Usmaf (Ufficio di Sanità Marittima), la Guardia Costiera, in qualità di Autorità Marittima deputata a garantire la sicurezza portuale, nella doppia accezione di safety e security, potrà certamente continuare, in sinergia con l'Autorità di Sistema portuale, a garantire un ruolo di efficace coordinamento dei soggetti a vario titolo coinvolti.





## Crociere, addio a 23 milioni di turisti: buco di 8 mld. Unimpresa: Sarà un' ecatombe, Napoli la più colpita

Con 23 milioni di turisti in meno, che quest' anno non andranno in vacanza sulle navi, il settore crocieristico italiano corre il rischio di fare i conti con un "buco" da 8 miliardi di euro. È questa la previsione di Unimpresa secondo cui per le aziende e gli artigiani italiani specializzati nei servizi di mantenimento a bordo nave sarà un' ecatombe: si tratta di imbianchini, idraulici, saldatori, elettricisti, camerieri, cuochi, macchinisti, ingegneri, facchini, personale di bordo. Dal punto di vista geografico è Napoli, il maggior porto italiano per attracco di navi da crociera, a intravedere il peggior "buco" nel fatturato complessivo, tra valore diretto ed indotto, ma anche altre città come Palermo, Catania, Genova e Venezia subiranno un danno economico enorme. A farne le spese saranno anche i venditori di souvenir, gli organizzatori di gite ed escursioni, i ristoranti e i bar. Secondo Unimpresa, oltre agli 8 miliardi di euro legati ai lavori "a bordo" e ai mancati incassi "a terra", vanno aggiunti 2,3 miliardi di gettito fiscale, tra tassazione diretta e imposizione indiretta, che potrebbero sfumare e non entrare nelle casse dello Stato. "Quando il settore ripartirà, si dovrà trovare la soluzione per far convivere i crocieristi a bordo e questa non è a portata di mano. Una nave trasporta una media di 3.800 persone tra equipaggio (40%) e crocieristi (60%). Le grandi compagnie di navigazione come Costa o Msc sono in grado di far fronte all' emergenza mentre per le compagnie più piccole potrebbe essere vicino il baratro" commenta il vicepresidente di Unimpresa, Giuseppe Spadafora. "Il paradosso è che in questo momento le navi sono ferme dei porti e potrebbero quanto meno essere mantenute, ma non si può viaggiare. In pratica, se una impresa italiana di manutenzione ha l' appalto per una nave ormeggiata in Spagna, in questo momento, col trasporto aereo sostanzialmente fermo, gli operai non possono viaggiare e raggiungere il luogo di lavoro» aggiunge Spadafora secondo il quale «prima della pandemia, questo era un settore in crescita e generava nuove assunzioni ogni anno. La tipologia di crisi non fa sperare in una rapida riapertura, figuriamoci una ripresa".



## Stylo 24

Napoli

### «L' unico monopolio è quello della fornitura di manodopera temporanea»

Negli ultimi giorni, al centro della discussione è finito il lavoro portuale. In particolare, la questione della fornitura di manodopera temporanea, che l' articolo 17 della legge 84/94 - in deroga alla disciplina generale in materia - riserva a un unico soggetto per ogni scalo marittimo (che viene individuato mediante gara o procedura ad evidenza pubblica). Sulla questione è intervenuto anche Pasquale Legora de Feo , presidente di Confraspporto Campania e ad Conateco: «Esprimo compiacimento per le reazioni suscitate dalle mie parole che evidentemente hanno toccato un nervo scoperto: la scomposta ed affannata reazione della categoria (mi riferisco alle imprese di manodopera portuale, e in particolare a Culp) comprova senza ombra di dubbio che l' argomento merita di essere affrontato senza pregiudizi e spazzando finalmente via retaggi ideologici che potevano avere una giustificazione quando, quasi trent' anni fa, fu emanata la legge di riforma portuale e bisognava salvaguardare anche le posizioni dei lavoratori di quelle che erano state le vecchie compagnie portuali. A ciò va aggiunto che con la massiccia diffusione del carico stivato nei container, sono state annacquate le esigenze di specializzazione spinta dei lavoratori portuali» . La nota di Ancip (associazione di categoria delle imprese fornitrici di manodopera portuale) Alle dichiarazioni rese di recente da Legora de Feo, è seguita una nota congiunta dei rappresentanti della manodopera portuale, che hanno accusato l' ad Conateco di «approssimativa conoscenza della legge 84/94» . Al riguardo, Legora de Feo, ha risposto: «Se dopo decenni di attività nel settore portuale non conoscessi a menadito la principale norma che regola le attività dei porti, mi dovrei veramente preoccupare. Attraverso il mio intervento, risulta ben chiaro che esprimevo delle opinioni e degli auspici rivolti a future riforme finalizzate al recupero della competitività dei porti e dei suoi operatori» . Ma cosa ha tenuto a sottolineare l' Ancip (associazione di categoria delle imprese fornitrici di manodopera portuale), attraverso la nota? Essenzialmente che, non vi sarebbe necessità di compresenza di più soggetti fornitori, in quanto dovrebbero tutti applicare la medesima tariffa - predeterminata dall' Adsp -, mentre si ridurrebbe, a seguito del frazionamento degli organici, la qualità del servizio offerto alle imprese. «L' argomentazione della tariffa è anche inesatta, in quanto le **autorità** non impongono le tariffe, ma individuano (oggi in sede di gara) criteri di calcolo che hanno valenza di tariffa di riferimento massima, derogabile con accordi con gli operatori. E' evidente che, in presenza di unico soggetto autorizzato, questi non abbia nessun interesse, se non forse in casi eccezionali, di ridurre i livelli tariffari» , ha affermato Legora de Feo. E questo, ha continuato l' ad Conateco, «porta ad eccessi quali quelli che viviamo a Napoli, dove un turno di lavoro di un socio della Culp costa quasi il doppio di quello di un dipendente di un' impresa portuale che pure applica in pieno, e non potrebbe essere diversamente, lo stesso Ccnl dei lavoratori dei porti. E c' è di più: un costo del lavoro che andrebbe rivisto, lo ritroviamo anche all' interno della stessa **Autorità** di controllo sulle imprese portuali. E' fallace pure l' argomentazione sulla riduzione della qualità del servizio, in quanto anche le imprese fornitrici di manodopera, così come le imprese portuali regolate dall' articolo 16 della medesima legge 84, potrebbero essere autorizzate ad operare solo possedendo i stringenti requisiti richiesti dai regolamenti emanati dalle **Autorità di sistema**» . Le accuse: «Aree portuali quasi totalmente asservite in concessione» C' è un passaggio nella già citata nota (diffusa dalle imprese di manodopera portuale), in cui si parla di «aree portuali quasi totalmente asservite in concessione» . Tale situazione, secondo chi ha prodotto il comunicato, impedirebbero l' accesso al porto di altri imprenditori che, «potrebbero





arricchire» lo scalo partenopeo. A tal riguardo, Legora de Feo ha dichiarato: «Mi sembra un argomento buttato lì per distogliere l'



## Stylo 24

### Napoli

---

attenzione dal tema principale, che è di rilevanza nazionale: chi conosce il porto di Napoli sa che ha una morfologia particolare, circondato totalmente dalla città e con spazi utilizzabili, giocoforza, limitati. Pur tuttavia vi è una rilevante pluralità di concessionari in vari settori merceologici. Ed un rilevante numero di imprese portuali, sanamente concorrenti tra di loro: guarda caso, l' unico monopolio è quello della fornitura di manodopera temporanea. Inoltre non mi sembra che la situazione del porto impedisca la crescita dei traffici, che anche in questo delicatissimo frangente, hanno retto ed in alcuni casi sono ulteriormente cresciuti, garantendo la filiera dei traffici dei beni essenziali durante il lockdown». Questione autoproduzione Nell' ambito della discussione a distanza è finita anche la questione autoproduzione. A tal riguardo, è stata fatta balenare l' ipotesi che il tema del lavoro temporaneo sia stato messo sul tavolo per fornire una sorta di assist alle compagnie di navigazione, che spingerebbero per lo svolgimento in autoproduzione di alcuni servizi di sbarco. Circostanza ipotetica dalla quale Legora de Feo ha preso le distanze: «Non so come sia stato ipotizzato questo collegamento, forse è un altro tentativo di spostare il tema della discussione. Quello all' autoproduzione è addirittura un diritto generale, sancito dall' articolo 9 della legge 287/90 in materia di antitrust, e garantito anche in presenza di situazioni di monopolio statale. Questo diritto generale trova applicazione anche per quanto riguarda le operazioni portuali per effetto della specifica previsione dell' articolo 16, comma 4, lettera d, della già citata legge 84/94» .

## I controlli alla Dogana, «atti predatori»

*Il sistema della corruzione svelato dopo il blitz con 39 arresti Il giudice: «Le verifiche occasione di sistematico arricchimento» Al capo dell'anti-frode scatole di tonno lasa in cambio di favori Fermato dai finanzieri, chiama l'altro collega che dice: «Ridicoli»*

Viviana De Vita

«Vicino ai soldi non si ferma nessuno. A te piacciono i soldi?» «E certo! A chi non piacciono?» «E mi piacciono pure a me. Però se li facciamo insieme il problema non ci sta. Ma se ti pensi che li fai solo tu, e io non li faccio, hai sbagliato proprio la casa». Sono le intercettazioni telefoniche e ambientali registrate dagli inquirenti nel corso dell'inchiesta denominata Tortuga, a svelare il sistema escogitato da dirigenti e dipendenti dell'Ufficio dogane del Porto di Salerno, per aggirare i controlli e trasformare l'ufficio doganale di Salerno in una «zona franca» in cui - scrive il gip nell'ordinanza di custodia cautelare - «le operazioni di controllo si risolvevano in quotidiane occasioni di arricchimento personale, attraverso sistematiche appropriazioni di beni». LE REGALIE Confluite a centinaia nel faldone d'inchiesta, sono in particolare le conversazioni intercettate tra Marco Ieromazzo, ausiliario doganalista e alcuni committenti, a ricostruire il modus operandi degli indagati abituati ad agire «secondo criteri privatistici ed opportunistici che svelavano - scrive il gip nell'ordinanza di custodia cautelare - una sistematica omissione di controlli ed un'allarmante contiguità tra funzionari doganali e operatori commerciali» nell'ambito di uno scenario condito da costanti «azioni predatorie compiute sulle merci contenute nei containers transitati e sottoposti a verifica doganale». Scatole di tonno, uva senza semi, noci, nocciole, meloni: erano sufficienti piccole regalie per abbattere il sistema di controlli e falsificare i verbali nell'ambito di un sistema in cui «i rappresentanti dei controllati - spedizionieri e personale ausiliario - e i controllori (funzionari doganali) agivano con unicità di intenti, procedendo disinvoltamente alla falsificazione di verbali così da consentire ai primi di ottenere più celermente la liberazione della merce e ai secondi di rendere meno impegnative le operazioni di controllo». È il 10 luglio 2018: la Iasa, società di Pellezzano che si occupa della lavorazione e conservazione di pesce e crostacei, contatta Emiliano Granato, capo ufficio vigilanza e antifrode dell'ufficio dogane per informarlo di aver presentato una pratica doganale per poter beneficiare di un particolare trattamento tariffario in merito a merce transitata per il porto e destinata all'azienda. Per aver diritto al dazio inferiore, i funzionari doganali devono stilare dei verbali di controllo che, però, nel caso specifico, sarebbero già stati predisposti dalla Iasa. I funzionari chiudono un occhio e in cambio del favore, ricevono un grosso quantitativo di tonno. IL «CARICONE» L'episodio, confluito nell'ordinanza di custodia cautelare, è svelato attraverso numerose intercettazioni. Si parte da una telefonata tra Emiliano Granato e la moglie nel corso della quale il funzionario annuncia alla consorte che va alla Iasa «a fare il caricone». Nel viaggio di ritorno, all'altezza del centro commerciale di Fratte Le Cottoniere, il funzionario viene fermato dalla guardia di finanza per un controllo. Nel bagagliaio i finanzieri rinvennero ben dieci buste di cellophane piene di scatole di tonno. Granato afferma che si tratta di un regalo ricevuto dalla Iasa e, subito dopo, contatta la società: «Io gli ho detto che è un omaggio della ditta, te lo volevo solo dire... Non vorrei che quelli vengano a controllare visto che i rapporti nostri con la Finanza in questo momento sono ai ferri cortissimi». La Iasa lo tranquillizza ed emette subito una fattura omaggio per giustificare la merce. Granato subito dopo informa anche il collega con cui ha diviso il carico ma che ha imboccato un'altra strada



ed è sfuggito ai controlli.



## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

---

Il funzionario giustifica l' operato di Granato e critica i militari che, a suo dire, avrebbero dovuto garantire una sorta di immunità al collega in quanto appartenente all' Ufficio della Dogana: «Ma quanto sono scemi! Ma tu vedi che c' è il contrassegno della Dogana, ma che cazzo ti metti a guardare! Sono proprio ridicoli, guarda... sono proprio ridicoli!».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Così l' ex direttore e il suo vice coprivano i falsi dei funzionari

I PERSONAGGI «Nell' annotazione non si scrivono ipotesi tu non puoi ipotizzare che è successo questo e questo. Gliel' ho detto pure a Pessolano. Eravamo io, Guerra e Pessolano. Se la direzione fa finta di non vedere». È il luglio 2018: l' ufficio dogane del Porto di Salerno ha stilato una relazione per giustificare quanto accaduto tre mesi prima quando carichi di tabacchi lavorati esteri sono stati imbarcati fittiziamente dal porto commerciale di Salerno per il Marocco. LE NOTE PILOTATE Secondo la tesi della Procura «l' annotazione di pg è pilotata dalla Direzione con l' intento di glissare sulle eventuali responsabilità di Funzionari doganali, cercando di convogliare le attenzioni investigative su ipotesi esterne e, quindi, favorevoli al proprio Ufficio». A sollevare perplessità in merito alla relazione è uno dei pochi funzionari dell' ufficio delle dogane che non vuole piegarsi al gioco. Il funzionario fedele, ascoltato in Procura, fornisce la sua versione dei fatti. «Effettivamente non condividevo parte dell' informativa in cui si facevano le ipotesi investigative e lo feci presente a muso duro al direttore Fasolino e, successivamente, al vice direttore Pessolano. Gli stessi mi hanno risposto che secondo il loro parere, essendo stata rivista da vice direttore Pessolano e da Carmine Guerra, l' annotazione poteva andare bene. Eravamo rimasti che ne avremmo parlato, e il venerdì sono andato via dall' ufficio. Al mio rientro il lunedì ho trovato l' informativa già protocollata e mi sono ulteriormente arrabbiato perché ormai non firmandola avrei creato disservizio all' Ufficio, in quanto l' atto, essendo stato appunto protocollato, era divenuto ufficiale. Dopodiché ho provveduto a firmare l' informativa e a depositarla. Ho più volte riferito al direttore di non essere d' accordo con le ipotesi investigative ma ho ricevuto come risposta che per lui andavano bene così». IL DEPISTAGGIO Sono gravi per la Procura le condotte poste in essere dall' allora direttore ad interim dell' ufficio delle dogane Stefano Fasolino, accusato di favoreggiamento per aver tentato «di distogliere le attenzioni dell' Autorità giudiziaria sulle eventuali responsabilità dell' ufficio dogane. L' annotazione trasmessa a firma dal direttore Fasolino, a parere del Gip «era stata redatta in modo da cautelare l' operato dei funzionari che avevano allibrato i documenti di transito. In particolare i funzionari, in ordine alla vicenda del fittizio allibramento, si erano limitati ad avanzare ipotesi, avendo cura di escludere a prescindere una eventuale responsabilità dei colleghi che avevano provveduto all' allibramento dei documenti incriminati. Per la Procura l' atteggiamento appare sintomatico della volontà, più che di salvare il singolo, di «preservare un sistema del quale molti erano protagonisti attivi o spettatori compiacenti». «Le condotte omissive e commissive volte a proteggere i funzionari che si erano resi autori dei falsi allibramenti - conclude il gip Annamaria Zambrano - denotano un atteggiamento di sostanziale infedeltà alla funzione pubblica esercitata e di scarso rispetto per le istituzioni, avendo gli stessi gestito la vicenda e la successiva fase relativa alla segnalazione della notizia di reato relativa al falso allibramento in modo da perseguire, quale unico fine, quello della protezione di più funzionari che avevano attestato il falso». v.d.v. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## «Campioni di merce presi per ispezionarli meglio»

GLI INTERROGATORI Angela Trocini Primi interrogatori degli indagati nell'inchiesta Tortuga: il funzionario doganale Andrea Gambardella (difeso dall'avvocato Giuseppe Della Monica) ha risposto alle domande del gip Maria Zambrano del Tribunale di Salerno precisando lo svolgimento delle ispezioni: in particolare ha sottolineato la necessità di prelevare alcuni campioni come funzionale alla verifica di eventuali contraffazioni o della non corrispondenza delle caratteristiche che alcuni prodotti dovrebbero avere. Si sono avvalsi della facoltà di non rispondere, invece, il dipendente della Sct, Davide Bevilacqua (difeso dall'avvocato Giovanni Torre) e l'ex funzionario doganale Orazio Crescenzo: per quest'ultimo, l'avvocato Giovanni Annunziata ha chiesto al gip la sostituzione della misura cautelare con una meno afflittiva) in virtù dell'avvenuto pensionamento dell'indagato. Complessivamente, a distanza di un'ora l'uno dall'altro, sarebbero stati interrogati nove indagati. LE MISURE Interrogatori che continueranno anche nei prossimi giorni. Complessivamente i finanziari del gruppo di Salerno, agli ordini del colonnello Sebastiano Barbato, hanno eseguito 69 misure restrittive (39 arresti domiciliari, 21 divieti di dimora, 9 interdizioni dall'esercizio della professione, pubblico ufficio e pubblico servizio) richieste dal sostituto procuratore Elena Guarino nei confronti di 17 funzionari della Dogana di Salerno, 6 funzionari sanitari, 22 spedizionieri, 10 operatori portuali e, ancora, due avvocati, un dipendente dell'ufficio registri della Procura di Salerno, un finanziere, 10 cittadini privati per la maggior parte imprenditori agevolati nei controlli. Per il gip le indagini avrebbero svelato un allarmante scenario in cui funzionari doganali, spedizionieri, addetti al facchinaggio ed ausiliari, gestivano le operazioni di controllo e di verifica secondo criteri privatistici ed opportunistici, trasformando l'ufficio doganale di Sa(lerno in una zona franca in cui controllati (spedizionieri e personale ausiliario) e controllori (i funzionari doganali) falsificavano i verbali in modo da consentire ai primi di ottenere più celermente la liberazione della merce e ai secondi di rendere meno impegnative le operazioni di controllo. Controlli che diventavano occasioni di arricchimento personale con l'appropriazione di beni, come frutta, oggetti ed accessori vari, capi di abbigliamento. Non a caso, in una intercettazione, si dice che «qua tutti quanti ogni tanto si chiudono gli occhi, ogni tanto facciamo la spesa... abbiamo preso tutti qualche pacchettino...», riferendosi a prelievi di uva dai containers. Così come sono stati registrate alcuni degli indagati che prelevavano teli da mare che poi, al termine delle verifiche, non sono stati più riposti nel container. IL DISTINGUO Intanto i lavoratori del **porto** esprimono pieno e totale apprezzamento alla magistratura e alle forze dell'ordine per un'inchiesta che evidenzia comportamenti «che condanniamo senza alcun tentennamento ritenendoli incompatibili con la dignità del lavoro che quotidianamente noi lavoratori del **porto** mettiamo in campo». I portuali precisano come «il **porto** sia la sede di lavoratori onesti, coerenti con la loro funzione che ogni giorno svolgono con responsabilità, attenzione e gestione dei rischi con turni molto complessi e importanti. Non si possono quindi generalizzare comportamenti che vanno ricondotti esclusivamente ai responsabili, mentre noi tutti svolgiamo il nostro lavoro con la dignità e la responsabilità che ci appartengono e che ci motivano, assicurando una funzione essenziale dell'economia della nostra provincia». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il porto di Salerno nel ciclone della magistratura

*69 persone raggiunte da misure cautelari per presunti traffici illeciti nel porto di Salerno. Mignone, presidente del Propeller Club Salerno, ha espresso*

06 May, 2020 69 persone raggiunte da misure cautelari per presunti traffici illeciti nel porto di Salerno. Mignone, presidente del Propeller Club Salerno, ha espresso piena solidarietà alla comunità portuale. SALERNO - Il porto di Salerno coinvolto da una maxi inchiesta condotta dalla Guardia di Finanza che ha notificato misure cautelari, disposte dal GIP presso il Tribunale di Salerno, nei confronti di 69 persone, tra le province di Salerno, Avellino, Caserta e Napoli. I reati contestati vanno dalla corruzione, al peculato, falso, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. I provvedimenti hanno coinvolto 17 funzionari doganali, tra cui un capo servizio Vigilanza Antifrode, un ex capo area Verifiche e Controlli, un ex direttore ad interim ed un ex vice direttore della Dogana di Salerno, inoltre numerosi spedizionieri, doganalisti e dipendenti di imprese del porto di Salerno. Alfonso Mignone, presidente del Propeller Club di Salerno, associazione del cluster marittimo e della logistica, ha espresso « piena solidarietà alla comunità portuale turbata dalla notizia delle 69 ordinanze di custodia cautelare per presunta corruzione nel traffico illecito di rifiuti. Nel rispetto del principio di presunzione di innocenza previsto dal nostro ordinamento giuridico - ha precisato Mignone - la notizia non deve generare dentro e fuori dell' ambiente portuale alcuna perdita di fiducia sulla professionalità e l' integrità morale di chi opera nella più importante industria della provincia di Salerno ». « Siamo e restiamo - ha concluso il presidente del Propeller Salerno - un porto non solo strategico nel Mediterraneo ma, per i risultati ottenuti, virtuoso. La nostra comunità portuale si è distinta in questi anni per le best practices operative e doganali che ci hanno permesso di crescere esponenzialmente e di essere tra le realtà più dinamiche e produttive del Mezzogiorno. Non sarà un fatto di cronaca a scalfire la credibilità dello scalo e quanto fatto di buono nel corso degli ultimi venti anni ».





## Inchiesta 'Tortuga', nel porto di Salerno le mazzette erano 'ordinarie'. TUTTI I NOMI DEGLI INDAGATI

Publicità Di La Redazione 6 minuti fa

LA REDAZIONE

Nel **porto** di Salerno operava "una società di servizio illecita" asservita ad associazioni nazionali e transnazionali, che si sarebbe occupata anche di traffico internazionale di rifiuti. A sostenerlo sono la Procura e la Guardia di Finanza di Salerno che all' alba hanno eseguito 69 misure cautelari (39 arresti domiciliari, 21 divieti di dimora, 9 misure di interdizione dall' esercizio della professione, pubblico ufficio e pubblico servizio) nei confronti di 17 funzionari doganali, 6 funzionari sanitari, 22 spedizionieri doganali, 10 operatori portuali, 2 avvocati, un dipendente amministrativo in servizio presso la Procura della Repubblica di Salerno, un militare della Guardia di Finanza e 10 soggetti privati. "Le indagini hanno consentito di ricostruire almeno quattro attività illecite che hanno visto protagonista una serie cospicua di dipendenti dell' ufficio doganale di Salerno", ha spiegato il procuratore Giuseppe Borrelli, illustrando in videoconferenza i dettagli dell' inchiesta "Tortuga", nella quale risultano indagate complessivamente 87 persone. Il reato di traffico internazionale di rifiuti viene contestato a due spedizionieri doganali e sette cittadini africani. Proprio nell' ambito di queste specifiche indagini sono state

sequestrate oltre 60 tonnellate di rifiuti - speciali e non - oltre a 1000 pannelli fotovoltaici e 1000 accumulatori di energia elettrica, di provenienza furtiva, destinati al continente africano. L' inchiesta scatta nell' aprile 2018, dopo una segnalazione dell' Olaf, l' ufficio europeo antifrode, circa un presunto contrabbando di tabacco per narghile' che da Salerno raggiungeva il Marocco. Gli accertamenti hanno consentito di scoprire che il carico, oltre 5 tonnellate di tabacchi lavorati esteri, registrato fittiziamente in uscita grazie alla complicità di funzionari doganali, in realtà era finito sul mercato illecito provocando un' evasione dei diritti doganali da circa un milione e 200mila euro. Dalle indagini, durate quattro mesi, che si sono avvalse di intercettazioni telefoniche ed ambientali, sono emerse anche omissioni anche da parte dei vertici dell' ufficio doganale - del direttore ad interim e del vicedirettore dell' ufficio delle Dogane - i quali, malgrado fossero a conoscenza delle indagini, ha sottolineato Borrelli, "hanno continuato a offrire tutela a comportamenti illeciti". Ma l' inchiesta 'Tortuga' ha fatto luce anche su 53 episodi di illecita appropriazione di merci e di generi di consumo, anche di scarso valore economico, dai container stoccati nel **porto**. Alcuni funzionari, inoltre, in cambio di "mazzette" avrebbero eseguito - ma solo fittiziamente - controlli amministrativi e sanitari sulle merci. Tra i 69 destinatari dei provvedimenti figurano anche un finanziere, un dipendente amministrativo della Procura di Salerno e due avvocati: il primo, in concorso con un funzionario doganale, avrebbe attestato fittiziamente il rientro di merci temporaneamente esportate ma in realtà mai transitate nel **porto**. Gli altri, sempre secondo i pm, avrebbero eseguito accessi ai sistemi informatici per divulgare dati riservati ai funzionari doganali che temevano di essere indagati.

**ARRESTI DOMICILIARI (39)** Ammendola Eugenio, Angrisani Pasquale, Annunziata Luigi, Bevolacqua Davide, Crescenzo Orazio, Di Agostino Saverio, Fiorillo Antonio, Gambardella Andrea, Giordano Alfonso, Giordano Pasquale, Granata Emilio, Grimaldi Luigi, Ieromazzo Marco, La Torre Claudio, La Torre Gianfranco, Mattered Daniela, Morrone Giovanni, Santorelli Rita, Sollazzo Sergio, Stella Giuseppe, Esposito Carmine, Di Mauro Vincenzo, Iacomino Giovanni, Iacomino Raffaele, Bellosguardo Emidio, Bisogno Antonio, Caravano Salvatore, Del pezzo Luigi,



Fausto Ciro, Grillo Vincenzo, Sguazzo Antonio, Vece Alfonso, Bance Abdoulaye, Bazie Narcisse, Cisse Faysal, Kagambega Wendyam Fulbert, Okia Loukou Daniel, Salbre Wahabou, Sambare Adama DIVIETO DI DIMORA A SALERNO (21) Avagliano Andrea, Bottigliero Claudio, De Rosa Giampaolo, De Rosa Giovanni, Granozzi Antonio, Grillo Alfredo, Grimaldi Massimo, Irpino Raffaele, Pacileo Antonio, Paradiso Vincenzo, Luongo

---



## Cronache Della Campania

### Salerno

---

Michele, Marchetta Alessandro, Marrese Marco, Pagano Barbara, Pepe Daniele, Riccio Guido, Ruocco Paolo, Savelli Ernesto, Stabile Aniello, Verace Mario Aniello, Vitiello Angelo. MISURE INTERDITTIVE (9) Del Gaudio Aniello, Iaugulli Maurizio, Fasolino Stefano, Pessolano Felice, Romano Assunta, Guerra Carmine, Nardi Andrea, Martello Marco, Corbisiero Maddalena.

### Porto di Salerno: corruzione e ruberie, blitz della Guardia di Finanza. 69 misure cautelari

La Guardia di Finanza di Salerno ha effettuato un blitz al Porto di Salerno in seguito a un'inchiesta della Procura su un presunto sistema di corruzione e ruberie. Complessivamente sono 87 persone indagate, 69 i destinatari delle misure cautelari e tra essi figurano anche 17 componenti dell'Ufficio delle Dogane di Salerno (sono in totale 60 i funzionari che compongono l'Ufficio). Furti di merce avvenivano all'interno dell'area portuale (53 episodi di sottrazione della merce verificati in appena 4 mesi di indagini): le indagini sono scattate a seguito di una segnalazione dell' Olaf (Ufficio europeo antifroda) relativa a un sospetto contrabbando di tabacco per narghilè in transito per il porto di Salerno, apparentemente destinato in Marocco. Accertato che il transito, oltre 5 tonnellate di tabacchi lavorati esteri, solo apparentemente era giunto negli spazi doganali per la successiva esportazione ma, con il coinvolgimento di funzionari doganali, era stato fittiziamente registrato in uscita dall'Ufficio doganale di Salerno dove era stato immesso illecitamente sul mercato, con un' evasione dei diritti doganali stimata in oltre 1,2 milioni di euro. Dai successivi approfondimenti è emerso che alcuni funzionari dell'Ufficio delle Dogane ponevano in essere condotte omissive per eludere le investigazioni dirette ad accertare i potenziali responsabili delle registrazioni doganali fittizie.



omissive per eludere le investigazioni

# Informazioni Marittime

Bari

## Porto di Bari installerà fluorimetri e fonometri

*Con un budget di 560 mila euro del progetto Ue "SUSPORT", creerà un sofisticato sistema di analisi ambientale da integrare al preesistente PCS Gaia*

Il porto di Bari installerà un sistema di sensori con torbidimetri, fluorimetri e fonometri per monitorare i dati oceanografici e meteomarinari. L' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale ha infatti ottenuto - insieme ai porti di Venezia, Ravenna, Ancona e Trieste - un budget di 560 mila euro proveniente da SUSPORT-SUSustainable PORTs, progetto europeo nell' ambito del Programma Interregionale Italia-Croazia 2014-2020 che punta, con un finanziamento complessivo di 7 milioni, a migliorare la sostenibilità ambientale dei porti promuovendo sia lo sviluppo di tecnologie che in generale iniziative che mirano a ridurre emissioni e inquinanti. Nel caso di Bari, si è scelto di sperimentare le ultime tecnologie di rilevamento e gli ecosistemi digitali ad archiviazione massiva annessi. I cinque porti italiani, ammessi al finanziamento di SUSPORT il primo marzo, svilupperanno tutte queste cose insieme a quelli croati di Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce e Rijeka. Per quanto riguarda Bari, le strumentazioni elettroniche verranno integrate al sistema PCS GAIA, da anni attivo nello scalo, che si occupa della raccolta, della gestione e dell' elaborazione dei dati. In una fase successiva, una volta rodato a dovere, la strumentazione verrà estesa anche negli altri porti dell' Autorità di sistema, ovvero Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. «In linea con quanto abbiamo previsto nel Documento di pianificazione energetico ambientale del sistema portuale - commenta il presidente dell' AdSP, Ugo Patroni Griffi - vogliamo rendere efficace ed effettivo il green deal che ci siamo imposti: aumentare la produttività degli scali senza tralasciare la salvaguardia dell' ambiente, utilizzando sistemi produttivi a basso impatto ambientale e sfruttando le risorse rinnovabili». Il budget a disposizione può essere speso in modi diversi, a seconda delle esigenze, basta che rientrino in iniziative che riducono l' inquinamento, studiano la quantità di emissioni, monitorano le correnti marine e quelle atmosferiche. Venezia, per esempio, con una parte del finanziamento acquisterà due auto elettriche . - credito immagine in alto.



**Porti pugliesi sempre più green**

*BARI L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale punta a rendere i propri porti sempre più green, grazie anche al progetto europeo 'Susport - SUSTainable PORTs' per migliorare la sostenibilità e l'efficienza energetica del trasporto marittimo e multimodale. L'AdSp MAM, infatti, potrà fruire di un budget complessivo di 560.000 euro per predisporre un []*

Massimo Belli

BARI L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale punta a rendere i propri porti sempre più green, grazie anche al progetto europeo Susport SUSTainable PORTs per migliorare la sostenibilità e l'efficienza energetica del trasporto marittimo e multimodale. L'AdSp MAM, infatti, potrà fruire di un budget complessivo di 560.000 euro per predisporre un sistema di monitoraggio che consenta il mantenimento di un livello ecosostenibile nella gestione delle infrastrutture portuali e delle attività che vi si svolgono. Lo scorso primo Marzo, infatti, è stato ammesso a finanziamento il progetto Susport, nell'ambito del bando strategico del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020, Asse prioritario 4.1 che ha ottenuto un finanziamento complessivo di oltre 7 milioni di euro e che coinvolge tutti i più importanti porti adriatici italiani (Bari, Ravenna, Venezia, Ancona e Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce e Rijeka). Il progetto è finalizzato al miglioramento della sostenibilità e dell'efficienza energetica del trasporto marittimo e multimodale nell'ambito portuale, attraverso lo sviluppo di piani d'azione congiunti, attività pilota concrete e una strategia a lungo termine tesa a coordinare tutti i principali attori interessati nel comparto del trasporto marittimo. Il progetto prevede l'installazione di centraline, sensori, torbidimetri, fluorimetri, analizzatori e fonometri da esterno ad alta affidabilità. E ancora, stazioni (meteorologiche, corrente-metriche e onda-metriche multi-direzionali), software di controllo, gestione e scarico dati oceanografici da remoto. Strumentazioni elettroniche altamente sofisticate che verranno integrate direttamente con il sistema PCS GAIA, da anni attivo nel porto di Bari per la raccolta, la gestione e la elaborazione dei dati. In linea con quanto abbiamo previsto nel Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale (Dpeasp) commenta il presidente dell'AdSp MAM Ugo Patroni Griffi vogliamo rendere efficace ed effettivo il green deal che ci siamo imposti: aumentare la produttività degli scali, non tralasciando la salvaguardia dell'ambiente, l'utilizzo di sistemi produttivi a basso impatto ambientale e lo sfruttamento di risorse rinnovabili. Una volta installato il sistema, l'Ente portuale disporrà di dati effettivi relativi all'incidenza delle attività portuali, comparati con fattori variabili quali le condizioni ambientali e le congiunture economiche. Il software analizzerà ed elaborerà in tempi brevissimi i dati raccolti, consentendo all'AdSp di predisporre e gestire eventuali misure di mitigazione e/o compensazione necessarie. La nuova piattaforma informatica di raccolta ed elaborazione dati che parte dal porto di Bari sarà estesa a tutti i porti del sistema.



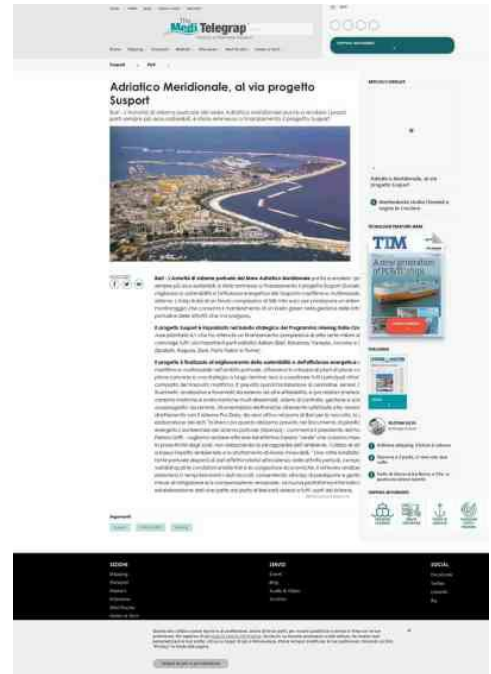
## Bari - 560.000 all' AdSP MAM per migliorare la sostenibilità e l' efficienza energetica del trasporto marittimo

06/05/2020 L' AdSP MAM punta a rendere i propri porti sempre più "green": ammesso a finanziamento il progetto SUSPORT SUSTainable PORTs per migliorare la sostenibilità e l' efficienza energetica del trasporto marittimo e multimodale nei porti del sistema L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale fruirà di un budget complessivo di 560.000 euro per predisporre un sistema di monitoraggio che consenta il mantenimento di un livello ecosostenibile nella gestione delle infrastrutture portuali e delle attività che vi si svolgono. Lo scorso 1 marzo, infatti, è stato ammesso a finanziamento il progetto SUSPORT SUSTainable PORTs, nell'ambito del bando strategico del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020, Asse prioritario 4.1 che ha ottenuto un finanziamento complessivo di oltre 7 milioni di euro e che coinvolge tutti i più importanti porti adriatici italiani (Bari, Ravenna, Venezia, Ancona e Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce e Rijeka). Il progetto è finalizzato al miglioramento della sostenibilità e dell' efficienza energetica del trasporto marittimo e multimodale nell' ambito portuale, attraverso lo sviluppo di piani d' azione congiunti, attività pilota concrete e una strategia a lungo termine tesa a coordinare tutti i principali attori interessati nel comparto del trasporto marittimo. Il progetto prevede l' installazione di centraline, sensori, torbidimetri, fluorimetri, analizzatori e fonometri da esterno ad alta affidabilità. E ancora, stazioni (meteorologiche, corrente-metriche e onda-metriche multi-direzionali), software di controllo, gestione e scarico dati oceanografici da remoto. Strumentazioni elettroniche altamente sofisticate che verranno integrate direttamente con il sistema PCS GAIA, da anni attivo nel porto di Bari per la raccolta, la gestione e la elaborazione dei dati. "In linea con quanto abbiamo previsto nel Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale (DPEASP)- commenta il presidente dell' AdSP MAM Ugo Patroni Griffi- vogliamo rendere efficace ed effettivo il green deal che ci siamo imposti: aumentare la produttività degli scali, non tralasciando la salvaguardia dell'ambiente, utilizzo di sistemi produttivi a basso impatto ambientale e lo sfruttamento di risorse rinnovabili. " Una volta installato il sistema, l' Ente portuale disporrà di dati effettivi relativi all' incidenza delle attività portuali, comparati con fattori variabili quali le condizioni ambientali e le congiunture economiche. Il software analizzerà ed elaborerà in tempi brevissimi i dati raccolti, consentendo all' AdSP di predisporre e gestire eventuali misure di mitigazione e/o compensazione necessarie. La nuova piattaforma informatica di raccolta ed elaborazione dati che parte dal porto di Bari sarà estesa a tutti i porti del sistema.



**Adriatico Meridionale, al via progetto Susport**

**Bari** - L' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale punta a rendere i propri porti sempre più eco-sostenibili: è stato ammesso a finanziamento il progetto Susport (Sustainable Ports) per migliorare la sostenibilità e l' efficienza energetica del trasporto marittimo e multimodale nei porti del sistema. L' Adsp fruirà di un fondo complessivo di 560 mila euro per predisporre un sistema di monitoraggio che consenta il mantenimento di un livello green nella gestione delle infrastrutture portuali e delle attività che vi si svolgono. Il progetto Susport è inquadrato nel bando strategico del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020, Asse prioritario 4.1 che ha ottenuto un finanziamento complessivo di oltre sette milioni di euro e che coinvolge tutti i più importanti porti adriatici italiani (**Bari**, Ravenna, Venezia, Ancona e Trieste) e croati (Spalato, Ragusa, Zara, **Porto** Tolero e Fiume). Il progetto è finalizzato al miglioramento della sostenibilità e dell' efficienza energetica del trasporto marittimo e multimodale nell' ambito portuale, attraverso lo sviluppo di piani d' azione congiunti, attività pilota concrete e una strategia a lungo termine tesa a coordinare tutti i principali attori interessati nel comparto del trasporto marittimo. E' prevista quindi l' installazione di centraline, sensori, torbidimetri, fluorimetri, analizzatori e fonometri da esterno ad alta affidabilità, e poi stazioni (meteorologiche, corrente-metriche e ondometriche multi-direzionali), sistemi di controllo, gestione e scarico dati oceanografici da remoto. Strumentazioni elettroniche altamente sofisticate che verranno integrate direttamente con il sistema Pcs Gaia, da anni attivo nel **porto** di **Bari** per la raccolta, la gestione e la elaborazione dei dati: "In linea con quanto abbiamo previsto nel Documento di pianificazione energetico ambientale del sistema portuale (Dpeasp) - commenta il presidente dell' Authority, Ugo Patroni Griffi - vogliamo rendere efficace ed effettivo il piano "verde" che ci siamo imposti: aumentare la produttività degli scali, non tralasciando la salvaguardia dell' ambiente, l' utilizzo di sistemi produttivi a basso impatto ambientale e lo sfruttamento di risorse rinnovabili. " Una volta installato il sistema, l' ente portuale disporrà di dati effettivi relativi all' incidenza delle attività portuali, comparati con fattori variabili quali le condizioni ambientali e le congiunture economiche. Il software analizzerà ed elaborerà in tempi brevissimi i dati raccolti, consentendo all' Adsp di predisporre e gestire eventuali misure di mitigazione e/o compensazione necessarie. La nuova piattaforma informatica di raccolta ed elaborazione dati che parte dal **porto** di **Bari** sarà estesa a tutti i porti del sistema.





## Seconda gru mobile Konecranes per Servizi Industriali a Brindisi

Konecranes ha annunciato di aver appena ricevuto un secondo ordine per una gru portuale da parte della società Sir S.p.A. Servizi Industriali per impiego nel porto di Brindisi. La macchina sarà consegnata a maggio ed entrerà in servizio a giugno per la movimentazione di rinfuse, ma anche general e project cargo. Per Sir, azienda fondata nel 2005, si tratta come detto di un secondo ordine perché già un paio d'anni fa aveva acquistato un'altra gru portuale mobile Konecranes Gottwald Model 2. Siamo stati molto soddisfatti del nostro primo acquisto di Konecranes ha dichiarato infatti Antonio Roma, amministratore delegato e titolare di Sir. Con la sua capacità di sollevamento massima fino a 80 tonnellate è in grado di offrire un'elevata flessibilità per la movimentazione di carichi alla rinfusa e merci varie. Ma ora dobbiamo aumentare la capacità e ci siamo rivolti di nuovo a Konecranes perché eravamo alla ricerca di una gru ad alte prestazioni che ci permettesse di gestire volumi maggiori, oltre che un numero elevato di project cargo e merci varie. Più nel dettaglio la seconda gru sarà una Konecranes Gottwald modello 5 nella variante G HMK 5506 con sbraccio fino a 51 metri per poter lavorare navi post-Panamax e una capacità di sollevamento massimo pari a 125 tonnellate. Questa macchina è predisposta anche per poter funzionare con alimentazione elettrica se lo scalo offre questa possibilità di allaccio. Soddisfazione per questa fornitura è stata espressa anche da Gino Gherri, responsabile delle vendite in Italia di Konecranes Port Solutions. Siamo orgogliosi di questo ordine ripetuto che dimostra la forza della nostra partnership con Sir ed evidenzia il valore di coltivare relazioni commerciali a lungo termine per aiutare i clienti a costruire il loro successo con Konecranes.



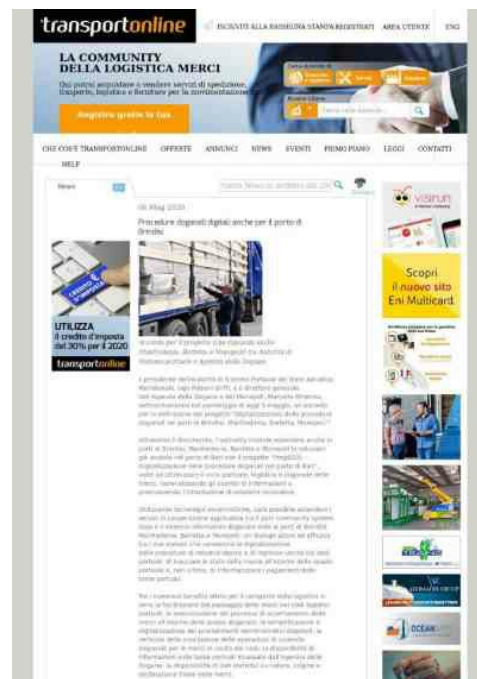
Konecranes ha annunciato di aver appena ricevuto un secondo ordine per una gru portuale da parte della società Sir S.p.A. Servizi Industriali per impiego nel porto di Brindisi.

# Transportonline

## Brindisi

### Procedure doganali digitali anche per il porto di Brindisi

Accordo per il progetto (che riguarda anche Manfredonia, Barletta e Monopoli) tra Autorità di Sistema portuale e Agenzia delle Dogane. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, sottoscriveranno nel pomeriggio di oggi 5 maggio, un accordo per la definizione del progetto Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli. Attraverso il documento, l'authority intende estendere anche ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli le soluzioni già avviate nel porto di Bari con il progetto Prog0101 - Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Bari, volte ad ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l'introduzione di soluzioni innovative. Utilizzando tecnologie avveniristiche, sarà possibile estendere i servizi di cooperazione applicativa tra il port community system Gaia e il sistema informativo doganale Aida ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Un dialogo attivo ed efficace tra i due sistemi che consentirà la digitalizzazione delle procedure di imbarco-sbarco e di ingresso-uscita dai nodi portuali; di tracciare lo stato della merce all'interno dello spazio portuale e, non ultimo, di informatizzare i pagamenti delle tasse portuali. Tra i numerosi benefici attesi per il comparto della logistica vi sono la facilitazione del passaggio delle merci nei nodi logistici portuali; la velocizzazione del processo di accertamento delle merci all'interno dello spazio doganale; la semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi doganali; la certezza della conclusione delle operazioni di controllo doganale per le merci in uscita dai nodi; la disponibilità di informazioni sulle tasse portuali incassate dall'Agenzia delle Dogane; la disponibilità di dati statistici su natura, origine e destinazione finale delle merci. Il progetto, che si incardina nell'opera di infrastrutturazione tecnologica avviata dall'authority nei cinque porti adriatici pugliesi interessa l'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano ed è coerente con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (completamento sportello unico dei controlli, digitalizzazione della catena logistica), con la Direttiva Europea 40/2010 Its Action Plan (Continuità dei servizi Its di gestione del traffico e del trasporto merci) e con il piano d'azione nazionale Its (favorire l'uso degli Its per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte e interoperabili). L'attività dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale sarà finanziata nell'ambito del progetto Interreg Italia-Croazia Promares Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea.



## Ponte aperto, Cavour da Mar Piccolo a Mar Grande

Con l'apertura straordinaria del Ponte Girevole, ieri mattina la portaerei Cavour ha lasciato la rada del Mar Piccolo di Taranto, dopo una lunga sosta di manutenzioni all'Arsenale Militare Marittimo, per tornare al suo posto di ormeggio nella stazione navale Mar Grande. Il passaggio nel canale navigabile ha visto come protagonisti, oltre all'equipaggio del Cavour, il personale militare e civile della Marina Militare appartenente alla Squadra Navale e al Comando Marittimo Sud, i Piloti del **porto** e gli addetti dei rimorchiatori. L'operazione, di per sé molto complessa e delicata per gli aspetti marinareschi connessi alla manovra della grande nave, ha reso necessari ulteriori accorgimenti per il contrasto dei rischi di contagio da Coronavirus. La portaerei è stata sottoposta a lavori di adeguamento del ponte di volo per accogliere i nuovi F-35. «Nonostante l'emergenza pandemica in atto - sottolinea una nota del Comando Marittimo Sud - la Marina Militare continua così ad operare a tutela degli interessi marittimi del Paese».

The image shows a page from the Taranto newspaper. The main headline is "Ponte aperto, Cavour da Mar Piccolo a Mar Grande". To the right, there is another headline: "La richiesta al ministro «Ampliare l'università»". Below the main headline, there is a photograph of a man in a suit, likely a military official, and a smaller photo of a person in a uniform. The text of the article is visible, discussing the operations of the Cavour aircraft carrier and the challenges posed by the COVID-19 pandemic. Other news items are visible in the right-hand column, including "Ripartono i cantieri dell'amministrazione per la cura del verde" and "Si intensificano le indagini sulla morte di un giovane a Taranto".

## Zes Taranto-Basilicata. Imprenditori diano la marcia in più

Risorse ma anche progetti che ci sono e che vanno portati avanti, altrimenti la zona economica speciale lucana porto di Taranto, retroporto della Basilicata, resterà nel libro delle incompiute e delle occasioni mancate. Ma occorre molto realismo e l'apporto di tutte le realtà imprenditoriali del territorio: da Confindustria all'Api, dalle confederazioni dell'artigianato al movimento cooperativo e con il supporto della buona politica per dar vita a un percorso di contenuti, competitività che deve coinvolgere le imprese, le produzioni e, aspetto non secondario, l'attivazione di servizi e infrastrutture logistiche e dei trasporti. Su questi temi l'associazione Zes lucana Taranto - Basilicata è di una chiarezza estrema e indica priorità e progetti: dal credito al ruolo delle imprese, dal decollo della pista Enrico Mattei al centro intermodale alla piattaforma logistica per l'agroalimentare, che possono essere senz'altro il punto di forza per riempire di contenuti la dote della Basilicata nel rapporto con il porto di Taranto. Contano i fatti, più che i comunicati all'insegna del "facciamo votichiediamo" che finora non hanno portato da nessuna parte. Scommessa sulla politica di impresa e sulla cultura del fare. Al sistema

imprenditoriale l'invito e il compito a recuperare il tempo perso per far decollare la Zes da quello che in Valbasento c'è ma è ancora sulla carta e che serve a mettere in rete, non dimentichiamolo, altre aree produttive territoriali e interregionale. Pronti a scaldare i motori. E magari dalla pista Mattei. Le riflessioni del Coordinatore Ass. ZES LUCANA Taranto-Basilicata Pierluigi Diso sono un utile contributo a tenere la barra dritta. Tanto più che il Mezzogiorno, nella crisi aggravata dalla pandemia da coronavirus, rischia di vedersi allungare il distacco da quello delle aree forti e di restare al palo. L'Associazione ZES LUCANA Taranto-Basilicata ha riunito i suoi soci in videoconferenza per discutere sulla situazione ZES in Val Basento e del credito alle imprese per la Fase 2. Dal discorso lasciato in sospeso con il vecchio gestore della aviosuperficie di Pisticci e della sua importanza per un'area Zes, è stato ricordato come Enrico Mattei disse: "Noi italiani dobbiamo toglierci di dosso questo complesso di inferiorità che ci avevano insegnato, che gli italiani sono bravi letterati, brava gente, ma non hanno le capacità della grande organizzazione industriale. Tutto ciò è falso. Occorre avere fiducia in voi stessi, nelle vostre possibilità, nel vostro domani; dovete formarvelo da voi questo domani". Quella frase dev'essere da monito in questo momento delicato per l'economia italiana, per aiutarci a risollevarci ed evitare la pandemia economica, come ci avverte il Centro Studi di Confindustria che sprona Governo e istituzioni europee a fare in fretta. Dalla Pista Mattei si può ripartire e adesso tocca al Consorzio Industriali di Matera fare la sua parte. Nel frattempo Confindustria Basilicata ha scelto il suo nuovo presidente, Francesco Somma, il quale nella sua "ricetta" ha detto di voler mescolare: "al meglio gli ingredienti di cui disponiamo, valorizzando appieno l'opportunità della Zona Economica Speciale, accompagnandola con una riforma della governance e con nuove politiche di sviluppo". E' da lì che bisogna partire e in Val Basento va subito attuato quel percorso annunciato il 9 novembre 2018, con l'evento organizzato a Pisticci dalla Regione Basilicata che aveva presentato la sua idea di Zes indicandone le caratteristiche, le agevolazioni fiscali e burocratiche, le aree e le superfici regionali ed i vantaggi per gli investitori e le imprese. Ad oggi nemmeno le semplificazioni amministrative hanno visto la luce. Nel frattempo la pandemia sanitaria ed economica sta colpendo il bel Paese. Il monito a fare in fretta e realizzare le Zes nel Mezzogiorno è stato lanciato due settimane fa da **Assoporti** e Svimez ed analizzato attentamente dall'Associazione Zes Lucana. Nonostante la pandemia sanitaria ed



economica, l' Europa sarebbe disposta ad investire su gran parte di progetti che permettano al Mezzogiorno di rimettersi a correre, fuori



## Giornale Mio

### Taranto

---

da ogni logica assistenzialista e senza sprecare denari. "Un Paese che riparte fa piacere anche ai vicini di casa in Europa, ma il modello di sviluppo deve cambiare e gli imprenditori devono guardare a nuovi progetti di respiro europeo e mediterraneo", ha riferito il presidente della Svimez, Adriano Giannola. Sarà come se uscissimo da una nuova Guerra Fredda e proviamo a darci un nuovo aspetto imprenditoriale, investendo in ricerca, automazione, modernità, puntando ad una crescita economica che determini una vera trasformazione del modo di vita italiano, con una classe politica e un sistema bancario che si muovano in questa prospettiva. Oggi la gravità della situazione, non solo economica, ma anche sociale e politica del Paese chiede risposte celeri e concrete. Cos' come accadde quando fu eletto alla guida di Confindustria nazionale l' avvocato Giovanni Agnelli, anche l' avvocato Francesco Somma, prende le redini della Confederazione in un momento in cui molti dati statistici portano a concludere che all' Italia restano pochi mesi per correggere le storture passate e programmare lo sviluppo, mentre il Decreto Liquidità non è sufficiente a far ripartire il sistema produttivo. Infatti, il neo-eletto Presidente Somma ha già dichiarato che "...le dotazioni finanziarie governative sono insufficienti a coprire un fabbisogno che presuppone ben altra potenza di fuoco". Il Governo dovrà correggere il tiro e riferire in Parlamento; deve prendersi le sue colpe, proprio come accadde in occasione dell' elezione di Giovanni Agnelli, quando intervenne il Ministro del Tesoro Emilio Colombo che, assumendosene le responsabilità, volle subito spiegare i motivi delle misure di regolamento del credito, ribadendo "che nessun sistema economico e politico può reggere al ritmo di un' inflazione crescente, pur esponendo le difficoltà del momento". Non resta che sperare che la classe politica regionale e nazionale sappiano fare la loro parte, se è vero che il cavallo non va cambiato in corsa, resta il richiamo di Giovanni Agnelli: "più di una volta nella storia le grandi difficoltà sono diventate grandi occasioni e la prima da cogliere è quella della verità". Ecco l' esigenza di una classe dirigente che manifesti maggior fiducia, innovando profondamente i modi tradizionali in cui è stato gestito sin ora ogni forma di potere, che maggioranze e minoranze politiche operino secondo un costume civile e una coscienza democratica assai più maturi degli attuali, perché non si può continuare con la bocciatura aprioristica di tutto ciò che viene dall' opposizione. Il mondo della cultura e della ricerca devono risolvere i problemi ancora insoluti, perché l' impresa sia considerata, anche in Italia, come lo strumento più dinamico di cui un popolo può servirsi per realizzare lo sviluppo di una società moderna. Fa piacere leggere che, sulla scia dell' avvocato Agnelli, anche l' avvocato Somma vuole impostare una seria e nuova politica industriale, definire obiettivi e programmi basati non su modelli astratti, ma sulla realtà, orientare il credito verso la piccola industria, richiedendo innanzitutto la restituzione dei prestiti in tempi più lunghi. Il DL liquidità del Governo è al momento un grande flop e va rivisto, perché non può chiedersi alle aziende di indebitarsi con le banche. Servono contributi a fondo perduto commisurati alle perdite di fatturato. Se non si proteggono le imprese nei territori, il rischio è di aprire la strada a una strage di disoccupati e nuovi poveri. Pierluigi Diso - Coordinatore Ass. ZES LUCANA Taranto-Basilicata.

## Sassi Live

Taranto

### Zes Jonica, Associazione Zes Lucana sollecita Consorzio Industriale e Confindustria Basilicata

Il trentunesimo presidente di Confindustria ha lanciato la «sfida tremenda» dell' emergenza che le imprese stanno vivendo e che oggi ribadirà al Governo Conte. Un Governo che "sembra smarrito" e non avere "idea della strada che deve percorrere il Paese". Nel frattempo la Zes Jonica tarda a decollare. Pierluigi Diso, Coordinatore dell' associazione Zes Lucana Taranto-Basilicata in una nota sprona il Consorzio Industriale e il neo presidente di Confindustria Basilicata ad andare avanti in fretta perché il tempo è tiranno. Di seguito la nota integrale. L' Associazione Zes Lucana Taranto-Basilicata ha riunito oggi i suoi soci in videoconferenza per discutere sulla situazione ZES in Val Basento e del credito alle imprese per la Fase 2. Dal discorso lasciato in sospeso con il vecchio gestore della aviosuperficie di Pisticci e della sua importanza per un' area Zes, è stato ricordato come Enrico Mattei disse: 'Noi italiani dobbiamo toglierci di dosso questo complesso di inferiorità che ci avevano insegnato, che gli italiani sono bravi letterati, brava gente, ma non hanno le capacità della grande organizzazione industriale. Tutto ciò è falso. Occorre avere fiducia in voi stessi , nelle vostre possibilità, nel vostro domani; dovete formarvelo da voi questo domani'. Quella frase dev' essere da monito in questo momento delicato per l' economia italiana, per aiutarci a risollevarci ed evitare la pandemia economica, come ci avverte il Centro Studi di Confindustria che sprona Governo e istituzioni europee a fare in fretta. Dalla Pista Mattei si può ripartire e adesso tocca al Consorzio Industriali di Matera fare la sua parte. Nel frattempo Confindustria Basilicata ha scelto il suo nuovo presidente, Francesco Somma, il quale nella sua 'ricetta' ha detto di voler mescolare: 'al meglio gli ingredienti di cui disponiamo, valorizzando appieno l' opportunità della Zona Economica Speciale, accompagnandola con una riforma della governance e con nuove politiche di sviluppo'. E' da lì che bisogna partire e in Val Basento va subito attuato quel percorso annunciato il 9 novembre 2018, con l' evento organizzato a Pisticci dalla Regione Basilicata che aveva presentato la sua idea di Zes indicandone le caratteristiche, le agevolazioni fiscali e burocratiche, le aree e le superfici regionali ed i vantaggi per gli investitori e le imprese. Ad oggi nemmeno le semplificazioni amministrative hanno visto la luce. Nel frattempo la pandemia sanitaria ed economica sta colpendo il bel Paese. Il monito a fare in fretta e realizzare le Zes nel Mezzogiorno è stato lanciato due settimane fa da **Assoport** e Svimez ed analizzato attentamente dall' Associazione Zes Lucana. Nonostante la pandemia sanitaria ed economica, l' Europa sarebbe disposta ad investire su gran parte di progetti che permettano al Mezzogiorno di rimettersi a correre, fuori da ogni logica assistenzialista e senza sprecare denari. 'Un Paese che riparte fa piacere anche ai vicini di casa in Europa, ma il modello di sviluppo deve cambiare e gli imprenditori devono guardare a nuovi progetti di respiro europeo e mediterraneo', ha riferito il presidente della Svimez, Adriano Giannola. Sarà come se uscissimo da una nuova Guerra Fredda e proviamo a darci un nuovo aspetto imprenditoriale, investendo in ricerca, automazione, modernità, puntando ad una crescita economica che determini una vera trasformazione del modo di vita italiano, con una classe politica e un sistema bancario che si muovano in questa prospettiva. Oggi la gravità della situazione, non solo economica, ma anche sociale e politica del Paese chiede risposte celeri e concrete. Cos' come accadde quando fu eletto alla guida di Confindustria nazionale l' avvocato Giovanni Agnelli, anche l' avvocato Francesco Somma, prende le redini della Confederazione in un momento in cui molti dati statistici portano a concludere che all' Italia restano pochi mesi per



correggere le storture passate e programmare lo sviluppo, mentre il Decreto Liquidità non è sufficiente a far ripartire il sistema produttivo. Infatti, il neo-eletto Presidente Somma ha già dichiarato che '...le dotazioni finanziarie





## Sassi Live

### Taranto

---

governative sono insufficienti a coprire un fabbisogno che presuppone ben altra potenza di fuoco'. Il Governo dovrà correggere il tiro e riferire in Parlamento; deve prendersi le sue colpe, proprio come accadde in occasione dell'elezione di Giovanni Agnelli, quando intervenne il Ministro del Tesoro Emilio Colombo che, assumendosene le responsabilità, volle subito spiegare i motivi delle misure di regolamento del credito, ribadendo 'che nessun sistema economico e politico può reggere al ritmo di un' inflazione crescente, pur esponendo le difficoltà del momento'. Non resta che sperare che la classe politica regionale e nazionale sappiano fare la loro parte, se è vero che il cavallo non va cambiato in corsa, resta il richiamo di Giovanni Agnelli: 'più di una volta nella storia le grandi difficoltà sono diventate grandi occasioni e la prima da cogliere è quella della verità'. Ecco l' esigenza di una classe dirigente che manifesti maggior fiducia, innovando profondamente i modi tradizionali in cui è stato gestito sin ora ogni forma di potere, che maggioranze e minoranze politiche operino secondo un costume civile e una coscienza democratica assai più maturi degli attuali, perché non si può continuare con la bocciatura aprioristica di tutto ciò che viene dall' opposizione. Il mondo della cultura e della ricerca devono risolvere i problemi ancora insoluti, perché l' impresa sia considerata, anche in Italia, come lo strumento più dinamico di cui un popolo può servirsi per realizzare lo sviluppo di una società moderna. Fa piacere leggere che, sulla scia dell' avvocato Agnelli, anche l' avvocato Somma vuole impostare una seria e nuova politica industriale, definire obiettivi e programmi basati non su modelli astratti, ma sulla realtà, orientare il credito verso la piccola industria, richiedendo innanzitutto la restituzione dei prestiti in tempi più lunghi. Il DL liquidità del Governo è al momento un grande flop e va rivisto, perché non può chiedersi alle aziende di indebitarsi con le banche. Servono contributi a fondo perduto commisurati alle perdite di fatturato. Se non si proteggono le imprese nei territori, il rischio è di aprire la strada a una strage di disoccupati e nuovi poveri.

GIOIA T. Il senatore Cinque Stelle

### I numeri del porto soddisfano Auddino «Il lavoro aumenterà»

GIOIA TAURO -L' aumento dei volumi del traffico al porto di Gioia Tauro, nei primi quattro mesi del 2020, pari al 52,5%, per il senatore del M5S Giuseppe Auddino, sono il frutto delle iniziative intraprese in sinergia con l' ex ministro alle infrastrutture Toninelli, con l' attuale viceministro Cancellieri e con l' **Autorità portuale** guidata dal commissario Agostinelli, «tutti insieme siamo riusciti non solo a sbloccare lo stato di stallo in cui versava il porto e ad arrestare il calo dei volumi di traffico dei container - afferma Auddino ma abbiamo anche rilanciato il porto gioiese in un costante trend positivo che ormai è una realtà da mesi. Il lavoro svolto dall' **Autorità portuale** in sinergia con MSC, che in occasione del suo insediamento nel board di MTC aveva prospettato l' attuale tendenza positiva in virtù dei nuovi investimenti messi in campo - con tinua- ha portato i frutti auspicati: lo scalo gioiese è in vetta alle classifiche internazionali e anche in questa fase di emergenza sanitaria globale è stato pienamente operativo garantendo, al tempo stesso, la tutela della salute dei lavoratori e delle loro famiglie». Il parlamentare pentastellato di Polistena, sostiene, tra l' altro, che il porto è stato protagonista di un vigoroso piano di investimento che ha interessato non solo il rinnovo del parco macchine operanti nel piazzale **portuale**, ma anche l' acquisto di nuovi carrelli, delle tre gru tra le più grandi al mondo, ma, soprattutto, di importanti operazioni di dragaggio operate dall' **Autorità portuale** che sono state determinanti per permettere l' approdo delle mega navi. «La spiccata crescita dei traffici porterà ad una crescita dell' occupazione - ag giunge Auddino - un ulteriore segnale positivo per questo territorio calabrese. A questo proposito apprendo con estrema soddisfazione dopo il grande lavoro fatto fin qui da tutti, che MSC che oggi controlla al 100% la MCT, ha confermato il proprio impegno di reintegrare dei lavoratori che attualmente sono inseriti nella Gioia Tauro Port Agency, come più volte da me auspicato. Questa è un' altra ottima notizia per i lavoratori - con tinua ancora il senatore del M5S per me che ho lavorato fin da subito, appena eletto, perché si arrivasse a questo incremento di posti di lavoro e per la Piana. Adesso, la nomina del presidente dell' **Autorità** per la piena e completa Governance del Porto non può più essere procrastinabile, al fine di continuare sul solco delle iniziative intraprese e dei successi ottenuti in poco meno di due anni. Pienamente soddisfatto delle notizie positive che continuano a sopraggiungere sul Porto, rinnovo il mio impegno ad andare avanti sul percorso tracciato - conclu de Auddino - al fine di valorizzare lo scalo con la massima priorità e di aumentare la capacità occupazionale concretizzando le enormi potenzialità dello scalo».



## Porto Gioia Tauro: boom traffico, +52% nel primo quadrimestre dell'anno

Crescita del traffico merci nel Porto di Gioia Tauro . Nel primo quadrimestre dell'anno, nonostante l'emergenza sanitaria in corso, sono stati movimentati 1.007.938 teus che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5% . Lo comunica il commissario straordinario, Andrea Agostinelli . "Lo scalo calabrese spiega il commissario dell'Autorità portuale - come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo , per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese , nel pieno rispetto delle rigide linee guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area portuale, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista (Gianluigi Aponte, patron di Msc) di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Il patron di Msc ha manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali sottolineando che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze. Il commissario

Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva di ringraziamento al patron di Msc, l'esigenza, "manifestata vivamente dall'intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia portuale , quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un'unità marittima da destinare a presidio sanitario". Immediata, dice Agostinelli, è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario i' per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. Obiettivo: Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo Un anno fa Gianluigi Aponte, MSC, si è insediato nel board di MedCenter Terminal Container dello scalo calabrese. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato tramite la sua controllata TIL un vigoroso piano d'investimento in piena sinergia con l'Autorità portuale di Gioia Tauro. "Lo scalo è stato protagonista - sottolinea Agostinelli - di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine , operanti nel piazzale portuale. Tra gli altri mezzi, sono giunte a Gioia Tauro, direttamente dalla Cina, le tre gru a cassetto , tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers". Dal canto suo, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, "al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali , del valore complessivo di 5 milioni di euro". Per migliorare la sicurezza della navigazione, anche nelle ore notturne, l'ente ha poi disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici . "Sono molto contento - ha concluso Aponte - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle "23'000 TEU". Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne". Nei prossimi giorni, si procederà all'estensione temporanea dell'area portuale in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi.





## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### L'equipaggio della "Lira" in quarantena senza fine

*L'armatore è in crisi economica e i 7 marinai sono "prigionieri" nel cargo La Capitaneria di porto e la Croce rossa provvedono ai viveri e all'assistenza l'isola bianca*

SERENA LULLIA

OLBIA Per loro la quarantena è cominciata alla fine di dicembre dello scorso anno e non è mai finita. Dal giorno in cui la nave Lira su cui sono imbarcati è stata rimorchiata fino all' isola Bianca. Da allora i sette componenti dell' equipaggio non sono mai rientrati nelle loro case. In Turchia, Libano, India, Georgia. "Dimenticati" dall' armatore turco del cargo che, secondo la Capitaneria di porto, avrebbe dei problemi economici. Talmente gravi che la Croce Rossa si è fatta carico di far arrivare ai sette marittimi viveri per una settimana. Rewind. La nave Lira arriva a Olbia dopo aver navigato alla deriva per giorni nel mar Tirreno. Intercettata al largo dell' isola di Caprera era stata rimorchiata fino all' Isola Bianca. Qui gli ispettori della Capitaneria di porto avevano passato al setaccio la nave senza carico, lunga 98 metri e con una stazza di 1948 tonnellate. Gli specialisti della Capitaneria avevano accertato che il mezzo non rispettava gli standard di sicurezza stabiliti dalla legge per poter navigare. Pertanto non era nelle condizioni di riprendere il mare. In tutto questo periodo, in pratica, l' armatore turco avrebbe dovuto far sistemare la nave per riprendere la navigazione. Ma così non è avvenuto. L' equipaggio è rimasto a bordo in attesa. Nel frattempo è scattata anche l' emergenza Coronavirus che ha congelato ogni possibilità di spostamento in tutto il mondo. Sos cibo. Nei giorni scorsi la Capitaneria di porto ha ricevuto la richiesta di aiuto da parte dell' equipaggio. «Allo stato attuale ci stiamo prodigando con ogni mezzo per ridurre i disagi dell' equipaggio in ragione dal fatto che l' armatore sembra avere alcuni problemi di natura economica a causa dei quali non sta fornendo supporto dal punto di vista logistico», spiegano dalla Direzione marittima. La solidarietà. La Capitaneria ha quindi attivato la macchina della solidarietà in favore dei marittimi del cargo Lira. La Croce Rossa si è occupata della consegna di viveri per i prossimi sette giorni. La Protezione civile, utilizzando i propri mezzi ha rifornito la nave di acqua, ormai in esaurimento, dando la disponibilità a ripetere l' operazione anche nei prossimi giorni. «L' attenzione della Guardia costiera continuerà senza sosta - afferma il direttore marittimo Maurizio Trogu - per garantire standard di sicurezza e condizioni dignitose all' equipaggio come previsto dalla norme nazionali e dalle convenzioni internazionali».



## Nave Lira ormeggiata a Olbia da dicembre con l' equipaggio: capitaneria in azione per ridurre disagi

Ad oggi, la Capitaneria di **Porto** di **Olbia** si sta prodigando con ogni mezzo al fine di ridurre i disagi dell' equipaggio in ragione del fatto che l' armatore sembra avere alcuni problemi di natura economica a causa dei quali non sta fornendo supporto dal punto di vista logistico. Prezioso il contributo della Croce Rossa italiana che ha supportato l' equipaggio, in difficoltà per la mancanza di viveri, garantendo la consegna di generi alimentari di prima necessità e contribuendo in tal modo al sostentamento dei 7 marittimi per i prossimi giorni. dopo che è rimasta per quattro giorni alla deriva nel Mar Mediterraneo, costantemente monitorata dal sistema A.I.S. del Corpo delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera. Presso lo scalo olbiese, con il supporto dell' Agenzia marittima e dell' armatore, la nave è stata sottoposta a visita ispettiva dal personale specializzato in Port State Control ed è stata detenuta per alcune deficienze che la ponevano al di sotto degli standard minimi di sicurezza richiesti dalla vigente normativa. Grazie all' intervento e all' attenzione della comunità olbiese potranno essere garantite condizioni di vita dignitose ai 7 membri di nazionalità turca, georgiana ed indiana che stanno vivendo questo difficile momento di emergenza internazionale lontani dai loro affetti. 'L' attenzione della Guardia costiera continuerà senza sosta' afferma il Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Olbia** C.V. (CP) Maurizio TROGU, 'al fine di garantire standards di sicurezza, nel pieno rispetto delle norme nazionali e delle convenzioni internazionali, a garanzia della tutela dell' ambiente marino, dei lavoratori marittimi e della sicurezza della navigazione in generale'.



## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### Sos del trasporto merci i costi sono quadruplicati

*Santa Teresa: duemila euro per un viaggio in Corsica, prima ne bastavano 500 Meloni (Confartigianato): «Subito un piano di rilancio e di sicurezza sanitaria»*

WALKIRIA BALDINELLI

SANTA TERESA I costi del trasporto merci dall' isola alla Corsica sono quadruplicati durante l' emergenza coronavirus. Con il collegamento transfrontaliero in stand-by Santa Teresa-Bonifacio, gli autotrasportatori viaggiano lungo il tragitto Olbia-Toscana-Bastia. In attesa della riapertura dello scalo internazionale, chiedono di pianificare ora un piano di rilancio e di sicurezza sanitaria con le associazioni di categoria, la Regione, i comuni e gli enti interessati. «Questa triangolazione - spiega Gavino Peigottu, portavoce di un centinaio tra autotrasportatori e imprese che non hanno mai smesso di viaggiare dall' inizio della pandemia -, non solo è più rischiosa dal punto di vista sanitario, ma ha dei costi alti che si ripercuotono sulla filiera dei trasporti. E in futuro anche sui consumatori. Rispetto alla media dei 500 euro per un viaggio di andata e ritorno sulla rotta Santa Teresa-Bonifacio, ora ne spendiamo duemila per attraversare tre regioni». La situazione ha messo in allarme le associazioni di categoria. «Le segnalazioni che arrivano dai nostri autotrasportatori sullo stand by della linea Santa Teresa-Corsica, dovuto al coronavirus e alle disposizioni regionali, ci preoccupano molto - dice il presidente di Confartigianato Gallura, Giacomo Meloni -. Questa condizione sta già facendo registrare un aggravio dei costi di gestione a danno delle imprese di autotrasporto, che si sta scaricando sul costo finale delle merci. A lungo andare potrebbe creare la non convenienza dell' acquirente ad acquistare i prodotti della nostra Isola». Meloni sottolinea che un pericoloso effetto domino determinerebbe anche un sempre minor utilizzo dei servizi offerti dagli autotrasportatori. «Quindi, ci sarebbe un doppio colpo, pesantissimo, sull' economia della Gallura, in primis, e di tutta la Sardegna. Ovviamente comprendiamo la complessità del momento, mettiamo sempre in primo piano la sicurezza dei sardi, degli autotrasportatori e di tutti i lavoratori. Però è necessario cominciare anche a ragionare su ciò che potrà avvenire da qui a un mese, con la auspicata riapertura del **porto**, dei suoi servizi, della biglietteria e degli spazi dedicati agli autotrasportatori e non solo». Per Confartigianato è necessario analizzare la questione con un incontro telematico urgente. Dice Meloni: «Dobbiamo parlare di sicurezza sanitaria e di pianificazione per non far trovare impreparate le imprese e rendere il loro lavoro il più sicuro possibile. Auspichiamo, quanto prima, una videoconferenza che possa coinvolgere Regione, enti locali, autorità sanitarie e marittime, associazioni di categoria, rappresentanze di imprese e vettori, propedeutica a tutte le attività per la ripartenza dello scalo navale. Non dobbiamo farci cogliere impreparati».



## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### CANNIGIONE

#### Agibilità per la torretta del porto vi opererà la guardia costiera

ARZACHENA Con l' agibilità della torre di controllo del **porto** di Cannigione si archivia l' ultimo passaggio tecnico di un' opera attesa da dieci anni. Con l' accatastamento della struttura e dell' area confinante con il lungomare, attraverso una successiva cessione, il Comune potrà inserirla nel suo patrimonio. «Per il secondo lotto, invece, - annuncia il delegato alla Portualità, Alessandro Careddu - a breve avvieremo l' incarico di progettazione dei lavori di messa in sicurezza e completamento dello scalo portuale turistico esistente». Prima di bandire la gara per la realizzazione di un molo frangiflutti, l' ente ha fatto eseguire alcune verifiche dell' area interessata dal secondo step dei lavori. Il nuovo lotto è finanziato dalla Regione per quasi un milione 200mila euro. Le verifiche sono indispensabili per le opere di consolidamento e funzionalità della struttura portuale. «Nel secondo lotto - spiega Careddu -, ci sono anche interventi di decoro urbano sull' intera area, la pavimentazione e gli impianti di illuminazione». Per la messa in sicurezza e la riqualificazione, compresi l' ultimazione e il collaudo della torretta, sarà investito un milione e 600mila euro. La torretta di controllo, opera catalogata tra le incompiute, più volte era stata presa di mira da vandali e incivili. «Quest' estate - dice ancora il delegato Careddu -, nella fase 2 dell' emergenza da Covid19, diventerà l' atteso presidio stagionale di sei mesi per la guardia costiera. Una presenza importante e significativa durante l' ormai prossimo delicato periodo di ripartenza e riapertura delle attività commerciali e turistiche. Un presidio ancora più indispensabile per monitorare gli arrivi e le partenze delle imbarcazioni e il flusso di visitatori». (w.b. )





## Fiera, si sbloccano i restauri

*Mega annuncia: variante "chirurgica". Per la "nave" del Pantano un'altra gara*

Alessandro Tumino Dopo un periodo lunghissimo intessuto di delicati problemi tecnici e giuridici (lavori totalmente fermi dal 27 agosto 2019 per la scoperta di gravi condizioni di degrado nei pilastri del padiglione "a nave" del Pantano, avvenuta già a fine 2017) l' **Autorità portuale** di **Sistema** del presidente Mario Mega sembra essere riuscita definitivamente a sbrogliare una delle matasse più intricate ereditate dalla precedente gestione, su un obiettivo chiave come la riqualificazione dei padiglioni vincolati della Fiera. L' appalto da 5,4 milioni, come si ricorderà, s' incagliò nella scoperta non prevista: quella del degrado interno del cemento armato di alcuni dei pilastri del lungo edificio centrale "a nave", uno dei tre da restaurare assieme al portale e al padiglione delle Arti e delle mostre. Ne era derivata una serie di dubbi, oggetto anche di richiesta di parere all' Avvocatura di Stato da parte dell' ex commissario dell' Authority, in relazione alla tipologia di imprevisto, e a come andare avanti, visto che buona parte delle opere, circa il 50 per cento, erano già state eseguite, e che la legge dà l' opportunità di continuare e di realizzare i lavori ma senza costi aggiuntivi. Si è a lungo studiato per la cosiddetta variante a costo zero, mentre di fatto nella cittadella si consumava (ben prima del covid 2020) una paralisi grottesca, da mangiarsi le mani, con le imprese messinesi Lupò e De Domenico che avevano già restaurato il portale e portato a compimento gran parte delle opere di ammodernamento del padiglione delle Mostre, ma che hanno dovuto rallentare fino a fermarsi e mantenere il cantiere fermo. Questo, dunque, l' insieme dei problemi riguardanti l' appalto dei padiglioni che si è presentato, fin dal suo insediamento a fine ottobre 2019, a Mario Mega. Ieri la svolta: la perizia di variante è stata sottoscritta, con riserva, dalle due imprese messinesi. La riserva attiene a chiarimenti sulle opere di completamento. Il lieto fine sembra abbastanza vicino: in tal senso le dichiarazioni del presidente Mega. «La perizia di variante - assicura - sarà approvata definitivamente nel giro di 1-2 settimane al massimo, e consentirà il completamento delle opere del padiglione delle Mostre. Sarà una variante... di precisione chirurgica. Purtroppo non potrà comprendere nemmeno parzialmente il recupero del padiglione del Pantano, come s' era prima pensato, visto che quest' ultimo dovrà essere oggetto di una progettazione autonoma alla luce della scoperta compiuta, e faremo un appalto successivo che finanzieremo in parte con economie e in parte con nuove risorse. E la scoperta dei pilastri ammalorati in corso d' opera? «Sono andato personalmente a fondo nella ricostruzione di tutta la documentazione esistente. Posso dire che la scoperta del deterioramento di alcuni pilastri del padiglione a nave, è stata imprevista ma non addebitabile ai progettisti, ai quali per quel padiglione molti anni fa non era stato dato un incarico di adeguamento, ed anzi in una lettera l' ente richiese loro di non fare esami strutturali, visto che sarebbe stato solo un intervento manutentivo. Le condizioni dell' immobile non apparvero all' Authority del tempo deteriorate o preoccupanti, e tra l' altro confidava che in un anno al massimo sarebbero iniziati gli interventi». Cosa che poi non fu. Ciò che conforta davvero è quello che avverrà a seguito della variante: le due imprese Lupò e De Domenico, sotto la direzione dei professori Lo Curzio, Thermes e Purini, potranno finalmente riattivare i loro mezzi e restituire interamente a Messina due edifici capolavoro. Al contempo l' ente potrà avviare il nuovo progetto per il padiglione a nave. E Mega va oltre: «Dopo l' estate faremo partire, insieme al comitato di gestione, al Comune e alla città, un concorso di idee per definire le funzioni pubbliche della Fiera, solo dopo, alla luce del Prg, potremmo bandire singoli progetti di finanza per





## Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

---

i migliori investimenti privati su parti della Fiera».

## Il traffico nello Stretto gestito nella massima sicurezza

*Evidenziato dal presidente Mario Mega il delicato momento del settore crocieristico*

Vezio Benetti

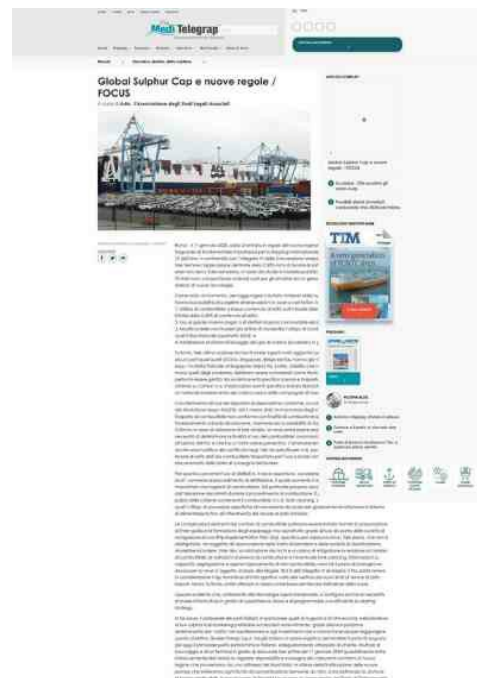
MESSINA Continuano le interviste via Skype con i presidenti delle Autorità di Sistema. Abbiamo interpellato Mario Paolo Mega, presidente dell'Autorità di Sistema dello Stretto, che ha evidenziato quanto è stato fatto per venire incontro e alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende. La struttura del presidente Mega ha varato un piano per l'emergenza che è stato minuziosamente spiegato nell'intervista. Il presidente ha quindi evidenziato le difficoltà nel gestire il traffico nello Stretto, sopra tutto quello relativo ai passeggeri e agli spostamenti dei cittadini dalla Calabria alla Sicilia. Un servizio non facile anche per alcune direttive stringenti del Governo, ma che è stato portato a termine da presidente e collaboratori nella massima sicurezza. Per quanto riguarda il lavoro, sopra tutto crocieristico, Mega ha accennato il momento estremamente delicato per l'arrivo delle grandi navi da crociera. Purtroppo, ha detto, si devono segnalare cancellazioni in Giugno, Luglio e Agosto e al momento non è dato sapere di eventuali ripartenze. Vi lasciamo comunque all'intervista.



## Global Sulphur Cap e nuove regole / FOCUS

*A cura di Asla - l'Associazione degli Studi Legali Associati*

Roma - Il 1° gennaio 2020, data di entrata in vigore del nuovo regime Global Sulphur Cap, è un traguardo di fondamentale importanza per lo shipping internazionale. Lo scorso ottobre 2016, il Mepc 70 dell' Imo, in conformità con l' Allegato VI della Convenzione Marpol ha, infatti, stabilito a partire da tale termine l' applicazione del limite dello 0.50% m/m di tenore di zolfo nei combustibili marittimi in aree non Seca. Tale normativa, in base allo studio in materia pubblicato da Dnv GI, coinvolgerà più di 70 mila navi, comportando notevoli costi per gli armatori ed un grande investimento per la continua ricerca di nuove tecnologie. Come noto, al momento, per raggiungere il risultato richiesto dalla nuova normativa, gli armatori hanno la possibilità di scegliere diverse opzioni in base a vari fattori, tra cui l' età della nave. Esse sono: 1. Utilizzo di combustibile a basso contenuto di zolfo o di miscele (blends) di combustibile che rispettino il limite dello 0.50% di contenuto di zolfo; 2. Uso di gasolio marino (Mgo) o di distillati al posto combustibile ad alto contenuto di zolfo (Hsfo); 3. Modifica delle navi in esercizio al fine di consentire l' utilizzo di combustibili alternativi e privi di zolfo quali il Gas Naturale Liquefatto (Gnl); e 4. Installazione di sistemi di lavaggio dei gas di scarico (scrubbers) in grado di operare con Hsfo. Tuttavia, tale ultima opzione rischia di avere ingenti costi aggiuntivi per gli armatori. Se da un lato alcuni porti quali quelli di Cina, Singapore, Belgio ed Eau hanno già vietato l' uso degli scrubbers open loop, l' Autorità Portuale di Singapore (Mpa) ha, inoltre, stabilito che i residui di pulizia di gas di scarico, inclusi quelli degli scrubbers, debbano essere considerati come rifiuto industriale tossico che deve pertanto essere gestito da società aventi specifica licenza e trasportato in forma imballata o in cisterne su camion o su imbarcazioni aventi specifica licenza rilasciata dall' Mpa. Tutto ciò comporta un notevole innalzamento dei costi a carico delle compagnie di navigazione. Con riferimento all' uso dei dispositivi di depurazione conforme, occorre, inoltre, rilevare che, in base alla Risoluzione Mepc 305(73), dal 1 marzo 2020, in mancanza degli stessi, sarà in vigore il divieto di trasporto di combustibile non conforme con finalità di combustione per la propulsione o il funzionamento a bordo di una nave, mantenendo la possibilità di trasportare Hsfo come cargo. Tuttavia, in caso di violazione di tale divieto, la nave potrà essere sequestrata dal Psc senza la necessità di determinare la finalità d' uso del combustibile: una misura che lascia ampio margine all' azione del Psc e che ha un forte valore preventivo. L' emendamento in esame comporta, inter alia, anche una modifica del certificato IAPP tale da specificare che, per una nave priva di scrubber, il tenore di zolfo dell' olio combustibile trasportato per l' uso a bordo non superi lo 0,50% m/m, come documentato dalla bolla di consegna del bunker. Per quanto concerne l' uso di distillati è, invece opportuno, considerare che si configura una 'safety issue' connessa al procedimento di distillazione, il quale aumenta il rischio di 'catalytic fines' sia su macchinari che impianti di combustione. Tali particelle possono causare ingenti danni derivanti dall' abrasione dei cilindri durante il procedimento di combustione. È pertanto importante effettuare la pulizia delle cisterne contenenti il combustibile, il c.d. tank cleaning, o utilizzare soluzioni alternative quali l' utilizzo di procedure specifiche di conversione da scaricare gradualmente attraverso il sistema di alimentazione fino all' ottenimento del tenore di zolfo richiesto. Le complicazioni derivanti dal cambio di combustibile potranno essere evitate tramite la preparazione di linee guida e la formazione degli equipaggi, ma soprattutto grazie all' uso da parte delle società di navigazione di uno Ship Implementation Plan (Sip), specifico



per ciascuna nave. Tale piano, che non è obbligatorio, né soggetto all' approvazione dello Stato di bandiera o delle società di classificazione,



## The Medi Telegraph

### Augusta

---

dovrebbe includere, inter alia, la valutazione dei rischi e un piano di mitigazione in relazione al cambio di combustibile, le variazioni al sistema di combustione e l' eventuale tank cleaning, informazioni su capacità, segregazione e approvvigionamento di olio combustibile, nonché il piano di changeover deciso per la nave in oggetto. In base alla Regola 18.2.3 dell' Allegato VI di Marpol, il Psc potrà tenere in considerazione il Sip durante le attività ispettive volte alla verifica dei nuovi limiti di tenore di zolfo imposti, senza, tuttavia, poter utilizzare lo stesso come base per rilevare deficienze della nave. Appare evidente che, unitamente alle tecnologie sopra-menzionate, si configura anche la necessità di avere infrastrutture in grado di supportare le stesse e di programmare una efficiente bunkering strategy. In tal senso, il potenziale dei porti italiani, in particolare quelli di **Augusta** e Civitavecchia, nella fornitura di low sulphur fuel bunkering potrebbe accrescere notevolmente, grazie alla loro posizione determinante per i traffici nel Mediterraneo e agli investimenti che si stanno facendo per raggiungere questo obiettivo. Bunker Energy S.p.A. ha già iniziato un piano logistico per rendere il **porto** di **Augusta**, già oggi il principale **porto** petrolchimico italiano, adeguatamente attrezzato di chiatte, strutture di stoccaggio e di un terminal in grado di assicurare ben prima del 1° gennaio 2020 (possibilmente entro il terzo semestre dell' anno) la regolare disponibilità e consegna dei carburanti conformi al nuovo regime che proverranno da una raffineria del Nord Italia. In attesa della finalizzazione delle nuove pompe che eviteranno ogni rischio di contaminazione derivante da Hsfo, si sta definendo la struttura di prezzo applicabile. In egual modo, la Società ha avviato un piano anche nel **Porto** di Civitavecchia dove si aspetta una domanda ancora più elevata in base al grande volume di traffico di nave traghetto e crociera. La 'consistent implementation' della Regulation 14 dell' Allegato VI si pone oggi come la principale sfida per gli Stati membri che tramite i lavori dei successivi Mepc e del Sub Committee PPR dovranno, inter alia , approfondire i meccanismi di enforcement dei nuovi limiti e di verifica della conformità delle unità navali e dei fornitori del combustibile, con conseguente necessità di introdurre specifiche procedure di verifica del combustibile in uso oltre a quelle afferenti al 'Marpol sampling'. Le misure di controllo del Psc, infatti, si baseranno principalmente sul controllo dello Iapp Certificate e delle Bunker Delivery Notes a bordo. Tuttavia, in presenza di fondati motivi, vi sarà poi la possibilità di condurre ispezioni più dettagliate comprensive del campionamento. In caso di violazione del limite derivante dall' uso di combustibile non conforme o dal non essere in grado di provare l' assenza di disponibilità di combustibile conforme nel **porto** di bunkeraggio - in tal senso ricordiamo la presentazione allo Stato di bandiera del Fuel Oil Non Availability Report (Fonar), ex Regola 18 dell' Annesso VI -, gli Stati membri dovranno porre in essere un adeguato sistema sanzionatorio che includerà multe, sequestro della nave e de-bunkering della stessa, misure variabili di **porto** in **porto**. Unitamente al regime Imo sopra-esplicato, è d' uopo ricordare, per completezza di informazione, che a livello europeo è in vigore anche la Direttiva 2016/802, c.d. Sulphur Directive, ulteriore strumento volto a ridurre le emissioni di anidride solforosa derivanti dalla combustione di olio combustibile pesante, gasolio, gasolio marino e olio diesel marino utilizzati nell' UE. Essa si aggiunge alla normativa IMO stabilendo limiti più stringenti nelle acque dell' Unione. È, infatti, previsto un limite massimo di 0.50% m/m di tenore di zolfo nei combustibili marittimi per navi di qualsiasi bandiera presenti nelle acque europee a partire dal 1 gennaio 2020. Si stabilisce, inoltre, il limite dello 0.1% per le navi ormeggiate nei porti dell' Ue, salvo che stesse restino all' ormeggio con i motori spenti e siano collegate ad un sistema elettrico di terra o la loro sosta non superi le due ore. Infine, segnaliamo che l' Italia, attraverso il Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, d' intesa con il Ministero dei Trasporti, si è fatta proponente nell' ambito della Convenzione di Barcellona (1978), di un' intesa di natura politica finalizzata ad acquisire il consenso di tutti i Paesi mediterranei per la creazione, possibilmente entro il 2024, di una Sulphur Emission Control Area (Seca) nel Mar Mediterraneo, caratterizzata da un limite di emissioni solforose del 0,10% m/m, perfino in navigazione. Anche grazie alle solide basi poste dal progetto Safemed gestito dalla European Maritime Safety Agency e volto all'

armonizzazione della legislazione marittima nel Mare Nostrum, il Mattm, in particolare attraverso gli sforzi del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto, sta portando avanti importanti negoziazioni con i Paesi del Medio Oriente e Nord Africa al fine di raggiungere questo ambizioso obiettivo. \*Studio

---





# The Medi Telegraph

Augusta

---

Legale Gop, Associate (Shipping) \*\*Studio Legale Gop, Partner.

## Di Maggio: Sindacati, nei porti si rafforzi sistema di regolazione del mercato delle imprese e del lavoro

(FERPRESS) - Roma, 6 MAG - "L' impianto di regole della legge 84 del 1994 sulla portualità resta l' elemento cardine del settore e, piuttosto che smontato, va assolutamente irrobustito con l' auspicio che il decreto maggio dia una spinta verso questo obiettivo". Lo sostengono Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, spiegando che "c' è la necessità di un rafforzamento del sistema di regolazione del mercato delle imprese e del lavoro per un efficientamento, capace di cogliere i cambiamenti in atto e, nel contempo, consolidare la centralità del soggetto che garantisce la fornitura del lavoro portuale, il cui modello organizzativo ha caratteristiche di qualità, flessibilità, funzionalità e sicurezza". "Lo strumento per la competitività tra le imprese, regolata dall' applicazione del contratto nazionale di settore - proseguono le tre organizzazioni sindacali - non è la deregolamentazione di ciò che funziona ma il rispetto delle regole in maniera puntuale e non disinvolta, come purtroppo spesso accade. L' efficienza del lavoro e della sicurezza non può prescindere dal rispetto delle norme e delle regole ed in questo contesto ci si deve muovere. In questo periodo di grande difficoltà i lavoratori dei porti con grande senso del dovere e professionalità hanno continuato a garantire, in modo impeccabile, l' afflusso delle merci e gli approvvigionamenti minimi per il paese". Secondo Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti: "serve rapidamente superare una visione e gestione localistica della portualità che ha bisogno anche di un' applicazione univoca delle regole, troppo spesso lasciate alla discutibile interpretazione delle singole Autorità di Sistema Portuale. Non è più tollerabile la frequente applicazione distorta dell' art.16 sull' autoproduzione delle operazioni portuali ed è fondamentale il pieno rispetto dei piani operativi per cui ciascuna impresa viene autorizzata con i rispettivi organici collegati". "L' intero cluster portuale - affermano infine i tre sindacati - è chiamato a respingere gli attacchi al sistema delle regole vigenti e a vigilare che le stesse siano sempre rispettate, così come dovrà coagularsi sulle necessità rappresentate al governo per la gestione dell' attuale emergenza e della prospettiva del settore".



## ICS e ITF un azione congiunta per indicare ai governi la soluzione per facilitare i cambi equipaggio bloccati dal COVID-19

ICS-International Chamber of Shipping e ITF-International Transport Workers' Federation in collaborazione con le agenzie delle Nazioni Unite ILO-International Labour Organization e IMO-Organizzazione Marittima Internazionale hanno messo a punto un piano in 12 fasi con il titolo Recommended Framework of Protocols for Ensuring Safe Ship Crew Changes and Travel during the Coronavirus disease (COVID-19) pandemic', che fornisce ai Governi dei 174 Stati membri soluzioni per facilitare i cambi dell'equipaggio durante la pandemia. Confitarma attraverso la sua rappresentanza in ICS ha direttamente contribuito alla redazione del documento e da tempo è in costante contatto con i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Salute e degli Affari esteri per identificare le soluzioni più idonee a risolvere questa gravissima situazione di blocco degli equipaggi che mette a rischio il benessere della gente di mare, la sicurezza marittima e le catene di approvvigionamento fondamentali su cui il mondo fa affidamento. 'Da molte settimane non mi stanco di ribadire -afferma Mario

Mattioli, Presidente di Confitarma - l'urgenza di risolvere il problema globale dei 150 mila marittimi che avrebbero bisogno di un cambio immediato di equipaggio e che si trovano loro malgrado a dover lavorare oltre il periodo contrattuale, lontani da casa e dai loro familiari perché oggi è impossibile poter organizzare il loro avvicendamento per via della paralisi dei trasporti aerei e ferroviari'. La 'Roadmap'- documento di 55 pagine è stata realizzata da un'ampia coalizione di sindacati marittimi e associazioni internazionali del settore marittimo, con il contributo dei rappresentanti del settore aereo, delle organizzazioni internazionali e del settore assicurativo, per fornire un modello completo con cui i governi possono facilitare i cambi di equipaggio e risolvere i problemi di sicurezza durante l'intero processo. ( I protocolli sono stati sviluppati congiuntamente dalle seguenti associazioni mondiali che rappresentano il settore dei trasporti marittimi: ICS, ITF, BIMCO, CLIA, FONASBA, IAPH, IFSMA, IMCA, IMEC, INTERCARGO, INTERFERRY, InterManager, INTERTANKO, IPTA, IG P&I Clubs e WSC, con il contributo di IATA (International Air Transport Association). L'ILO e l'OMS hanno anche fornito un contributo vitale al documento, insieme alle associazioni nazionali degli armatori ICS e ai sindacati dei marittimi affiliati all'ITF. Tra due settimane, circa 150.000 marittimi dovranno essere cambiati per garantire il rispetto delle normative marittime internazionali, con decine di migliaia di persone attualmente intrappolate a bordo delle navi in tutto il mondo a causa della continua imposizione di restrizioni di viaggio. In caso contrario si rischia il benessere dei marittimi, la sicurezza marittima e le catene di approvvigionamento su cui il mondo fa affidamento. I protocolli stabiliscono chiaramente la responsabilità di governi, armatori, fornitori di trasporti e marittimi e forniscono anche un quadro per lo sviluppo di procedure sicure che possono essere adottate in tutto il mondo per garantire che il commercio possa continuare a fluire e che i marittimi possano essere alleviati. Venerdì 1° maggio, in occasione della Giornata internazionale dei lavoratori, le navi di tutto il mondo hanno suonato le loro sirene nell'ambito dell'iniziativa #HeroesAtSeaShoutout, volta a ricordare ai governi la situazione e il sacrificio degli 1,2 milioni di marittimi del mondo che stanno garantendo i rifornimenti al mondo durante la pandemia COVID-19 . Confitarma ha aderito a questa iniziativa e, grazie anche all'importante contributo della Guardia Costiera e delle Autorità di Sistema portuale, tutte le navi in tutti i porti italiani e nei porti esteri si sono unite nel far sentire le loro sirene . Guy Platten, segretario generale dell'International Chamber



of Shipping (ICS), ha dichiarato: 'Abbiamo visto che i marittimi stanno facendo la loro parte per mantenere il flusso degli scambi. Siamo pronti a supportare i nostri marittimi e stiamo lavorando con i leader politici in modo che possano seguire una rotta stabile e consentire il cambio



## Informatore Navale

### Focus

---

sicuro dell'equipaggio. 'Il problema è semplice, ma la soluzione è complessa. Quindi, abbiamo lavorato intensamente e sviluppato i protocolli. Ora stiamo lavorando con i governi per attuare questa tabella di marcia. I marittimi continuano a lavorare molto duramente, giorno dopo giorno, lontano dai loro cari, ma se non siamo in grado di liberare i nostri marittimi dal loro blocco COVID-19, potremmo iniziare a vedere interruzioni negli scambi e, cosa più importante, potrebbe aumentare il rischio di incidenti nonché di problemi di salute mentale. Stephen Cotton, Segretario Generale, International Transport Workers Federation (ITF) ha dichiarato: 'Oggi i sindacati dei marittimi, l'industria, l'ILO e l'IMO chiedono congiuntamente ai governi di tutto il mondo di porre fine alle difficoltà affrontate dai 150.000 marittimi attualmente bloccati e trovare un modo per farli tornare a casa.. ITF, ICS e IMO mandano un messaggio chiaro ai governi che non possono più ignorare il problema. Raccomandiamo fortemente ai governi di usare questa roadmap per agire ora prima di subire conseguenze più serie. I governi devono riconoscere il ruolo fondamentale che i marittimi svolgono nelle catene di approvvigionamento globali, riconoscendoli come lavoratori chiave e fornendo eccezioni immediate e coerenti alle restrizioni COVID-19 per consentire i cambi di equipaggio'. Questa problematica sta assumendo sempre più una dimensione umanitaria per gli equipaggi che hanno già trascorso molti mesi in mare e che hanno urgente bisogno di essere rimpatriati nei loro paesi d'origine e di essere sostituiti. A parte la necessità che le compagnie di navigazione rispettino le normative e gli obblighi contrattuali internazionali, i periodi di servizio a bordo delle navi non possono essere prolungati indefinitamente a causa dei pericolosi impatti che ciò ha sulla salute e sul benessere dell'equipaggio e, soprattutto, sulle operazioni di sicurezza delle navi. La soluzione in 12 passaggi fornisce ai governi il quadro globale per facilitare i cambi di equipaggio delle navi, inclusa la mancanza di voli disponibili. In considerazione dell'importanza del trasporto marittimo internazionale per la resilienza dell'economia globale in questo momento critico, le raccomandazioni sono state formulate in tempi record per consentire ai governi di intraprendere le azioni urgenti necessarie per affrontare questo problema.

**Porti e Covid: ecco da dove ripartire**

Regole, lavoro, liquidità, semplificazione e infrastrutture. Per Assiterminal sono questi gli assi portanti su cui intervenire per consentire alla portualità di ripartire. L'Associazione dei terminalisti italiani chiede innanzitutto che il sistema portuale nazionale possa finalmente dotarsi di un regolamento sulle concessioni portuali e che venga data completa attuazione alla Riforma Delrio, con la quale sono state istituite le **AdSP**. «Occorre che il Ministero delle Infrastrutture riacquisisca il ruolo di cabina di regia per promuovere un nuovo modello di governance della portualità». Anche per questo motivo «l'ART non ha senso di esistere in quanto surrettiziamente ha preso campo laddove non ne aveva». Sul fronte del lavoro, Assiterminal fa presente come le misure di distanziamento sociale stiano «inefficientando i processi produttivi e organizzativi anche del nostro settore. E' pertanto necessario ottenere la piena esigibilità art.17, co.15 bis per tutti i lavoratori portuali e ridurre il cuneo fiscale». Assiterminal chiede inoltre una riduzione dei canoni concessori, sino all'azzeramento, per i concessionari senza traffici, e nuovi investimenti nella digitalizzazione degli adempimenti amministrativi. In tema di infrastrutture, l'Associazione dei terminalisti ritiene che occorra ripartire dal Piano Strategico Nazionale della logistica e della portualità per canalizzare nuove risorse da usare nelle facility funzionali ai corridoi TEN-T. «Non dobbiamo diventare una commodity infrastrutturata ma 'cattare' valore con una nuova politica industriale», conclude Assiterminal.



## Ma come fanno i marinai

«In poco più di tre mesi l'economia marittima mondiale ha subito uno choc negativo di dimensioni enormi, mai sperimentato nel passato. Decine di migliaia di posti di lavoro persi nel settore delle crociere, operatività ridotta ai minimi termini sui collegamenti di piccolo cabotaggio e un calo medio del 25/30% dei volumi e del fatturato, con punte del 50/60%, se non addirittura del 100% nel caso delle crociere». Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, compulsa i dati della grande crisi e si dice preoccupato per il futuro: «Nei giorni della ripartenza del Paese, il nostro settore attende ancora dal Governo le risposte di cui ha bisogno per sopravvivere. Aspettiamo con ansia il decreto aprile, che ora è diventato maggio, ma sappiamo già da ora che questa crisi sta proiettando ombre pesanti anche sul 2021. Ci vorranno anni prima che si possa tornare a una nuova normalità». In questi mesi, la Confederazione Italiana degli Armatori non ha mai smesso di sostenere i propri associati e il settore in genere. «Il mio primo pensiero non può che andare ai 150 mila marittimi che avrebbero bisogno di un cambio immediato di equipaggio e che si trovano loro malgrado a dover lavorare oltre il periodo contrattuale, lontani da casa e dai loro familiari perché oggi è impossibile poter organizzare il loro avvicendamento per via della paralisi dei trasporti aerei e ferroviari». Ma a soffrire non sono solo i seafarer, circa 1,2 milioni imbarcati su oltre 65 mila navi, ma tutto un comparto che si trova allo stremo delle proprie forze. «Credo si possa dare atto all'industria dell'armamento di non essersi mai fermata ma, anzi, di aver continuato ad assicurare i rifornimenti necessari di cui i Paesi hanno bisogno per sopravvivere». In fondo, una cosa buona questo virus l'ha fatta: «Tutti si sono finalmente resi conto di come il trasporto marittimo sia uno degli anelli imprescindibili attraverso cui si muove la catena logistica». Si tratta di un assioma di cui Mattioli vorrebbe fosse veramente consapevole anche il Governo, a cui chiede maggiore attenzione: «Confindustria ha affidato a un proprio vice presidente la delega specifica sul mare. Forse sarebbe il momento giusto perché lo Stato si dotasse di un Ministero del Mare o di un forte segretariato, magari presso la presidenza del Consiglio». Il numero uno dell'Associazione lo dice senza voler polemizzare: «Abbiamo una interlocuzione costante e franca con il Ministro De Micheli afferma e siamo confidenti che, soprattutto grazie alla sua capacità e tenacia, diverse delle proposte che abbiamo presentato verranno accolte nel prossimo decreto di maggio». L'associazione chiede una serie di interventi mirati che vanno dalla riduzione dei costi di approdo delle navi alla compensazione, totale o parziale, delle spese per i servizi portuali, sino al sostegno del reddito dei marittimi italiani e comunitari coinvolti in situazioni di sospensione o riduzione dell'attività lavorativa. In questo momento delicato, Mattioli rivolge anche un appello alle Autorità di Sistema Portuale: «Usate le risorse disponibili per aiutare le imprese del mare. Mi chiedo infatti se in una fase caratterizzata dalla stagnazione della domanda di trasporto marittimo e dall'allungamento o cancellazione di molte portacontainer da 24 mila TEU abbia ancora senso investire centinaia di milioni di euro per finanziare infrastrutture a prova di gigantismo navale. Non sarebbe meglio usare queste risorse per sostenere l'economia reale?». Un altro dei punti da affrontare è quello della scarsa disponibilità economiche delle imprese colpite dalla crisi: «Il decreto liquidità non è soddisfacente perché lo Stato non garantisce al 100% sui prestiti, che per altro devono essere restituiti in un lasso temporale piuttosto esiguo: cinque anni. Troppo pochi per una azienda che ha subito tagli pesanti al fatturato per via della crisi». E poi c'è il problema delle istruttorie interminabili da affrontare: «I documenti richiesti lievitano con l'aumentare della taglia del prestito, cui si

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo





## Portnews

### Focus

---

non dimentica di sottolineare come la tanto sbandierata lotta all'eccesso di burocrazia rimanga oggi un miraggio: «Tutti ne parlano, ma nessuno ha sino ad oggi fatto qualcosa di concreto per arginare una delle piaghe del nostro Paese. Basti vedere, per accorgersene, i dpcm del Governo, che appaiono spesso poco chiari». Rimanendo in tema, il numero uno di Confitarma considera il modello del Ponte Morandi a Genova, giustamente incensato dalla stampa, una sorta di paradosso: «Il Governo Conte ne ha portato agli onori della cronaca l'indubbio successo, ma non possiamo non dimenticare che al commissario per la realizzazione dell'opera sono stati dati pieni poteri in deroga al Codice degli Appalti e ad altre norme che quello stesso Stato è chiamato a far rispettare. Si tratta di una contraddizione. Non è possibile che per fare bene una cosa occorra commissariare un'opera. Il rischio è quello di trovarci a vivere in un paese governato da commissari, mentre sarebbe meglio vivere in un Paese dove le norme siano normali, semplici, verificabili e chiare».

ZES - Elementi per una valutazione di impatto economico - sociale

GAM EDITORI

6 maggio 2020 - Una panoramica sui recenti provvedimenti che hanno modificato e completato il quadro normativo, e uno spaccato sulle problematiche di attuazione della Regione che per prima ha visto approvare il proprio piano. Il Consiglio e la Fondazione Nazionale dei Commercialisti hanno pubblicato il documento "Zone economiche speciali e zone logistiche semplificate. Elementi per una valutazione di impatto economico - sociale". Al centro della ricognizione il caso della Campania che ha visto la ZES approvata con DPCM dell' 11 maggio 2018. Lo studio aggiorna un precedente lavoro che si inquadra nell' ambito del progetto Attività d' Impresa e, in particolare del Gruppo "Economia del Mare e della Logistica" voluto dal CNDCEC per rafforzare le competenze professionali del Commercialista in questo comparto. I piani di quasi tutte le regioni meridionali sono stati approvati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri mentre alcune agevolazioni sono state estese alle regioni del Centro Nord, alcune delle quali sono in fase di progettazione. Il decreto sulla semplificazione amministrativa è stato emanato: alcune regioni sono in fase attuativa, con tutte le difficoltà relative alle procedure attuative e all' erogazione degli incentivi. Il Piano per il Sud ha riconfermato l' opportunità di insistere su questa strategia di sviluppo e la recente legge di bilancio ha prorogato la scadenza del credito di imposta al 2022. Con la Legge di Bilancio 2020, così come confermato dal Piano Sud 2030, dunque, si è assistito all' estensione del credito di imposta ZES fino al 2022 (per cui sono appostati 100 milioni di Fondo di Sviluppo e Coesione), all' istituzione di un Commissario Straordinario di Governo per ogni ZES, all' istituzione nei porti del Centro-Nord delle Zone Logistiche Speciali «rafforzate», sostanzialmente equiparate alle ZES. Una ritrovata centralità del Mediterraneo nel periodo post-emergenziale Covid-19, inoltre, potrebbe richiedere un grande impulso a ripescare, sistematizzare e rilanciare queste policy che, sino ad ora, sono state interpretate in maniera residuale e frammentata, quando invece avrebbero dovuto essere viste come il traino logistico del Made in Italy nel mondo. Il documento si sviluppa analizzando in primis l' economia del mare. Lo studio approfondisce successivamente le ZES nel decreto mezzogiorno e nel regolamento attuativo, le zone logistiche semplificate e la legge sulla semplificazione amministrativa con le misure previste. Spazio poi al piano strategico della ZES Campania con una ricognizione sulle aree individuate, misure agevolative e di semplificazione amministrativa, gli interventi infrastrutturali a supporto e governance.



## Becce: Il Piano strategico della portualità? Aggiorniamolo e partiamo da lì

Redazione

Genova Il Piano strategico della portualità e della logistica è il punto da cui l'Italia deve ripartire, ma non è un documento intoccabile. Lo specifica, in un'intervista al Secolo XIX in edicola oggi, il presidente di Assiterminal Luca Becce. Becce spiega al quotidiano ligure che va 'rimesso in moto il meccanismo che si è fermato dopo la stesura del Piano. Nessuno pretende di ripartire da allora senza tenere conto di quanto accaduto o progettato dopo. Quel documento va aggiornato, è evidente. Come? Partendo da un principio che dovrebbe valere sempre: l'interesse generale delle opere. Che non significa applicare il modello toninelliano del rapporto costi-benefici. Quello è un approccio ideologico, che in economia non vale nulla. Chi può garantirmi che l'appartamento che acquisto oggi possa essere venduto fra un anno con un margine del 5%? Nessuno, ovviamente'. Nel caso delle opere, prosegue Becce, 'occorre un'analisi corretta di quali siano effettivamente strategiche per la portualità. Se si parla della diga di Genova, non sarò certo io a dire che quel porto non è strategico per il Paese. Lo è come Livorno, o La Spezia. Quello che dobbiamo evitare è il proliferare di doppiopioni. Perché il rischio è alimentare una guerra tariffaria che porta, è inevitabile, a un depauperamento diffuso. La decisione deve prenderla un soggetto super partes, che sia in grado di interpretare le tendenze del mercato'. A proposito dell'articolo 17 comma 15 bis della legge portuale, riformata dal ministro Graziano Delrio, Becce non ha dubbi: 'Noi crediamo che la riforma della legge 84, grazie a quel comma, abbia creato una discriminazione fra lavoratori con identiche mansioni. Non si capisce perché quel sostegno sia destinato a una sola categoria e non a chi rientra negli articoli 16 e 18. L'emergenza Covid è l'occasione giusta per sanare questo doppio binario'.



### Becce: Il Piano strategico della portualità? Aggiorniamolo e partiamo da lì"

28 MAGGIO 2020 - Redazione



Genova - Il Piano strategico della portualità e della logistica è il punto da cui l'Italia deve ripartire, ma non è un documento intoccabile. Lo specifica, in un'intervista al Secolo XIX in edicola oggi, il presidente di Assiterminal Luca Becce. Becce spiega al quotidiano ligure che va "rimesso in moto il meccanismo che si è fermato dopo la stesura del Piano. Nessuno pretende di ripartire da allora senza tenere conto di quanto accaduto o progettato dopo. Quel documento va aggiornato, è evidente. Come? Partendo da un principio che dovrebbe valere sempre: l'interesse generale delle opere. Che non significa applicare il modello toninelliano del rapporto costi-benefici. Quello è un approccio ideologico, che in economia non vale nulla. Chi può garantirmi che l'appartamento che acquisto oggi possa essere venduto fra un anno con un margine del 5%? Nessuno, ovviamente".

Nel caso delle opere, prosegue Becce, "occorre un'analisi corretta di quali siano effettivamente

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

## Assiterminal: ecco i 5 assi su cui ricostruire la portualità italiana

Assiterminal, l'associazione di categoria dei terminalisti portuali italiani, ha senza mezzi termini bocciato l'operato del Governo per la sopravvivenza e il rilancio delle imprese in tempo di Covid-19 (ad oggi nessun provvedimento efficace nelle modalità e negli effetti dicono a proposito del decreto Liquidità), ma ha anche schematizzato quelli che definisce i 5 assi su cui ricostruire il sistema portualità. Sono regole, lavoro, liquidità, semplificazione e valorizzazione. A proposito del pilastro regole' Assoterminale ritiene indispensabile un impianto normativo chiaro, semplice e uniforme (dunque il regolamento concessioni portuali e la piena attuazione alla riforma della normativa sui porti), ma anche promuovere zone franche non intercluse in tutti i porti e che il Ministero dei trasporti riacquisisca un ruolo di cabina di regia. Oltre a ciò secondo i terminalisti serve che il MIT promuova un nuovo modello di governance della portualità (anche per questo l'Authority dei Trasporti non ha senso di esistere in quanto surrrettizamente ha preso campo laddove non ne aveva). Il secondo pilastro di questo programma è il lavoro'. A questo proposito Assiterminal rileva che nel contingente le misure di distanziamento sociale stanno (nel pieno rispetto della salute e sicurezza dei lavoratori) rendendo inefficienti i processi produttivi e organizzativi anche del nostro settore. Oltre a ciò i terminalisti ritengono necessario ottenere la piena esigibilità art.17, co.15 bis per tutti i lavoratori portuali e aggiungono che l'accesso agli ammortizzatori sociali è un palliativo: serve una riduzione del cuneo fiscale (costo del lavoro). L'associazione presieduta da Luca Becce ritiene infine sia sbagliato ricondurre l'eventuale contrazione di infezione da Covid a infortunio sul lavoro con le conseguenze che ciò comporta in termini di responsabilità. Il nesso di causalità è difficilmente dimostrabile e non si riscontra in altri paesi tale indirizzo. C'è poi il capitolo liquidità'. Qui Assiterminal guarda alla riduzione dei canoni concessori sino all'azzeramento per i concessionari senza traffici (ricomprendendo tutte le fattispecie di concessioni), chiede di ripristinare l'iperammortamento, e di implementare le misure per il recupero delle spese per sanificazione e Dpi. Il commento finale, su questo punto, è: Ad oggi non c'è stato nessun provvedimento efficace (nelle modalità e negli effetti): servono interventi veri' a fondo perduto e anche la soppressione addizionale Ires. Il quarto fattore utile per il rilancio dell'attività guarda alla semplificazione. Digitalizzazione degli adempimenti amministrativi (uguali in tutti i porti) e Sportello unico doganale. L'ultimo asse portante della ricostruzione secondo Assiterminal si chiama valorizzazione vs. prospettive': L'associazione suggerisce di ripartire dal Piano Strategico Nazionale della logistica e della portualità per canalizzare risorse in infrastrutture funzionali ai corridoi Ten-T: non dobbiamo diventare una commodity infrastrutturata ma catturare' valore con una nuova politica industriale. Oltre a ciò Assiterminal suggerisce l'istituzione di Zes di salvaguardia (vere ed efficaci, rivedendo l'attuale impianto normativo).



Assiterminal, l'associazione di categoria dei terminalisti portuali italiani, ha senza mezzi termini bocciato l'operato del Governo per la sopravvivenza e il rilancio delle imprese in tempo di Covid-19 ("ad oggi nessun provvedimento efficace nelle modalità e negli effetti" dicono a proposito del decreto Liquidità). Ma ha anche schematizzato quelli che

# El Mediterráneo es la región que pierde más líneas marítimas con Asia

Las cancelaciones de líneas marítimas que las navieras han establecido para adaptar su operativa a las nuevas condiciones impuestas por el covid-19 están afectando más a los puertos mediterráneos que a los del Norte de Europa. Es una de las conclusiones de un informe de la consultora Sea-Intelligence, que ha calculado que los servicios anulados en las principales rutas comerciales Este-Oeste han crecido de un 250 a un 350% con respecto a los que normalmente se cancelan durante la celebración del año nuevo chino. Este porcentaje supera el 400% en las líneas entre Asia y el Mediterráneo, mientras que en la ruta Asia-Norte de Europa no se alcanza el 300%. El análisis de Sea-Intelligence para este segundo trimestre es que los puertos más afectados son los de La Spezia (Italia), Tánger (Marruecos) y Damietta (Egipto), que perderán más del 40% de sus escalas directas como consecuencia de las cancelaciones en las rutas con Asia. Un impacto moderado en los puertos españoles. Desde la consultora aseguran que el impacto en los principales puertos españoles será mucho más reducido. Los puertos de Barcelona y València están experimentando actualmente un impacto moderado, mientras que Algeciras está entre los puertos menos afectados, aseguran fuentes de Sea-Intelligence, que detallan que Algeciras experimenta actualmente aproximadamente la mitad del impacto que Barcelona y València. Pese a que la situación es más favorable en el norte del continente, la consultora advierte que el puerto británico de Felixstowe y los belgas de Amberes y Zeebrugge perderán en torno al 30% de sus líneas marítimas con Asia. El informe de Sea-Intelligence confirma que estas cancelaciones de servicios afectarán directamente a los puertos europeos aunque su impacto variará drásticamente, desde los que soportarán una brusca caída en los tráficos y otros que apenas notarán afectación en la actividad. De hecho, siete puertos no se verán afectados por esta estrategia de las navieras, según la consultora, que considera que esta situación podría servir para fortalecer la posición competitiva a largo plazo de algunos puertos respecto de otros en Europa.

