



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
sabato, 09 maggio 2020**



## Prime Pagine

09/05/2020	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 09/05/2020	8
09/05/2020	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 09/05/2020	9
09/05/2020	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 09/05/2020	10
09/05/2020	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 09/05/2020	11
09/05/2020	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 09/05/2020	12
09/05/2020	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 09/05/2020	13
09/05/2020	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 09/05/2020	14
09/05/2020	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 09/05/2020	15
09/05/2020	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 09/05/2020	16
09/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 09/05/2020	17
09/05/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 09/05/2020	18
09/05/2020	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 09/05/2020	19
09/05/2020	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 09/05/2020	20
09/05/2020	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 09/05/2020	21
09/05/2020	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 09/05/2020	22
09/05/2020	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 09/05/2020	23
09/05/2020	<b>Milano Finanza</b> Prima pagina del 09/05/2020	24

## Trieste

09/05/2020	<b>Il Manifesto</b> Pagina 6 Trieste, la nave lazzaretto del governatore Fedriga	25
09/05/2020	<b>Il Giornale</b> Pagina 12 Chiediamo allo Stato di non versare il contributo per il risanamento del deficit	27
08/05/2020	<b>Ansa</b> Contrabbando:Gdf sequestra 55 ton sigarette in porto Trieste	29

## Venezia

09/05/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 11	<i>Alberto Zorzi</i>	30
<hr/>			
09/05/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 39	<i>ELISIO TREVISAN</i>	31
<hr/>			
09/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 28		33
<hr/>			
09/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 29		34
<hr/>			
09/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 33		36
<hr/>			
09/05/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 37		37
<hr/>			
09/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 31		38
<hr/>			
09/05/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 37	<i>MICHELE FULLIN</i>	39
<hr/>			
09/05/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 39		40
<hr/>			
09/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 35		41
<hr/>			
09/05/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 40		42
<hr/>			
08/05/2020	<b>FerPress</b>		43
<hr/>			
08/05/2020	<b>Informare</b>		45
<hr/>			
08/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		46
<hr/>			
08/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	48
<hr/>			
09/05/2020	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	50
<hr/>			
08/05/2020	<b>Sea Reporter</b>		51
<hr/>			
08/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Vito de Ceglia</i>	53
<hr/>			
08/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	55
<hr/>			

## Savona, Vado

09/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 31		56
<hr/>			
09/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 31		57
<hr/>			
09/05/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 41		58
<hr/>			

## Genova, Voltri

09/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 22	60
<hr/>		
08/05/2020	<b>Informare</b>	62
<hr/>		
08/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	63
<hr/>		
08/05/2020	<b>shipmag.it</b> <i>Redazione</i>	64
<hr/>		
08/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	65
<hr/>		
08/05/2020	<b>Ansa</b>	66
<hr/>		
08/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	67
<hr/>		
08/05/2020	<b>shipmag.it</b> <i>Redazione</i>	68
<hr/>		
08/05/2020	<b>Transportonline</b>	69
<hr/>		
08/05/2020	<b>Retail and Food</b>	70
<hr/>		

## La Spezia

09/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 27	71
<hr/>		
09/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 32	72
<hr/>		

## Ravenna

08/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 5	73
<hr/>		
08/05/2020	<b>FerPress</b>	74
<hr/>		
08/05/2020	<b>Il Nautilus</b>	76
<hr/>		
08/05/2020	<b>Il Nautilus</b>	78
<hr/>		
08/05/2020	<b>Piu Notizie</b>	79
<hr/>		
08/05/2020	<b>Ravenna24Ore.it</b>	81
<hr/>		
08/05/2020	<b>Ravenna24Ore.it</b>	82
<hr/>		

## Livorno

09/05/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 13	84
<hr/>		
09/05/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 21	85
<hr/>		
08/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Renato Roffi</i>	86
<hr/>		
08/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	87
<hr/>		

## Piombino, Isola d' Elba

09/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	89
<hr/>		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

08/05/2020	<b>Ancona Today</b>	90
<hr/>		
09/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	91
<hr/>		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

08/05/2020	<b>Ansa</b>	92
<hr/>		
09/05/2020	<b>Il Messaggero (ed. Viterbo)</b> Pagina 37	93
<hr/>		
09/05/2020	<b>Il Messaggero (ed. Viterbo)</b> Pagina 37	94
<hr/>		
08/05/2020	<b>Il Faro Online</b>	95
<hr/>		
09/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	96
<hr/>		

## Napoli

08/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b> <i>PAOLO BOSSO</i>	97
<hr/>		
09/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	98
<hr/>		

## Salerno

09/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	100
<hr/>		

## Taranto

09/05/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 9	101
<hr/>		
09/05/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 35	102
<hr/>		
09/05/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 15	<i>NICOLA SAMMALI</i> 103
<hr/>		
08/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	105
<hr/>		
	Nasce l' Osservatorio Covid-19 sul mare e la logistica	

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

09/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 25	106
<hr/>		
	La "ricetta" della Cgil per riavviare l' economia	
08/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	107
<hr/>		
	Gioia Tauro si rialza	
08/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 14	108
<hr/>		
	Gioia Tauro	

## Cagliari

08/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Veziò Benetti</i> 109
<hr/>		
	Deiana: ho sette porti da gestire con tipologie diverse!	

## Messina, Milazzo, Tremestieri

09/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 29	110
<hr/>		
	Porto, accesso più scorrevole con il progetto "Smart Road"	
08/05/2020	<b>FerPress</b>	111
<hr/>		
	Anas: presentato progetto Smart Road nell' area di accesso al porto di Villa San Giovanni	

## Palermo, Termini Imerese

08/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	112
<hr/>		
	Ancip: Le Authority sostengono le imprese articolo 17 in questa fase di criticità	
08/05/2020	<b>Informare</b>	113
<hr/>		
	Grilli (ANCIP): le Autorità di Sistema Portuale intervengano rapidamente per permettere alle società articolo 17 di superare questo periodo critico	
08/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i> 114
<hr/>		
	Ancip: sostenere lavoratori di società articolo 17	
08/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i> 115
<hr/>		
	Grilli (Ancip): Sostegno ai lavoratori art.17, i porti prendano esempio da Palermo	
08/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	116
<hr/>		
	Palermo, al via piano sostegno pubblico portuali	
08/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	117
<hr/>		
	Palermo, via al risanamento dei portuali	

08/05/2020 **IL Sicilia** 118  
Fase 2, Fit Cisl: "Trasporto marittimo di viaggiatori ancora sospeso, la Regione  
intervenga"

---

## Focus

09/05/2020 **Il Mattino** Pagina 12 119  
Marinai senza un porto in 200mila negli oceani

---

09/05/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 7 121  
I diportisti francesi tornano in mare Via libera alla navigazione con amici

---

09/05/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 19 122  
Sostegno ai portuali, caccia aperta al tesoretto Benvenuti (Culmv): 'Perso il 45%  
del lavoro'

---

08/05/2020 **shipmag.it** *Redazione* 123  
Covid-19, sindacati: 'Governo e armatori intervengano su situazione marittimi'

---

08/05/2020 **Informare** 124  
Il Parlamento UE esaminerà quattro proposte per sostenere il settore dei trasporti  
colpito dalla crisi

---

08/05/2020 **Portnews** *di Marco Casale* 125  
Trappole in alto mare

---

08/05/2020 **shippingitaly.it** 126  
'Marittimi prigionieri a bordo': ecco la soluzione per liberarli

---

09/05/2020 **La Gazzetta Marittima** 128  
Sulla crisi dei traffici nei porti il 'miracolo' del fuel ai minimi

---

30/04/2020 **elvigia.com** 130  
ESPO propone una nueva estrategia a largo plazo para el transporte

---

05/05/2020 **elvigia.com** 131  
El Mediterráneo es la región que pierde más líneas marítimas con Asia -

---

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310  
mail: servizioclienti@corriere.it



**La riflessione**  
Le difficoltà dei laici,  
la «lezione» dei cattolici  
di **Sandro Veronesi**  
a pagina 27



**In edicola**  
Mio papà, mio zio  
e la forza  
di amare la vita  
di **Alessandro Piperno**  
nel supplemento



Il ministro Boccia: dal 18 valuteremo gli spostamenti tra regioni. Gli scienziati: attenti a regolarizzare gli stranieri. Ue, intesa sul Mes

## Bar e ristoranti, si apre così

Distanza da 2 a 4 metri e protezioni. Milano, Sala contro la movida: pronto a richiudere

**UN NUOVO DIRITTO**  
di **Sergio Romano**

**S**ono almeno tre i motivi per cui questa epidemia è potenzialmente più grave e minacciosa di quelle che hanno afflitto il mondo nel corso degli ultimi decenni, da quella dell'Aids a quelle dell'Ebola e della Sars. Il primo motivo è la dimensione assunta dalla globalizzazione. Non è la prima volta che un bacillo arriva dall'Asia. La peste nera scese da un altipiano della Mongolia all'inizio del XIV secolo, raggiunse la Turchia, attraversò la Siria e dalle coste del Mediterraneo entrò in Italia, Svizzera, Francia e Spagna provocando, secondo il calcolo di alcuni demografi, non meno di 30 milioni di morti. I vettori erano i topi che viaggiavano nelle stive mentre i tempi di diffusione del morbo erano quelli delle carovane e delle navi mercantili. Ma il numero degli abitanti nei Paesi aggrediti era molto più modesto mentre oggi tutto è infinitamente più grande e più veloce. È più grande la Cina (un miliardo e 293 milioni). È enormemente cresciuto il turismo; secondo la World Tourism Organization i turisti internazionali, nel 1950, erano circa 25 milioni, mentre nel 2019 i viaggiatori internazionali hanno superato per la prima volta il miliardo: una cifra destinata forse a contrarsi nella fase immediatamente successiva al termine della pandemia.  
*continua a pagina 32*



Dopo l'assalto di giovedì, ieri il sindaco Beppe Sala (61 anni) e il comandante dei vigili Marco Ciacci (48) lungo i Navigli

**Brusafiero** In Italia 30 mila vittime  
**«Contagi, l'indice ora è tra 0,5 e 0,7»**

Il momento «è ancora delicato» ma si intravedono segnali positivi. Tanto che il presidente dell'Istituto Superiore di Sanità, Silvio Brusafiero, dice che «la curva continua a calare». E ora c'è anche il via libera alle mascherine fai da te. Il 5 per cento dei malati è straniero, viene così smentita la fake news di una loro presunta immunità. «Il virus non è cambiato» e quindi per quanto riguarda lo sport «resta difficile immaginare stadi pieni».  
*alle pagine 10 e 11 lossa*



Riaprire, ma in sicurezza. Per bar e ristoranti si dovranno rispettare distanze da 2 a 4 metri. Il sindaco di Milano Beppe Sala: no alla rissa.  
*da pagina 2 a pagina 27*

**SETTEGIORNI**  
di **Francesco Verderami**

**Giorgetti e la bottiglia nel mare**

«La bottiglia è nel mare», dice Giorgetti. Dentro c'è un messaggio di cui tutti conoscono il contenuto. E per quanto il mare della politica sia in tempesta, la bottiglia resta a galla in attesa che «le cose maturino», che la corrente la spinga fino a riva. Allora si capirà che «non ci sono alternative» a un governo di unità nazionale con Draghi premier. *continua a pagina 20*

**L'EMERGENZA**

**LA LETTERA**  
**«L'Europa ne uscirà unita e più forte»**



di **Charles Michel**, **David Sassoli** e **Ursula von der Leyen**

Una cosa possiamo essere certi: l'Europa unita uscirà più forte di prima da questa emergenza. Ce lo ricorda la lezione di Schuman.  
*a pagina 19*

**LEADER IN LOCKDOWN**

**Il populista perse il popolo**

di **Antonio Polito**  
Il calo nei sondaggi di Matteo Salvini: e se la discesa fosse dovuta al lockdown? Il leader paga il distanziamento sociale.  
*a pagina 23*

**L'inchiesta** I ritardi per gare e consegne  
**App, mascherine, test: perché tutto è bloccato**

**LE VIRTÙ DA NON SMARRIRE**  
**Cultura è lavoro (che va difeso)**

di **Walter Veltroni**  
La cultura è un lavoro. Non va mai dimenticato. E non lo è solo quello di chi crea.  
*continua a pagina 27*

L'obiettivo è ripartire in sicurezza e tenere l'emergenza sotto controllo. Per farlo servono gli strumenti adeguati: mascherine e guanti, tamponi e test. Un circuito che però ha ancora troppe falle. Crepe che mostrano la differenza fra decreti e circolari con le quali si annunciano le decisioni e la realtà.  
**Fasano, Ravizza**  
**L. Salvia, Sarzanini**

**IL CAFFÈ**  
di **Massimo Gramellini**

## Il Naviglio Espiatorio

**D**a ventiquattrore tutta l'Italia commenta appassionatamente le foto di alcuni milanesi che bevono una birra sui Navigli con la mascherina a tracolla, senza rispettare le distanze tra un naso e l'altro intimate dal governo. E poiché, come è noto, il virus ci ha fatti diventare più buoni, sui social si è già scatenata una di quelle belle campagne d'odio di cui tanto sentivamo la mancanza, stavolta indirizzata contro la sciagurata leggerezza di Milano e dei suoi abitanti. Difendere i kamikaze dell'aperitivo sarebbe un vezzo anticonformista, che di tutti i conformismi è forse il peggiore. Però si fa anche fatica a indignarsi per accadimenti prevedibili: se tu apri di colpo i cancelli a milioni di esseri umani, dopo averli tenuti per mesi in cattività, devi mettere

nel conto che una piccola parte di loro perda il controllo o semplicemente se ne infischi delle regole. Non biasimo chi in questa fase 2 si fa un punto d'onore di fotografare i trasgressori e poi diffonde le prove sui social per alimentare l'indignazione e sentirsi dalla parte giusta della storia. La ricerca di un capro espiatorio placa l'ansia. E più il capro è a portata di mano, più ci si sente sollevati. Ma se qualcuno sta cercando una buona ragione per chiudersi di nuovo tutti dentro, temo che gli untocelli dei Navigli non siano all'altezza del ruolo. Scattare foto in certe case di riposo sarebbe più funzionale allo scopo. Tra l'altro lì non servirebbe neanche il grandangolo.

**Prostamol**  
Integratore alimentare a base di Sereno Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e della vie urinarie.  
30 CAPSULE MATE  
Pesa netto: 15,3 g

**IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA\***

SCOPRI DI PIÙ SU **BENESSERURINARIO.IT**

**E NON HAI PIÙ SCUSE**

A. MENARINI

00509  
9 771120 458008  
Noni Italiane SpA - P.A.P. - 011 3512001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. 001 Milano



L'Eurogruppo approva il lodo Gentiloni-Dombrovskis: niente Troika per il Mes Ma i soldi sono pochi. E Conte e i 5Stelle puntano ancora sul "Recovery Fund"



Sabato 9 maggio 2020 - Anno 12 - n° 127  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

Solita Lombardia  
Un isolato su due  
positivo al test. Sos  
a Milano e Brescia

RONCHETTI A PAG. 5

Caos riaperture  
Governò in preda  
alle giravolte  
di tecnici e regioni

MANTOVANI A PAG. 4-5

Bugie industriali  
Bonomi Pinocchio  
dimentica gli aiuti  
e non vuole tasse



CANNAVÒ A PAG. 14

Telepandemia  
La tv da Covid19:  
gli ascolti salgono  
come i contagi

TECCE A PAG. 18

Caso Palamara  
Pignatone voleva  
Lo Voi. E l'indagato  
Zinga lo chiamava

LILLO E MASSARI A PAG. 20

OSTIE E VIRUS  
"I guanti? Roba  
da pescheria,  
non da chiesa"

LORENZO GIARELLI

A messa si potrà torna-  
re, ma con adeguate misure anti-Covid. Ingressi limitati. Il coro proibito. L'Eucaristia coi guanti. E qui il problema è teologico, più che tecnico/scientifico: se il sacerdote usa la protezione per dare l'ostia, il guanto avrà toccato il Corpo di Cristo, e allora mica lo si potrà gettare come un residuo di plastica qualsiasi, di quelli sopravvissuti alla spesa dal fruttivendolo.  
A PAGINA 19



# OK AL DECRETO ANTI-BOSS. POI TOCCA AI GIUDICI

IL SÌ DI PD-5S-LEU-IV A BONAFEDE PER RISPEDIRE I MAFIOSI SCARCERATI NEI TRIBUNALI. VARO IN CDM OGGI O DOMANI



MASCALI A PAG. 2-3

**Franco era all'ergastolo** Il Dap sui malati rinchiusi  
"Niente cella singola": così è La circolare dello scandalo fuori il carceriere del bimbo non cita le scarcerazioni

PACELLI A PAG. 2-3

BARBACETTO A PAG. 3

MI SA CHE RENZI  
HA LE CALDANE

ANTONIO PADELLARO A PAG. 3

CI HAN FOTTUTO  
LE VACANZE ESTIVE

MASSIMO FINI A PAG. 13

LA SALUTE PRIMA  
DEGLI ALTRI DIRITTI

VALERIO ONIDA A PAG. 15

REGIONI, 50 ANNI  
DI GRAVI DANNI

VITTORIO EMILIANI A PAG. 13

FASE2 NEGLI ALTRI PAESI Nazione che vai, libertà che trovi

## Cosa riapre e cosa è ancora chiuso nel resto del mondo

Le forme della pandemia nel mondo: negli Usa il problema disoccupazione, in Gran Bretagna quello degli ospedali, in Corea si fanno i tamponi

DE MICCO, GRAMAGLIA, GROSSI, IACCARINO, PROVENZANI E ZUNINI  
A PAG. 8-9



**La catteriveria**  
I renziani: "Conte non lo siluriamo noi". Hanno ingaggiato un sicario  
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**60 ANNI DI BONO VOX**  
Il boiardo del rock con un grande avvenire alle spalle



**IL GRANDE GIURISTA**  
È morto Cordero: inventò il Caimano e criticò Re Giorgio

### Fake news alla 7ª

MARCO TRAVAGLIO

Ho sempre invidiato i colleghi arruolati nelle varie "task force anti-fake news" dell'Ue, di Facebook e del governo. Non foss'altro che per il molto tempo libero che si ritrovano. Chissà come passano le giornate, se si divertono e quali avanzatissimi strumenti tecnologico-investigativi adottano per stanare i sovversivi, perlomeno al soldo di Putin, che truccano elezioni e referendum in tutto il mondo sparando bufale a raffica nascosti dietro un nickname. Non vorrei fare il delatore, ma i nostri simpaticigho-stbusters potrebbero iniziare da un caso facile facile che ha il pregio dell'evidenza, privo di enigmatici pseudonimi, linguaggi cifrati e server caraibici: esce da tre giorni sulla prima pagina di Repubblica, che annovera - se non vado errato - alcuni fra i più sagaci segugi anti-fake news. Funziona così. Il primo giorno si attribuiscono a un ministro decisioni altrui e intenzioni mai dette né pensate. Il secondo, siccome il ministro annuncia le sue vere intenzioni anziché quelle mai dette né pensate, si dice che ci ha ripensato. Il terzo, siccome il ministro prepara un decreto in base alle sue vere intenzioni anziché a quelle mai dette né pensate, si dice che è stato sconfitto.

Com'è noto, circa 200 giudici di sorveglianza scarcerano quasi 400 mafiosi o presunti tali (di cui 4 al 41-bis) a causa o con la scusa della pandemia. Il ministero della Giustizia non c'entra nulla perché i governi, fortunatamente, non possono né arrestare né scarcerare tizio o caio, a meno che non varino norme generali in tal senso (valide per tutti). E non è questo il caso: l'unica norma varata dal ministro in materia di detenuti e Covid è quella del di Cura Italia che vieta di applicare ai condannati per mafia la Svuoatacarceri Alfano del 2010 (domiciliari a chi deve scontare meno di 18 mesi in carcere). Ma quei 200 giudici di sorveglianza mandano a casa quasi 400 mafiosi o presunti tali (non tutti sono condannati definitivi) perché, in base ad altre norme, li ritengono più al sicuro fuori che dentro (i dati su morti e contagi dentro e fuori dal carcere dimostrano l'opposto). La vulgata vuole che siano spinti a farlo da una circolare del Dap del 21 marzo, che però non parla mai di scarcerazioni: chiede solo informazioni sulla salute dei detenuti più anziani e gravemente malati, infatti nessun giudice la cita nelle ordinanze di scarcerazione. Il ministro, pur contrario a queste, non può commentarle né ribaltarle per legge (violerebbe la separazione dei poteri e l'indipendenza della magistratura, facendo rivoltare nella tomba da Tocqueville a Montesquieu).  
SEGUE A PAGINA 24



ANNO XXV NUMERO 110 EDIZIONE WEEKEND SABATO 9 E DOMENICA 10 MAGGIO 2020 - € 2,50

Lawrence Wright ha scritto "Pandemia", ma dice: "Non è profezia, è ricerca". E ci porta per mano fino al bivio di oggi, tra virus e solidarietà

Tutti sapevano, io ho solo prestato attenzione", dice Lawrence Wright scivolando di dosso quella "cosa da Nostradamus"...

Edizioni, disclosure: la traduzione è mia) e ha citato il suo progetto successivo, le bozze del libro che aveva appena consegnato...

che è "The End of October", che è un riferimento al tragico ottobre del 1918, il mese in cui l'America subì le perdite più ingenti del Novecento (compreso le guerre)...

No: non c'è da vergognarsi degli italiani

Disciplina, pazienza e resilienza. Il cortocircuito sui Navigli con incazzatura di Sala (meglio malata che twittare) da fatto alla retorica dell'Italia irresponsabile...

Sono tutti da mesi alla ricerca della macchina, della birra, della brava, o se volete più semplicemente della cazzata, della novità simbolica dell'immagine rivelatrice, del video virale...

Togliere la coca dall'informazione italiana

Le balze sui "boss" scarcerati e le idiozie sulle remissioni in libertà. Il procurato allarme è uno spettacolo disgustoso in cui verità e informazione arrancano dietro ideologia, bassa politica, carrierismi...

Tre è un numero diverso da 378. Boss mafioso è definizione diversa da manovale della delinquenza. Arresti domiciliari è nozione giuridica diversa da remissione in libertà...



Il modello e la prova

La pandemia ha portato alla luce lo scontro epistemologico fra scienziati liberali e conservatori

La frustrazione di chi chiede alla scienza "verezze inconfondibili" (copyright: Francis Bacon) coltiva un'idea che è stata scartata in questi mesi da un fitto, epidemio-

Nuovi aiuti alle imprese

Ricapitalizzazioni, soldi a fondo perduto e aiuti per quotarsi in Borsa. La ripresa nasce dagli imprenditori

I previsioni di primavera della Commissione europea hanno coinvolto un quadro drammatico per l'economia dell'U-

Stato emancipatore

"Non possiamo andare avanti con la politica del bonus a pioggia". Nannicini (Pd) critica il suo governo sulla fase 2

Roma. "Non serve un decreto al mese, come se dovessimo tagliare una crisi temporanea. Ma un servizio lungo, che anticipi le crisi dietro l'angolo della occupazione e una del debito nel 2021". Tommaso Nannicini, economista e senatore del Pd, è critico rispetto all'impegno del governo sulla fase 2...

L'Alfonso fatale

Bonafede ha combinato troppe, eppure è inamovibile. Breve ripiegolo di un'ascesa che sfida logici e fisici

Roma. Il suo primo scoppio fu portare nel 2017 Luca Lanzetta alla corte dei milanesi di Virginio Haegli. Lo fece diventare l'uomo più potente di Roma, e quello, sconosciuto avvocato improvvisamente proiettato sul proscenio girevole del Campidoglio, finì in carcere per corruzione in alcune sue componenti...

Sfiducia Bonafede

C'è chi vuole impallinare il Guardasigilli. Il Pd cerca di rinviare la morte, ma il M5s proprio non capisce

Roma. Che la tentazione cominciava a diffondersi tra i suoi, Andrea Marcoriti se n'è accorto quando da alcuni di loro è sentito porre la domanda fatidica: "Ma la nozione di affiducia sarà a tuo vantaggio?". Segno, evidentemente, che nella pattuglia dei senatori del Pd qualcuno ci stava facendo un pensierino impallinare, nel segreto dell'urna, Alfonso Bonafede, e mandare un messaggio eloquente a Giuseppe Conte e al M5s. Non succederà, però. Non fosse altro che il regolamento di Palazzo Madama imponga, di fatto, il voto palese...

Un po' di meritata Schadenfreude per gli svedesi

La Svezia, che faceva la bella figura che non serviva il lockdown e neanche il distanziamento, lo sta non in salute per merito del Wallahalla.

COMIO MESTRO GILBERTO - DI MAURIZIO CIRIACI è arrivata a contare trentacinque morti per Covid-19 una popolazione molto inferiore alle morti che in un blocco sociale totale avrebbe causato e a un'economia completamente disastrosa...

Stato emancipatore

Stato emancipatore per gli svedesi

mero spaventosamente alto, è stato davvero una sorpresa. Sorpresa. Ha detto anche, in un'intervista: "Pensavamo che le nostre case per anziani sarebbero state a evitare i contagi". Maddal. Però i teorici socio-medici svedesi non demordono, uno dice che è "importante capire che le morti di Covid-19 saranno comunque molto inferiori alle morti che in un blocco sociale totale avrebbe causato e a un'economia completamente disastrosa". Tremila morti per disoccupazione, nella patria del Welfare state? Meritaci loro. O per eleggere, alla tedesca: Schadenfreude.



# il Giornale



SABATO 9 MAGGIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 110 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
EIS 1124971 | Sede Ed. vialebebbi

ALLO SBANDO

## ALTRE 776 PAGINE PER NON FARE NIENTE

*Il decreto ancora non c'è: tante proposte e nessuna decisione. A Milano polemica sulla folla in strada*

### MES: 37 MILIARDI ALL'ITALIA, MA IL GOVERNO LITIGA

Il decreto aprile, poi slittato a maggio, non esiste ancora: sul tavolo del premier una bozza da 776 pagine. Intanto l'Eurogruppo approva il Mes senza condizioni, ma Movimento 5 Stelle e Pd litigano sul prestito.

servizi da pagina 2 a pagina 17

#### SOLO CON QUESTI SOLDI CI POSSIAMO SALVARE

di Alessandro Sallusti

Idicannove Paesi che compongono l'Eurogruppo hanno trovato ieri l'accordo per il Mes, un fondo comune pensato dieci anni fa per affrontare il possibile fallimento degli Stati travolti dalla crisi del 2007 e sterzato, dopo una delicata trattativa, sull'emergenza sanitaria Coronavirus. Parliamo di settecento miliardi (l'Italia potrebbe chiederne fino a 37) immediatamente disponibili senza una differenza della vecchia versione - alcuna condizione se non il vincolo di spesa per partite sanitarie. Tutto bene quindi? Sì per diciotto Stati, no (o al momento no) per uno, che ovviamente è l'Italia.

Lo dico alla maggioranza, ma anche un po' alla componente più scettica dell'opposizione: in tre mesi di emergenza, di discussioni e comitati tecnici gli italiani non hanno visto un euro reale, un po' perché non ne abbiamo, in parte perché siamo in mano a incapaci Azzeccagarbugli. Vorrà dire qualcosa se anche l'elefantica Europa, a un tavolo dove si parlano 19 lingue diverse, si rappresentano il nostro governo a varare un provvedimento ricco e concreto.

Conte, Zingaretti, Di Maio e Renzi parlano invece più o meno la stessa lingua, sia pure con accenti diversi, ma evidentemente avrebbero bisogno di bravi traduttori perché proprio non riescono a intendersi. Il decreto economico aprile, rinviato a maggio, vedrà forse la luce a giugno, ammesso che qualcuno riesca a sgarbugliare le 776 pagine (776!) che costituiscono la sua ossatura.

A me l'Europa non è mai stata simpatica, ma oggi, paragonata all'inadeguatezza e alla lentezza del nostro governo, appare come un gigante. Noi italiani le stiamo mediamente sulle spalle? Certo, ma in queste ore ho visto al lavoro gente seria e preparata alla quale purtroppo contrapposizioni un venditore di bibite da stadio (Di Maio), che per di più si è venduto lui stesso ai cinesi, un ministro (Bonafede) che vuole arrestare tutti gli evasori (circa undici milioni di italiani), ma che riesce solo con i suoi pasticci a fare scarcerare 450 pericolosi mafiosi, un premier (Conte) che pensa che governare con la Lega o con il Pd sia la stessa cosa perché tanto c'è lui.

E poi c'è Matteo Salvini, che non vuole i 37 miliardi del Mes perché puzzano d'Europa, ma non ci spiega come sostituirli. E, infine, ci siamo noi che, se questi soldi verranno rifiutati per gioco o per principio, saremo ancora più nel pantano. La verità è più semplice e ideologica: o ci salviamo con l'Europa o moriamo. Ognuno faccia la sua scelta.

#### NAPOLI, INVESTITO DAL RAPINATORE

### Al funerale dell'agente eroe c'eravamo anche tutti noi

di Giannino della Frattina



**DOLORE** La vedova del poliziotto Pasquale Apicella

C'è un eroe a Secondigliano. E adesso ci sarà per sempre. Ieri c'eravamo anche noi ad abbracciarlo, incollati a quella bara orgogliosamente avvolta nel Tricolore, come ha fatto sua moglie Giuliana per tutta la cerimonia funebre. Anche noi a salutare l'agente scelto della Polizia Pasquale Apicella, morto a soli 37 anni il 27 aprile nell'inseguimento di una banda di rapinatori del campo rom di Giugliano. Sbandati in terra di sbandati, ma anche terra di valorosi servitori dello Stato, pronti a sacrificare la loro preziosa esistenza per testimoniare la giustizia, per scongiurare il male.

A ricordarcelo resterà una foto, una meravigliosa immagine della vita che sa essere (...)

segue a pagina 18

#### LE ANALISI

### Le seconde case e la prova inversa

di Nicola Porro

La questione delle seconde case e del divieto di utilizzarle racconta meglio di tanti altri esempi una pericolosa deriva di questo governo. Vediamola. Il primo decreto del presidente del Con-

siglio vietava esplicitamente il loro utilizzo. Si potrebbe questionare sul fatto che si trattava di una eccessiva limitazione della proprietà privata, per la quale, peraltro, si pagano imposte patrimoniali, come (...)

segue a pagina 12

### Vince il Colle: la crisi slitta a settembre

di Adalberto Signore

Continuano ad agitarsi in quel di Italia Viva. Anche se ormai da qualche giorno Matteo Renzi ha riposto il kalashnikov per imbracciare la cerbottana, mentre il ministro Teresa Bellanova ha messo da parte la minaccia delle dimissioni e adesso auspica più cautamente «una sintesi» tra le diverse posizio-



ni. Sono i segnali di una tregua obbligata. Facilitata da un Giuseppe Conte che ha deciso di aprire a un confronto con l'ex premier (così da riconoscerli legittimità), ma imposta nei fatti dalla moral suasion del Quirinale, preoccupato dallo spettacolo che stava dando la maggioranza di governo davanti (...)

segue a pagina 8

### Delirio Inps, spunta il tasto «rinuncia»

di Marco Lombardo

C'è sempre un modo per sistemare le cose quando non funzionano, anche se non è il modo che pensate voi. Basta un clic, dicono spesso i Conte boys, disseminati al governo tra ministri e

decine di task force. Ed in effetti siamo noi che non li prendiamo mai sul serio, anche quando mantengono quello che promettono.

Per esempio: parliamo dei 600 euro dell'Inps, quelli che (...)

segue a pagina 2

\*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)  
 SECONDO IL MINISTERO, IL 30 PER CENTO DEI TERRENI È AGRI-  
 COLTORE. I DATI SONO INFORMATIVI E NON RAPPRESENTANO UN  
 VALORE CERTO.

Prova  
Sustenium Bioritmo 3

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- OSSE
- MENTE
- EVANESCENTE CARINATA
- BELLEZZA DI PELLE, UNIFORMITÀ E FANELLI

\*Benefici sulla salute approvati per la riforma di minerali contenuti nel prodotto. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia ed equilibrata e di uno stile di vita sano.

#### INVASIONE DI SAGGI

### I virologi non sbagliano ... lo sbarco nelle librerie

di Alessandro Gnocchi

«In Italia il rischio pandemia di Coronavirus è pari a zero». «La malattia arriverà, ma sarà poco più di un'influenza». «Sarà peggio della Sars». «Andrà via con l'estate». «Durerà fino alla scoperta del vaccino». «C'è già una cura». «Ciarlatano. (...)»

segue a pagina 32

#### CI SONO ANCHE GRECIA E AUSTRIA

### Il club degli otto Paesi «sani» che vuole spartirsi i turisti

di Davide Zamberlan

È stato soprannominato il club dei First Movers, i precursori che corrono in avanti lungo la strada della Fase 2 e progettano già il post Coronavirus. Australia, Austria, Danimarca, Grecia, Israele, Norvegia, Repubblica Ceca e Singapore puntano a uscire presto dalla crisi.

a pagina 16

#### LO CHEF BARTOLINI

### «La cucina non è azzardo Ora aiutate i ristoratori»

di Andrea Cuomo

a pagina 20

# IL GIORNO

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

SABATO 9 maggio 2020  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



La situazione resta esplosiva

**Metà dei tamponi positivi registrati in Italia si trova in Lombardia**

Bonezzi a pagina 7



## Le regioni scalpitano: fateci riaprire

I governatori: negozi aperti dal 18 maggio. Bolzano accelera il via libera. Accordo sul Mes in Europa, ma il governo si divide  
Decreto ripresa: prezzo massimo delle mascherine a 1,5 euro. Gli scienziati: fatele in casa. Giù i contagi, virus più debole  
Servizi da p. 2 a p. 12

Economia in terapia intensiva

**Nessuno si salva senza aiutare i sommersi**

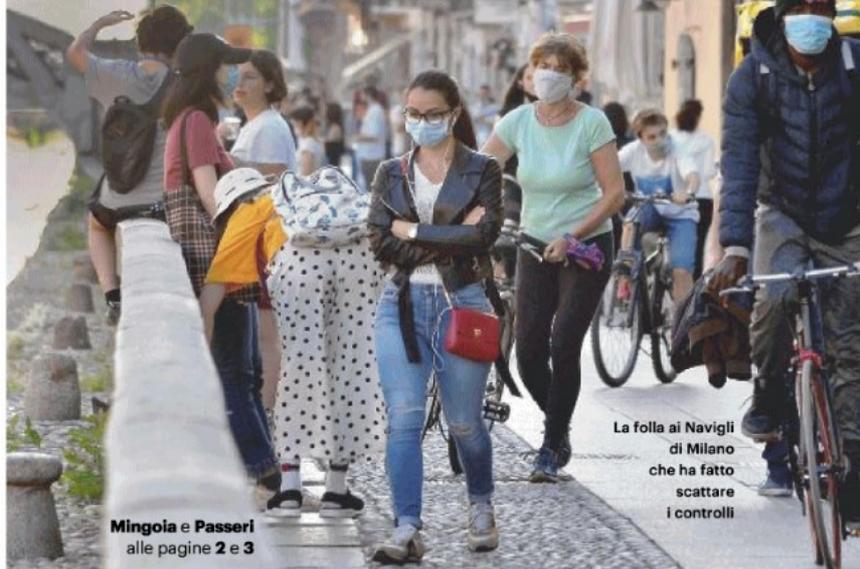
Bruno Vespa

**A**nche in questa, come in ogni guerra, ci sono i sommersi e i salvati. I salvati sono i 18 milioni di lavoratori dipendenti. I sommersi sono i 5 milioni di autonomi ufficiali, ai quali si aggiungono gli oltre tre milioni di lavoratori in nero. Dai sondaggi le differenze tra i sommersi e i salvati emergono in modo drammatico. I salvati sono quasi indifferenti alla fretta sulle riaperture, non si sentono al sicuro dal contagio, lasciano che il governo decida con calma. I sommersi sono sommersi molto più di quanto i salvati non immaginino. Se hanno paura, sono costretti a darsi coraggio.

Continua a pagina 13

**GIRO DI VITE SUI NAVIGLI A MILANO DOPO LA MOVIDA SENZA REGOLE CITTÀ AFFOLLATE, FA PAURA IL PRIMO WEEKEND DELLA FASE 2**

### MA COSÌ NO



La folla ai Navigli di Milano che ha fatto scattare i controlli

Mingola e Passeri alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

La strage dei nonni

**Nella Rsa Baroni 47 positivi al Covid-19 su 50 anziani**

Vazzana nelle Cronache

Lombardia, gli scarcerati

Dall'attore di Gomorra all'ultra amico di Belardinelli

Anastasio e Palma nelle Cronache

Il dramma di un 17enne

**Morì in gita Giudice assolve il Ministero**

Consani nelle Cronache



Il neurochirurgo Maira: come è cambiata la mente

**«Ci siamo tutti adattati Cervello batte morbo»**

Cutò a pagina 15



Generazione senza notte prima degli esami

**La lezione di Moccia «Ragazzi, siete già maturi»**

Bogani a pagina 11

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

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

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

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

A. MENAKINI



Oggi su Alias

MUSICA SILENZIATA Orchestre, solisti, cantanti, riprendersi può costare anni. Intanto John Anderson parla della integrale del canto gregoriano



Alias domenica

EMMANUEL CARRÈRE Tra metafisica e cinema. Mezzo secolo di poesia giapponese. Le vie della Brexit che passano per l'ultimo McEwan



L'ultima

VENEZUELA La storia dell'armata Brancaleone made in Usa che ha tentato una nuova Baia dei Porci Luca Celada pagina 16

quotidiano comunista il manifesto oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 9 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 111

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

EUROGRUPPO

Accordo sul Mes, governo diviso

Accordo dell'Eurogruppo sul Meccanismo europeo di stabilità (Mes) condizionato alle spese sanitarie indotte dal virus Covid-19. All'Italia potrebbero arrivare fino a 36 miliardi di euro. Via libera dal primo giugno anche al pacchetto di aiuti da 540 miliardi tra investi-

menti e sussidi per le casse integrative. «Non c'è nessun tipo di Troika» sostiene il presidente dell'Eurogruppo Mario Centeno. Ma il governo giallo-rosso si divide immediatamente. Conte continua a definire il Mes «inadeguato» e aspetta il Recovery fund, i 5 Stelle parla-

no di «insidia». Ma per il Pd l'assenza di condizionalità è una «opportunità». Ultimo braccio di ferro in vista del decreto «Rilancio», Renzi tiene alta la tensione anche sulla sfiducia al ministro della Giustizia Bonafede. CICCARELLI E COLOMBO PAGINE 2,3

RIAPERTURE

Bolzano scappa, Roma impugna

Con una legge, la provincia autonoma di Bolzano anticipa le riaperture delle attività commerciali. Ma i negozi in città non si adeguano, mentre Salvini indica

il presidente della Svp come un esempio. Il ministro Bocca annuncia il ricorso alla Corte costituzionale: sicurezza sul lavoro a rischio. ELFI REITER A PAGINA 4

all'interno

Libia L'ambasciatore italiano sfiorato dai razzi di Haftar

Gli uomini del generale libico, sempre più in difficoltà, colpiscono duro a Tripoli nella zona delle residenze di Grimaldi (filleso) e dell'ambasciatore turco: 5 morti

ROBERTO PRINZI PAGINA 8



Turchia La polizia attacca i funerali di Ibrahim e sequestra il corpo

La polizia turca aggredisce la folla accorsa per i funerali di Ibrahim Gokcek, morto di sciopero nella fame. Intanto a sud si consuma il dramma della piccola comunità assiro-caldea

CRUCIATI, PONGILUPPI PAGINA 9

Stati Uniti Dopo le proteste, in manette i killer di Ahmaud

I McMichael, padre e figlio, inchiodati da un video, sono stati arrestati dopo due mesi per il brutale omicidio del jogger 25enne, colpevole solo di essere afroamericano

MARINA CATUCCI PAGINA 8



Pazienti nel settore Covid di una Rsa foto di Filippo Venezia/Ansa

La regione Friuli Venezia Giulia vuole «riaprire tutto e subito». Ma la fase 2 del governatore leghista Fedriga ha dell'incredibile: dopo aver ignorato i contagi nelle Rsa, ora vuole scaricare gli anziani di Trieste malati di Covid in un vecchio traghetto arrugginito. La città in rivolta. Petizione nazionale contro la nave lazzaretto pagina 6

Effetti collaterali Il reddito di cura portato alla ribalta dalla pandemia

GIACOMO D'ALISA

Alla stessa velocità del coronavirus si è andato diffondendo lo slogan "lo resto a casa", contraddetto solo dalla sacrosanta invettiva degli spagnoli: "La romantización de la cuarentena es privilegio de clase!". C'è poi un effetto collaterale del virus.

— segue a pagina 15 —

L'ANALISI DELL'ISS I migranti si ammalano ma non lo sappiamo



Un'analisi dell'Iss mostra che gli stranieri non si ammalano di meno, ma accedono con più difficoltà alle cure. Superate le 30mila vittime totali in Italia dall'inizio della pandemia. Ancora molti casi in Lombardia e la Puglia rimane in fase 1.

ANDREA CAPOCCI A PAGINA 6

F-35 Ferrara (5S): «No ad altri caccia»

Il capogruppo dei pentastellati nella commissione esteri del Senato ha presentato un'interrogazione parlamentare al ministro della Difesa Lorenzo Guerini (Pd) firmata da 50 senatori grillini. Intervistato dal manifesto, che ha sollevato il caso, Ferrara afferma: «Il Paese ha altre priorità. Occorrono investimenti in scuola, sanità e ambiente. Il bilancio dello Stato non è infinito». La proposta è di fermare l'acquisto degli ultimi 35 caccia-bombardieri su un totale di 90.

GIANSANDRO MERLI A PAGINA 9

Strage di Ustica Contro il silenzio ricordiamo tutte le vittime

DARIA BONFETTI

Dobbiamo prendere atto con estremo rammarico l'assenza di iniziative istituzionali per la "Giornata della memoria" delle vittime del terrorismo e delle stragi di tale matrice. È chiaro che la tragedia che sta vivendo il Paese impone scelte "restrittive".

— segue a pagina 15 —

Parco di Ercolano

CULTURE /1 L'archeologia come un luogo di resilienza Valentina Porcheddu pagina 10

Salone del libro

CULTURE/2 L'edizione online secondo Nicola Lagioia Arianna Di Genova pagina 11

«Utopian Display»

VISIONI L'arte e il controllo, intervista a Marco Scotini Lorenza Pignatti pagina 13

01559 977025/151017





€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 177

ITALIA  
PREZZI IN ARRETRAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/1, L. 662/96

Fondato nel 1892

PREFISSO 081

Sabato 9 Maggio 2020 •

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

A REDAZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 130

**Il cinema**

David, trionfa Bellocchio con «Il traditore»  
Ok il cinema napoletano

Titta Fiore a pag. 14

**Lo sport**

Azzurri, la ripresa degli allenamenti è appesa ai tamponi

Roberto Ventre a pag. 16



# Sì agli aiuti Ue, ma è scontro

► Intesa sul Mes: prestiti a 10 anni con interessi allo 0,1%. I finanziamenti operativi da giugno. Il salva-Stati "light" spacca il governo. I 5Stelle: è inadeguato. Spunta la norma salva-alberghi

## L'Europa ieri e oggi LA SOLIDARIETÀ DIMENTICATA DI DE GASPERI

Franco Cardini

Nulla è mai casuale, specie e soprattutto in politica. Stiamo uscendo dal Coronavirus, a meno che la «seconda ondata» non ci rimandi al punto di partenza o quasi: il che è possibile, ma non si pecca di eccessivo ottimismo ritenendolo improbabile (ansie legittime a parte). A tal proposito arriva quindi puntuale, e forse addirittura opportuno, il discorso del presidente del Consiglio d'Europa, Charles Michel.

Continua a pag. 35

## Punto di Vespa I SOMMERSI E I SALVATI DEL COVID

Bruno Vespa

Anche in questa, come in ogni guerra, ci sono i sommersi e i salvati. I salvati sono i 18 milioni di lavoratori dipendenti. I sommersi sono i 5 milioni di autonomi ufficiali, ai quali si aggiungono gli oltre tre milioni di lavoratori in nero. Dai sondaggi le differenze tra i sommersi e i salvati emergono in modo drammatico. I salvati sono quasi indifferenti alla fretta sulle riaperture, non si sentono al sicuro dal contagio, lasciano che il governo decida con calma.

Continua a pag. 35

## Le ordinanze del Viminale per il primo week end di fase 2



Sul lungomare di Napoli in avvio della fase 2: in tanti a prendere il sole. NewFotoSud S. Skano

## Vietato prendere il sole in spiaggia

L'allarme è per questo primo week-end della Fase 2. Più controlli, il decreto del Governo prevede che in spiaggia si possa correre, camminare, raggiungere l'acqua e nuotare, ma è vietato fermarsi in gruppo e sdraiarsi a prendere il sole.

Allegrì a pag. 8



## Domande e risposte

Il virus non è più debole ma il caldo secco lo frena

Lucilla Vazza a pag. 10

Raggiunto l'accordo sui prestiti del Mes, il Meccanismo europeo di stabilità agli Stati. I governi potranno farsi avanti già da giugno per ottenere prestiti a 10 anni con interessi allo 0,1%. Il fondo salva-Stati ha a disposizione 240 miliardi di euro, per l'Italia circa 36 miliardi. Ma il salva-Stati «light» spacca il governo, i 5Stelle lo giudicano inadeguato. Conte spinge sul Recovery Fund. Intanto in Italia spunta la norma salva-alberghi.

Bassi, Conti, Pollio  
Salimbeni e Pompitti  
alle pagg. 2 e 3

## Paure da Covid Quei 200mila marittimi che nessuno vuole a terra

Antonino Pane

Nel giro di dieci giorni saranno almeno 200mila i marittimi «prigionieri» sulle navi in giro per gli oceani. Marittimi che hanno completato il periodo di imbarco e che, per le restrizioni imposte dal Covid, non ha mezzi di trasporto per tornare nei Paesi di provenienza. Una situazione assurda e, soprattutto, pericolosa perché si tratta di gente stanca, spesso costretta a vivere in spazi angusti.

A pag. 12

## I ristoranti di Napoli «Non siamo ospedali regole troppo severe»

La rivolta contro i nuovi paletti della Regione De Luca riapre mercati e lungomare per lo sport

Luigi Roano a pag. 9 e In Cronaca

## Solo su prenotazione Teatri e cinema riaprono così dal primo giugno

Massima precauzione sul fronte degli spettacoli dal vivo, cinema, musei. Rigidi i numeri, obbligo di prenotazione. Si ricomincia il primo giugno. Dimito a pag. 7

## Il caso ad Avellino Ospedale Moscati il pasticcio tamponi positivi: sì, no, forse

Gianni Colucci

Il caso del gene N, variante del Coronavirus, scuote l'Irpinia. Fa discutere il pasticcio tamponi al Moscati. A pag. 9

Costruiamo oggi il suo domani

bcesilvestre  
BONIFICHE AMIANTO E SMALTIMENTO RIFIUTI  
Tel. +39 081 195 07 781 | Cef. +39 320 670 93 93  
Via Borsellino, 111 - 80025 Casandrino (Na) | bcesilvestre@gmail.com | www.gruppocsilvestre.com

## Il caso Bonafede

Il pm, il ministro e la giustizia senza bussola

Carlo Nordio

Non sappiamo quale sarà la sorte del Ministro della Giustizia dopo la mozione di sfiducia dell'opposizione. Poiché la politica segue criteri di pura utilità, tutto dipenderà dalla convenienza che avrà il governo a difenderlo, o a mollarlo. Noi abbiamo quasi sempre criticato le scelte di Bonafede, talvolta in modo severo, come nel caso delle intercettazioni, e talvolta in modo ruvido, come per l'obbrolio della prescrizione.

Continua a pag. 34

## Il personaggio

Addio a Taglione scout di Don Diana ed eroe anti-clan

Antonello Velardi

Se ne è andato ieri mattina, con molto anticipo e dopo una lunga sofferenza, Valerio Taglione, presidente del Comitato intitolato a don Peppe Diana, il sacerdote ucciso dalla camorra a Casal di Principe il 19 marzo del 1994. Aveva 51 anni. Continua a pag. 34

Confetti maxtris  
... CON TE NEL GIORNO PIÙ BELLO

visita il sito...  
CONFETTIMAXTRIS.IT  
vai su...  
Instagram Facebook



# Il Messaggero



211 € 1,40\* ANNO 142 - N° 127 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 9 Maggio 2020 • S. Beato

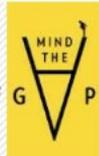
IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Il Messaggero**  
A favore del Policlinico Gemelli e dell'Istituto Spallanzani  
Per contribuire:  
Conto "Il Messaggero per emergenza coronavirus"  
IBAN IT 31 T 03087 03200 CCCC00061037  
SWIFT FINATIT33XXX C/O Banca Finnat



**L'anniversario**  
Un anno di storie e battaglie: le donne protagoniste di Mind the Gap  
Giansoldati, Latella e Lombardi alle pag. 22 e 23



**Cerimonia on line**  
Favino & Bellocchio David trionfale per «Il traditore» Sorpresa Bhuiyan  
Setta a pag. 24



**Il Messaggero**  
**BROOM**  
motori.ilmessaggero.it

## Primi aiuti Ue, ma non basta

► Eurogruppo, ok al Salva-Stati: prestiti a dieci anni ► Nel decreto Rilancio spunta la norma salva-hotel  
Conte: ma è vitale il Recovery Fund. Scontro M5S-Pd In arrivo dai ministeri pioggia di richieste di spesa

**Covid e boss**  
La bussola impazzita della giustizia di casa nostra

Carlo Nordio

Non sappiamo quale sarà la sorte del Ministro della Giustizia dopo la mozione di sfiducia presentata dall'opposizione. Poiché la politica segue criteri di pura utilità, tutto dipenderà dalla convenienza che avrà il governo a difenderlo, o a mollarlo. Noi abbiamo quasi sempre criticato le scelte di Bonafede, talvolta in modo severo, come nel caso delle intercettazioni, e talvolta in modo ruvido, come per l'obbrobrio della prescrizione. Ma adesso atteniamoci alle tre accuse principali: 1) la polemica con Di Matteo; 2) la scarcerazione dei mafiosi; 3) la gestione delle carceri durante l'epidemia. Vediamoli.

Primo. Durante una trasmissione tv l'ex pm Nino Di Matteo ha telefonato raccontando che due anni fa Bonafede gli aveva offerto il ruolo di capo del Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria, ma aveva cambiato idea dopo una serie di proteste di detenuti mafiosi.

Continua a pag. 20

La movida spiazza Sala: vergognoso, si cambi o chiudi tutto



Milano, la zona dei Navigli e della Darsena è sempre affollata (foto ANSA) Servizi da pag. 2 a pag. 15

### Folla ai Navigli, il caso Milano

Claudia Guasco

Ora i Navigli sono super controllati. Le immagini dell'incanto happy hour di giovedì sera a Milano hanno imposto un brusco cambio di marcia.



A pag. 4

**A Pescara tutti sul lungomare**  
Weekend, allerta assembramenti vietato prendere il sole in spiaggia

Allegri a pag. 5

**Impugnato lo strappo di Bolzano sui negozi**  
Il governo frena le Regioni: aperture per zone di rischio e stop all'Alto Adige

Simone Canettieri

Dopo la Calabria, Bolzano. La provincia autonoma approva una legge che accelera la Fase 2 in Alto Adige: da oggi potranno perciò aprire i negozi, mentre lu-



nedi tocca a parrucchieri, bar, ristoranti e musei e il 25 invece agli alberghi. Il ministro Boccia: «Il governo non può fare altro che impugnare il provvedimento».

A pag. 2  
Pirone a pag. 2

**Spazi giusti, mascherine e prenotazioni**  
I ristoranti dal 18: distanziati a tavola  
Da giugno i teatri

Rosario Dimito e Laura Larcan

Ristoranti al via con tavoli a 2 metri. A teatro da giugno: poltrone assegnate e inamovibili per gli show dal vivo e divieto di mangiare o bere. Ecco le linee guida del Comitato tecnico-scientifico. Servirà la prenotazione per mangiare fuori. Nelle spiagge, ombrelloni distanziati di 3,5 metri.

A pag. 3

**L'indice R0 a 0,5**  
L'epidemia rallenta  
Morti a quota 30 mila

Mauro Evangelisti

L'epidemia ancora in discesa, indice di contagio verso lo 0,5. Calano i nuovi casi ma i morti superano quota 30 mila.

A pag. 10

**Il continente ai raggi X**  
Sudamerica, il virus avanza veloce dove regna l'autarchia

Loris Zanatta

Scaricato in America Latina, il coronavirus avanza implacabile. Chissà dove arriverà, quanto si spargerà, cosa ne sapremo. Già, perché dei numeri c'è poco da fidarsi. O meglio: sono credibili laddove la società controlla lo Stato, fanno ridere dove lo Stato s'è mangiato la società. Per dire: si può credere che il Perù abbia 51.000 contagi e 1.400 morti, il Cile 22.000 malati e appena 275 vittime.

Continua a pag. 20

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.

IL LEONE APPASSIONATO

Buongiorno, Leone! Sabato lo sapete non è il vostro giorno astrale, voi siete quelli della domenica, dominati dal Sole. Oggi invece prevale ancora Saturno in Acquario, ma dal Sagittario vi arriva l'infusso di una Luna appassionata. Attenti però a Marte: gli amanti possono diventare purtroppo nemici in un batter d'occhio. Sarete liberi da Marte il giorno 13, sarà un po' come fare "13" alla schedina, quella che si giocava la sera del sabato. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

\* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50



# il Resto del Carlino

SABATO 9 maggio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

Emilia Romagna

## I medici: «Regole certe per i test sul sangue» C'è già la lista di attesa

Tassi a pagina 8



## Le regioni scalpitano: fateci riaprire

I governatori: negozi aperti dal 18 maggio. Bolzano accelera il via libera. Accordo sul Mes in Europa, ma il governo si divide  
Decreto ripresa: prezzo massimo delle mascherine a 1,5 euro. Gli scienziati: fatele in casa. Giù i contagi, virus più debole

Servizi  
da p. 2 a p. 13

Economia in terapia intensiva

### Nessuno si salva senza aiutare i sommersi

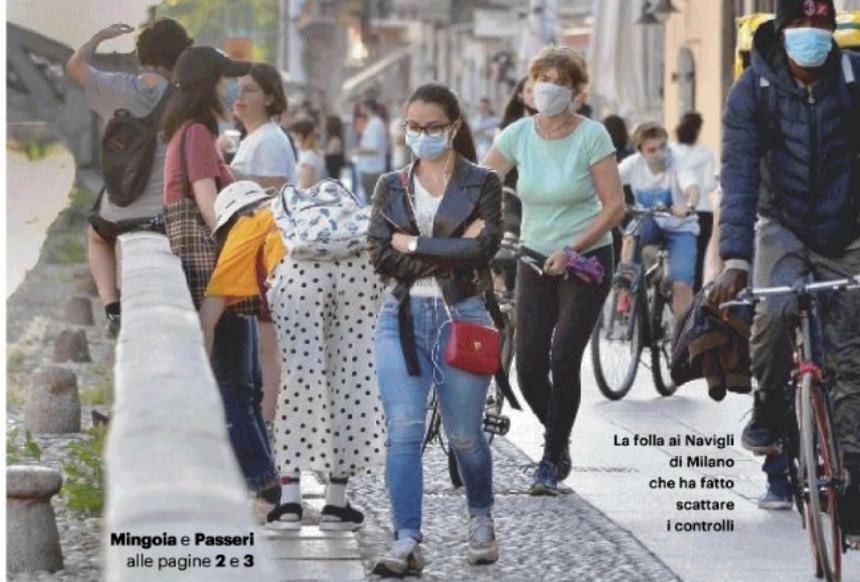
Bruno Vespa

**A**nche in questa, come in ogni guerra, ci sono i sommersi e i salvati. I salvati sono i 18 milioni di lavoratori dipendenti. I sommersi sono i 5 milioni di autonomi ufficiali, ai quali si aggiungono gli oltre tre milioni di lavoratori in nero. Dai sondaggi le differenze tra i sommersi e i salvati emergono in modo drammatico. I salvati sono quasi indifferenti alla fretta sulle riaperture, non si sentono al sicuro dal contagio, lasciano che il governo decida con calma. I sommersi sono sommersi molto più di quanto i salvati non immaginino. Se hanno paura, sono costretti a darsi coraggio.

Continua a pagina 13

GIRO DI VITE SUI NAVIGLI A MILANO DOPO LA MOVIDA SENZA REGOLE  
CITTÀ AFFOLLATE, FA PAURA IL PRIMO WEEKEND DELLA FASE 2

## MA COSÌ NO



La folla ai Navigli di Milano che ha fatto scattare i controlli

Mingola e Passeri  
alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

San Lazzaro, aveva 44 anni

### Travolge in auto un cinghiale e si schianta Morto vigilante

Pederzini in Cronaca

Bologna, fatta da tre ricercatrici

### Covid e piastrine, scoperta del Rizzoli fa ben sperare

Barbetta in Cronaca

Aspettando il via al campionato

### Doppio Bologna: ecco l'idea di Mihajlovic

Vitali in Qs



Il neurochirurgo Maira: come è cambiata la mente

### «Ci siamo tutti adattati Cervello batte morbo»

Cutò a pagina 15



Generazione senza notte prima degli esami

### La lezione di Moccia «Ragazzi, siete già maturi»

Bogani a pagina 11

Prova Sustenium Bioritmo 3



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

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

\*Modificazioni 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. MENKINI

**GEAR**  
nuova  
concessionaria  
**OPEL**

SABATO 9 MAGGIO 2020

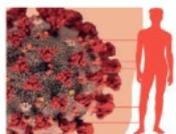
# IL SECOLO XIX

**GEAR**  
OPEL

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXIV - NUMERO 110, COMMA 20 / B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN



## I 100 GIORNI che sconvolsero l'Italia

Cronaca della lotta al Covid-19 raccontata da un medico in prima linea

di MATTEO BASSETTI

Lunedì 11  
e lunedì 18 maggio  
due inserti gratuiti  
in edicola con

**IL SECOLO XIX**

### LA SCELTA DELLO STILISTA

Armani: «Farò ripartire l'alta moda da Milano»

AMAPANE / PAGINA 9

### INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 15
Economia-Matrimo	Pagina 18
Genova	Pagina 22
Album-Genova	Pagina 35
Xte	Pagina 36
Programmi-Iv	Pagina 41
Sport	Pagina 42

PRENDE FORMA IL DECRETO RILANCIO. SUL TAVOLO MISURE PER 55 MILIARDI. RADDOPPIA IL BONUS BABYSITTER, SARANNO RIMBORSATI GLI ABBONAMENTI AL TRASPORTO PUBBLICO

# Buoni vacanza e sanatoria edilizia Tasse sospese per ristoranti e bar

Intesa all'Eurogruppo, possibile il ricorso al Mes senza condizioni. Delrio: «Difficile non usarlo». Cinquestelle contrari

Il decreto che dovrebbe consentire all'Italia di rialzare la testa, in questa Fase 2, comincia a prendere forma. Sono in arrivo buoni vacanza e un'ampia sanatoria edilizia. Previsto anche il raddoppio del bonus per babysitter e il rimborso degli abbonamenti al trasporto pubblico. Ristoranti e bar non dovranno pagare la Tosap. L'Eurogruppo, intanto, trova l'accordo e approva il Mes, ma i Cinquestelle non ci stanno. Delrio avverte: «Difficile non usarlo».

SERVIZI / PAGINE 2-5

### L'ANALISI

PAOLA SEVERINO

**È UNA VITTORIA DELLA SOLIDARIETÀ PER L'EUROPA**

Il «Pandemic crisis support» sarà fondamentale per una nuova solidarietà europea, come lo fu, 70 anni fa, la Comunità europea del carbone e dell'acciaio. L'ARTICOLO / PAGINA 17

### TENSIONE A GENOVA

Mario De Fazio e Francesca Forleo

**Proteste dei detenuti per il rischio contagio nel carcere di Marassi**

Protesta di alcuni detenuti nel carcere di Marassi, a Genova, dopo i risultati dei test sierologici che indicano la presenza di 17 possibili positivi al virus. L'ARTICOLO / PAGINA 11

### ROLLI

FOLLA SUI NAVIGLI

UNA MILANO DA BERE



### IL CASO

Chiara Baldi e Alberto Mattioli

**Blitz di Sala sui Navigli «Se torna la movida chiudo di nuovo tutto»**

«O le cose cambiano o chiudo i Navigli». Il sindaco di Milano, Beppe Sala, ieri, dopo le immagini scattate giovedì sera sui Navigli in formato movida, ha lanciato un secco ultimatum e in serata è andato a controllare di persona. L'ARTICOLO / PAGINA 9



**MENO VINCOLI IN LIGURIA «PIÙ DI DUE SULLA BARCA MA SOLTANTO FAMILIARI»**

GLI ARTICOLI / PAGINE 5-7



Padre Tasca annuncia ai confratelli di Camposampiero, nel Padovano, la nomina ad arcivescovo di Genova

**Tasca, è un francescano l'arcivescovo di Genova «Verrò come un fratello. Voglio parlare con tutti»**

Il Papa sceglie un francescano come arcivescovo di Genova. È Marco Tasca, padovano, ex ministro generale dell'Ordine dei Frati minori conventuali. «Resto un frate, la mia porta sarà aperta».

AGASSO / RUD ANNA  
ESCHENONE / PAGINE 14-15 E 22-23

### IL COMMUNIO

Bruno Viani

**Bagnasco: nelle tragedie l'orgoglio della mia città**

L'ARTICOLO / PAGINA 14

### IL COMMENTO

LUCA ROLANDI

**UNA FASE INEDITA PER LA CURIA DI SIRI**

L'ARTICOLO / PAGINA 17

### BUONGIORNO

Alessandro Morelli, leghista di notevole estro, ha detto che è uno sbaglio regolarizzare gli immigrati impiegati nei campi, in nero e a tre euro l'ora: se costassero di più, con tanto di implicazioni fiscali, nessuno li assumerebbe e li ritroveremmo in mezzo a una strada. L'idea che a zozzo e senza un quattrino danno fastidio, e schiavizzati sono almeno utili a tirar su l'insalata per la nostra cena è piuttosto condivisa, e sta ispirando la soluzione del governo, dove sembra prevalere la sana sapienza dei cinque stelle, i probi, gli onesti, i puri, i portatori dell'incontra semplicità popolare: regolarizziamo 'sta gente per uno o due mesi, facciamogli raccogliere 'ste quattro angurie e poi arriverederci. È un nuovo tipo di transversalità che, silente e inesorabile, congiunge destra e sinistra restituendo il Paese a una con-

### Uomini e caporali

MATTIA FELTRI

cordia carisca, riluttante a riconoscersi in un'epifania amorosa. Ma c'è, prendete i famosi 376 boss provvisoriamente scarcerati da Bonafede (vi sfugge la strabiliante comunione nel dichiarare il ministro mozzaorecchi non abbastanza mozzaorecchi?). Quelli ai 41 bis, cioè ristretti al carcere duro per mafia, sono tre, quelli nemmeno mai processati sono centoventi, quelli non ancora condannati in via definitiva quasi duecento, alcuni sono vecchi, hanno il cancro, sono a pochi mesi dal fine pena, ma tuttavia è un'offesa alla morale del caporale eoltrivo che eccita questo tempo. I si ribattono al gabbio, dice la retta coscienza nazionale. Eccola la chiave: siamo diventati una comunità di caporali. Caporali di destra e caporali di sinistra che non sanno più vedere dov'è un uomo. —

PRODOTTO PER LA CASA - LETTI - OLIO - NIELE - BIBITE  
BUCCIE - ACQUA - VINO - PESTO - SALSA DI NOCI

ACQUA E BIVANDE  
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**  
acquadomicilio@genova.it

Rivara 1802  
vendita online  
consegna a domicilio.

GHE  
SEMMO!

info@rivara1802.it  
www.rivara1802.it



€ 2,50\* in Italia — Sabato 9 Maggio 2020 — Anno 156\*, Numero 127 — [ilsole24ore.com](http://ilsole24ore.com)

\*In vendita attraverso obbligazioni con indicazione di Borsa (Crisi e Covid-19 - Organizzazione e p. 2) Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore ed il supplemento, in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 46/2009, art. 1, c. 1, DCE Milan



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Edilizia**  
I paletti della Consulta su demolizioni e ricostruzioni

**Oggi con il Sole**  
Premio Strega per ragazzi: «L'estate che conobbi il Che»



**Giuglielmo Saporto**  
a pag. 30



— a 10,90 euro oltre il giornale

**MARSH RISK CONSULTING**

ESG: soluzioni per lo sviluppo sostenibile del business.

**MARSH**

FTSE MIB 17439,30 +1,13% | SPREAD BUND 10Y 238,00 -6,90 | €/S 1,0843 +0,56% | WTI 24,37 +2,91% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 26-29

## Accordo Ue sul Mes, Governo diviso

### EMERGENZA COVID

Dal 1° giugno prestiti per 240 miliardi fino a 10 anni con tassi intorno allo 0,5%

Sostegno a spese sanitarie senza condizioni. Si accende lo scontro fra M5S, Pd e Lv

Edizione chiusa in redazione alle 22.45

Svolta all'Eurogruppo. C'è l'accordo sul Mes, il fondo salva Stati dell'Unione europea da utilizzare per affrontare le spese sanitarie, dirette e indirette. L'intesa raggiunta ieri pomeriggio prevede tassi quasi a zero e assenza di condizioni. Prestiti per 240 miliardi, con un margine dello 0,5 per cento e durata decennale. Il rubinetto resterà aperto almeno fino alla fine del 2022. Per l'Italia si tratta di 36 miliardi. Governo diviso.

Servizi a pagina 3

### DEBITO PUBBLICO

**Moody's non modifica il rating dell'Italia**  
Dbrs: outlook negativo

Morya Longo, Gianni Trovati — a pag. 2

### LA COMMISSIONE VARA LA RIFORMA

**Aiuti pubblici, la Ue: Stato fino a sette anni nel capitale delle aziende**

Roda Romano — a pag. 5

## Stop subito all'Irap per incassare risparmi fiscali fino a 14 miliardi

### LA PROPOSTA BONOMI

Apprezzamento unanime degli imprenditori contro la tassa più odiata

Tagliare l'Irap per semplificare il sistema e garantire liquidità immediata alle imprese. La proposta rilanciata nei giorni scorsi da Carlo Bonomi, presidente designato di Confindustria, di non distribuire aiuti a pioggia, ma piuttosto di procedere subito all'abolizione dell'imposta sul reddito delle attività produttive, trova fondamento nei numeri del tributo più odiato e contestato del sistema fiscale italiano. Lo stop consentirebbe risparmi fiscali per 14 miliardi. Apprezzamento unanime degli imprenditori contro la tassa più odiata. E spunta la chance del Mes.

Marco Mobili — a pag. 4

### L'INTERVENTO

**UNA IMPOSTA ANTI IMPRESE DA ELIMINARE**

di Antonio Patuelli

Non è il dibattito su come meglio sostenere le imprese gravate dall'insurrezione prolungata del lavoro dovuta ai coronavirus, ma le misure che, senza privilegi e discriminazioni, possono evitare complicazioni attuative e favorire, con la massima rapidità, gli sforzi delle imprese per la ripresa dello sviluppo dell'occupazione, vi è certamente l'abolizione dell'Irap, come proposto saggiamente dal nuovo Presidente designato di Confindustria, Carlo Bonomi.

Continua a pag. 4

### MENTRE LA DISOCCUPAZIONE USA TORNA AI MASSIMI DAL CRACK DEL 1929



Oltre la crisi. Fra i principali indici, il Nasdaq è l'unico ad aver recuperato oltre l'80% delle perdite subite per il coronavirus

**Wall Street in ripresa e il Nasdaq cancella le perdite da inizio anno**

Prosegue la ripresa di Wall Street, con il Nasdaq che per primo tra i grandi listini ha recuperato le perdite da inizio anno causate dalla pandemia da coronavirus. Un andamento che ieri sembra aver ignorato l'allarmante dato sull'aumento della disoccupazione americana, tornata ai livelli della Grande depressione.

Maximilian Cellino — a pag. 2

## Sblocca debiti Pa: domande dal 15 giugno

### MISURE PER LE IMPRESE

Il fondo da 12 miliardi per il pagamento delle vecchie fatture ai fornitori della Pubblica Amministrazione sarà diviso in due sezioni: 8 miliardi andranno a Regioni, Province e Comuni (6,5 mi-

liardi agli enti locali, il resto alle Regioni) e 4 alle Asl, per liquidare i debiti «certi, liquidi ed esigibili» al 31 dicembre scorso. Il meccanismo punta ad accelerare i tempi e a cancellare intorno al 70% dei debiti commerciali scaduti. Domande dal 15 giugno.

Gianni Trovati — a pag. 5

## Bar e ristoranti, l'Inail indica le linee guida

### VERSO LA RIPRESA

La riapertura di ristoranti, bar e pizzerie dovrà garantire il pieno rispetto delle tre dimensioni di nuovo rischio Covid-19 finora indicate da Inail in sede di Comitato tecnico scientifico: prossimità, ossia la distanza da rispettare tra lavoratori; esposizione, ovvero l'avvicinamento a soggetti potenzialmente contagiosi; aggregazione, l'impatto sulle comunità che frequentano i locali.

Barotoni e Colombo — a pag. 8

### L'INTERVISTA

**Metta (IIT): «Tecnologie semplici per la Fase 2»**

Antonio Larizza — a pag. 11

**aruba.it**

C'è la **PEC**

Risparmia tempo e denaro

**12,1 per cento**

**Credito Ubi, conti superiori alle attese.**

Lucchini esce dal patto e apre a Intesa

Festa, Meneghelli — a pag. 15

## Vodafone: rete propria in Comuni senza fibra

### IL PROGETTO

Vodafone si appresta a giocare la sua carta: amala Comuni in tutte le regioni italiane collegati entro la fine dell'anno, e serviti con la tecnologia Fwa, che permette un collegamento a banda ultralarga "fisso", ma in cui l'ultimo miglio viene coperto con frequenze mobili. Il tutto con una infrastruttura proprietaria e in Comuni non ancora coperti dalla fibra.

Andrea Bonelli — a pag. 14

### L'INTERVISTA

**L'ad Miao: «Huawei scommette sull'Italia»**

a pagina 24

**.food**

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE

**Allevamenti sostenibili sempre meno inquinanti**

— a pag. 24

**domenica**

**DOMANI SUL SOLE 24 ORE**

**Renzo Piano racconta il nuovo ponte di Genova**

— a pagina 18

**PANORAMA**

**VERSO IL 18 MAGGIO**

**Bonaccini e Zaia chiedono aperture differenziate su base regionale**

Dopo lo strappo della Calabria su bar e ristoranti, e il via libera della provincia di Bolzano ai negozi, l'appuntamento per le riaperture è il 18 maggio, ma in modo differenziato. È quanto chiedono il presidente della Conferenza delle Regioni, Stefano Bonaccini, e il presidente del Veneto, Luca Zaia.

a pagina 8

**CALO SENZA PRECEDENTI**

**Il virus blocca la Germania: export in caduta dell'11,8%**

L'export tedesco è crollato dell'11,8% a marzo rispetto a febbraio e del 7,9% sull'anno scorso. Un declino senza precedenti da quando nel 1990 è iniziata la raccolta di questi dati. Il surplus commerciale è sceso a 12,8 miliardi di euro dal 21,4 di febbraio.

a pagina 19

**FALCHI & COLOMBE**

**TUTTE LE INSIDIE DELLA FASE 2 PER LA BCE**

di Donato Masciadaro

a pagina 18

**CURE ANTI COVID**

**Il San Raffaele sperimenta l'inibitore d'infiammazione**

La Fda americana ha accettato di avviare uno studio clinico internazionale sull'uso di un farmaco inibitore d'infiammazione che ha dato risultati positivi su due pazienti colpiti da Covid-19 al San Raffaele di Milano. Il coordinatore in Europa è Pablo Cececi, ricercatore scientifico al San Raffaele.

a pagina 8





**CRASTAN**  
1870 €  
**100% ORZO ITALIANO**

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

**ristora**  
INSTANT DRINKS

Sabato 9 maggio 2020  
Anno LXXVI - Numero 127 - € 1,20  
S. Pacomio abate

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366 tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003  
giorn. 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 + Ciceraria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40  
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6960

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



## Un bluff poderoso

Il decreto liquidità si sta rivelando un fallimento  
Concessi solo 6,4 miliardi di prestiti in un mese  
È appena l'1,6% di quei 400 miliardi promessi

Il Tempo di Osho

### L'ultima di Brusaferrò (Iss) «Mascherine? Fatele in casa»



Lenzi a pagina 9

DI FRANCO BECHIS

Alle imprese italiane in quasi un mese è stata concessa liquidità per 6,4 miliardi di euro, e di questi solo 1,9 miliardi sono garantiti totalmente dallo Stato italiano. In tutto è l'1,6% di quell'intervento di 400 miliardi di euro che il presidente del Consiglio italiano, Giuseppe Conte, aveva definito «poderoso». Siccome i soldi servivano subito, anche prima per riuscire a superare il lockdown e restare aperti sperando di non essere già falliti quando l'Italia sarà tornata alla piena normalità, è evidente che di poderoso qui c'è solo il bluff del premier. Indubbiamente risulta dopo un fallimento di queste proporzioni urticante la prosopopea e la propaganda utilizzata da palazzo Chigi nel presentare le sue ricette economiche per l'Italia che purtroppo tali non erano. Quasi nessuna scelta fatta fin qui ha colto nel segno, e gli esperti sanno anche benissimo per quali ragioni. (...)

Segue a pagina 3

Parla il banchiere Ghisolfi

### «Quei prestiti sono puro caos Cumuli di carte, pochi soldi»

Caleri a pagina 2

L'Europa ci ha fatto il «pacco»

### Trovato l'accordo sul Mes ma c'è subito la fregatura

Carta a pagina 5

Braccio di ferro Stato-Regioni

### Il governo per evitare rischi vuole abolire le elezioni

Solimene a pagina 7

IN PIAZZA IL 18 MAGGIO

### Commercianti in rivolta per le chiusure anticipate imposte dalla Raggi

Verucci a pagina 15



Via Cotilia, 18/20  
02100 RIETI  
Tel. 0746 482836  
Cell. 333 7676719  
cresta.impianti@gmail.com  
[www.crestaimpanti.com](http://www.crestaimpanti.com)  
seguici su  
@Cresta Impianti srls

David di Donatello

### La statuetta va a Bellocchio per Buscetta

Bianconi a pagina 21

Zampa: soluzione vicina

### Dalla Salute boccata d'ossigeno per il campionato

Pieretti a pagina 23

buona tv  
a tutti

di Maurizio Costanzo



Non c'è dubbio che, in qualche modo, il coronavirus è compagno di strada di chi fa televisione. Poteva esserlo anche del cinema, del teatro o della musica, ma in quei casi non si è comportato bene. Infatti, il teatro, la musica e il cinema sono fermi. La televisione no, anzi ha incrementato ascolto con queste lunghe quarantene dei telespettatori. Hanno funzionato di più gli sceneggiati, ad esempio «Vivi e lascia vivere», oppure «L'allieva 2» e altri ancora. (...)

Segue a pagina 22

Prova  
Sustenium Bioritmo 3



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

MUSCOLI SISTEMA IMMUNITARIO  
DIGESTIONE MENTE  
CIRCOLAZIONE BELLEZZA DI BELLE  
CIRCULATORIA LUNGHITÀ E CARATTERI

\*Benefici derivanti dalla sua azione regolativa per un'ottimale e armonica circolazione del sangue. Gli ingredienti a base vegetale sono estratti da piante e funghi di alta qualità. È un integratore alimentare a base di estratti vegetali e funghi.

Sabato 9 Maggio 2020  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 108 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano  
\* Nella presenza di Bari, Roberto Andò-Tosti e Poggia, in abbonamento esclusivo con la Gazzetta del Mezzogiorno a € 1,10

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



**IMPOSTE SUI REDDITI**  
**Scenote fiscale del 30% sugli accenti di giugno e novembre**  
Bartelli a pag. 30

**CASA**  
**Potenziati fino al 120% i bonus fiscali sulle ristrutturazioni**  
Poggiani a pag. 27

**EMERGENZA COVID**  
**Lavoro agile a richiesta se ci sono figli minori di 14 anni**  
Cirioi a pag. 33

**STUDI**  
**Credito garantito da Sace anche per i professionisti**  
Chiaretto a pag. 29

**SU WWW.ITALIAOGGI.IT**  
**Coronavirus/1 - Le proposte dei ministri per il dl rilancio**  
**Coronavirus/2 - La circolare delle Entrate sui dl Cura Italia e Liquidità**  
**Fisco - La risposta delle Entrate sui corrispettivi incassati attraverso gli apparecchi self service con la procedura web**

**GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS** *all'interno*

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

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

## Maxicantieri modello Genova

*Il decreto Rilancio, in dirittura d'arrivo, punterà alla semplificazione delle procedure per i lavori di maggior impatto sociale, progettuale o economico*

Modello Genova per la realizzazione di opere di elevata complessità progettuale e difficoltà esecutiva o per interventi che comportino un rilevante impatto sul tessuto socio-economico. Verranno nominati commissari straordinari a cui spetterà trasmettere al Cipe e al Ministero delle Infrastrutture il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, segnalando ogni sei mesi eventuali scostamenti dalla tabella di marcia.

Cerriano a pag. 32

**DIRITTO & ROVESCIO**  
**Mattia Peltri, neo direttore dell' Huffington Post, nella sua rubrica «Bongiorno» su La Stampa che per fortuna ha mantenuto ha rilevato la selettività politica-mediatica sulla Rca Pio Alberto Trivulzio di Milano, accusato, senza mezzi termini, di sterminio di cervelli, in corso della sistematica violazione delle più basilari norme sanitarie. Questa era l'accusa, ma che veniva data, come si vedeva, come se fosse una sentenza passata in giudicio. Adesso si è fatto tutto Fabrizio Pregliasini, un circolo stimato, per dire che il Trivulzio ha invece adottato tutte le norme nazionali e regionali. E lo dimostra con le cifre. Infatti, da gennaio ad aprile, al Trivulzio, sono morti 300 ospiti. Il tasso di mortalità medio, nello stesso periodo degli anni 2019-2019, è salito del 47% mentre a Milano è salito del 135%, quasi il doppio. Ma questa difesa adesso è stata nascosta in un titolo fidejussivo in una pagina interna. Non essendoci il marchio, si parla d'altro. Ma, operando così, si rende marci se stessi e la società.**

### Parigi: pensano solo agli immigrati e non al Covid-19



Il peggio deve ancora venire. Dalla crisi sanitaria il Paese rischia di uscire con le ossa rotte. Gli aiuti alle imprese? «Pannicelli caldi. Al governo litigano sul reddito di emergenza e la regolarizzazione degli immigrati mentre le imprese chiudono». Stefano Parisi, una carriera come politico e manager di grandi aziende, parte a testa bassa contro il governo per la gestione dell'emergenza post Covid-19.

«Manca di una strategia». Con Riscoprire, il movimento che raccoglie una quarantina di esperti, punta a offrire un'alternativa per la ricostruzione: dal codice appalti, da smantellare, alla revisione della contabilizzazione delle perdite delle imprese: «Costa zero per lo Stato ed eviterebbe di chiudere il bilancio 2020 in perdita o addirittura di saltare per aria».

Ricciardi a pag. 5

### ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Per quale motivo Mario Draghi nel suo unico intervento nell'era del virus aveva sollecitato su FT gli Stati europei, e in particolare l'Italia, a emettere immediatamente debito per immettere liquidità nelle aziende? Per quale principale motivo lo aveva fatto, se non perché ben sapeva cosa bolliva nella pentola delle toghe rosse della Corte costituzionale tedesca? Infatti, l'incitamento di Draghi aveva come sottostante anche questa consapevolezza, cioè che stava arrivando a sentenza l'azione promossa da un gruppo di giuristi tedeschi per dichiarare l'incostituzionalità (non per la Bce, ma per la Bundesbank) di consentire e sostenere gli acquisti senza limiti dei titoli di Stato e anche dei bond delle società. Fortuna ha voluto che la sentenza sia diventata matura durante il Covid-19, altrimenti

continua a pag. 2

**LUNEDÌ IN EDICOLA**  
**Italia Oggi**  
Una ripresa a forma di U

**RIPARTENZA DIGITALE**  
**Microsoft, piano da 1,4 mld e un datacenter italiano**  
Secchi a pag. 18

**FOCUS PMI**

## La Task Force di Noverim a supporto delle imprese italiane

Gent.mo Imprenditore, stiamo vivendo un periodo di avvenimenti straordinari, uno shock esogeno imprevedibile che condiziona pesantemente il futuro del tessuto imprenditoriale italiano. Questa situazione di potenziale deterioramento del sistema produttivo, impone riflessioni molto attente sull'andamento finanziario della propria azienda.

Il focus sulla dimensione economica del fatturato non è più sufficiente a decretare il successo delle "performances" dell'impresa: alla fatturazione deve seguire l'incasso.

**La pianificazione finanziaria non è quindi più un privilegio di pochi, ma si trasforma in una necessità per tutti.**

È necessario predisporre un **Piano d'Azione da condividere, in primis con il sistema bancario e parabancario, e tutti gli stakeholder finanziari (investitori, azionisti, fondi di debito e di "equity")** per valutare fin da subito la possibilità di moratorie, riscadenziamento dei finanziamenti, allungamento delle linee di credito esistenti, richiesta di nuova finanza.

**Per questo Noverim ha deciso di mettere in campo le sue migliori eccellenze professionali e di costituire una Task Force finanziaria, legale e fiscale per supportare l'impresa nel recupero immediato di quanto possibile e per sostenere necessità aziendali contingenti.**

Oltre a questo Noverim è al fianco degli imprenditori non solo per supportarli nell'analisi della situazione generale, ma anche e soprattutto per **affiancarli in video-conference tramite la nostra piattaforma, nel dialogo con:**

- Clienti • Fornitori • Istituti bancari • Società di leasing • Azionisti • Fondi di debito e di "equity" • Enti pubblici e PA.

**L'obiettivo è quello di prevedere e prevenire fin da subito la tensione finanziaria e commerciale che si potrebbe generare nel prossimo breve/medio periodo e prendere già oggi le decisioni strategiche che permettano di essere ancora più competitivi domani.**

"L'arte di vincere la si impara nelle sconfitte." [Simon Bolivar].

**noverim**  
company value management

Per maggiori informazioni:  
info@noverim.it | tel +39 02 48 75 95 71 | [noverim.it](#) [in](#)

\* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL RSCULO XDS» a euro 1,60. Con «Riscuote» come a € 0,05 in più. Con «Il decreto Cura Italia» a € 0,05 in più. Con «Credito alle imprese» a € 0,05 in più.

# LA NAZIONE

SABATO 9 maggio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it

E a Prato i volti degli infermieri sulle tute

## Dopo lo tsunami gli ospedali toscani si riorganizzano

Ciardi a pagina 9



La battaglia di Tirrenia

## Pisa, Livorno e la spiaggia della discordia

Dolciotti a pagina 6



## Le regioni scalpitano: fateci riaprire

I governatori: negozi aperti dal 18 maggio. Bolzano accelera il via libera. Accordo sul Mes in Europa, ma il governo si divide. Decreto ripresa: prezzo massimo delle mascherine a 1,5 euro. Gli scienziati: fatele in casa. Giù i contagi, virus più debole

Servizi  
da p. 2 a p. 13

Economia in terapia intensiva

### Nessuno si salva senza aiutare i sommersi

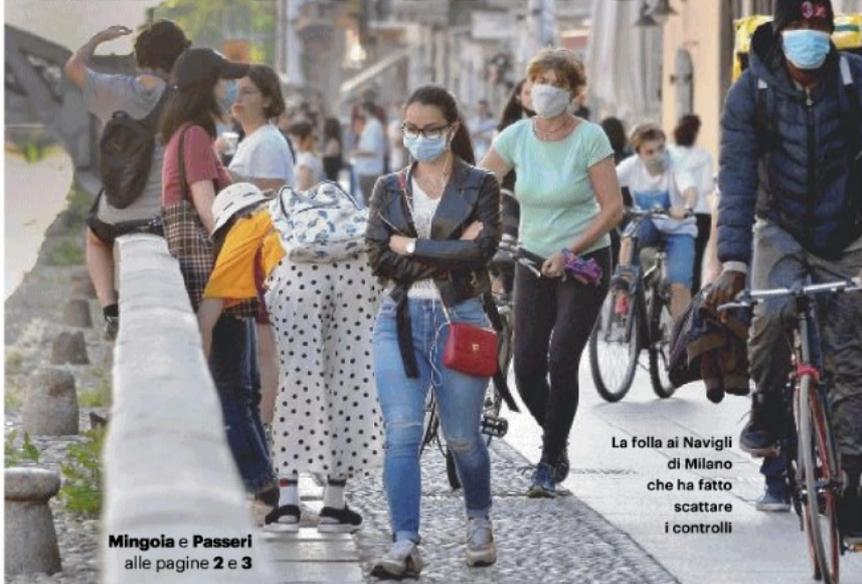
Bruno Vespa

**A**nche in questa, come in ogni guerra, ci sono i sommersi e i salvati. I salvati sono i 18 milioni di lavoratori dipendenti. I sommersi sono i 5 milioni di autonomi ufficiali, ai quali si aggiungono gli oltre tre milioni di lavoratori in nero. Dai sondaggi le differenze tra i sommersi e i salvati emergono in modo drammatico. I salvati sono quasi indifferenti alla fretta sulle riaperture, non si sentono al sicuro dal contagio, lasciano che il governo decida con calma. I sommersi sono sommersi molto più di quanto i salvati non immaginino. Se hanno paura, sono costretti a darsi coraggio.

Continua a pagina 13

GIRO DI VITE SUI NAVIGLI A MILANO DOPO LA MOVIDA SENZA REGOLE  
CITTÀ AFFOLLATE, FA PAURA IL PRIMO WEEKEND DELLA FASE 2

## MA COSÌ NO

La folla ai Navigli  
di Milano  
che ha fatto  
scattare  
i controlliMingola e Passeri  
alle pagine 2 e 3

DALLA CITTÀ'

Firenze

### Visite private in ospedale Come cambiano le regole

Ulivelli in Cronaca

Firenze

### Eventi e fiere In pochi mesi ha perso 3 miliardi

Mugnaini in Cronaca

Firenze

### Ponte Vecchio Protesta orafi «Non riapriamo»

Conte in Cronaca



Il neurochirurgo Maira: come è cambiata la mente

### «Ci siamo tutti adattati Cervello batte morbo»

Cutò a pagina 15



Generazione senza notte prima degli esami

### La lezione di Moccia «Ragazzi, siete già maturi»

Bogani a pagina 11

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

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

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

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

A. MENARINI



# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N°109

Sabato 9 maggio 2020

Oggi con Robinson e D

In Italia € 2,50

GLI AIUTI IN RITARDO

## I lavoratori scartati

Oltre 300 mila domande di cassa integrazione in deroga, ma finora ne sono state pagate solo una su 5. Virus, superati i 30 mila morti. Milano, folla sui Navigli. Sala: vergogna, pronto a chiudere di nuovo

Mes, sì della Ue. I 5S: non lo vogliamo. Scontro con Zingaretti

Sono state oltre 300 mila le domande di cassa integrazione in deroga, ma finora ne sono state pagate solo una su cinque. Penalizzati i lavoratori di commercio e piccole aziende. Superati i 30 mila morti per il virus. A Milano, sul caos Navigli, il sindaco Sala avverte: folla, pronto a chiudere. Via libera della Ue al Mes. Ma i 5S non lo vogliono ed è scontro con il Pd.

**I servizi** da pagina 2 a pagina 13

**L'analisi**

Chi rischia di non farcela

di **Francesco Manacorda**

**G**li ultimi dati sulla Cassa integrazione in deroga - quella utilizzata dalle piccole imprese - mostrano oltre 300 mila domande per circa 600 mila lavoratori arrivate all'Inps dalle Regioni e poco meno di 60 mila, quindi una su cinque, effettivamente pagate. Era in parte prevedibile: le aziende chiedono la Cassa per tutti i dipendenti, anche se poi la utilizzano solo per un certo numero. Ma il risultato è che solo 107 mila dipendenti ne hanno finora usufruito. È una ferita aperta.

● **a pagina 29**  
con i servizi di **Conte, Cuzzocrea Patucchi e Petri**  
● **alle pagine 2 e 3**

**Altan**

PER RIPENSARCI,  
BISOGNEREBBE, PRIMA,  
AVER PENSATO.



**Il racconto di un pentito**

Scarcerazioni  
"Così i boss  
hanno fatto festa"

di **Salvo Palazzolo**

«I boss di Palermo avranno di sicuro festeggiato per quelle scarcerazioni - sussurra al telefono - hanno festeggiato per la disorganizzazione dell'antimafia». Pasquale Di Filippo, ex killer di Cosa nostra oggi collaboratore di giustizia, è turbato: «Ho letto su *Repubblica* che è andato ai domiciliari anche Nino Sacco, componente del triumvirato che reggeva il mandamento di Brancaccio. Adesso, ho paura».

● **alle pagine 14 e 15**  
con i servizi di **Candito Del Porto e Milella**

**L'inchiesta su un'operazione da un milione di euro**

## I misteri della tentata truffa alla Rai di Foa

di **Carlo Bonini**

● **alle pagine 20 e 21**

**Robinson**

Salman Rushdie  
"Questo è il tempo  
di Don Chisciotte"



**Il capitano della Juve**



Chiellini: è durissima  
ma il nostro mestiere  
è tornare in campo

di **Emanuele Gamba**  
● **alle pagine 36 e 37**

**Idee e protagonisti**

La pandemia  
cinese  
e l'altro pianeta

di **Bernard-Henri Lévy**

**N**otizie cadute nel dimenticatoio della follia legata al coronavirus. Rivolta di precari in un quartiere disabitato di Tlāhuac, una delle zone "aride" del Messico, dove non c'è acqua a sufficienza per lavarsi le mani. Due morti e parecchie decine di feriti nella bidonville di Kibera, a Nairobi, durante la distribuzione di farina e olio da cucina che si trasforma in una calca generale e che richiede l'intervento della polizia.

● **a pagina 29**

Se la mascherina  
ci ha tolto  
il piacere del naso

di **Francesco Merlo**

**È** vero che copre anche la bocca, ma è il naso che la mascherina cancella. E andare in giro senza naso è uno smarrimento non solo perché non ci sono più le fisionomie, ma perché la sparizione dell'olfatto elimina la geografia degli odori, quelli cattivi che combattiamo con i profumi, quelli dei gas di scarico e quelli dei vicoli di Napoli, la puzza d'orina degli androni neri di Palermo, le ventate nel mercato Sant'Amrogio di Firenze.

● **a pagina 31**

Cordero, il giurista  
che inventò  
il Caimano

di **Ezio Mauro**

**Q**ui posso studiare», diceva Franco Cordero mostrando con un gesto della mano i libri che lo circondavano nello studio, fuori casa, dove si ritirava ogni giorno dal mattino presto tra prime edizioni, volumi rari, codici antichi. Dopo una vita passata a insegnare, il professore voleva soltanto studiare, continuare a imparare, sapere.

● **alle pagine 32 e 33**  
con i servizi  
di **Esposito e Gnoli**

CD  
CHRISTIAN DOMINICI

CREDITI IVA  
FINANZA  
D'IMPRESA

www.christiandominici.it

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

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

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

con I Capolavori  
Letteratura Disney  
€ 10,40

NZ

**Il racconto** I ragazzi tristi di Brixton in quarantena senza scuola e tablet

SIMONETTA AGNELLO HORNBY - PP. 16-17

**Il lutto** Addio a Franco Cordero giurista che creò il "Caimano"

BRUNO QUARANTA - P. 24



**Calcio** La rivoluzione Juve Via Pjanic, Sarri vuole Jorginho

GIANLUCA ODDENINO - P. 29



# LA STAMPA

SABATO 9 MAGGIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) II ANNO 154 II N. 125 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

NUOVA TAPPA DELL'UNIONE

## UN ACCORDO NEL NOME DI SCHUMAN

PAOLA SEVERINO

Ricorrono oggi 70 anni dal giorno in cui l'allora ministro degli Esteri francese Robert Schuman, il 9 maggio 1950 proponeva, con un discorso passato alla storia, la creazione di una Comunità europea del carbone e dell'acciaio, ponendo così la prima pietra di quell'edificio che oggi conosciamo come Unione Europea. Appare dunque una straordinaria coincidenza che proprio ieri, nella riunione dell'Eurogruppo, sia stato deliberato, in piena adesione alla proposta formulata dal vicepresidente della Commissione europea Dombrowski e dal Commissario europeo Gentiloni, di erogare una nuova linea di credito del Mes.

CONTINUA A PAGINA 21

IL DIBATTITO SUI LIMITI DEL MERCATO

## MA IN ITALIA C'È BISOGNO DI PIÙ STATO

CHIARA SARACENO

Più ancora della crisi del 2008 da cui l'Italia non era ancora uscita, quella che stiamo attraversando ha messo al centro il ruolo dello Stato. Ha mostrato, innanzitutto, tutto il sistema sanitario indebolito e impreparato a causa di un eccesso di privatizzazioni (e di autonomie regionali), quanto sia pericoloso affidarsi a pure logiche di mercato in settori cruciali per il benessere, la stessa sopravvivenza, dei cittadini. Logiche che non solo hanno sgaurito la sanità e lasciato che le Rsa diventassero luoghi troppo spesso di abbandono e mancanza di rispetto verso gli anziani più fragili. Hanno anche devastato l'ambiente, facendone un terreno di coltura favorevole all'incubazione del virus. Non è un caso che questo si sia concentrato nell'area più densamente popolata e industrializzata, oltre che più ricca, del Paese.

CONTINUA A PAGINA 21

L'UE VARA IL FONDO. DELRIO: VA UTILIZZATO. 15 STELLE: NON NE ABBIAMO BISOGNO

## Mes senza condizioni e il governo si spacca

Pronto il decreto "Rilancio": sanatoria edilizia, bonus vacanze e baby sitter

Via libera dall'Eurogruppo al nuovo Mes mentre la Commissione autorizza interventi di Stato anticrisi. Nel Meccanismo europeo di stabilità finanziamenti fino al 2% del Pil senza condizioni. I 5S: inadeguato. Delrio: «Difficile non usarlo». Pronto il decreto "Rilancio". SERVIZI - PP. 2-5

**Le Rsa nel mirino dei pm**  
A Torino 70 fascicoli per omicidio e omissioni

GIUSEPPE LEGATO - P. 10

**L'imprenditore confessa:**  
"Mascherine per 10 milioni senza regolare contratto"

MONICA SERRA - P. 11

## Il blitz di Sala sui Navigli: "Più controlli o l'epidemia ripartirà"



Il sindaco di Milano Giuseppe Sala sui Navigli con un vigile urbano. **RALDI E MATTIOLI - P. 6**

INTERVISTA CON LO STILISTA

## ARMANI LANCIA LA SFIDA "È L'ORA DEL CORAGGIO"

ANTONELLA AMAPANE

Tutelare la salute delle persone è prioritario. Dobbiamo cogliere l'occasione di cambiare il sistema e ridare il giusto valore alle cose». Giorgio Armani è in tutto il mondo il simbolo del made in Italy e della cultura della bellezza. E ha ben chiara la scala di valori, nei giorni in cui la sua Milano pare dimenticare la prudenza e affollarsi sui Navigli. - P. 7

I DIRITTI AL FEMMINILE

APPROVATA IL 9 MAGGIO DEL 1960

## A sessant'anni la pillola resta rivoluzionaria

GIULIA ZONCA

La pillola compie gli anni, sessant'anni, ben portati perché la tocca ancora essere rivoluzionaria all'età in cui dovrebbe godersi una posizione sociale affermata, libera dal giudizio. Approvata il 9 maggio del 1960, subito diffusa, comprata, prescritta, ma mai uscita dall'orbita bacchettone del comune senso del pudore. Lui, il pudore, ha cambiato limiti e orizzonti, solo che per quanto si espanda la definizione di morale la pillola viene sempre risucchiata nella zona d'ombra. Pensare che quando la Food and Drug Administration degli Usa l'ha legalizzata e resa disponibile al mondo, la prima pubblicità non si è affatto preoccupata di essere discreta, una gigantesca Andromeda annunciava: «Via dalle catene».

CONTINUA A PAGINA 21

LA CERIMONIA DEL DAVID

## Anche il cinema ha dimenticato le sue donne

CRISTINA COMENCINI

La presenza creativa delle donne in tutti i campi artistici, compreso il cinema, non è automatica. Non basta capire che deve esserci, bisogna lavorare, continuamente, affinché questa si realizzi. Se si pensa che le cose marcino da sole, in modo naturale, lo spazioso richiede, perché è da millenni che va così. È una questione che va tenuta aperta, e incrementata. Le registe sono ancora molto poche e dunque succedono raramente che vengano premiate. Se, invece, diventassero tante, riuscirebbero, insieme, a fare un cinema in cui si raccontano più donne. È come una valanga, più rotola, e più si ingrossa. Se, invece, le presenze sono scarse, le storie sono poche e l'energia non circola.

CONTINUA A PAGINA 23



**NOBIS**  
ASSICURAZIONI

www.nobis.it

BUONGIORNO

Alessandro Morelli, leghista di notevole estro, ha detto che è uno sbaglio regolarizzare gli immigrati impiegati nei campi, in nero e a tre euro l'ora: se costassero di più, con tanto di implicazioni fiscali, nessuno li assumerebbe e li ritroveremo in mezzo a una strada. L'idea che a zonzo e senza un quattrino danno fastidio, e schiavizzati sono almeno utili a tirar su l'insalata per la nostra cena è piuttosto condivisa, e sta ispirando la soluzione del governo, dove sembra prevalere la sana sapienza dei cinque stelle, i pro, gli onesti, i puri, i portatori dell'incorruta semplicità popolare: regolarizziamo 'sta gente per uno o due mesi, facciamo gli raccogliatori 'ste quattro angurie e poi arrioverdi. È un nuovo tipo di trasversalità che, silente e inesorabile, congiunge destra e sinistra restituendo il Paese a una con-

Uomini e caporali

MATTIA FELTRI

cordia carsica, riluttante a riconoscersi in un'epifania amorosa. Ma c'è, prendete i famosi 376 boss provvisoriamente scarcerati da Bonafede (vi sfugge lo strabiliante comunione nel dichiarare il ministro mozzaorecchi non abbastanza mozzaorecchi?). Quelli al 41bis, cioè ristretti al carcere duro per mafia, sono tre, quelli nemmeno mai processati sono centoventi, quelli non ancora condannati in via definitiva quasi duecento, alcuni sono vecchi, hanno il cancro, sono a pochi mesi dal fine pena, ma tuttavia è un'offesa alla morale del caporale collettivo che eccita questo tempo. Li si ribattano al gabbio, dice la retta coscienza nazionale. Ecce la chiave: siamo diventati una comunità di caporali. Caporali di destra e caporali di sinistra che non sanno più vedere dov'è un uomo. —

**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



L'E345 - Ch. n. 1035  
Rev. n. 4.001



Scopri le idee di investimento di domani su [www.fidelity-italia.it](http://www.fidelity-italia.it)

**RISPARMIO IL BTP ITALIA ORA RENDERÀ IL DOPIO**

**GESTIONI QUI VINCE CHI PUNTA SUI MILLENNIALS**



Scopri le idee di investimento di domani su [www.fidelity-italia.it](http://www.fidelity-italia.it)

MILANO  
FINANZA

www.milanoфинanza.it

€ 4,20

Sabato 9 Maggio 2020 Anno XXXII - Numero 091

MF il quotidiano dei mercati finanziari

*Classedificati*

Spedizione in A.2 art. 1 e L. 46/04 DCB Milano

PRIVATE EQUITY **CALCIO & C, LE MOSSE DI CVC IN ITALIA**

INTERVISTA BONO (FINCANTIERI): IL PONTE? SOLO L'INIZIO

# Il fondo che sfonda

# Genova per noi

L'ITALIA S'È DESTA

Le aziende con i debiti più gestibili e le imprese che hanno già cominciato a comprare all'estero. Ecco tutti quelli che hanno acceso la luce verde...

# Profit? Fate come loro

## Manager e imprese che fanno già soldi



### ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

P

er quale motivo Mario Draghi nel suo unico intervento nell'era del virus aveva sollecitato su *FT* gli Stati europei, e in particolare l'Italia, a emettere immediatamente debito per immettere liquidità nelle aziende? Per quale principale motivo lo aveva fatto, se non perché ben sapeva cosa bolliva nella pentola delle toghe rosse della Corte costituzionale tedesca? Infatti, l'incitamento di Draghi aveva come sottostante anche questa consapevolezza, cioè che stava arrivando a sentenza l'azione promossa da un gruppo di giuristi tedeschi per dichiarare l'incostituzionalità (non per la Bce, ma per la Bundesbank) di consentire e sostenere gli acquisti senza limiti dei titoli di Stato e anche dei bond delle società. Fortuna ha voluto che la sentenza sia diventata matura durante il Covid-19, altrimenti sarebbe stata di ben altra pesantezza. Ora la Corte tedesca chiede alla Bce di giustificarsi ma, dato il momento, il presidente della Bundesbank, Jens Weidmann (che è pur sempre un ex collaboratore nel partito

La II edizione  
MILANO CAPITALI  
Il programma  
a pag. 15

GUIDA AL LABIRINTO LIQUIDITÀ

Barrese (Intesa): le imprese adesso investano in futuro

NUOVE ASSICURAZIONI

Più garanzie e più tech la polizza diventa smart



STM

Studio Temporary Manager™

SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

### GESTIONE DELL'EMERGENZA? IL TEMPORARY MANAGER TI PUÒ AIUTARE!

Studio Temporary Manager™ S.p.A. con il suo team multidisciplinare composto da 30 persone, tra Soci, dipendenti e Business Partners, è al fianco delle aziende e degli imprenditori, anche nella gestione delle situazioni straordinarie e di crisi. STM può contare su un Database di migliaia di Top Manager e Quadri Direttivi in Italia e Worldwide. I Soci e i Business Partner di STM, sono Temporary Manager Professionisti abituati a gestire sul campo le situazioni di emergenza, con la necessaria esperienza e padronanza degli strumenti operativi, giuridici e di finanza agevolata da utilizzare.

#### Studio Temporary Manager si occupa in particolare di:

- Piani di gestione della crisi finanziaria
- Moratoria bancaria e ristrutturazione del debito
- Riorganizzazione e ristrutturazione produttiva
- Piani di emergenza di continuità aziendale
- Finanza agevolata e crediti di imposta
- Innovazione, R&D e trasferimento tecnologico
- Passaggi generazionali e Governance aziendale
- Turnaround, ex art. 67 e 182 bis L.F compresi
- Riorganizzazione commerciale/marketing
- M&A, Capital advising, ricerca partner industriali/finanziari
- Ricerca & Selezione Managers con Autorizzazione Ministeriale

Studio Temporary Manager™ S.p.A. - Viale del Lavoro, 33 - Verona est, Centro direzionale E33  
Tel. 045 80 12 986 - [studio@temporarymanager.info](mailto:studio@temporarymanager.info) - [www.temporarymanager.info](http://www.temporarymanager.info) - [www.passaggiogenerazionale.info](http://www.passaggiogenerazionale.info)

## Il Manifesto

Trieste

### Trieste, la nave lazzaretto del governatore Fedriga

*L'incredibile trovata del presidente della Regione Friuli Venezia Giulia per gli anziani delle Rsa*

Trieste Il Presidente del Friuli-Venezia Giulia è in prima fila per «riaprire tutto subito» e sfoggia i dati per dimostrare che la sua è la meno colpita da covid-19 tra le Regioni del nord Italia. Sarà anche così, nel confuso balletto di dati cui assistiamo da mesi. Quello che certamente Fedriga non dice è che nella sua «fortunata» Regione c'è un buco nero: a Trieste, a oggi, il numero dei contagi e dei decessi continua a salire. Perché? Qualcosa in questi giorni si è cominciato a capire e ha dell'incredibile. A TRIESTE LE CASE DI RIPOSO si sono moltiplicate negli ultimi anni e si stima che gli anziani ospiti siano 3.800. Cos'è successo all'arrivo di covid-19? Il contagio ha fatto presto ad entrare in quasi in tutte, a colpire ospiti e operatori e poi a diffondersi ancora. Reazioni? Nessuna, nessuna indicazione particolare, niente interventi mirati. Oggi si impara che, nella stragrande maggioranza dei casi, i pazienti contagiati sono rimasti dov'erano: senza distanziamenti personali, senza sufficienti dispositivi di protezione individuali e tutto il corollario di orrori già visto altrove in Italia. I tamponi? Al 12 aprile solo per il 15% tra anziani e personale e, pur davanti a un tondo 50% di positivi, poco cambia: al 6 maggio i tamponi riguardano il 47% degli ospiti con il 22% di contagiati. E c'è di più: fino a oggi, dopo 150 morti, la gran parte degli anziani contagiati sono ancora esattamente lì dov'erano. FEDRIGA E L'ASSESSORE alla salute Ricciardi, tirano finalmente fuori la soluzione: gli ospiti delle Rsa positivi al covid-19 li mettiamo tutti su una nave! Succede il 17 aprile: l'assessore Ricciardi annuncia che ci sono 150 anziani con covid da trasferire dalle Rsa e che, siccome a Trieste non ci sono strutture adeguate, «allora prenderemo esempio da Genova». La reazione della città è unanime: follia, vergogna, scandalo. In campo politico si moltiplicano le prese di posizione contrarie di tutte le opposizioni al centro-destra ma c'è qualche mugugno anche tra le fila della compagine di governo. Il Consigliere Russo, già senatore Pd, presenta una raffica di interrogazioni ma Fedriga e Ricciardi tirano dritto facendosi scudo dell'appoggio dell'Azienda sanitaria. STESSO 17 APRILE: UNA RSA offre 82 posti in locali vuoti e sanificati (55 euro al giorno a persona) e altre fanno sapere di avere già dato la loro disponibilità ma secondo la Regione i posti sono troppo pochi rispetto al fabbisogno e, dunque, meglio continuare a lasciare gli anziani dove sono: sarà la nave a risolvere una volta per tutte. Il Presidente Federalberghi ribadisce l'offerta di 400 posti già segnalata, dice, da settimane (40 euro giornalieri a persona), nessuna risposta ma «imparo dai giornali che pensano ad altro!». Viene messo a tacere con un capitolato e richieste tecnico-logistiche impossibili da realizzare in pochi giorni; la Regione dichiara che non c'è tempo e che, allo stato, non ci sono alberghi adeguati. LA NAVE È UN TRAGHETTO della Gnv vecchio di più di trent'anni, comprato l'anno scorso dalla dublinese Icg per poco meno di trenta milioni di euro (ah, sì, con rate in scadenza nel 2025). Nel 2019 ha coperto la tratta Genova-Olbia. A curiosare tra i commenti su tripadvisor o trust pilot passa la voglia: tra mancanza di manutenzione e sporcizia, il quadro è desolante. Ma, ovvio, prima di arrivare a Trieste, la Gnv «Allegra» sarà rimessa a nuovo, assicura la Regione, anche se non mostra il capitolato proposto a Gnv e non racconta come i loculi con finestrini sigillati diventeranno confortevoli camere da Rsa o come una nave ferma con i motori accesi potrà produrre un qualcosa di diverso da un





## Il Manifesto

Trieste

---

peissimo impatto ambientale (a proposito: consumo stimato 12 tonnellate di gasolio al giorno). Il 3 maggio l'assessore Riccardi comunica orgo glioso «anche il Governo appoggia la nostra idea della nave» e parla di più di 4 milioni di euro assegnati allo scopo. Non è proprio così: la Protezione Civile si è limitata a prendere atto che la Regione, in quanto soggetto attuatore per l'emergenza covid, intendeva utilizzare una nave e nell'autorizzare la spesa (non per quattro ma per due milioni e mezzo) ha chiesto una valutazione «in ordine all'utilizzo della predetta soluzione in luogo di soluzioni alternative e circa la procedura da porre in atto anche al fine di assicurare la convenienza economica della soluzione adottata». IL COSTO DELLA NAVE SARÀ di un milione e duecentomila euro al mese. In Regione si parla di sei mesi: fanno sette milioni e duecentomila euro per far convivere anziani malati, chiusi da soli nelle cabine, con le inevitabili vibrazioni e i rumori di una nave. ANCHE SUL PERSONALE da dedicare all'assistenza sembrano tante le incongruenze e le criticità di questa poco trasparente vicenda, a cominciare dalla manifestazione d'interesse della Azienda sanitaria pubblicata il 22 aprile mentre la ricerca conseguente di personale infermieristico e Oss era già visibile cinque giorni prima sul sito della aggiudicataria, così si autodefinisce, onlus Arkesis. Comunque il personale, di questi tempi, è molto difficile che si trovi e forse è anche per questo che «Allegra» è ancora ferma a Napoli mentre già si sussurra di badanti ucraine, magari con zero esperienza, da impiegare sulla nave in supponenza di professionalità non reperite. UNA VICENDA, QUESTA, per cui varrebbe la pena chiedere l'accesso a un lungo elenco di atti. Per ora, un po' di carte le vuole vedere la Capitaneria di Porto che scrive a Fedriga, all'**Autorità portuale**, all'Azienda sanitaria e al Prefetto segnalando «rilevanti criticità» e dichiarando di essere «tuttora in attesa della documentazione richiesta il 29 aprile». I cittadini raccolgono firme, le opposizioni in Consiglio Regionale chiedono un confronto serio in Commissione salute e qualche interrogazione arriva anche in Parlamento. La figlia di un ospite di una Rsa, sola davanti al palazzo della Regione grida «pensate di favorire gli amici armatori ammazzando i vecchi!» mentre il Presidente Fedriga, in conferenza stampa, dice convinto «la nave arriverà, questione di giorni».

NON SOLDI IN PIÙ

**Chiediamo allo Stato di non versare il contributo per il risanamento del deficit**

Fausto Biloslavo **Trieste** Il governatore leghista del Friuli-Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, punta a riaprire tutto o quasi passando «dalla stagione dei divieti a quella delle regole». **Lunedì che succederà in Friuli-Venezia Giulia?** «Chiediamo che il governo riapra il commercio al dettaglio e dal 18 maggio, a discrezione delle Regioni, possano riaprire tutte le altre attività. Lunedì, se sono già aperte le librerie lo stesso può valere per un negozio di pentole. E una settimana dopo devono tornare a lavorare parrucchiere, barbieri, bar, ristoranti, non solo per asporto. Il governo indichi le linee guida e poi ogni Regione decida. Il principio dev' essere non più quello dei divieti, ma delle regole». **Quando ci si potrà spostare fra Regioni?** «È una scelta del governo, ma prevedo da giugno in poi». E sulle spiagge da **Trieste** a Grado ci sarà un' estate «normale»? «Su questo tema abbiamo chiesto al governo regole in tempo e ragionevoli. Se poi decidono che le persone al mare devono stare in un cubo di plexiglas vuol dire che l' attività balneare non è realistica. Si può favorire il distanziamento e il consumo di alimenti e bevande sotto l' ombrellone, ma devono essere adottate procedure attuabili». **È vero che ha**

**chiesto al governo di non versare allo Stato il contributo straordinario per il risanamento del deficit?** «Una Regione a statuto speciale come il Friuli-Venezia Giulia garantisce sul territorio una serie di diritti come quello alla salute. Dal 2011 aiutiamo lo Stato per le difficoltà di bilancio e non ci siamo mai tirati indietro. In un momento come questo segnato dal crollo delle entrate non chiediamo soldi in più, ma di non versare 766 milioni di euro su un bilancio di 5,683 miliardi. La Sardegna con un bilancio di 7,508 miliardi versa 383 milioni...». **E se da Roma rispondessero picche?** «Il rischio è che non riusciremo a garantire i servizi essenziali come sanità e trasporti. Che vengano da Roma a spostare le barelle e spieghino ai malati che non avranno più un ospedale dove venire curati. Una follia». **Si sta riaprendo la rotta balcanica dei migranti?** «È un problema molto serio e le previsioni sono di arrivi in aumento. Ho chiesto da più di un mese che i migranti fossero messi in quarantena come quelli giunti via mare. E sono stato tacciato di razzismo. Oggi il governo ha predisposto la quarantena pure per chi arriva da terra». Cosa chiedete all' esercito usato contro il virus nell' operazione Strade sicure? «Più strumenti e tecnologie per individuare e anticipare gli arrivi dalla Slovenia. Ci sono anche radar terrestri che funzionano a diversi chilometri di distanza e camere termiche». **Il pericolo del contagio non è scomparso, ma non si vede ancora l' app. È vero che ne avevate una pronta?**



## Il Giornale

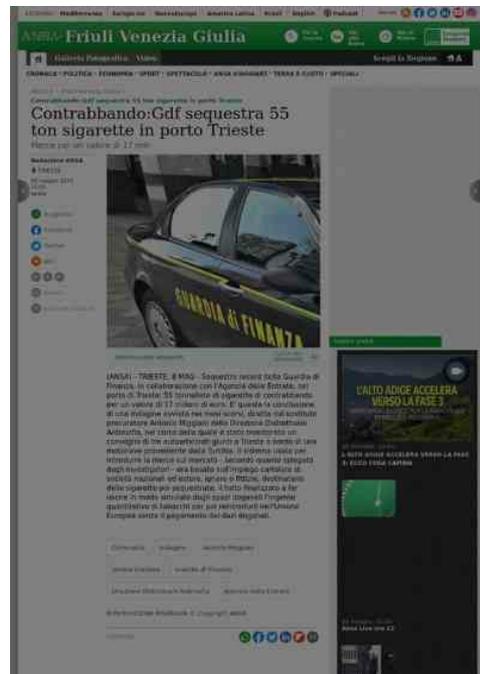
Trieste

---

«È pronta e si chiama Stop Coronavirus Friuli-Venezia Giulia, ma il governo ci ha detto chiaramente che si può usare solo quella nazionale. A noi è costata zero euro e garantisce totalmente la privacy basandosi sul consenso dei positivi». **La prossima settimana arriverà nel porto di Trieste la nave per ospitare gli anziani contagiati delle case di riposo?** «Credo proprio di sì. Le spese vengono coperte dalla protezione civile nazionale. Su scelta tecnica dell'azienda sanitaria la nave dovrebbe ospitare circa 160 Covid positivi». **Perché non li ospitate negli alberghi con ricaduta economica sul territorio?** «Purtroppo non erano in grado di garantire gli standard anti contagio». **Di cosa abbiamo bisogno per uscire dal tunnel?** «Bisogna superare la stagione dei divieti e arrivare a quella delle regole. Chi le rispetta può aprire le attività, andare in giro e avere una vita, non dico normale, ma almeno simile a prima del virus. Se continuiamo con la politica dei divieti alimenteremo la tensione sociale con il rischio che la gente non seguirà più le regole».

## Contrabbando:Gdf sequestra 55 ton sigarette in porto Trieste

(ANSA) - **TRIESTE**, 8 MAG - Sequestro record della Guardia di Finanza, in collaborazione con l' Agenzia delle Entrate, nel **porto** di **Trieste**: 55 tonnellate di sigarette di contrabbando per un valore di 17 milioni di euro. E' questa la conclusione di una indagine avviata nei mesi scorsi, diretta dal sostituto procuratore Antonio Miggiani della Direzione Distrettuale Antimafia, nel corso della quale è stato monitorato un convoglio di tre autoarticolati giunti a **Trieste** a bordo di una motonave proveniente dalla Turchia. Il sistema usato per introdurre la merce sul mercato - secondo quanto spiegato dagli investigatori - era basato sull' impiego cartolare di società nazionali ed estere, ignare o fittizie, destinatarie delle sigarette poi sequestrate, il tutto finalizzato a far uscire in modo simulato dagli spazi doganali l' ingente quantitativo di tabacchi per poi reintrodurli nell' Unione Europea senza il pagamento dei dazi doganali.



## Fanghi, i diktat dell' Ambiente Mancano 150 milioni per le rive

*Federagenti: promesse non mantenute. Pellicani (Pd): vanno trovati al più presto*

Alberto Zorzi

**VENEZIA** Era lo scorso 13 febbraio e tutte le categorie del **Porto** di **Venezia** erano scese in acqua per protestare contro lo stallo sul nuovo protocollo fanghi e sullo scavo dei canali. Quella stessa mattina al Provveditorato alle opere pubbliche, però, si era superato quello che sembrava l'ultimo ostacolo, ovvero il parere dell'Istituto superiore di sanità, e il sottosegretario Andrea Martella aveva dato il risultato per «acquisito». Ora, però, a tre mesi di distanza, è di nuovo tutto fermo. Approvato il testo in via tecnica, ora il nuovo campo di battaglia è il decreto interministeriale tra Infrastrutture e Ambiente che dovrebbe mettere il timbro definitivo: che però non arriva, perché - pare - proprio il ministero di Sergio Costa ha avviato una guerra sotterranea che punta a bloccare il protocollo, mai andato giù agli storici ambientalisti veneziani, che lo ritengono una sorta di «scavo libero» in laguna. A un certo punto era stato messo in dubbio perfino lo strumento del decreto, ma l'obiezione è stata superata. L'ultima richiesta del ministero sarebbe quella di una commissione per valutare ogni progetto, che però rischia di allungare i tempi, dicono i sostenitori del protocollo. E dunque ieri Federagenti nazionale, che aveva coordinato la protesta di tre mesi fa, è tornata all'attacco con il presidente Gian Enzo Duci. «Il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non per colpa del virus - si arrabbia Duci - **Venezia** è il simbolo di ciò che non va perseguito, di ciò che va fatto urgentemente e di ciò che avrebbe dovuto essere realizzato per tempo». Secondo gli agenti bisogna sbloccare subito gli investimenti infrastrutturali. «In un momento in cui nel paese si discute di crollo dei posti di lavoro e del Pil - aggiunge Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto - qualcuno si permette di perdere tempo a pensare se sia meglio marginare il canale dei Petroli con barriere in ferro o legno di abete». Il riferimento è al progetto passato un anno e mezzo fa in Salvaguardia proprio per fermare quei sedimenti che franano e riducono il pescaggio, ma ancora bloccato. L'unica notizia positiva è stata lo sblocco di 102 milioni per i marginamenti di Marghera. «E' la materializzazione dell'impegno assunto dal ministro Costa nel Comitato di novembre», dice il senatore del Pd Andrea Ferrazzi. Il collega deputato dem Nicola Pellicani però sollecita il governo a fare ancora di più. «Mancano quasi 150 milioni, che vanno reperiti subito perché altrimenti l'intervento è inutile», dice, riferendosi a quella cifra complessiva di 250 milioni stabilita dal Patto per **Venezia** firmato tra l'allora premier Matteo Renzi e il sindaco Luigi Brugnaro. Versati i fondi per **Porto** e Regione Veneto, ora mancano quelli per il Provveditorato.



## Protocollo fanghi ancora arenato

*A tre mesi dall'annuncio non è stato ancora firmato il decreto interministeriale per avviare il piano di scavi. Gli agenti marittimi scrivono al premier Conte e ai ministri Costa, De Micheli e Franceschini per avere un incontro urgente*

ELISIO TREVISAN

LA DENUNCIA MESTRE La città annaspa nel fango del confinamento provocato dalla pandemia, denso e velenoso per la salute e per l' economia, e gli unici fanghi che potrebbero essere scavati per dare respiro proprio all' economia paralizzata dalla scomparsa dei turisti sono ancora sott' acqua. E questo nonostante i proclami del ministro dell' Ambiente Giorgio Costa e del ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, che il 13 febbraio scorso, in risposta alla grande manifestazione di protesta che a **Venezia** riunì oltre 700 persone, tra lavoratori, imprenditori e istituzioni, annunciarono la fine dell' iter per il nuovo Protocollo fanghi atteso da anni. «Avevamo promesso che entro febbraio ce l' avremmo fatta» dichiarò il ministro Costa. «Entro pochi giorni potrà essere redatto il decreto interministeriale che farà attuare il Protocollo» aggiunse il ministro De Micheli. ALTRI TRE MESI SENZA RISPOSTE Siamo all' 8 maggio, tre mesi dopo, ma niente è accaduto. E senza scavare, i canali si interrano sempre di più e le navi entrano sempre di meno così l' unica economia che, nonostante tutte le difficoltà, è ancora forte, rischia di naufragare. Per questo Federagenti, la Federazione nazionale agenti,

raccomandatori marittimi e mediatori marittimi, ha tirato fuori dal cassetto il Manifesto Il **Porto** è vita. **Venezia** è viva che venne firmato il 13 febbraio da tutte le associazioni economiche, oltre che da Comune e Città Metropolitana, e non venne spedito perché il Governo decretò il lockdown totale. Ora che, gradualmente, si sta riaprendo, lo hanno inviato al presidente del Consiglio Giuseppe Conte, ai ministri Costa e De Micheli, e al ministro della Cultura Dario Franceschini, chiedendo un incontro urgente. «Quel manifesto è ancora più attuale - commenta Gian Enzo Ducci, presidente di Federagenti - perché la pandemia ha dimostrato che le città con economie basate su una monocultura (a **Venezia** il turismo) rischiano di essere annientate da emergenze globali. In secondo luogo, senza investimenti immediati anche il tessuto economico più sano può sgretolarsi. E infine l' unico fattore strategico vincente, anche nelle emergenze globali, è la logistica, fatta di porti, aeroporti, ferrovia, centri merce». La proposta è quella di trasformare **Venezia** nel «laboratorio per un ripensamento globale della struttura economica e sociale, da utilizzare contro la burocrazia, lo stallo decisionale su infrastrutture strategiche, i tempi infiniti per la loro realizzazione. Una delle più note città del mondo trasformata in una ghost town e abbandonata persino da quelle navi da crociera che erano considerate nemici sistemici. Colpa solo del virus? » Vtp, la società che gestisce il terminal crociere e che qualche giorno fa ha vinto un ricorso al Tar contro l' Autorità portuale (Adspmas), sostiene che in realtà i canali si possono già scavare grazie alla normativa europea del 2000 e a quelle italiane del 2006 e del 2016. Per Adspmas la sentenza dice che si possano sbloccare, almeno parzialmente, solo «gli interventi preliminari al piano escavi». MANCANO I DEPOSITI Per Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto, in realtà il problema fondamentale è che «non ci sono posti dove buttare quei fanghi una volta scavati, quindi il risultato non cambia. La realtà è che il **porto** di **Venezia** e Chioggia è stato il primo in Italia a dover gestire la fase di lockdown ed ha saputo garantire il suo fondamentale servizio di porta di entrata a tutte le forniture strategiche, sanitarie, alimentari ed energetiche. Ciò ha garantito lavoro e sostentamento economico a 20 mila famiglie quando il turismo, purtroppo,





## Il Gazzettino

Venezia

---

è quasi azzerato già da novembre, dopo l' acqua alta eccezionale. Per questo abbiamo deciso di pretendere una concreta azione delle Istituzioni. Venezia, ma forse l' Italia intera, non possono più attendere». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la protesta degli agenti e spedizionieri del porto

### «Protocollo fanghi, promessa non mantenuta dal governo»

marghera «Nemmeno l' emergenza per la Pandemia è riuscita ha sbloccare l' atteso "Protocollo" per la gestione dei fanghi di escavo dei canali navigabili di **Porto Marghera**». Federagenti \_ la Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatari Marittimi e Mediatori Marittimi \_ rilancia il suo "Manifesto per **Venezia** e la difesa del suo **porto**," presentato nel febbraio scorso alla Marittima di Santa Marta. «Il Governo non ha mantenuto la promessa, fatta il 13 febbraio scorso alla vigilia dell' emergenza Covid 19, di sbloccare il "Protocollo fanghi" e permettere una serie di escavi dei canali, vitali per i traffici marittimi nel **porto** di **Venezia**», dice il presidente nazionale di Federagenti, Gian Enzo Duci «in realtà il Protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non certamente per colpa del virus che nel frattempo ha sconvolto il nostro Paese ed il mondo intero, dimostrando ancora una volta che la monocultura del turismo, oggi azzerato dalla pandemia, va superata consolidando le storiche attività marittime di **Venezia**». Lo scorso 14 gennaio il ministro dell' Ambiente, Costa, aveva dichiarato che il nuovo Protocollo fanghi messo a punto «con un lungo lavoro dei tecnici del ministero, dell' Ispra e del Provveditorato alle opere pubbliche, è alle fasi conclusive». «Adesso tocca all' esame ecotossicologico» aveva aggiunto il ministro «entro fine gennaio dovremmo esserci, perché l' aspetto tecnico è stato definito». Dopodiché, ha ricordato, il testo passerà ai ministeri delle Infrastrutture e dell' Ambiente per il decreto interministeriale che ne sancirà la validità giuridica e a cui seguirà il Protocollo per il piano morfologico, che però dipende dal Protocollo fanghi. Ad oltre tre mesi dalle dichiarazioni del ministro, però, il Protocollo sembra essersi arenato nella complessa ragnatela della procedura di autorizzazione. «Non possiamo più aspettare» rimarca il presidente di Federagenti «**Venezia** proprio per le sue caratteristiche mercantili e per la crescente consacrazione turistica, può e deve diventare il laboratorio per ripensare la struttura economica e sociale di una fascia straordinariamente importante di città italiane». «L' economia basata su di una monocultura, come il turismo che a **Venezia** è diventato una risorsa essenziale va gestita ma anche ripensata» aggiunge Duci «senza investimenti immediati e da sbloccare a ogni costo, finalizzati a interventi infrastrutturali, che nel caso del **porto** di **Venezia** spiccano i dragaggi dei canali attraverso i quali la transitano le navi, anche il tessuto economico più sano può facilmente disgregarsi e sgretolarsi. Per questo rilanciamo il nostro Manifesto per **Venezia** e pretendiamo una concreta azione delle Istituzioni». «**Venezia** è una delle più note e splendide città del mondo» conclude polemicamente Duci «è stata trasformata in una ghost town, abbandonata persino da quelle navi da crociera che erano considerate alla stregua di nemici sistemici. Tutta colpa 'solamente' del virus? --Gianni Favarato.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Sei mesi dopo la marea record che ha travolto Venezia, un libro rilegge sotto una luce nuova la storia delle dighe mobili

## Progetti, materiali, costi: quanti errori Mose, lo scandalo non è ancora finito

il libro Alberto vitucciL' uragano arriva all' alba del 4 giugno 2014.

Trentacinque persone arrestate, altre settanta con avviso di garanzia per tangenti e corruzione, sequestri patrimoniali per milioni di euro. Tra loro nomi illustri della politica come l' ex presidente della Regione Giancarlo Galan e il suo assessore Renato Chisso, i presidenti del Magistrato alle acque Maria Giovanna Piva e Patrizio Cuccioletta, imprenditori, funzionari. Con qualche anno di ritardo, la prima repubblica è finita anche per il Mo.S.E. Un sistema blindato, che aveva attraversato indenne trent' anni di storia italiana. E alla fine ha ceduto. Si scopre che molti dei pareri positivi firmati per attestare la validità della grande opera erano stati "aiutati" dalla corruzione. Collaudi e controlli pilotati per non intralciare il cammino del Mo.S.E. Qualcuno veniva stipendiato in nero ogni mese per garantirne la collaborazione. Un sistema che alla fine doveva assicurare il consenso, eliminare ogni ostacolo. (...)La svolta arriva con la scoperta delle fatture false. Dimostrano che intorno al Mo.S.E. c'è un giro di tangenti enorme. L' onnipotente presidente, l' inventore del Mo.S.E. Giovanni Mazzacurati, ha un libro-paga infinito. Viene arrestato e racconta una storia inedita. I suoi appunti non si trovano, lui ricostruisce a memoria. Accusa e fa l' elenco di tutte le persone che ha pagato nel corso degli anni. Alla fine otterrà il passaporto per tornare negli Stati Uniti, nella sua villa di La Jolla, in California, e riuscirà anche a evitare il processo. È morto nel 2019 portandosi via molti segreti. «Il Consorzio ha subito nel 1992 una sorta di mutazione genetica», aveva raccontato Piergiorgio Baita nella prima intervista rilasciata alla «Nuova Venezia» il 6 giugno 2014, due giorni dopo la retata. «Una struttura che distribuiva soldi per tutto». La Fenice e il Patriarcato, i concerti, le fondazioni dei politici. I libri in carta patinata, le mostre, consulenze, viaggi, ospitalità per almeno cento milioni l' anno.(...)Finisce un' epoca. E si scopre che dietro il monolite che fabbrica - e paga - il consenso, si celano molte crepe, anche di natura tecnica. La corruzione del Mo.S.E. non ha nemmeno garantito la completezza e la sicurezza dell' opera. Grande è il potere del Consorzio. I lavori sono fatti in regime di monopolio, senza gare e senza concorrenza. E fatti male. Come la conca di navigazione a Malamocco, aggiunta dal Comune tra gli 11 punti come condizione per dare il via libera al Mo.S.E. nel 2003. Megaopera da 330 milioni di euro, che doveva «garantire la separazione tra salvaguardia e portualità». Distrutta alla prima mareggiata e mai aperta. E troppo piccola per le navi di ultima generazione. I tubi, rapidamente ossidati sott' acqua, le muffe, cedimenti e infiltrazioni, le cerniere corrose, con steli e tensionatori che vanno già sostituiti dopo tre anni. Secondo il progetto dovevano durare un secolo. (...)Infine, la grave sottovalutazione dei costi di manutenzione di un' opera progettata per stare sempre sott' acqua. Sabbia e detriti, corrosione. Manutenzione infinita. Che costerà almeno 100 milioni di euro ogni anno. Nel progetto ne avevano previsti meno di 20. Cause milionarie adesso, da una parte e dall' altra. Le imprese vogliono essere risarcite per i presunti danni «da mancati incassi». Chiedono addirittura i danni agli amministratori straordinari (180 milioni di euro) per «avere fatto gli interessi dello Stato e non delle imprese». Perché il sistema allora funzionava così: i lavori non venivano assegnati





## La Nuova di Venezia e Mestre

### Venezia

---

con gare d' appalto, ma in proporzione alle quote azionarie di proprietà delle varie aziende. Che poi subappaltavano. (...) Per far contenta l' Unione europea, che aveva chiesto di mettere a gara almeno le forniture dei materiali, le tre grandi sorelle (Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Condotte) fondano una società, la Comar srl (Costruzioni Marittime Arsenale), che dovrebbe fare finalmente le gare. (...) È passato più di mezzo secolo dal 1966, e le opere di difesa sono fatte solo in parte. La grande diga ha succhiato in questi anni i fondi destinati alla salvaguardia di Venezia. Cancellando tutto il resto: le insulae e le difese locali, i rialzi della pavimentazione, lo scavo dei rii e la manutenzione della città, la cura della laguna. E il rialzo di San Marco (...) La grande opera più costosa d' Italia, pagata interamente dallo Stato. Travolta dagli scandali e dagli errori, frutto di un monopolio che ha prodotto solo guai. Che ancora oggi (...) non è ancora conclusa né collaudata. Insomma, non siamo ancora certi che funzionerà. Lo scandalo non è finito. --

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la grande opera

### Mose, cantieri «in disordine» tubi rotti e buchi nelle staffe

*Sopralluogo al Lido del provveditore Zincone. I guasti tecnici un problema per rispettare la dead line del 30 giugno. Le polemiche sui finanziamenti*

VENEZIA Tubi danneggiati e non collegati. Staffe montate male. Antincendio che manca, condizionatori e ascensori non ancora pronti. E un «grande disordine». Così i cantieri del **Mose** all' isola artificiale del bacan. Ieri il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone ha compiuto un sopralluogo nei tunnel di San Nicolò e Treporti. Al termine dell' ispezione ammette che «molte cose ancora non vanno». Analisi preoccupata, perché alla prima dead line annunciata in Prefettura quattro mesi fa dal commissario Spitz e dal prefetto (il 30 giugno) manca poco più di un mese. Sarà pronto il **Mose** per quella data? «Naturalmente abbiamo parlato di essere pronti per un' emergenza», dice Zincone, «non significa che l' opera sarà finita. per quello manca ancora molto. Il **Mose** sarà finito quando saranno pronti gli impianti di emergenza, ma anche le opere complementari e paesaggistiche». Intanto però il quadro è meno roseo di come appariva. La Control room dell' Arsenale non è ancora pronta. E le prossime prove di sollevamento delle paratoie (Malamocco e Chioggia insieme) previste per fine maggio saranno possibili grazie al ponte radio organizzato dal VII battaglione dell' Esercito.

Restano i guasti tecnici da riparare. Una parte di questi verificati di persona dal Provveditore. Da tempo è in atto una polemica con gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova (Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola) nominati da Anac e ministero dell' Interno dopo gli arresti dei vertici del Consorzio e delle imprese del **Mose** coinvolte nello scandalo tangenti. Proprio le vecchie imprese (Covela e poi Fincosit) hanno accusato i commissari dei ritardi, chiedendo i danni. .Loro ribattono. «Nell' ultimo anno quasi tutti i progetti proposti dal Consorzio sono stati bocciati dal Cta, l' organo tecnico del Provveditorato. Alcuni con la giustificazione che «si tratta di lavori non fatti a regola d' arte, i cui costi di ripristino devono esser carico del concedente». «Non si possono pagare gli stessi lavori due volte», dice Zincone. «Giusto, ma non possiamo nemmeno pagare noi le colpe di altri», replicano le piccole imprese che adesso dopo l' uscita delle «grandi» (Mantovani, Fincosit e Condotte, che hanno lavorato fino al 2014, si trovano a gestire i lavori alle bocche. E se i soldi non arrivano, il lavori vanno a rilento. «Se non avremo certezze ci fermeremo a fine maggio», hanno scritto.. Intanto si devono «aggiustare» tutti i guasti. A Treporti le paratoie hanno il problema della sabbia, la manutenzione era stata sottovalutata dai progettisti. E poi i tubi, le staffe, le cerniere e la corrosione da ripulire, gli acciai impiegati che non sono gli stessi dichiarati nel progetto. Oltre ai danni evidenti prodotti alla conca di Malamocco, alla lunata di Lido, al jack-up. In totale almeno 100 milioni di euro per le riparazioni. Altrettanti serviranno ogni anno per la gestione e la manutenzione delle paratoie in fondo al mare. Una gara è ancora soggetta a ricorsi, tre i partecipanti per la manutenzione la croata Brodosplit, la Cimolai di Pordenone e la Fincantieri, gigante delle costruzioni navali. Ma dove si farà la manutenzione delle paratoie? All' Arsenale, aveva stabilito il Consorzio di Mazzacurati dopo aver avuto in concessione i Bacini dal Demanio per trent' anni, nel 2005. Il provveditore Linetti aveva deciso di spostare l' attività a Marghera, in area Pagnan, liberando l' Arsenale. «Stiamo valutando, ma in Arsenale non si farà», dice Zincone. Uno dei tanti nodi irrisolti della grande opera. --A.V© RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Nessun reato, Mingardi prosciolto

IL CASO VENEZIA (md) Nessun reato. La denuncia dell'ingegner Pierluigi Alessandri, il patron di Sacaim, semplicemente non aveva alcun fondamento. E così lex assessore alla Mobilità del Comune di Venezia dell'ultima Giunta Cacciari, Enrico Mingardi, è stato completamente prosciolto. Mingardi era stato iscritto nel registro degli indagati nel giugno del 2017 sulla base di un verbale di interrogatorio di Alessandri, il quale sosteneva di aver pagato Mingardi per un appalto del 2011. La rivelazione di Alessandri, fatta nell'ambito delle indagini sul **Mose**, aveva portato la Procura di Venezia ad indagare per corruzione e concussione lex assessore, mettendo sotto controllo i suoi telefoni e utilizzando pedinamenti e appostamenti, senza tuttavia trovare nessun riscontro. Non solo, avv. Monica Gazzola, legale di Enrico Mingardi, aveva dimostrato, carte alla mano, come Mingardi avesse cessato dalla carica di assessore del Comune di Venezia il 18 febbraio 2010, e che i lavori oggetto della presunta dazione di denaro da parte di Alessandri erano invece stati aggiudicati il 7 luglio 2010. Dunque, Mingardi non avrebbe potuto interferire su quell'appalto visto che, tra l'altro, non solo non faceva più parte del governo cittadino, ma se n'era andato sbattendo la porta. Tant'è che si era addirittura trasferito a lavorare a Roma e non si era più occupato di politica a Venezia. Ecco perché, esaurite tutte le indagini, lo stesso pm dello scandalo **Mose**, Stefano Ancillotto, ora ha richiesto l'archiviazione per Mingardi e il Giudice per le indagini preliminari, Roberta Marchiori, ha accolto la richiesta e ha disposto l'archiviazione con la seguente motivazione: Dalle indagini non sono emersi elementi a sostegno dell'originaria ipotesi investigativa che vedeva gli indagati coinvolti in fatti corruttivi e inerenti a false fatturazioni. Dunque lex assessore Enrico Mingardi è stato completamente scagionato e non per intervenuta prescrizione anche se la prescrizione è pur scattata ma perché la denuncia dell'ing. Alessandri è stata ritenuta del tutto infondata dai magistrati. Va ricordato che l'ing. Alessandri un paio di anni fa ha patteggiato 10 mesi e 20 giorni di reclusione per il reato di bancarotta per distrazione visto che, da titolare della Sacaim, aveva trasferito in Svizzera, su un conto cifrato almeno un milione di euro, che è stato costretto a restituire all'impresa di costruzioni che però nel frattempo era finita in bancarotta. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

tra la rampa del tronchetto e sant' andrea

### Parcheggio per moto a piazzale Roma ok del Porto alla concessione al Comune

Tornerà presto a ospitare fino a 135 motocicli la terrazza park situata tra la rampa del Tronchetto e la rampa Sant' Andrea. L' Autorità di sistema portuale, che ha investito oltre 470.000 euro per la ristrutturazione e la messa in sicurezza della struttura, è pronta a formalizzare l' atto di concessione a beneficio del Comune di Venezia, al fine di destinare il manufatto ad uso della collettività. L' intervento si era reso necessario, a fine 2018, dopo che i Vigili del fuoco di Venezia avevano segnalato un dissesto statico nella struttura di sostegno. L' accesso all' area era stato immediatamente interdetto e, per evitare disagi al traffico, l' Autorità aveva messo a disposizione, gratuitamente, come parcheggio provvisorio per i motociclisti un' area di 825 metri quadrati all' interno del demanio portuale. Nelle prossime settimane, dopo il passaggio formale in seno al Comitato di Gestione, si procederà dunque a rilasciare concessione decennale dell' area al Comune, consentendo così la realizzazione di una migliore mobilità di accesso alla città storica. I parcheggi potranno essere utilizzati dai tanti pendolari costretti ad usare mezzi come automobili e moto ogni giorno per recarsi a lavoro in centro storico. Prima dei lavori necessari per il dissesto strategico, la terrazza era utilizzata ogni giorno da decine di lavoratori. La sua sistemazione, con la rimozione obbligatoria dei mezzi, aveva creato qualche dissapore. Questa opera rappresenta il primo passaggio di un più ampio ridisegno ed ammodernamento dell' intera area che l' Autorità di Sistema Portuale sta approntando e che, a breve, presenterà alle Istituzioni e al territorio, al fine di incentivare un uso migliore e più sostenibile delle aree di competenza vicine alla città storica. --



## Tronchetto, via ai lavori per la caserma

*Il cantiere per il presidio fisso dei carabinieri, atteso da anni fa parte dell'accordo tra Comune e la società V3 che lo costruisce Terminati gli interventi di consolidamento della terrazza sul ponte Tra qualche settimana i motociclisti riavranno il loro parcheggio*

MICHELE FULLIN

TRONCHETTO VENEZIA Una nuova gru è apparsa al Tronchetto. È quella del cantiere per la realizzazione della nuova stazione-caserma dei carabinieri. Quella che attendeva da trenta o quarant'anni e che era sempre stata rinviata alla prossima volta. Eppure, un presidio stabile delle forze dell'ordine in un luogo in cui più volte la criminalità ha cercato di infiltrarsi è necessaria. L'intervento fa parte della convenzione tra Comune e V-tre e infatti si farà a spese del soggetto privato, che però ha avuto il via libera a realizzare l'albergo. IL FORTINO L'aspetto è da vero e proprio fortino, senza apertura all'esterno, pareti esposte ricoperte in metallo e porte solo nel cortile chiuso da un recinto. L'edificio sorgerà nella parte a nord in un lotto di circa mille mq e, proprio nell'ottica di armonizzarsi con il contesto circostante, avrà una forma ad elle aperta funzionalmente in una sorta di corte interna. Una struttura di complessivi 398 mq e con altezza massima di 6,3 metri con una copertura piana che ospiterà pannelli solari e fotovoltaici. All'interno dell'edificio troveranno spazio zone operative e alloggi di servizio. Nell'ala est saranno invece collocate le celle detentive e un locale di massima sicurezza. La

stazione carabinieri sorgerà accanto all'albergo che la società V3 ha ottenuto in cambio dell'accordo pari a 17 milioni di euro, oltre a una zona uffici per il turismo. Oltre alla stazione, la società ha messo mano a tutta la zona del People mover, con la realizzazione (2019) dei nuovi bagni per i turisti. L'ISOLA DELLE CELLE Quando la caserma entrerà in funzione, il Tronchetto sarà dotato di un numero considerevole di celle di sicurezza. Ce ne saranno ben dieci, di cui una di massima sicurezza. Alle tre dei carabinieri si aggiungono anche le 7 celle nell'ex Centro logistico, ora nuova sede del Comando polizia locale. Lì sarà possibile tenere soggetti in fermo di polizia giudiziaria per 24 o 48 ore nei confronti dei malviventi fermati in città o sul posto. L'esigenza era ovviamente molto sentita prima che il Covid-19 facesse saltare il turismo internazionale e quindi anche gran parte del lavoro delle bande di malviventi che vivono sulle spalle del turismo di massa. Ma prima o tardi, il turismo riprenderà e la città, da questo punto di vista, sarà preparata.

PARK MOTO Una notizia che farà piacere ai tanti motociclisti e scooteristi che in passato arrivavano a Venezia su due ruote è che a breve riaprirà l'area parcheggio sulla terrazza tra la rampa del Tronchetto e la rampa che porta a Santa Marta. L'Autorità di sistema portuale ha infatti ultimato i lavori di ristrutturazione e consolidamento statico della struttura, un lavoro costato 470 mila euro e sarà in grado di ospitare 135 mezzi. Nelle prossime settimane, dopo il passaggio formale in Comitato di Gestione, si procederà a rilasciare una concessione decennale dell'area al Comune. L'intervento si era reso necessario, a fine 2018, dopo che i Vigili del Fuoco avevano segnalato un dissesto statico nella struttura di sostegno. L'accesso all'area era stato immediatamente interdetto e, per evitare disagi al traffico, l'Autorità aveva messo a disposizione gratuitamente come parcheggio provvisorio per i motociclisti un'area di 825 metri quadrati all'interno del demanio portuale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Marginamenti di Marghera Parlamentari contro sui soldi

**AMBIENTE MESTRE** Si riesce sì o no a finire la grande muraglia per difendere la laguna dai veleni di **Porto Marghera**? I tre parlamentari veneziani che fanno riferimento al Governo attuale dicono cose diverse tra di loro. Se, infatti, ieri il senatore del Pd Andrea Ferrazzi, ha rilanciato l'annuncio fatto dal sottosegretario all'Economia e candidato sindaco per il centrosinistra a Venezia, Pier Paolo Baretta, l'altro parlamentare del Pd Nicola Pellicani, spiega che in realtà per finire i marginamenti, ossia la barriera in costruzione lungo le rive di **Porto Marghera**, mancano ancora 150 milioni di euro e rivolge un appello al ministero dell'Ambiente che «deve impegnarsi da subito per reperire le risorse necessarie a completare i lavori». E in effetti, facendo i conti, all'appello mancano proprio 150 milioni: perché da una quindicina d'anni a questa parte sono stati spesi circa 800 milioni di euro (in gran parte derivanti dai risarcimenti pagati dalle industrie) per costruire 38 chilometri e mezzo di barriera. Per completare l'opera, e quindi isolare del tutto **Porto Marghera** dalla laguna, mancano altri 3 chilometri e mezzo perché alla fine sarà lunga 42 chilometri. I tre chilometri e mezzo mancanti sono i più complessi da realizzare e il costo previsto da anni è di 280 milioni. Con la firma, nei giorni scorsi, dell'accordo quadro tra ministero dell'Ambiente, Regione e Autorità portuale, annunciato l'altro ieri da Baretta e confermato ieri da Ferrazzi, si rendono operativi 102 milioni di euro. Quindi mancano ancora 178 milioni, insomma più o meno i 150 milioni di euro di cui parla Pellicani. Il sottosegretario ha detto che i 102 milioni «permetteranno di completare le opere di marginamento e le banchine nell'ex area industriale di Venezia», e il senatore Ferrazzi ha aggiunto che «la sensibilità del Governo, che abbiamo sollecitato anche recentemente, pone la parola fine all'inquinamento della laguna dai veleni sotterrati a **Porto Marghera**». Forse la risposta sta in mezzo, nel senso che ieri Andrea Ferrazzi ha detto anche che «mancano alcuni tratti di competenza del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche (Piopp)» e ha spiegato che «è in corso la stesura di uno specifico accordo per tra Piopp e ministero dell'Ambiente». E in effetti l'ultimo chilometro mancante (dopo i due e mezzo che verranno realizzati con i 102 milioni appena resi operativi), spetta proprio al Piopp (soprattutto uno davanti alla Pilkington e davanti all'Intermodale Marghera ex Italiana Coke). Per finire questo chilometro di barriera, però, servono appunto altri 150 milioni di euro. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### IL FINANZIAMENTO

#### Marginamenti da completare Ci sono 102 milioni per i lavori

*Serviranno a proseguire il cantiere per la muraglia intorno all' area industriale che dovrà raccogliere gli inquinanti per evitare che finiscano in laguna*

Gianni Favarato / marghera Via libera ad altri 102 milioni di euro per la messa in sicurezza del Sito di interesse nazionale di Porto Marghera. Una buona notizia, anche se non basteranno per completare la realizzazione della, "muraglia" di marginamento, lunga oltre 40 chilometri, che dovrà impedire ai contaminanti di finire, con il dilavamento, in laguna, convogliandoli su una canaletta di scolo fino al depuratore di Fusina. La direzione generale del ministero dell' Ambiente ha approvato l' Accordo di Programma "per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di "Venezia- Porto Marghera", sottoscritto lo scorso 14 aprile con la Regione Veneto e l' **Autorità di Sistema Portuale** di Venezia e Chioggia, che mette a disposizione 102.273.447 di euro. Si tratta di fondi stanziati dal ministero dell' Ambiente che si è avvalso di diverse fonti di finanziamento: 32.122.368 euro vengono dalle risorse già trasferite alla Regione del Veneto in esecuzione dell' Accordo di Programma "per la Bonifica e la Riqualficazione Ambientale del Sito di Interesse Nazionale (Sin) di "Venezia-Porto Marghera e Aree Limitrofe" sottoscritto nell' aprile del 2012, ai quali si aggiungono 70.151.079 di euro del Fondo di Coesione europeo. Dei fondi beneficeranno tanto la Regione Veneto (60 milioni di euro) quanto l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico settentrionale** (41 milioni di euro) che realizzeranno una parte dei tratti della "muraglia" di marginamento da completare. In particolare gli interventi di competenza regionale riguarderanno: la cosiddetta Macroisola di Fusina nei tratti di marginamento antistanti le aree dell' ex Alcoa e dell' ex centrale Volpi di Fusina di Enel lungo la sponda sud del canale Industriale Sud; la Macroisola Nuovo Petrolchimico sul tratto antistante la Darsena della Rana, lungo la sponda sud del Canale Industriale Ovest in corrispondenza dell' attraversamento in subalveo dei sotto servizi di società insediate nell' area, lungo via Banchina dell' Azoto. «Con questo accordo di programma si potranno appaltare i lavori per proseguire l' opera di marginamento e la messa in sicurezza dell' area del sito di interesse nazionale di Porto Marghera», osserva il deputato Nicola Pellicani (Pd), «all' appello però mancano ancora oltre 150 milioni che vanno reperiti al più presto, in quanto se l' opera non sarà completata sarà stato tutto inutile, in quanto continueranno gli sversamenti in laguna. Il ministero dell' Ambiente deve impegnarsi da subito per reperire le risorse necessarie a completare i lavori». «L' accordo che mette a disposizione i 102 milioni di euro è un passo importante per la messa in sicurezza di Porto Marghera, ma non bastano per completarla» sottolinea a sua volta il senatore veneziano del Pd, Andrea Ferrazzi «in occasione dell' ultima visita fatta a Porto Marghera dalla Commissione d' inchiesta parlamentare sulle ecomafie avevo posto la questione, più volte affrontata con il ministro Sergio Costa e il sottosegretario Roberto Morassut. Non è possibile attendere un minuto, l' opera va completata il prima possibile per garantire la messa in sicurezza dell' intero sito». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Lega all' attacco sui ponti interrotti

CHIOGGIA E il ponte della Fossetta? E quello delle Trezze, a Valli? Dopo il confronto a distanza, tutto sommato pacato, tra il consigliere Marco Dolfin e l' assessore Alessandra Penzo, sulla situazione del ponte del Musichiere, il capogruppo della Lega torna all' attacco chiedendo conto degli altri ponti interrotti del territorio comunale e i toni della polemica si alzano. Dolfin osserva che, se il Musichiere è di competenza **portuale**, sugli altri ponti «è l' amministrazione comunale ad avere competenza diretta sottolinea ma lo stato di precarietà in cui versano e i ritardi negli interventi già previsti, fanno pensare che gli amministratori comunali pentastellati ci abbiano dormito sopra». Replica l' assessore Penzo che, a Valli, il ponte delle Trezze è stato sistemato ed è aperto dallo scorso settembre, mentre ad essere chiuso è il ponte sul canale Nuovissimo che, però, «guarda caso, è di competenza del Genio Civile, che abbiamo interpellato senza ottenere risposta. Nonostante ciò stiamo provvedendo a fare le prove di carico anche su questo manufatto». Il ponte della Fossetta, invece, è chiuso al traffico veicolare e percorribile solo a piedi o in bici da due anni e, chiede Dolfin, «quanto si dovrà ancora aspettare per veder partire gli interventi di ripristino? Non sono bastati richiami pubblici, manifestazioni, proteste, denunce ed esposti. Ad oggi nulla si è mosso. Non è dato neppure sapere quali siano i risultati dello studio commissionato dal Comune a una ditta di Treviso, sulla composizione dei materiali delle varie strutture portanti. Dopo l' ultima Commissione (ottobre 2019) non si hanno più notizie». Ma la Penzo replica che «abbiamo sempre detto che il cantiere della Fossetta sarebbe partito dopo l' estate. Nessun ritardo sulle previsioni, quindi. Le prove sui materiali sono state fatte ma stiamo attendendo la relazione ufficiale. In base alla anticipazioni disponibili è molto probabile che il ponte debba essere rifatto completamente». L' assessore Penzo fa sapere anche che sul ponte del Musichiere è stata condotta, giovedì, una ulteriore ispezione congiunta tra **Autorità portuale** e Comune. Anche di questa «attendiamo la relazione ma siamo pronti, come Comune, a intervenire se l' **Autorità portuale** non farà la sua parte: abbiamo già individuato le risorse economiche necessarie». Quanto ad altri ponti sotto osservazione (Cavalcaferrovia, Cavalcavia Borgo San Giovanni, Ponte Fossetta Grande) «le ultime prove di carico sono in programma per il giorno 16» dice la Penzo . D.Deg.



## Federagenti: Venezia laboratorio nazionale ma dallo Stato solo promesse non mantenute

(FERPRESS) - **Venezia**, 8 MAG - Il 13 febbraio, proprio alla vigilia dell'emergenza Covid 19 e quando le prime contraddittorie notizie incominciavano a rimbalzare dalla Cina, **Venezia**, città già duramente colpita dall'acqua alta, con una manifestazione che aveva unito su iniziativa di Federagenti, impresa, lavoro e istituzioni, aveva lanciato un segnale forte e chiaro sintetizzandolo in un manifesto programmatico. Il giorno stesso il governo aveva dichiarato con soddisfazione di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto 'protocollo fanghi', fatto questo che avrebbe dovuto così dare il via a tutta una serie di lavori di escavi vitali per il **porto**. Questo non è successo e oggi scopriamo che in realtà il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non certamente per colpa del virus che nel frattempo ha sconvolto il nostro paese ed il mondo intero. Quel nostro manifesto che oggi potrebbe suonare profetico e al quale ha fatto seguito in questi giorni anche la sfida "Rimbalzaitalia" lanciata dal Sindaco Brugnaro, riaccreditava e, oggi proprio sotto la pressione del virus, convalida ulteriormente due considerazioni di fondo: che i danni di un'operazione di snaturamento storico, specie delle città marittime che hanno svolto funzioni di emporio, **porto** e capolinea di commerci, possono diventare fatali se non si pianifica in queste realtà una convivenza fra funzioni e vocazioni economiche; che **Venezia** proprio per le sue caratteristiche mercantili e per la crescente consacrazione turistica, può e deve diventare il laboratorio per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia straordinariamente importante di città italiane. Secondo Federagenti è venuto il momento di trarre le conclusioni da alcune lezioni che la storia ci sta impartendo: 1) le città la cui economia è basata su di una monocultura (nel caso di **Venezia**, il turismo diventato una risorsa essenziale, ma da gestire e ripensare) rischiano di essere annientate da emergenze globali; 2) senza investimenti immediati e da sbloccare a ogni costo, finalizzati a interventi infrastrutturali (nel caso del **porto** di **Venezia** spiccano i dragaggi dei canali attraverso i quali la transitano le navi) anche il tessuto economico apparentemente più sano può facilmente disgregarsi e sgretolarsi; 3) l'unico fattore strategico vincente che consente anche di affrontare "il cigno nero" di emergenze globali è la logistica, quella supply chain della quale i porti sono elemento essenziale e irrinunciabile. A meno di due mesi, lunghi anni con gran parte della popolazione italiana ancora "reclusa" e con l'incubo virus ancora attivo, quel messaggio lanciato da Federagenti, e condiviso da altre categorie imprenditoriali oltre che dal Sindaco di **Venezia**, non solo conserva intatta la sua validità, ma assume oggi le caratteristiche di una scelta obbligata, in assenza della quale, "la politica si assumerà precise responsabilità nel declino del Paese". "Le monoculture economiche - afferma il Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - mettono a nudo tutta la fragilità intrinseca di comunità locali che si rivelano del tutto incapaci di affrontare le emergenze, mentre la logistica, la supply chain, e quindi porti, aeroporti, ferrovia, centri merce, si sono rivelati e si confermano come l'unico strumento in mano a sistemi economici nazionali anche nel quadro di una globalizzazione rivelatasi ad alto rischio, in grado di contrastare gli effetti negativi più devastanti delle crisi e di favorire una convivenza fra vocazioni economiche e culturali differenti". "**Venezia** è per noi, ma potrebbe diventare per tutti - prosegue Duci - il simbolo di ciò che non va perseguito, di ciò che va fatto urgentemente e di ciò che avrebbe dovuto essere realizzato per tempo". Federagenti, in collaborazione con le istituzioni veneziane costrette oggi a fronteggiare una crisi senza precedenti, intende fare proprio di **Venezia** il simbolo e il laboratorio da utilizzare contro la burocrazia, lo stallo decisionale su infrastrutture strategiche,





## FerPress

### Venezia

---

i tempi infiniti per la loro realizzazione: una delle più note e splendide città del mondo trasformata in una ghost town e abbandonata persino da quelle navi da crociera che erano considerate alla stregua di nemici sistemici. Tutta colpa 'solamente' del virus? Secondo la Federazione Italiana degli Agenti Marittimi la storia e le esperienze devono insegnare qualcosa persino alla politica meno acuta. E da ciò discende una scelta: rilanciare immediatamente il manifesto per **Venezia**, responsabilmente congelato in questi ultimi mesi di piena emergenza e pretendere una concreta azione delle Istituzioni. **Venezia**, ma forse l' Italia intera, non possono più attendere.

# Informare

## Venezia

### Federagenti, il caso Venezia dimostra la fragilità le monoculture economiche nelle fasi di crisi

La federazione degli agenti marittimi denuncia che il governo ha disatteso gli impegni per il rilancio dello scalo portuale lagunare Federagenti denuncia che il governo non solo ha disatteso l' esortazione di febbraio della comunità marittimo-portuale di **Venezia** a consentire lo sviluppo dello scalo portuale cittadino ( del 13 febbraio 2020), ma di aver anche mentito il giorno stesso in cui era stata avanzata questa sollecitazione avendo dichiarato con soddisfazione di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto "protocollo fanghi", fatto questo che avrebbe dovuto così dare il via a tutta una serie di lavori di escavi vitali per il **porto**. «Questo - ha accusato la federazione degli agenti marittimi italiani - non è successo e oggi scopriamo che in realtà il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non certamente per colpa del virus che nel frattempo ha sconvolto il nostro paese ed il mondo intero». Federagenti ha evidenziato inoltre come l' attuale emergenza per la pandemia di Covid-19 abbia messo ancora più in luce come lo snaturamento della vocazione di **Venezia** quale emporio, **porto** e capolinea di commerci possa avere effetti fatali se non si pianifica una convivenza fra città e **porto**, tra città ed economia. Secondo Federagenti, la crisi sanitaria ha reso evidente, in particolare per **Venezia**, che le città la cui economia è basata su di una monocultura - nel caso di **Venezia** il turismo - rischiano di essere annientate da emergenze globali e che senza investimenti immediati finalizzati a interventi infrastrutturali - nel caso del **porto** di **Venezia** i dragaggi dei canali per il transito delle navi - anche il tessuto economico apparentemente più sano può facilmente disgregarsi e sgretolarsi. «Le monoculture economiche - ha spiegato il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - mettono a nudo tutta la fragilità intrinseca di comunità locali che si rivelano del tutto incapaci di affrontare le emergenze, mentre la logistica, la supply chain, e quindi porti, aeroporti, ferrovia, centri merce, si sono rivelati e si confermano come l' unico strumento in mano a sistemi economici nazionali anche nel quadro di una globalizzazione rivelatasi ad alto rischio, in grado di contrastare gli effetti negativi più devastanti delle crisi e di favorire una convivenza fra vocazioni economiche e culturali. **Venezia** - ha sottolineato Duci - è per noi, ma potrebbe diventare per tutti il simbolo di ciò che non va perseguito, di ciò che va fatto urgentemente e di ciò che avrebbe dovuto essere realizzato per tempo».



**Federagenti, il caso Venezia dimostra la fragilità le monoculture economiche nelle fasi di crisi.**

La federazione degli agenti marittimi denuncia che il governo ha disatteso gli impegni per il rilancio dello scalo portuale lagunare.

Federagenti denuncia che il governo non solo ha disatteso l'esortazione di febbraio della comunità marittimo-portuale di Venezia a consentire lo sviluppo dello scalo portuale cittadino ( del 13 febbraio 2020), ma di aver anche mentito il giorno stesso in cui era stata avanzata questa sollecitazione avendo dichiarato con soddisfazione di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto "protocollo fanghi".

Federagenti ha evidenziato inoltre come l'attuale emergenza per la pandemia di Covid-19 abbia messo ancora più in luce come lo snaturamento della vocazione di Venezia quale emporio, porto e capolinea di commerci possa avere effetti fatali se non si pianifica una convivenza fra città e porto, tra città ed economia.

«Le monoculture economiche - ha spiegato il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - mettono a nudo tutta la fragilità intrinseca di comunità locali che si rivelano del tutto incapaci di affrontare le emergenze, mentre la logistica, la supply chain, e quindi porti, aeroporti, ferrovia, centri merce, si sono rivelati e si confermano come l'unico strumento in mano a sistemi economici nazionali anche nel quadro di una globalizzazione rivelatasi ad alto rischio, in grado di contrastare gli effetti negativi più devastanti delle crisi e di favorire una convivenza fra vocazioni economiche e culturali. Venezia - ha sottolineato Duci - è per noi, ma potrebbe diventare per tutti il simbolo di ciò che non va perseguito, di ciò che va fatto urgentemente e di ciò che avrebbe dovuto essere realizzato per tempo».

**Levi si ritiene in formato "Acquatic Rambler", iscritti al servizio gratuito.**

Categoria	Data di arrivo	Data di partenza
Altre destinazioni	18 - 21 May 20	18 - 21 May 20

## Informazioni Marittime

Venezia

### Venezia tra Covid e dragaggi, Federagenti: "Dal governo solo promesse"

*La città lagunare può e deve diventare il laboratorio per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia importante di città italiane*

A febbraio sembrava fatta per l' esecuzione dei lavori di escavo nei fondali al **porto** di **Venezia**. Alla vigilia dell' emergenza Covid, la città, con una manifestazione che aveva unito su iniziativa di Federagenti , impresa, lavoro e istituzioni, aveva lanciato un segnale forte e chiaro sintetizzandolo in un manifesto programmatico. In risposta, il governo aveva dichiarato con soddisfazione di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto 'protocollo fanghi', fatto questo che avrebbe dovuto così dare il via a tutta una serie di lavori di escavi vitali per il **porto**. "Questo non è successo - dice Federagenti - e oggi scopriamo che in realtà il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non certamente per colpa del virus che nel frattempo ha sconvolto il nostro paese ed il mondo intero". "Quel nostro manifesto - aggiunge la Federazione - che oggi potrebbe suonare profetico e al quale ha fatto seguito in questi giorni anche la sfida "Rimbalzaitalia" lanciata dal Sindaco Brugnaro , riaccreditava e, oggi proprio sotto la pressione del virus, convalida ulteriormente due considerazioni di fondo: che i danni di un' operazione di snaturamento storico, specie delle città marittime che hanno svolto funzioni di emporio, **porto** e capolinea di commerci, possono diventare fatali se non si pianifica in queste realtà una convivenza fra funzioni e vocazioni economiche; che **Venezia** proprio per le sue caratteristiche mercantili e per la crescente consacrazione turistica, può e deve diventare il laboratorio per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia straordinariamente importante di città italiane". Secondo Federagenti è venuto il momento di trarre le conclusioni da alcune lezioni che la storia ci sta impartendo: 1) le città la cui economia è basata su di una monocultura (nel caso di **Venezia**, il turismo diventato una risorsa essenziale, ma da gestire e ripensare) rischiano di essere annientate da emergenze globali; 2) senza investimenti immediati e da sbloccare a ogni costo, finalizzati a interventi infrastrutturali (nel caso del **porto** di **Venezia** spiccano i dragaggi dei canali attraverso i quali la transitano le navi) anche il tessuto economico apparentemente più sano può facilmente disgregarsi e sgretolarsi; 3) l' unico fattore strategico vincente che consente anche di affrontare "il cigno nero" di emergenze globali è la logistica, quella supply chain della quale i porti sono elemento essenziale e irrinunciabile. A meno di due mesi, lunghi anni con gran parte della popolazione italiana ancora "reclusa" e con l' incubo virus ancora attivo, quel messaggio lanciato da Federagenti, e condiviso da altre categorie imprenditoriali oltre che dal Sindaco di **Venezia**, non solo conserva intatta la sua validità, ma assume oggi, spiega la Federazione, le caratteristiche di una scelta obbligata, in assenza della quale, "la politica si assumerà precise responsabilità nel declino del Paese". "Le monoculture economiche - afferma il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - mettono a nudo tutta la fragilità intrinseca di comunità locali che si rivelano del tutto incapaci di affrontare le emergenze, mentre la logistica, la supply chain, e quindi porti, aeroporti, ferrovia, centri merce, si sono rivelati e si confermano come l' unico strumento in mano a sistemi economici nazionali anche nel quadro di una globalizzazione rivelatasi ad alto rischio, in grado di contrastare gli effetti negativi più devastanti delle crisi e di favorire una convivenza fra vocazioni economiche e culturali differenti. **Venezia** è per noi, ma potrebbe diventare per tutti - prosegue Duci - il simbolo di ciò che non va perseguito, di ciò che va fatto urgentemente e di ciò che avrebbe dovuto essere realizzato per tempo". Federagenti, in collaborazione con le



istituzioni veneziane costrette oggi a fronteggiare una crisi senza precedenti, intende fare proprio di **Venezia** il simbolo e il laboratorio da utilizzare contro la burocrazia, lo stallo decisionale

---



## Informazioni Marittime

### Venezia

---

su infrastrutture strategiche, i tempi infiniti per la loro realizzazione: una delle più note e splendide città del mondo trasformata in una ghost town e abbandonata persino da quelle navi da crociera che erano considerate alla stregua di nemici sistemici. Tutta colpa 'solamente' del virus? Secondo la Federazione Italiana degli Agenti Marittimi la storia e le esperienze devono insegnare qualcosa persino alla politica meno acuta. E da ciò discende una scelta: rilanciare immediatamente il manifesto per **Venezia**, responsabilmente congelato in questi ultimi mesi di piena emergenza e pretendere una concreta azione delle Istituzioni.

## Federagenti: Venezia laboratorio nazionale

*Ormai lo sblocco delle infrastrutture strategiche è un'emergenza vitale*

Redazione

VENEZIA Secondo il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, Venezia è una sorta di laboratorio nazionale, essa infatti rappresenta il simbolo di ciò che va fatto urgentemente, ma che avrebbe dovuto essere realizzato già da tempo. Il 13 Febbraio, proprio alla vigilia dell'emergenza Covid-19 e quando le prime contraddittorie notizie incominciavano a rimbalzare dalla Cina, Venezia, città già duramente colpita dall'acqua alta, con una manifestazione che aveva unito su iniziativa di Federagenti, impresa, lavoro e istituzioni, aveva lanciato un segnale forte e chiaro sintetizzandolo in un manifesto programmatico. Il giorno stesso il Governo aveva dichiarato di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto protocollo fanghi', fatto questo che avrebbe dovuto così dare il via a tutta una serie di lavori di escavi vitali per il porto. Questo non è successo e oggi scopriamo che in realtà il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non certamente per colpa del virus che nel frattempo ha sconvolto il nostro Paese ed il mondo intero. Quel nostro manifesto che oggi potrebbe suonare profetico e al quale ha fatto seguito in questi giorni anche la sfida Rimbalzaitalia lanciata dal sindaco Brugnaro, riaccreditava e, oggi proprio sotto la pressione del virus, convalida ulteriormente due considerazioni di fondo: che i danni di un'operazione di snaturamento storico, specie delle città marittime che hanno svolto funzioni di emporio, porto e capolinea di commerci, possono diventare fatali se non si pianifica in queste realtà una convivenza fra funzioni e vocazioni economiche; che Venezia proprio per le sue caratteristiche mercantili e per la crescente consacrazione turistica, può e deve diventare il laboratorio nazionale per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia straordinariamente importante di città italiane. Secondo Federagenti è venuto il momento di trarre le conclusioni da alcune lezioni che la storia ci sta impartendo: 1) le città la cui economia è basata su di una monocultura (nel caso di Venezia, il turismo diventato una risorsa essenziale, ma da gestire e ripensare) rischiano di essere annientate da emergenze globali; 2) senza investimenti immediati e da sbloccare a ogni costo, finalizzati a interventi infrastrutturali (nel caso del porto di Venezia spiccano i dragaggi dei canali attraverso i quali la transitano le navi) anche il tessuto economico apparentemente più sano può facilmente disgregarsi e sgretolarsi; 3) l'unico fattore strategico vincente che consente anche di affrontare il cigno nero di emergenze globali è la logistica, quella supply chain della quale i porti sono elemento essenziale e irrinunciabile. A meno di due mesi, lunghi anni con gran parte della popolazione italiana ancora reclusa e con l'incubo virus ancora attivo, quel messaggio lanciato da Federagenti, e condiviso da altre categorie imprenditoriali oltre che dal sindaco di Venezia, non solo conserva intatta la sua validità, ma assume oggi le caratteristiche di una scelta obbligata, in assenza della quale, la politica si assumerà precise responsabilità nel declino del Paese. Le monoculture economiche afferma il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci mettono a nudo tutta la fragilità intrinseca di comunità locali che si rivelano del tutto incapaci di affrontare le emergenze, mentre la logistica, la supply chain, e quindi porti, aeroporti, ferrovia, centri merce, si sono rivelati e si confermano come l'unico strumento in mano a sistemi economici nazionali anche nel quadro di una globalizzazione rivelatasi ad alto rischio, in grado di contrastare gli effetti negativi più devastanti delle



crisi e di favorire una convivenza fra vocazioni economiche e culturali differenti. Venezia è per noi, ma potrebbe diventare per tutti prosegue Duci il simbolo di ciò che non va perseguito, di ciò che va fatto urgentemente e di ciò che avrebbe dovuto essere realizzato per tempo. Federagenti, in collaborazione con le istituzioni veneziane costrette oggi a fronteggiare una crisi senza precedenti, intende fare proprio di Venezia il simbolo



## Messaggero Marittimo

Venezia

---

e il laboratorio nazionale da utilizzare contro la burocrazia, lo stallo decisionale su infrastrutture strategiche, i tempi infiniti per la loro realizzazione: una delle più note e splendide città del mondo trasformata in una ghost town e abbandonata persino da quelle navi da crociera che erano considerate alla stregua di nemici sistemici. Tutta colpa solamente' del virus? Secondo la Federazione Italiana degli Agenti Marittimi la storia e le esperienze devono insegnare qualcosa persino alla politica meno acuta. E da ciò discende una scelta: rilanciare immediatamente il manifesto per Venezia, responsabilmente congelato in questi ultimi mesi di piena emergenza e pretendere una concreta azione delle Istituzioni. Venezia, ma forse l'Italia intera, non possono più attendere.

Federagenti: Venezia laboratorio nazionale ma dallo Stato solo promesse

GAM EDITORI

9 maggio 2020 - Il 13 febbraio, proprio alla vigilia dell' emergenza Covid 19 e quando le prime contraddittorie notizie incominciavano a rimbalzare dalla Cina, Venezia, città già duramente colpita dall' acqua alta, con una manifestazione che aveva unito su iniziativa di Federagenti, impresa, lavoro e istituzioni, aveva lanciato un segnale forte e chiaro sintetizzandolo in un manifesto programmatico. Il giorno stesso il governo aveva dichiarato con soddisfazione di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto 'protocollo fanghi', fatto questo che avrebbe dovuto così dare il via a tutta una serie di lavori di escavi vitali per il porto. Questo non è successo e oggi scopriamo che in realtà il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non certamente per colpa del virus che nel frattempo ha sconvolto il nostro paese ed il mondo intero. Quel manifesto che oggi potrebbe suonare profetico e al quale ha fatto seguito in questi giorni anche la sfida "Rimbalzaitalia" lanciata dal Sindaco Brugnaro, riaccreditava e, oggi proprio sotto la pressione del virus, convalida ulteriormente due considerazioni di fondo: che i danni di un' operazione di snaturamento storico, specie delle città marittime che hanno svolto funzioni di emporio, porto e capolinea di commerci, possono diventare fatali se non si pianifica in queste realtà una convivenza fra funzioni e vocazioni economiche; che Venezia proprio per le sue caratteristiche mercantili e per la crescente consacrazione turistica, può e deve diventare il laboratorio per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia straordinaria importante di città italiane. Secondo Federagenti è venuto il momento di trarre le conclusioni da alcune lezioni che la storia ci sta impartendo: 1) le città la cui economia è basata su di una monocultura (nel caso di Venezia, il turismo diventato una risorsa essenziale, ma da gestire e ripensare) rischiano di essere annientate da emergenze globali; 2) senza investimenti immediati e da sbloccare a ogni costo, finalizzati a interventi infrastrutturali (nel caso del porto di Venezia spiccano i dragaggi dei canali attraverso i quali la transitano le navi) anche il tessuto economico apparentemente più sano può facilmente disgregarsi e sgretolarsi; 3) l' unico fattore strategico vincente che consente anche di affrontare "il cigno nero" di emergenze globali è la logistica, quella supply chain della quale i porti sono elemento essenziale e irrinunciabile. "Le monoculture economiche - afferma il Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - mettono a nudo tutta la fragilità intrinseca di comunità locali che si rivelano del tutto incapaci di affrontare le emergenze, mentre la logistica, la supply chain, e quindi porti, aeroporti, ferrovia, centri merce, si sono rivelati e si confermano come l' unico strumento in mano a sistemi economici nazionali anche nel quadro di una globalizzazione rivelatasi ad alto rischio, in grado di contrastare gli effetti negativi più devastanti delle crisi e di favorire una convivenza fra vocazioni economiche e culturali differenti". "Venezia è per noi, ma potrebbe diventare per tutti - prosegue Duci - il simbolo di ciò che non va perseguito, di ciò che va fatto urgentemente e di ciò che avrebbe dovuto essere realizzato per tempo".



### Federagenti: Venezia laboratorio nazionale ma dallo Stato solo promesse non mantenute

**Venezia**, 8 maggio 2020 - Il 13 febbraio scorso, proprio alla vigilia dell'emergenza Covid 19 e quando le prime contraddittorie notizie incominciavano a rimbalzare dalla Cina, **Venezia**, città già duramente colpita dall'acqua alta, con una manifestazione che aveva unito su iniziativa di Federagenti, impresa, lavoro e istituzioni, aveva lanciato un segnale forte e chiaro sintetizzandolo in un manifesto programmatico. Il giorno stesso il governo aveva dichiarato con soddisfazione di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto 'protocollo fanghi', fatto questo che avrebbe dovuto così dare il via a tutta una serie di lavori di escavi vitali per il **porto**. Questo non è successo e oggi scopriamo che in realtà il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non certamente per colpa del virus che nel frattempo ha sconvolto il nostro paese ed il mondo intero. Quel nostro manifesto che oggi potrebbe suonare profetico e al quale ha fatto seguito in questi giorni anche la sfida "Rimbalzaitalia" lanciata dal Sindaco Brugnaro, riaccreditava e, oggi proprio sotto la pressione del virus, convalida ulteriormente due considerazioni di fondo: che i danni di un'operazione di snaturamento storico, specie delle città marittime che hanno svolto funzioni di emporio, **porto** e capolinea di commerci, possono diventare fatali se non si pianifica in queste realtà una convivenza fra funzioni e vocazioni economiche; che **Venezia** proprio per le sue caratteristiche mercantili e per la crescente consacrazione turistica, può e deve diventare il laboratorio per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia straordinariamente importante di città italiane. Secondo Federagenti è venuto il momento di trarre le conclusioni da alcune lezioni che la storia ci sta impartendo: 1) le città la cui economia è basata su di una monocultura (nel caso di **Venezia**, il turismo diventato una risorsa essenziale, ma da gestire e ripensare) rischiano di essere annientate da emergenze globali; 2) senza investimenti immediati e da sbloccare a ogni costo, finalizzati a interventi infrastrutturali (nel caso del **porto di Venezia** spiccano i dragaggi dei canali attraverso i quali la transitano le navi) anche il tessuto economico apparentemente più sano può facilmente disgregarsi e sgretolarsi; 3) l'unico fattore strategico vincente che consente anche di affrontare "il cigno nero" di emergenze globali è la logistica, quella supply chain della quale i porti sono elemento essenziale e irrinunciabile. A meno di due mesi, lunghi anni con gran parte della popolazione italiana ancora "reclusa" e con l'incubo virus ancora attivo, quel messaggio lanciato da Federagenti, e condiviso da altre categorie imprenditoriali oltre che dal Sindaco di **Venezia**, non solo conserva intatta la sua validità, ma assume oggi le caratteristiche di una scelta obbligata, in assenza della quale, "la politica si assumerà precise responsabilità nel declino del Paese". "Le monoculture economiche - afferma il Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - mettono a nudo tutta la fragilità intrinseca di comunità locali che si rivelano del tutto incapaci di affrontare le emergenze, mentre la logistica, la supply chain, e quindi porti, aeroporti, ferrovia, centri merce, si sono rivelati e si confermano come l'unico strumento in mano a sistemi economici nazionali anche nel quadro di una globalizzazione rivelatasi ad alto rischio, in grado di contrastare gli effetti negativi più devastanti delle crisi e di favorire una convivenza fra vocazioni economiche e culturali differenti". "**Venezia** è per noi, ma potrebbe diventare per tutti - prosegue Duci - il simbolo di ciò che non va perseguito, di ciò che va fatto urgentemente e di ciò che avrebbe dovuto essere realizzato per tempo". Federagenti, in collaborazione con le istituzioni veneziane costrette oggi a fronteggiare una crisi senza precedenti, intende fare proprio di **Venezia** il simbolo e il laboratorio da utilizzare contro la burocrazia, lo stallo decisionale su infrastrutture strategiche,





## Sea Reporter

### Venezia

---

i tempi infiniti per la loro realizzazione: una delle più note e splendide città del mondo trasformata in una ghost town e abbandonata persino da quelle navi da crociera che erano considerate alla stregua di nemici sistemici. Tutta colpa 'solamente' del virus? Secondo la Federazione Italiana degli Agenti Marittimi la storia e le esperienze devono insegnare qualcosa persino alla politica meno acuta. E da ciò discende una scelta: rilanciare immediatamente il manifesto per Venezia, responsabilmente congelato in questi ultimi mesi di piena emergenza e pretendere una concreta azione delle Istituzioni. Venezia, ma forse l' Italia intera, non possono più attendere.

## Lavoro in porto, una via contro la crisi: la lezione che arriva da Palermo e Venezia

Vito de Ceglia

Poche righe: 'L'attuale congiuntura economica, unita ai pesantissimi effetti dell'emergenza pandemica per Covid-19, sta generando una consistente contrazione nei traffici ed alimenta nelle imprese portuali prospettive caratterizzate da incertezza e crisi'. Un solo articolo: 'Il 17 con cui sono giuridicamente inquadrare le imprese portuali autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo'. E due interventi finanziari: che, non appena approvati, hanno dato e daranno un po' di fiducia e di speranza ai lavoratori dei porti di Palermo, Venezia e Chioggia. A lanciare il cuore oltre l'ostacolo che, fino a ieri sembrava invalicabile, sono stati i presidenti delle Authorities Pasqualino Monti e Pino Musolino, i quali, a stretto giro, e con coraggio, hanno riconosciuto pubblicamente alle società art. 17, alias le ex Compagnie portuali, un 'ruolo essenziale' per l'operatività dei rispettivi scali. Il primo ha già approvato, il secondo lo sta per fare, un intervento finanziario per sostenere i salari di chi in questa fase critica lavora poco o non lavora affatto, in attesa che la ripresa dell'economia nazionale e internazionale permetta di ridare ossigeno ai traffici portuali, soffocati da due mesi di lockdown. Interventi

finanziari, quelli di Palermo e Venezia, che, a quanto pare, sembrerebbero non trovare ostacoli da parte degli uffici del ministero dei Trasporti. Se si esclude il caso del porto di Trieste, dove l'agenzia di fornitura di manodopera ha raggiunto da tempo un'intesa positiva con l'Authority, la lezione che arriva da Venezia e da Palermo apre di fatto scenari d'intervento per la portualità italiana e per le imprese che forniscono manodopera temporanea. Le quali, è giusto ricordarlo, hanno vinto una gara europea per operare nei porti. La lezione che arriva da Nord e Sud del Paese fa scuola, a maggior ragione dopo che qualche giorno fa, come riportato da ShipMag, sul lavoro portuale si è aperta una nuova (o vecchia) contesa, in seguito all'intervento a gamba tesa di Pasquale Legora De Feo, amministratore delegato e presidente di Conateco, che una settimana prima aveva sollecitato con un intervento sul periodico dell'Authority di Napoli ('Porti campani in rete') 'un superamento indifferibile del soggetto unico delegato alla fornitura di manodopera temporanea nei porti'. Che le imprese art. 17 siano difese a spada tratta dai sindacati è fisiologico, non a caso prima il presidente dell'Ancip Luca Grilli e poi le segreterie nazionali confederali sono scese in campo alzando un muro contro la presa di posizione di De Feo, senza tuttavia mai nominarlo. Di questi tempi però fa certamente notizia che siano due presidenti di Autorità di Sistema portuale (**Adsp**), Monti e Musolino, a fare quadrato in difesa delle imprese di fornitura di manodopera. Per il momento, prendiamo atto che in tema di lavoro portuale una soluzione è possibile. E non deve essere giocoforza la sua liberalizzazione. Come conferma il documento dell' **Adsp** del Mare Adriatico Settentrionale, con cui il presidente Musolino informa il ministero dei Trasporti della sua decisione di sostenere le imprese ex art. 17 (legge 84/94). I motivi sono i seguenti: 'Le imprese autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo (art. 17 L. 84/94) sono essenziali per la normale operatività portuale che ha insito il lavoro per picchi, cui corrispondono gli avviamenti. In più, il lavoro temporaneo risulta caratterizzato da specifiche professionalità fondamentali per operare in attività, luoghi e condizioni ad alto rischio. Costituiscono quindi un patrimonio in termini di capitale umano non facilmente sostituibile. Per contro, proprio per le caratteristiche di manodopera con la formula flessibile del lavoro temporaneo funzionale a fronteggiare i picchi di lavoro da parte dei



### Lavoro in porto, una via contro la crisi: la lezione che arriva da Palermo e Venezia

08 MAGGIO 2020 - Vito de Ceglia



**P**oche righe: "L'attuale congiuntura economica, unita ai pesantissimi effetti dell'emergenza pandemica per Covid-19, sta generando una consistente contrazione nei traffici ed alimenta nelle imprese portuali prospettive caratterizzate da incertezza e crisi". Un solo articolo: "Il 17 con cui sono giuridicamente inquadrare le imprese portuali autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo". E due interventi finanziari: che, non appena approvati, hanno dato e daranno un po' di fiducia e di speranza ai lavoratori dei porti di Palermo, Venezia e Chioggia.

A lanciare il cuore oltre l'ostacolo che, fino a ieri

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

[ISCRIVITI](#)

terminalisti, le imprese di cui all'art. 17 risentono in modo più accentuato del calo della domanda con percentuali di caduta ben superiori rispetto alla contrazione del movimento'. Di fronte alle difficoltà legate all'attuale contesto congiunturale, che ha di fatto causato un crollo del numero di avviamenti, il documento riporta ancora che 'le imprese

---



ex art. 17 dei porti di Venezia e Chioggia hanno chiesto all'Authority l'applicazione degli interventi consentiti dal comma 15 dell'art. 17 della legge 84/94 per sostenere l'occupazione, cioè non disperdere il capitale umano e ristabilire gli equilibri di bilancio ai fini di riuscire a fronteggiare la consistente caduta delle chiamate e quindi dei ricavi. L'autorità portuale, fatti le sue valutazioni e gli approfondimenti, ha quindi deciso di applicare le soluzioni ammesse dal citato comma 15 bis in un Piano di risanamento e Sostegno che si attua nei limiti economici consentiti dal proprio bilancio di esercizio e comunque in misura non eccedente il 15% delle entrate proprie derivanti da tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate nell'ultimo esercizio (2019)'. Il documento puntualizza infine che 'in particolare, per il trimestre maggio-luglio riconosce alle imprese ex art. 17 una sovvenzione di 150 euro per ogni chiamata in meno rispetto all'85% di quelle effettuate nel 2019 e fino al 50% delle stesse . L'erogazione avrà luogo con cadenza mensile previa autocertificazione da parte del legale rappresentante dell'impresa del numero delle chiamate realizzate nel mese e nel medesimo mese dell'anno precedente, da porre a base del calcolo. Al suddetto importo, potranno aggiungersi, ove possibile e compatibile, ulteriori riconoscimenti in particolari per lma)'.

## Duci (Federagenti): 'Sfida alla burocrazia, Venezia diventi il simbolo. Dal Governo solo promesse'

Redazione

Venezia - Era il 13 febbraio, a pochi giorni dallo scoppio dell'emergenza Covid 19, quando a Venezia, città già duramente colpita dall'acqua alta, una manifestazione che aveva unito su iniziativa di Federagenti, impresa, lavoro e istituzioni, aveva lanciato un segnale forte e chiaro sintetizzandolo in un manifesto programmatico. Il giorno stesso il Governo aveva dichiarato con soddisfazione di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto 'protocollo fanghi', fatto questo che avrebbe dovuto così dare il via a tutta una serie di lavori di escavi vitali per il porto. 'Questo non è successo e oggi scopriamo che in realtà il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non certamente per colpa del virus che nel frattempo ha sconvolto il nostro Paese ed il mondo intero', denuncia il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci. Il quale rivendica, a maggior ragione oggi, la validità di quel manifesto programmatico che si sposa con la sfida 'Rimbalzaitalia' lanciata dal sindaco Brugnaro e che ribadisce due considerazioni di fondo: 'Che i danni di un'operazione di snaturamento storico, specie delle città marittime che hanno svolto funzioni di emporio, porto e capolinea di commerci, possono diventare fatali se non si pianifica in queste realtà una convivenza fra funzioni e vocazioni economiche; che Venezia proprio per le sue caratteristiche mercantili e per la crescente consacrazione turistica, può e deve diventare il laboratorio per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia straordinariamente importante di città italiane'. Secondo Federagenti è venuto quindi il momento di trarre le conclusioni da alcune lezioni che la storia ci sta impartendo: 'Le città la cui economia è basata su di una monocultura (nel caso di Venezia, il turismo diventato una risorsa essenziale, ma da gestire e ripensare) rischiano di essere annientate da emergenze globali; senza investimenti immediati e da sbloccare a ogni costo, finalizzati a interventi infrastrutturali (nel caso del porto di Venezia spiccano i dragaggi dei canali attraverso i quali la transitano le navi) anche il tessuto economico apparentemente più sano può facilmente disgregarsi e sgretolarsi; l'unico fattore strategico vincente che consente anche di affrontare 'il cigno nero' di emergenze globali è la logistica, quella supply chain della quale i porti sono elemento essenziale e irrinunciabile'. A meno di due mesi di distanza e con l'incubo virus ancora attivo, quel messaggio lanciato da Federagenti, e condiviso da altre categorie imprenditoriali, oltre che dal sindaco di Venezia, mette con le spalle al muro la politica. 'Le monoculture economiche - afferma il presidente Duci mettono a nudo tutta la fragilità intrinseca di comunità locali che si rivelano del tutto incapaci di affrontare le emergenze, mentre la logistica, la supply chain, e quindi porti, aeroporti, ferrovia, centri merce, si sono rivelati e si confermano come l'unico strumento in mano a sistemi economici nazionali anche nel quadro di una globalizzazione rivelatasi ad alto rischio, in grado di contrastare gli effetti negativi più devastanti delle crisi e di favorire una convivenza fra vocazioni economiche e culturali differenti'. 'Venezia è per noi, ma potrebbe diventare per tutti - prosegue Duci il simbolo di ciò che non va perseguito, di ciò che va fatto urgentemente e di ciò che avrebbe dovuto essere realizzato per tempo'. Federagenti, in collaborazione con le istituzioni veneziane costrette oggi a fronteggiare una crisi senza precedenti, 'intende quindi fare proprio di Venezia il simbolo e il laboratorio da utilizzare contro la burocrazia, lo stallo decisionale su infrastrutture strategiche, i tempi infiniti per la loro realizzazione'. Da qui la



Duci (Federagenti): 'Sfida alla burocrazia, Venezia diventi il simbolo. Dal Governo solo promesse'

08 MAGGIO 2020 - Redazione



Venezia - Era il 13 febbraio, a pochi giorni dallo scoppio dell'emergenza Covid 19, quando a Venezia, città già duramente colpita dall'acqua alta, una manifestazione che aveva unito su iniziativa di Federagenti, impresa, lavoro e istituzioni, aveva lanciato un segnale forte e chiaro sintetizzandolo in un manifesto programmatico. Il giorno stesso il Governo aveva dichiarato con soddisfazione di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto "protocollo fanghi", fatto questo che avrebbe dovuto così dare il via a tutta una serie di lavori di escavi vitali per il porto.

"Questo non è successo e oggi scopriamo che in realtà il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale e non certamente per colpa del virus che nel frattempo ha sconvolto il nostro Paese ed il mondo intero", denuncia il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci. Il quale rivendica, a maggior ragione oggi, la validità di quel manifesto programmatico che si sposa con la sfida 'Rimbalzaitalia' lanciata dal sindaco Brugnaro e che ribadisce due considerazioni di fondo: 'Che i danni di un'operazione di snaturamento storico, specie delle città marittime che hanno svolto funzioni di emporio, porto e capolinea di commerci, possono diventare fatali se non si pianifica in queste realtà una convivenza fra funzioni e vocazioni economiche; che Venezia proprio per le sue caratteristiche mercantili e per la crescente consacrazione turistica, può e deve diventare il laboratorio per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia straordinariamente importante di città italiane'.

Iscriviti alla newsletter

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

MI ISCRIVO

decisione di 'rilanciare immediatamente il manifesto per Venezia, responsabilmente congelato in questi ultimi mesi di piena emergenza e pretendere una concreta azione delle istituzioni. Venezia, ma forse l'Italia intera, non possono più attendere'.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il primo cittadino di Savona: controlli sulle emissioni di Luminosa La nave da crociera È rimasta in porto per lemergenza coronavirus

### Caprioglio, appello al ministero per il caso dei fumi Costa: «Silenzio dall' autorità portuale»

Silvia Campese / SAVONA L' ultima lettera È di pochi giorni fa, la data È del 5 maggio, ed È indirizzata al Ministero delle infrastrutture. «Ho dovuto procedere così, perché alle precedenti richieste inviate all' **Autorità portuale** di **Sistema** non ho avuto alcuna risposta». A parlare È il sindaco di Savona, Ilaria Caprioglio, che ormai da più di un mese segnala con preoccupazione le costanti emissioni di fumo provenienti da Costa Luminosa, in porto a Savona da metà marzo. Per la precisione era il 20 marzo quando Luminosa, per via della pandemia da covid 19, aveva interrotto come le altre navi la crociera in corso approdando a Savona per consentire gli sbarchi di passeggeri e parte dell' equipaggio. Da quel momento, però, la nave È rimasta in porto, in funzione. Emettendo in modo costante fumi, pur con i motori al minimo. Il sindaco Caprioglio si È così rivolta all' **Autorità Portuale** di **Sistema** per attivare appositi monitoraggi e accertare eventuali pericoli per la salute dei cittadini. Né la lettera del 27 marzo né la successiva del 15 aprile, però, hanno avuto alcuna risposta. Qualche giorno fa la decisione di scrivere al Ministero. «Purtroppo o dice il sindaco- ho, in più occasioni, interpellato l' **Autorità portuale** chiedendo un puntuale ri scontro sulle attività di tutela della salute dei cittadini rispetto alle emissioni di Costa Luminosa. In particolare ho chiesto che venisse effettuato un monitoraggio con l' ausilio dei tecnici di Arpal, per assicurare la salubrità dell' aria, a fronte del lungo stazionamento della nave. In una successiva lettera ho citato anche l' esposto, a firma del Comitato Savona Porto Elettrico, dove si chiedeva il trasferimento della nave. Non ho avuto, però, alcuna risposta». Un tema delicato quello delle emissioni portato sui banchi dell' ultimo consiglio comunale dalla consigliera di minoranza, Barbara Pasquali (Italia Viva) che aveva chiesto chiarimenti sulla situazione. «A fronte del silenzio totale da parte dell' **Autorità** di **Sistema** alle mie richieste- spiega Caprioglio- sono stata costretta ora a rivolgermi direttamente al Ministero. Il mio compito, in qualità di sindaco, È anche quello di occuparmi della tutela e della salute dei cittadini. Inoltre, come mi È stato richiesto, devo fornire le adeguate risposte ai cittadini, ai partiti e alle associazioni che si sono rivolte a me. Speriamo che, questa volta, almeno dal Governo arrivino le linee guida».



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Monica Giuliano ha presentato la richiesta al presidente della Regione Nel mirino la messa in sicurezza del torrente Segno e della spiaggia

### Vado, sindaco all' attacco: «Commissariare l' Authority per gravi inadempienze»

Giovanni Vaccaro / VADO Il ritardo esagerato del progetto della messa in sicurezza del torrente Segno e delle protezioni per le spiagge di Vado fanno scattare una durissima presa di posizione del sindaco Monica Giuliano, che ieri ha inviato alla Regione la richiesta di nominare un commissario che, bypassando le competenze dell' **Autorità di sistema portuale**, prenda in carico tutti i progetti collegati all' ampliamento **portuale**. In particolare la in sicurezza del torrente Segno e le opere di protezione della spiaggia dalle mareggiate. Collegata alla richiesta di nominare un commissario È partita ovviamente anche la lettera per la convocazione urgente del collegio di vigilanza sull' accordo di programma. Un anno di ritardo solo per quanto riguarda le carte, e chissà quando il centro di Vado potrà essere definitivamente salvo dal rischio di un' alluvione. Il sindaco Giuliano ha perso la pazienza per il ripetuto sfioramento dei termini del crono programma, prima ancora dell' emergenza coronavirus: «In gioco c' È l' economia di un' intera provincia e la sicurezza stessa del territorio. La mancata esecuzione delle opere È gravissima. Pur disponendo delle risorse economiche necessarie e nonostante tutte le rassicurazioni rese agli enti sovraordinati, nulla di quanto previsto È stato ancora fatto». A questo punto non È rimasto che avviare un' azione legale per la definizione delle responsabilità dell' ente a danno dell' incolumità pubblica e far partire la richiesta dell' insediamento di un commissario, per l' avvio immediato degli interventi di messa in sicurezza del territorio a seguito della realizzazione della piattaforma. Tra l' altro si tratta di interventi già previsti nel primo accordo di programma del 2008 (che aveva dato il via all' operazione della piattaforma Apm-Maersk) e aggiornati anche nella seconda versione del 2018. «La progettazione definitiva o spiega l' **Autorità portuale** o presuppone la soluzione ambientale al problema dei terreni inquinati, per cui È stata attivata nel giugno 2017 una conferenza dei servizi. Questa però non ha avuto esito in quanto Provincia, Arpal e Regione hanno ritenuto affrontare il problema in prospettiva più complessa». Palazzo San Giorgio ha quindi proposto un nulla osta ambientale da parte del Comune, sul quale lo stesso ha chiesto pareri agli altri enti, che a loro volta hanno chiesto all' **Autorità portuale** uno istudio di area vastaw. L' **Autorità portuale** sta ora provvedendo a prelievi e indagini.



# La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Ilaria Caprioglio per Costa Luminosa e Monica Giuliano per le opere complementari della Maersk

## Le sindache di Savona e Vado contro l' Authority portuale

ELENA ROMANATO ANTONIO AMODIO Lettere e richieste senza risposta.

Il rapporto tra gli enti locali e l' **Autorità portuale** si è fatto più difficile da quando i porti sono stati accorpati. Un fronte è quello aperto dal sindaco di Savona Ilaria Caprioglio per la Costa Luminosa. Il 27 marzo e il 15 aprile Caprioglio ha scritto all' **Autorità** di sistema perché venisse fatta una campagna di monitoraggio delle immissioni in atmosfera della Luminosa, in porto dal 20 marzo, in modo da avere dati aggiornati. La nave ha solo un centinaio di persone a bordo ma per l' alimentazione dell' energia i motori rimangono accesi 24 ore su 24 e all' 80% della potenza normale. A parte la convocazione del Comitato igiene e sicurezza del 27 marzo al Comune non è arrivata nessuna risposta e il sindaco ha così deciso di rivolgersi direttamente al ministro delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli. Caprioglio fa presente al ministro il problema della permanenza della Luminosa con le immissioni in atmosfera. La richiesta del monitoraggio è rimasta «senza alcun riscontro da parte di Adsp» e che «ha determinato una significativa preoccupazione ambientale». L' altro fronte è quello aperto dal sindaco di Vado, Monica Giuliano che ha chiesto la convocazione urgente del collegio di vigilanza. Giuliano ha chiesto l' insediamento di un commissario per gli interventi di messa in sicurezza del torrente Segno che spettano all' Adsp e mai iniziati dopo la realizzazione della piattaforma sottolineando che «per la definizione delle gravi responsabilità dell' ente inadempiente» ricorrerà per vie legali. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



## La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Le stagioni è alle porte ma rischia di essere compromessa dalle nuove procedure. Imprese pronte, mancano i clienti

### "Così viviamo nell'incertezza" La nautica chiede di ripartire

DANIELA BORGHI

DANIELA BORGHI Coronavirus, il comparto della nautica vuole ripartire, ma i clienti mancano. Le imprese sono pronte e la stagione è alle porte, ma rischia di essere compromessa da nuove procedure legate all'emergenza. «Soprattutto la quarantena per gli equipaggi delle barche in arrivo dall'estero, che scoraggiano i nostri clienti stranieri: la logistica crea difficoltà», dice Roberto Piras dei Cantieri Navali Riviera di Sanremo. La nautica da diporto aspetta che si superi questo momento non facile: «E' tutto da rivedere, viviamo nell'incertezza». La cantieristica da diporto non ha mai interrotto i lavori grazie al «codice Ateco», ma il lavoro langue e le aree di lavoro sono in pratica inaccessibili. «La manutenzione è sempre stata aperta, anche durante il lockdown, per essere pronti per ogni eventuale intervento per i mezzi delle forze dell'ordine - spiega Barbara Amerio dei Cantieri Permare di Sanremo e presidente di Confindustria Imperia - Non ci siamo mai fermati, ma abbiamo avuto ritmi diversi. La nostra clientela non si poteva muovere: adesso piano piano sta riprendendo il lavoro, ma il rispetto di iter legati all'emergenza sanitaria rende tutto molto lento, soprattutto perchè lavoriamo prevalentemente con stranieri: in prevalenza dalla Francia e dal Principato di Monaco». «Abbiamo ripreso l'attività cinque settimane fa - racconta Piras - Ci occupiamo soprattutto di manutenzioni e allestimenti interni, interventi nelle sale macchine e impianti di ogni tipo. Tutto questo è in pratica fermo, perchè le barche hanno difficoltà a spostarsi per raggiungere il nostro cantiere a Portosole. I clienti stranieri una volta arrivati devono rispettare due settimane di quarantena, durante le quali non si può salire sulle imbarcazioni, che devono essere anche sanificate. Per una settimana di lavoro devono stare fermi almeno altre due: è tutto rallentato, e i clienti ci pensano bene prima di decidere se chiedere i nostri servizi». Continua Piras: «Questa è la stagione della manutenzione delle carene delle baracune che. Al momento abbiamo solo scafi con la manutenzione da completare. Per fortuna stiamo lavorando su due grossi natanti: uno di 38 metri, del 952, e uno di 40 metri con dieci anni di vita. Abbiamo iniziato quest'inverno e stiamo proseguendo con queste due importanti commende. Per il resto, la ventina di barche da 35-50 metri ormeggiate a Portosole non offrono in questo momento opportunità di lavoro». Piras spiega inoltre che la stagione delle crociere, che decolla con il Grand Prix di Montecarlo (dopo i meeting di Cannes), quest'anno non si è riesce ancora a decifrare. Si aspettano ancora i clienti interessati a preparazioni e manutenzioni necessarie per la stagione estiva, ovvero gli armatori di imbarcazioni grandi o piccole che siano. La nautica da diporto aspetta risposte in tempi brevi, in vista della ripresa del turismo. Il periodo migliore per l'attività si è trasformato in una crisi senza clienti: «Se le barche non si possono muovere noi siamo fermi», conclude Piras. La situazione è complicata e non si intravedono soluzioni a breve. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### L'omaggio della città a Bagnasco 'Tante le sfide per padre Tasca'

*Toti e Bucci pronti a incontrare il nuovo pastore. Le attese di imprese e sindacati sui tanti fronti aperti*

Daniilo D' Anna La vigilia di Natale, monsignor Angelo Bagnasco aveva incontrato i rappresentanti delle istituzioni per gli auguri di rito, ma a differenza degli anni passati era stato prodigo di quesiti e preoccupazioni. » questa l'immagine che È tornata in mente a chi era presente quel giorno in curia, quando ieri mattina È arrivata la notizia dell' avvicendamento con padre Marco Tasca, al quale tutti fanno giungere l' unanime benvenuto. Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il sindaco Marco Bucci accolgono a braccia aperte il successore: «Siamo pronti a collaborare affinché possa compiere la propria missione in armonia con tutta la città. La sua esperienza e la sua formazione saranno di grande aiuto per i fedeli ma anche per noi amministratori», dice il primo cittadino. Dal governatore invece l' auspicio «a incontraci al più presto». LOMAGGIO AL CARDINALE Entrambi i rappresentanti delle istituzioni poi, rendono omaggio al cardinale che lascia: «In questi anni Bagnasco - spiega Toti - È stata una figura di riferimento per tutti i liguri, una voce sempre attenta e presente nei tanti momenti difficili che abbiamo vissuto come comunità». Bucci definisce l' arcivescovo «sempre illuminante con le sue parole e il suo operato». E conclude: «Un uomo di infinito spessore morale e intellettuale che È stato guida importante non solo per la Chiesa di Genova ma per l' intera comunità cittadina». LE DUE FACCE DELLA MEDAGLIA La città È attraversata da sentimenti contrastanti in queste ore. Da una parte È unanime la fiducia con cui ci si appresta ad accogliere il frate scelto da papa Francesco per guidare la diocesi. Dall' altra il dispiacere per un cambio della guardia a cui, dopo quasi tre lustri, nessuno si era preparato davvero. «Genova perde un grande cardinale, un uomo di cultura che aveva una visione internazionale delle cose». Sono le prime parole, dette quasi di getto, del presidente dell' **Autorità** di **Sistema portuale** di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini. «La sua esperienza - continua - ci ha consentito di superare problemi importanti. Ha sempre sostenuto qualunque tipo di iniziativa che avesse come obiettivo lo sviluppo della città e per questo si È speso più di una volta anche in prima persona». Signorini ricorda quando, insieme a Toti e Bucci, ha fatto visita al cardinale per mostrargli il piano di espansione di Fincantieri: «Avevamo aperto i progetti sulla sua scrivania e lo guardavamo mentre osservava quelli che erano i cambiamenti più importanti. Sembrava di essere in una sala direzionale invece che in una curia, e anche quella volta il suo parere fu illuminante». Ma anche il numero uno dell' Authority aspetta con trepidazione padre Tasca: «Sarà un piacere conoscerlo e capire qual È il suo pensiero. » una figura di primo piano e arriva con entusiasmo. Vincerà la sua sfida». IL FILO DEI RICORDI La reazione del presidente della Camera di Commercio, Luigi Attanasio È dello stesso tenore: «Apprendo la notizia con profondo rammarico, posso soltanto dire che Bagnasco È una persona di una cultura raffinatissima, che È sempre stato vicino a Genova e ha sempre avuto a cuore il futuro del mondo del lavoro, soprattutto dei giovani». Attanasio si sofferma proprio sull' incontro che ha avuto con il cardinale in curia per gli auguri di Natale: «Ci siamo messi a parlare della crisi dell' auto in Germania e gli spiegavo quanto avrebbe inciso quella flessione sul nostro indotto, visto che i tedeschi avrebbero avuto meno bisogno della componentistica italiana. Del suo mandato sarà ricordato quanto di buono ha fatto per gli ospedali Gaslini e Galliera, cosa che non posso dire di alcuni suoi predecessori».





## Il Secolo XIX

### Genova, Voltri

---

Anche alla Camera di Commercio, però, adesso si aspetta il successore: «Sarà un piacere incontrarlo». LA SPINTA ANTI ISOLAMENTO Paolo Odone, presidente di Ascom Confcommercio e Aeroporto di Genova, ricorda quanto fatto da Bagnasco nella Fondazione Gaslini: «Una collaborazione continua, la nostra. Ama Genova e per questo È sempre stato attento alle problematiche cittadine, offrendoci una visione nazionale ed europea. Ha insistito molto affinché si facessero le infrastrutture di cui ha bisogno la nostra città. Dal porto al terzo valico, dal nodo ferroviario al nuovo ponte: la sua spinta da vescovo di Genova È sempre stata finalizzata a uscire da questo imbuto che imprigiona la volontà di andare oltre». E sul futuro: «Massima fiducia nell' operato di padre Tasca, diventerà genovese anche lui». Sorpreso dal cambio Giovanni Mondini, presidente di Confindustria: «Non me lo aspettavo così presto. Il monsignore È sempre stato vicino al mondo del lavoro, prendendo posizioni forti sulla crisi della città. Ci ha sempre rincuorato, raccomandandoci di non mollare. Parleremo con il nuovo vescovo e ci confronteremo con lui, non ho alcun dubbio che ci troveremo in sintonia». Anche il mondo sindacale si unisce al saluto a Bagnasco: «Il va e Fincantieri lo hanno visto in prima linea, spronarci a dare il massimo. E la sua voce a livello nazionale ha sempre avuto peso», rivela Igor Magni, segretario della Cgil Genova. La Cisl, scrive il segretario della Liguria, Luca Maestripieri «si dice certa che padre Tasca saprà essere pastore della Chiesa di Genova, e ringrazia il cardinale Bagnasco per essere stato un punto di riferimento per i lavoratori». Un grazie anche da parte del segretario generale della Uil regionale, Mario Ghini: «Per aver dimostrato vicinanza ai lavoratori, con cui ha mantenuto un dialogo serrato in questi anni di battaglie. Padre Tasca È il benvenuto e lo aspettiamo con fiducia». Infine il gruppo consiliare del Pd del Comune di Genova: «L' arcivescovo Bagnasco ha prestato cura e attenzione alla nostra comunità, un operato che lo ha portato a essere genovese vicino ai genovesi».

# Informare

Genova, Voltri

## THE Alliance annuncia una serie di cancellazioni di partenze di servizi marittimi containerizzati

In Italia soppressi temporaneamente alcuni scali ai porti di **Genova** e La Spezia THE Alliance, il consorzio armatoriale costituito dalle compagnie di navigazione di linea Hapag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express (ONE) e Yang Ming, ha annunciato un programma di cancellazioni di partenze di servizi tra l' Asia e il Mediterraneo, di servizi transpacifici e di servizi tra l' Asia e il Medio Oriente che verrà attuato nel corso di questo mese e del prossimo per far fronte agli effetti delle misure per contenere la pandemia di Covid-19. Relativamente ai servizi tra l' Asia e il Mediterraneo, le black sailing programmate per il servizio MD1, che in Italia scala il **porto** di **Genova**, saranno effettuate nelle settimane 19, 21, 23 e 25. A queste si aggiungeranno cancellazioni delle partenze del servizio MD2, che in Italia tocca i porti di **Genova** e La Spezia, nelle settimane 20, 22, 24 e 26, e del servizio MD3 che collega l' Asia con i porti del Mediterraneo orientale nelle settimane 19, 22 e 24.

The screenshot shows the 'informMARE' website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and informMARE. The main headline reads: 'THE Alliance annuncia una serie di cancellazioni di partenze di servizi marittimi containerizzati'. Below the headline, there is a sub-headline: 'In Italia soppressi temporaneamente alcuni scali ai porti di Genova e La Spezia'. The main text of the article is partially visible, starting with 'THE Alliance, il consorzio armatoriale costituito dalle compagnie di navigazione di linea Hapag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express (ONE) e Yang Ming, ha annunciato un programma di cancellazioni di partenze di servizi tra l'Asia e il Mediterraneo, di servizi transpacifici e di servizi tra l'Asia e il Medio Oriente che verrà attuato nel corso di questo mese e del prossimo per far fronte agli effetti delle misure per contenere la pandemia di Covid-19.' Below the text, there is a section for 'C. Steinweg - GMT' and a search bar. At the bottom, there is a footer with contact information for informMARE.

## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

### Servizi marittimi, The Alliance conferma le cancellazioni di maggio e giugno

*Nelle tre rotazioni ridotte, anche alcuni scali a Genova e La Spezia*

Il consorzio armatoriale THE Alliance, costituito dalle compagnie Hapag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express (ONE) e Yang Ming, ha confermato per i mesi di maggio e giugno il programma di cancellazioni di partenze di servizi tra l' Asia e il Mediterraneo, di servizi transpacifici e di servizi tra l' Asia e il Medio Oriente. Per il servizio MD1 , che in Italia scala il **porto di Genova**, le cancellazioni riguardano le settimane 19, 21, 23 e 25. Il servizio MD2 , che in Italia tocca i porti di **Genova** e La Spezia, sarà decurtato delle settimane 20, 22, 24 e 26, mentre il servizio MD3 che collega l' Asia con i porti del Mediterraneo orientale non ci sarà nelle settimane 19, 22 e 24.

The screenshot shows the 'Informazioni Marittime' website. The main article text is as follows:

Il consorzio armatoriale THE Alliance, costituito dalle compagnie Hapag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express (ONE) e Yang Ming, ha confermato per i mesi di maggio e giugno il programma di cancellazioni di partenze di servizi tra l' Asia e il Mediterraneo, di servizi transpacifici e di servizi tra l' Asia e il Medio Oriente.

Per il servizio MD1, che in Italia scala il porto di Genova, le cancellazioni riguardano le settimane 19, 21, 23 e 25. Il servizio MD2, che in Italia tocca i porti di Genova e La Spezia, sarà decurtato delle settimane 20, 22, 24 e 26, mentre il servizio MD3 che collega l'Asia con i porti del Mediterraneo orientale non ci sarà nelle settimane 19, 22 e 24.

The website also features a sidebar with 'Servizi Online' and various logos including 'ARMATORI', 'confetra', and 'Elna Point'.

## THE Alliance conferma piano di cancellazioni nel Med. Ci sono anche i porti di Genova e Spezia

Redazione

Genova THE Alliance, il consorzio armatoriale che raggruppa le compagnie di navigazione di linea Hapag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express (ONE) e Yang Ming, ha confermato un programma di cancellazioni di partenze di servizi tra l'Asia e il Mediterraneo, di servizi transpacifici e di servizi tra l'Asia e il Medio Oriente che verrà attuato nel corso di questo mese e del prossimo per far fronte agli effetti delle misure per contenere la pandemia di Covid-19. Circa i servizi tra l'Asia e il Mediterraneo, le cancellazioni programmate per il servizio MD1, che in Italia scala il porto di Genova, saranno effettuate nelle settimane 19, 21, 23 e 25. A queste si aggiungeranno cancellazioni delle partenze del servizio MD2, che in Italia tocca i porti di Genova e La Spezia, nelle settimane 20, 22, 24 e 26, e del servizio MD3 che collega l'Asia con i porti del Mediterraneo orientale nelle settimane 19, 22 e 24.

**Informative**  
Questo sito e gli strumenti di terze parti in esso integrati trattano dati personali (es. dati di navigazione e utilizzo del sito) e forme di cookie e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il raggiungimento delle finalità descritte nella cookie policy.  
Dichiaro di accettare l'uso di cookie e altri identificatori cliccando o scorrendo questa informativa, consentendo la navigazione di questa pagina, il ricorso ai link e il pulsante e continuando a navigare in altro modo.

**Scopri di più e personalizza**

### THE Alliance conferma piano di cancellazioni nel Med. Ci sono anche i porti di Genova e Spezia

08 MAGGIO 2020 - Redazione

Genova - THE Alliance, il consorzio armatoriale che raggruppa le compagnie di navigazione di linea Hapag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express (ONE) e Yang Ming, ha confermato un programma di cancellazioni di partenze di servizi tra l'Asia e il Mediterraneo, di servizi transpacifici e di servizi tra l'Asia e il Medio Oriente che verrà attuato nel corso di questo mese e del prossimo per far fronte agli effetti delle misure per contenere la pandemia di Covid-19. Circa i servizi tra l'Asia e il Mediterraneo, le cancellazioni programmate per il servizio MD1, che in Italia scala il porto di Genova, saranno effettuate nelle settimane 19, 21, 23 e 25. A queste si aggiungeranno cancellazioni delle partenze del servizio MD2, che in Italia tocca i porti di Genova e La Spezia, nelle settimane 20, 22, 24 e 26, e del servizio MD3 che collega l'Asia con i porti del Mediterraneo orientale nelle settimane 19, 22 e 24.

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

[Iscriviti](#)

## The Alliance cancella toccate nei porti di Genova e Spezia fino a fine giugno

Il consorzio armatoriale The Alliance costituito dalle compagnie di navigazione di linea Hapag-Lloyd, Hmm, Ocean Network Express (One) e Yang Ming, ha comunicato alle proprie agenzie con una circolare interna ulteriori cancellazioni di partenze per diversi suoi servizi di trasporto container. Fra queste ce ne sono un paio che interessano direttamente l'Italia nei mesi di maggio e giugno. Per ciò che riguarda in fatti il trade Asia Mediterraneo il consorzio The Alliance ha cancellato le partenze dall'Asia del servizio MD1 (che in Italia scala il Psa Genova Prà) nelle settimane 19 (che è quella in corso), 21, 23 e 25. A queste si aggiungeranno blank sailing anche della linea MD2 che, oltre a fare scalo nel capoluogo ligure tocca anche il La Spezia Container Terminal, nelle settimane 20, 22, 24 e 26. Ulteriori mancate partenze sono previste anche nell'ambito del servizio MD3 che per non interessa l'Italia in quanto collega l'Estremo Oriente con il Mediterraneo orientale.



Il consorzio armatoriale The Alliance costituito dalle compagnie di navigazione di linea Hapag-Lloyd, Hmm, Ocean Network Express (One) e Yang Ming, ha comunicato alle proprie agenzie con una circolare

## Fase 2: app per accesso tir al terminal Psa Genova Pra'

*"Utilizzata dalla quasi totalità degli autotrasportatori"*

(ANSA) - GENOVA, 08 MAG - Oltre alle misure obbligatorie adottate per la sicurezza dei lavoratori contro la diffusione del Coronavirus, da aprile al terminal portuale di Psa di Genova Pra' è attiva anche la app per l' accesso dei tir con un "biglietto" virtuale di prenotazione, per limitare al massimo il rischio di contagio per gli autotrasportatori e per gli operatori esterni che quotidianamente accedono alle aree operative. Infatti tramite la app gli autotrasportatori possono restare a bordo del mezzo fino a quando il sistema li chiama per il loro turno allo sportello. Inoltre l' accesso ai locali avviene attraverso un percorso delimitato, in modo da consentire il rispetto delle distanze ed evitare assembramenti. "La nuova app viene utilizzata dalla quasi totalità degli autotrasportatori che accedono quotidianamente al terminal" fanno sapere dalla direzione di Psa Genova Pra'. Una app analoga era stata predisposta nei giorni scorsi anche al **porto** di **Vado** Ligure per gli autotrasportatori e gli addetti al nuovo terminal. (ANSA).



## Covid-19: 'buone pratiche' di PSA Genova Pra'

*Distanziamento ed una App dedicata agli autotrasportatori*

Redazione

GENOVA Il terminal PSA Genova Pra' ricorda che, in aggiunta alle misure obbligatorie da adottare ai sensi delle norme in materia di contrasto della diffusione del contagio sui luoghi di lavoro, nel mese di Aprile sono state adottate ulteriori buone pratiche per limitare al massimo il rischio di contagio per gli autotrasportatori e per gli operatori esterni che quotidianamente accedono alle aree operative. Infatti, a partire dallo scorso 2 Aprile, l'organizzazione del terminal ha predisposto un innovativo sistema di accesso all'Ufficio Merci mediante richiesta di ticket virtuale di ingresso. Il ticket può essere richiesto secondo le seguenti modalità: attraverso una App per smartphone, sviluppata espressamente per gli autotrasportatori e di recente arricchita proprio della funzione 'One Stop Office', chiamata PSA Genova Pra' Trasportatori, disponibile per il download in negli App store e in Google Play; attraverso l'invio di un Sms al numero: +39 3316166446, scrivendo un messaggio con testo: MERCI'. Grazie a queste innovazioni, gli autotrasportatori possono (e debbono) restare al sicuro a bordo del proprio mezzo sino a quando il sistema collegato al ticket virtuale li chiama per essere serviti allo sportello. L'accesso ai locali di PSA GP avviene poi attraverso un percorso ben segnalato e delimitato, con assistenza sul posto di personale PSA GP, in modo da evitare eventuali assembramenti e consentire il rispetto delle dovute distanze. Ulteriori innovazioni verranno inserite nei prossimi giorni, in modo da migliorare ulteriormente il processo di priorità di arrivo. Rileviamo con soddisfazione che la nuova App viene utilizzata dalla quasi totalità degli autotrasportatori che accedono quotidianamente al Terminal. Tutte le informazioni nel dettaglio sono riportate sul nostro magazine on-line: <https://genovapramagazine.it/nuove-modalita-di-accesso-allufficio-merci-one-stop-office/> Come noto, PSA Genova Pra' è il maggior terminal contenitori del porto di Genova, con una quota di circa il 60% dei containers movimentati nell'intero scalo. Grazie a un organico di 656 dipendenti e ai continui investimenti in innovazione, attualmente il Terminal PSA Genova Pra' può servire contemporaneamente due meganavi portacontainer dalla capacità di trasporto di 20.000 teu ciascuna, accogliere oltre 1.500 contenitori reefer, movimentare 120 treni a settimana e servire 2.400 camion al giorno.



## Psa Genova, App e Sms per evitare code e assembramenti

Redazione

Genova Il terminal Psa Genova ricorda in una nota che, in aggiunta rispetto alle misure obbligatorie da adottare ai sensi delle norme in materia di contrasto della diffusione del contagio sui luoghi di lavoro, nel corso del mese di aprile sono state adottate ulteriori 'buone pratiche' per limitare al massimo il rischio di contagio per gli autotrasportatori e per gli operatori esterni che quotidianamente accedono alle aree operative. A partire dallo scorso 2 aprile, l'organizzazione del terminal ha predisposto un sistema di accesso all'Ufficio Merci mediante richiesta di 'ticket virtuale' di ingresso. Il ticket può essere richiesto secondo le seguenti modalità: Attraverso una App per smartphone, sviluppata espressamente per gli autotrasportatori e di recente arricchita proprio della funzione 'One Stop Office', chiamata 'PSA Genova Pra' Trasportatori', disponibile per il download in negli App store e in Google Play; Attraverso l'invio di un Sms al numero: +39 3316166446, scrivendo un messaggio con testo: 'MERCİ'. Grazie a queste innovazioni, gli autotrasportatori possono (e debbono) restare al sicuro a bordo del proprio mezzo sino a quando il sistema collegato al ticket virtuale li chiama per essere serviti allo sportello. L'accesso ai locali di Psa GP avviene poi attraverso un percorso ben segnalato e delimitato, con assistenza sul posto di personale Psa GP, in modo da evitare eventuali assembramenti e consentire il rispetto delle dovute distanze. Ulteriori innovazioni verranno inserite nei prossimi giorni, in modo da migliorare ulteriormente il processo di priorità di arrivo. Rileviamo con soddisfazione che la nuova App viene utilizzata dalla quasi totalità degli autotrasportatori che accedono quotidianamente al terminal.

informative

PSA Genova, App e Sms per evitare code e assembramenti

816A0001018 - Release

Genova - Il terminal Psa Genova ricorda in una nota che, in aggiunta rispetto alle misure obbligatorie da adottare ai sensi delle norme in materia di contrasto della diffusione del contagio sui luoghi di lavoro, nel corso del mese di aprile sono state adottate ulteriori "buone pratiche" per limitare al massimo il rischio di contagio per gli autotrasportatori e per gli operatori esterni che quotidianamente accedono alle aree operative.

A partire dallo scorso 2 aprile, l'organizzazione del terminal ha predisposto un sistema di accesso all'Ufficio Merci mediante richiesta di "ticket virtuale" di ingresso. Il ticket può essere richiesto secondo le seguenti modalità:

- Attraverso una App per smartphone, sviluppata espressamente per gli autotrasportatori e di recente arricchita proprio della funzione "One Stop Office", chiamata "PSA Genova Pra" Trasportatori, disponibile per il download in negli App store e in Google Play;

Iscriviti alla newsletter

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

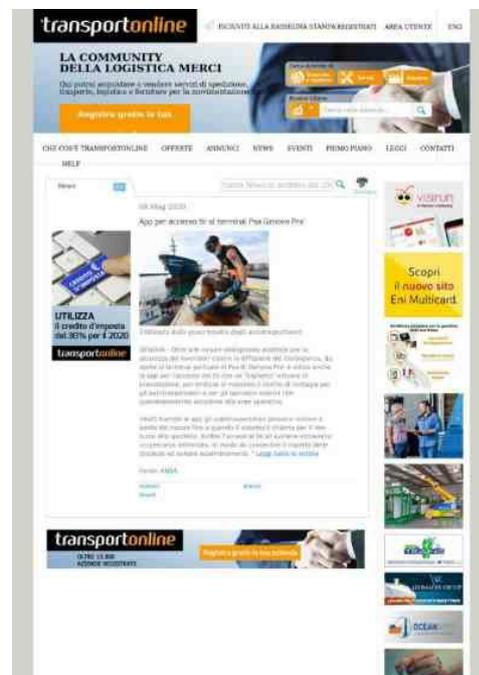
PSA GENOVA

# Transportonline

Genova, Voltri

## App per accesso tir al terminal Psa Genova Pra'

Utilizzata dalla quasi totalità degli autotrasportatori. GENOVA - Oltre alle misure obbligatorie adottate per la sicurezza dei lavoratori contro la diffusione del Coronavirus, da aprile al terminal portuale di Psa di Genova Pra' è attiva anche la app per l'accesso dei tir con un "biglietto" virtuale di prenotazione, per limitare al massimo il rischio di contagio per gli autotrasportatori e per gli operatori esterni che quotidianamente accedono alle aree operative. Infatti tramite la app gli autotrasportatori possono restare a bordo del mezzo fino a quando il sistema li chiama per il loro turno allo sportello. Inoltre l'accesso ai locali avviene attraverso un percorso delimitato, in modo da consentire il rispetto delle distanze ed evitare assembramenti. " Leggi tutta la notizia Fonte: ANSA Indietro Elenco Avanti



## Retail and Food

Genova, Voltri

### Aeroporto di Genova, bilancio 2019 a quota 32,7 milioni di euro

Con un utile netto di 383mila euro, si chiude il bilancio 2019 di Aeroporto di Genova SpA. L'approvazione da parte dei soci, avvenuta il 5 maggio, tiene in considerazione le incertezze legate all'emergenza Covid-19 e le ripercussioni sul trasporto aereo già registrate e attese anche per i prossimi mesi. L'Assemblea dei soci ha visto anche la riconferma di quattro membri su cinque del CdA insediatosi nel 2017 e giunto alla scadenza del mandato. Fra questi, Paolo Odone che mantiene la carica di presidente di Aeroporto di Genova SpA fino al 2023. Il bilancio Fra i numeri del bilancio 2019, particolarmente significativo è stato l'incremento del valore della produzione operativa, passato dai 30,8 milioni del 2018 ai 32,7 milioni euro del 2019 per un aumento del 6,3%, a fronte di costi cresciuti solo del 3,7% (a quota 14,8 milioni euro). La scelta degli azionisti è stata quella di contenere l'utile rispetto all'anno precedente, quando il bilancio aveva registrato un attivo di un 1,4 milioni di euro, accantonando risorse che consentano di far fronte alle ricadute negative sul traffico aereo causate dall'emergenza Covid-19. Il 2019 è stato anche l'anno record per il traffico passeggeri che hanno superato per la prima volta quota 1,5 milioni. «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», ha affermato Paolo Emilio **Signorini**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, azionista di maggioranza della società di gestione dello scalo. Riproduzione riservata.



## Contship annuncia: 'Nessun disimpegno nel porto spezzino'

Un anno fa l'accordo con l'**autorità portuale**, per l'ampliamento del Molo Garibaldi, al termine del quale Lsct avrebbe dovuto liberare Calata Paita, per far spazio alla nuova stazione crocieristica. Dopo di che, solo una lunga attesa. Nel dicembre scorso, il sindaco Pierluigi Peracchini aveva lanciato l'ultimatum. 'O il bando per i lavori esce per metà gennaio, oppure mi aspetto che l'**autorità portuale** revochi le concessioni». Il contesto ad oggi non È mutato. Contship Italia ha lasciato completamente il porto di Gioia Tauro e ha annunciato il rinvio di 'investimenti non essenziali» sulla Spezia, ma non del Garibaldi. Qui, perÚ, appare tutto fermo. E la notizia del rinnovo della richiesta della cassa integrazione ha rilanciato gli interrogativi su un possibile disimpegno di Contship. Carla Roncallo, presidente del porto, spiega che 'la cassa integrazione riguarda la maggior parte dei terminalisti italiani, visto il calo dei traffici». Va traguadato, dice, il ritorno alla normalità, poi 'il resto rientrerà». Non ci sono, esclude, 'notizie di disimpegno». Il gruppo, interpellato, risponde che 'i progetti alla Spezia non sono fermi e stanno avanzando nel limite di quanto il Covid consenta». La cassa integrazione o conferma Contship o È stata attivata già un mese fa per contrastare i cali di volumi movimentati. 'Ci aspettiamo un peggioramento per i prossimi 2 o 3 mesi, per l'alto livello di cancellazione di servizi da parte delle compagnie armatoriali. Essere una azienda sana e solida ci aiuterà ad affrontare questo periodo. Le voci del disimpegno non hanno fondamento, ma È bene ribadirlo, magari deludendo qualche d'uno». S. C.

**AUTOCARROZZERIA PINARELLO Snc**  
La Spezia - Via delle Pianazze 160/A  
www.autocarrozzeriapinarello.com  
carrozzeriapinarello@gmail.com  
pinarellosnc@hotmail.it  
Tel. 0187 982280

Avvisiamo la Spett.le Clientela che dal 4 maggio siamo aperti rispettando le norme richieste dall'emergenza Covid-19. Distanza sicurezza, igienizzanti, barriere protettive. Consigliamo appuntamenti tramite prenotazione telefonica.

Soccorso Stradale 0187 982280

## 'Sfrattati dal porto se non paghiamo sei volte il canone»

Porticciolo di Bocca di Magra ancora nell' occhio del ciclone. I nuovi problemi sono arrivati questa settimana, dopo che l' ente gestore Marine Azzurra Service ha cominciato a inviare lettere ai titolari di posti barca residenti nel comune di Ameglia, in cui rileva inadempienze e conseguente perdita di titolarità dell' ormeggio. 'In pratica si vuole imporre a me e mia figlia insieme ad altri, di ri muovere la barca entro 5 giorni, ovvero da dopodomani, lunedì o dice Raffaele Bertini o Davvero incredibile e inconcepibile che arrivino a contestarci la mancanza di osservazione di articoli del regolamento che peraltro non ci È mai stato consegnato. Io personalmente detengo il posto barca dal 1980, mia figlia dal 2000. In sostanza ci dicono che non possiamo avere un trattamento da residenti e che, se vogliamo, Marine Azzurra Service, ci fa una proposta alternativa commerciale, in modo da far lievitare il canone da 200 a 1.200 euro. Ho messo la pratica in mano a un avvocato, che ci tutelerà in tutte le sedi. Aggiungo che nel settembre 2019, quando si era paventata la situazione poi creatasi in questi giorni, avevamo avuto un incontro con il sindaco Andrea De Ranieri e l' assessore Andrea Bernava, in cui il primo si era impegnato verbalmente a risolvere il problema». Cosa ne dice il sindaco? 'Confermo che l' incontro c' È stato, e che Bertini ha sempre avuto il posto barca anche perché figlio di un vecchio gestore del porticciolo. Qualora il nuovo gestore confermasse in difetto la sua posizione o anche di altri, verificheremo che non siano violati i diritti dei residenti per garantirne il rispetto, ma c' È anche un regolamento da rispettare». Sarebbero diversi altri i proprietari di barche residenti ad Ameglia e frazioni a rischiare di rimanere senza l' ormeggio e subire una rimozione coatta, proprio alla vigilia di un' estate che si presenta quale la più anomala di sempre a causa del coronavi rus. E nella quale avere anche un piccolo natante a disposizione, rappresenta un grande tesoro. A.G.P.



# Avvisatore Marittimo

Ravenna

## Senza sprechi e sostenibile Ravenna ottiene fondo Ue Fino a 7 milioni di euro

In arrivo a Ravenna 572 mila euro per rendere più "verde" il porto romagnolo.

La somma è destinata a realizzare una parte del progetto Susport-Sustainable Ports, che ha ottenuto un finanziamento complessivo di 7,1 milioni di euro da parte dell'Unione Europea, per svolgere studi ed avviare azioni pilota finalizzate ad incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. Il progetto fa parte del programma Italia-Croazia 2014 - 2020 e coinvolge tutti i più importanti porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce, Rijeka). Le risorse comunitarie destinate a Ravenna consentiranno di realizzare tre progetti: il primo consiste in uno studio sull'utilizzo della tecnologia per la banchina elettrificata così da soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti; il secondo riguarda l'installazione di un impianto fotovoltaico sulle tettoie che coprono i posti auto del parcheggio della sede dell'Autorità portuale e il terzo l'acquisto di una o due auto elettriche utilizzate per le attività all'interno dello scalo.

**PIÙ RINNOVI PER L'ANNO**  
**Borsari Vettas non sbilanciata i dividendi del 2019**

**Senza sprechi e sostenibile**  
**Ravenna ottiene fondo Ue fino a 7 milioni di euro**

**SOLO AMARICO, INDI, E EMIRATI - AUSTRALIA**

**Per la vostra pubblicità sul**  
**Avvisatore Marittimo**

**YANG MING**  
**SERVIZIO FEEDER SETTIMANALE**  
**DA NAPOLI VIA PIREO**  
**AS FATIMA 27/5**  
**per Singapore - Hong Kong**  
**Shanghai - Pusan - Ningbo**  
**Kaohsiung - Qingdao**  
**Shekou**



## Porto Ravenna: nuovi locali per i controlli sanitari sulle merci provenienti da Paesi extra UE

(FERPRESS) - **Ravenna**, 8 MAG - Da oggi il Ministero della Salute dispone di nuovi locali presso il Terminal Container **Ravenna** (T.C.R.) dove potrà proseguire in maniera efficiente l'attività di controllo sanitario su merci provenienti da Paesi extra UE. L'Autorità Portuale di **Ravenna** ha infatti sottoscritto questa mattina con la Direzione della Prevenzione Sanitaria e la Direzione Generale Sanità animale e Farmaci veterinari del Ministero della Salute, il contratto di comodato con il quale sono messi a disposizione dell'USMAF (Ufficio di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera) e del PCF (Posto di Controllo Frontaliero), nuovi locali destinati all'attività di prelievo campioni, laboratori, uffici e deposito. I nuovi locali sono stati realizzati dall'Autorità Portuale su spazi messi a disposizione gratuitamente da SAPIR e T.C.R. Quello di oggi è un primo passo del progetto cui sta lavorando da tempo l'Autorità Portuale per concentrare in un'unica area tutti i servizi che sono chiamati ad operare nel momento in cui arriva una nave, non solo servizi igienico-sanitari ma anche dogane ed autorità di pubblica sicurezza, per favorire una più immediata e coordinata azione di vigilanza sulle merci tesa

ad evitare il rischio di importazione di prodotti non conformi alla legislazione europea. Ha dichiarato Daniele Rossi, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di **Ravenna**: "Ringrazio il Dottor Lattanzi, la Dottoressa Fadda e tutto il Servizio Sanitario per la collaborazione e l'impegno profuso nel perfezionamento di questa operazione ed ugualmente ringrazio T.C.R. per la consueta disponibilità. L'obiettivo a cui dobbiamo lavorare è l'unificazione degli spazi fisici nei quali servizi sanitari, dogane ed autorità di pubblica sicurezza possano svolgere con sempre maggiore efficienza la loro attività di vigilanza e controllo perché solo in questo modo il nostro **porto** potrà restare competitivo". "Il contratto firmato oggi, unitamente a quello già sottoscritto sempre con il Ministero della Salute avente ad oggetto i locali destinati al Posto di Controllo Frontaliero (PCF), competente per i controlli sui prodotti di origine animale o destinati ad alimentazione animale - hanno affermato Alessandro Lattanzi, Direttore USMAF SASN della Toscana ed Emilia Romagna del Ministero della Salute e Paola Fadda, Direttrice Dell'UVAC PCF Emilia Romagna del Ministero della Salute - consente di portare all'interno dell'ambito portuale l'attività operativa degli Uffici Sanitari la cui efficienza è fondamentale e strategica per l'efficienza di uno scalo che, in assenza di Uffici rispondenti a quanto previsto dalle norme Europee vigenti in materia, e con relativa autorizzazione e certificazione a livello europeo, non potrebbe importare e movimentare prodotti alimentari merci in arrivo da tutto il mondo e destinati ad alimentazione umana e animale o a contatto con alimenti (MOCA). Per il **Porto** di **Ravenna**, essere certificato secondo le attuali normative EU, significa rappresentare una importante porta di ingresso a livello europeo certificata. Un particolare ringraziamento lo rivolgiamo alla Collega Dottoressa Linda Graziadei, già Direttrice dell'USMAF SASN Toscana ed Emilia Romagna, che ha seguito il progetto sin dall'inizio. Soddisfazione di T.C.R. S.p.A, Terminal Container **Ravenna** dal Presidente Giannantonio Mingozzi al Direttore Tecnico, ingegner Filippo Figna, che sottolinea "Che grande piacere sia assistere oggi alla firma del comodato fra AdSP **Ravenna** e le Direzioni del Ministero della Salute per la consegna dei nuovi locali dell'area di controllo frontaliero. Il rinnovo di quest'area, composta da USMAF, PCF e FITO, si è resa necessaria in quanto le esistenti strutture ormai obsolete non erano più rispondenti al recente Regolamento (UE) 2017/625 riguardante, appunto, i Posti di Controllo Frontaliero. La realizzazione - continua il



Direttore Tecnico di T.C.R - è stata resa possibile dalla costante e proficua collaborazione fra T.C.R. S.p.A., AdSP e Ministero della Salute, nelle persone del Dottor Lattanzi e della Dottoressa

---



## FerPress

### Ravenna

---

Fadda, e della Regione Emilia Romagna con i quali ci siamo costantemente confrontati, prima per ricercare locali, uffici ed aree di controllo provvisorie, che T.C.R. S.p.A. ha messo a disposizione gratuitamente per tutta la durata dei lavori, al fine di garantire al **porto** di **Ravenna** il proseguo delle attività di controllo di USMAF e PCF, poi per definire il lay-out generale dell' area ed i dettagli tecnici di uffici ed infrastrutture che ora garantiscono ampi e funzionali spazi per tutte le attività fondamentali per assicurare sempre più competitività al nostro **porto**".

# Il Nautilus

Ravenna

## AdSP MACS: NUOVI LOCALI IN PORTO PER I CONTROLLI SANITARI SULLE MERCI

PASSO AVANTI VERSO L' UNIFICAZIONE DI TUTTI I SERVIZI DI CONTROLLO DELLE MERCI Da ieri nuovi locali presso il Terminal Container **Ravenna** (T.C.R.) per svolgere in maniera efficiente l' attività di controllo sanitario su merci provenienti da Paesi extra UE. L' Autorità Portuale di **Ravenna** ha infatti sottoscritto questa mattina con la Direzione della

Prevenzione Sanitaria e la Direzione Generale Sanità animale e Farmaci veterinari del Ministero della Salute, il contratto di comodato con il quale sono messi a disposizione dell' USMAF(Ufficio di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera) e del PCF (Posto di Controllo Frontaliero), nuovi locali destinati all' attività di prelievo campioni, laboratori, uffici e deposito. I nuovi locali sono stati realizzati dall' Autorità Portuale su spazi messi a disposizione gratuitamente da SAPIR e T.C.R. Quello di ieri è un primo passo del progetto cui sta lavorando da tempo l' Autorità Portuale per concentrare in un' unica area tutti i servizi che sono chiamati ad operare nel momento in cui arriva una nave, non solo servizi igienico-sanitari ma anche dogane ed autorità di pubblica sicurezza, per favorire una più immediata e coordinata azione di vigilanza sulle merci tesa ad evitare il rischio di importazione di prodotti non conformi alla legislazione europea. Ha dichiarato Daniele Rossi, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale di **Ravenna**: 'Ringrazio il Dottor Lattanzi, la Dottorssa Faddae tutto il Servizio Sanitario per la collaborazione e l' impegno profuso nel perfezionamento di questa operazione ed ugualmente ringrazio T.C.R. per la consueta disponibilità. L' obiettivo a cui dobbiamo lavorare è l' unificazione degli spazi fisici nei quali servizi sanitari, dogane ed autorità di pubblica sicurezza possano svolgere con sempre maggiore efficienza la loro attività di vigilanza e controllo perché solo in questo modo il nostro **porto** potrà restare competitivo'. 'Il contratto firmato ieri, unitamente a quello già sottoscritto sempre con il Ministero della Salute avente ad oggetto i locali destinati al Posto di Controllo Frontaliero (PCF), competente per i controlli sui prodotti di origine animale o destinati ad alimentazione animale - hanno affermato Alessandro Lattanzi, Direttore USMAF SASN della Toscana ed Emilia Romagna del Ministero della Salute e Paola Fadda, Direttrice Dell' UVAC PCF Emilia Romagna del Ministero della Salute - consente di portare all' interno dell' ambito portuale l' attività operativa degli Uffici Sanitari la cui efficienza è fondamentale e strategica per l' efficienza di uno scalo che, in assenza di Uffici rispondenti a quanto previsto dalle norme Europee vigenti in materia, e con relativa autorizzazione e certificazione a livello europeo, non potrebbe importare e movimentare prodotti alimentari merci in arrivo da tutto il mondo e destinati ad alimentazione umana e animale o a contatto con alimenti(MOCA). Per il **Porto** di **Ravenna**, essere certificato secondo le attuali normative EU, significa rappresentare una importante porta di ingresso a livello europeo certificata. Un particolare ringraziamento lo rivolgiamo alla Collega Dottorssa Linda Graziadei, già Direttrice dell' USMAF SASN Toscana ed Emilia Romagna, che ha seguito il progetto sin dall' inizio. Soddisfazione di T.C.R. S.p.A, Terminal Container **Ravenna** dal Presidente Giannantonio Mingozzi al Direttore Tecnico, ingegner Filippo Figna, che sottolinea 'Che grande piacere sia assistere ieri alla firma del comodato fra AdSP Ravenna e le Direzioni del Ministero della Salute per la consegna dei nuovi locali dell' area di controllo frontaliero. Il rinnovo di quest' area, composta da USMAF, PCF e FITO, si è resa necessaria in quanto le esistenti strutture ormai obsolete non erano più rispondenti al recente Regolamento (UE) 2017/625 riguardante, appunto, i Posti di Controllo Frontaliero. La realizzazione - continua il Direttore Tecnico di T.C.R. - è stata resa possibile dalla costante e proficua collaborazione





## Il Nautilus

### Ravenna

---

Fadda, e della Regione Emilia Romagna con i quali ci siamo costantemente confrontati, prima per ricercare locali, uffici ed aree di controllo provvisorie, che T.C.R. S.p.A. ha messo a disposizione gratuitamente per tutta la durata dei lavori, al fine di garantire al **porto** di **Ravenna** il proseguo delle attività di controllo di USMAF e PCF, poi per definire il lay-out generale dell' area ed i dettagli tecnici di uffici ed infrastrutture che ora garantiscono ampi e funzionali spazi per tutte le attività fondamentali per assicurare sempre più competitività al nostro **porto**.

# Il Nautilus

Ravenna

## Al Terminal Container Ravenna, struttura unica per controlli alla merce

Dal 6 maggio le autorità preposte alle verifiche sulla merce in arrivo e uscita dal **porto** di **Ravenna** potranno disporre di un' unica area di controllo all' interno del Terminal Container **Ravenna**, con strutture, uffici e locali adeguati. Il settore della logistica è da sempre caratterizzato da un veloce rinnovamento e il Terminal Container **Ravenna** dimostra di essere al passo con il cambiamento e pronto a importanti novità strutturali. Dal 6 maggio le autorità preposte alle verifiche sulla merce in arrivo e uscita dal **porto** quali PIF (Posti di Ispezione Frontaliera), USMAF (Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera) e Ufficio Fitosanitario potranno disporre di un' unica area di controllo all' interno del Terminal Container **Ravenna**, con strutture, uffici e locali adeguati alle attività di controllo. L' importante progetto è partito l' anno scorso, dalla collaborazione tra TCR, Autorità Portuale di **Ravenna**, il Ministero della Sanità e la Regione Emilia Romagna. Tutte le varie amministrazioni deputate ai controlli avranno la possibilità di utilizzare le nuove aree e le nuove strutture poste all' interno dello stesso contesto lavorativo. Sarà possibile effettuare in un' unica zona del Terminal le verifiche sulla qualità e sullo stato della merce: dai controlli igienico sanitari, ai prelievi campione, a tutte le attività volte ad assicurare il massimo grado di sicurezza per i prodotti alimentari e per le altre merci sbarcate in **porto**. La struttura è certificata a livello europeo e offrirà molti vantaggi competitivi e qualitativi al servizio della merce: la maggiore collaborazione tra gli organi preposti al controllo garantirà un' assistenza completa alla merce, ottimizzando i tempi di ispezione e assicurando una rapida distribuzione dei prodotti sui mercati di riferimento. Questa sinergia tra il Terminal Container **Ravenna** e le autorità competenti locali costituisce un ulteriore passo avanti verso l' unificazione di spazi fisici tra dogane, servizi sanitari e autorità di pubblica sicurezza, un passaggio importante volto alla velocità dei controlli con nuove soluzioni tecnologiche e organizzative. TCR diventa quindi una 'finestra unica', confermando la sua vocazione di Terminal 'one stop solution', che garantisce alla merce un servizio di qualità per una migliore e veloce distribuzione dei prodotti sui mercati europei e internazionali.



## Piu Notizie

Ravenna

### Nuovi locali in porto per i controlli sanitari sulle merci presso TCR

*Passo avanti verso l'unificazione di tutti i servizi di controllo delle merci*

Da ieri il Ministero della Salute dispone di nuovi locali presso il Terminal Container Ravenna (T.C.R.) dove potrà proseguire in maniera efficiente l'attività di controllo sanitario su merci provenienti da Paesi extra UE. L'Autorità Portuale di Ravenna ha infatti sottoscritto ieri mattina con la Direzione della Prevenzione Sanitaria e la Direzione Generale Sanità animale e Farmaci veterinari del Ministero della Salute, il contratto di comodato con il quale sono messi a disposizione dell'USMAF (Ufficio di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera) e del PCF (Posto di Controllo Frontaliero), nuovi locali destinati all'attività di prelievo campioni, laboratori, uffici e deposito. I nuovi locali sono stati realizzati dall'Autorità Portuale su spazi messi a disposizione gratuitamente da SAPIR e T.C.R. Quello di ieri è un primo passo del progetto cui sta lavorando da tempo l'Autorità Portuale per concentrare in un'unica area tutti i servizi che sono chiamati ad operare nel momento in cui arriva una nave, non solo servizi igienico-sanitari ma anche dogane ed autorità di pubblica sicurezza, per favorire una più immediata e coordinata azione di vigilanza sulle merci tesa ad evitare il rischio di importazione di prodotti non conformi alla legislazione europea.

Ha dichiarato **Daniele Rossi**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna: "Ringrazio il Dottor Lattanzi, la Dottoressa Fadda e tutto il Servizio Sanitario per la collaborazione e l'impegno profuso nel perfezionamento di questa operazione ed ugualmente ringrazio T.C.R. per la consueta disponibilità. L'obiettivo a cui dobbiamo lavorare è l'unificazione degli spazi fisici nei quali servizi sanitari, dogane ed autorità di pubblica sicurezza possano svolgere con sempre maggiore efficienza la loro attività di vigilanza e controllo perché solo in questo modo il nostro porto potrà restare competitivo". "Il contratto firmato ieri, unitamente a quello già sottoscritto sempre con il Ministero della Salute avente ad oggetto i locali destinati al Posto di Controllo Frontaliero (PCF), competente per i controlli sui prodotti di origine animale o destinati ad alimentazione animale - hanno affermato Alessandro Lattanzi, Direttore USMAF SASN della Toscana ed Emilia Romagna del Ministero della Salute e Paola Fadda, Direttrice Dell'UVAC PCF Emilia Romagna del Ministero della Salute - consente di portare all'interno dell'ambito portuale l'attività operativa degli Uffici Sanitari la cui efficienza è fondamentale e strategica per l'efficienza di uno scalo che, in assenza di Uffici rispondenti a quanto previsto dalle norme Europee vigenti in materia, e con relativa autorizzazione e certificazione a livello europeo, non potrebbe importare e movimentare prodotti alimentari merci in arrivo da tutto il mondo e destinati ad alimentazione umana e animale o a contatto con alimenti (MOCA). Per il Porto di Ravenna, essere certificato secondo le attuali normative EU, significa rappresentare una importante porta di ingresso a livello europeo certificata. Un particolare ringraziamento lo rivolgiamo alla Collega Dottoressa Linda Graziadei, già Direttrice dell'USMAF SASN Toscana ed Emilia Romagna, che ha seguito il progetto sin dall'inizio. Soddisfazione di T.C.R. S.p.A, Terminal Container Ravenna dal Presidente Giannantonio Mingozzi al Direttore Tecnico, ingegner Filippo Figna, che sottolinea "Che grande piacere sia assistere oggi alla firma del comodato fra AdSP Ravenna e le Direzioni del Ministero della Salute per la consegna dei nuovi locali dell'area di controllo frontaliero. Il rinnovo di quest'area, composta da USMAF, PCF e FITO, si è resa necessaria in quanto le esistenti strutture ormai obsolete non erano più rispondenti al recente Regolamento (UE) 2017/625 riguardante, appunto, i Posti di Controllo Frontaliero. La realizzazione - continua il Direttore Tecnico di T.C.R. - è stata resa



possibile dalla costante e proficua collaborazione fra T.C.R. S.p.A., AdSP e Ministero della Salute, nelle persone del Dottor Lattanzi e della Dottoressa Fadda, e della Regione Emilia Romagna con i quali ci siamo costantemente confrontati, prima per ricercare



## Piu Notizie

### Ravenna

---

locali, uffici ed aree di controllo provvisorie, che T.C.R. S.p.A. ha messo a disposizione gratuitamente per tutta la durata dei lavori, al fine di garantire al porto di Ravenna il proseguo delle attività di controllo di USMAF e PCF, poi per definire il lay-out generale dell' area ed i dettagli tecnici di uffici ed infrastrutture che ora garantiscono ampi e funzionali spazi per tutte le attività fondamentali per assicurare sempre più competitività al nostro porto".

# Cambiano le tempistiche dei lavori in diga a Marina: riapertura dal 12 giugno fino a metà settembre

Le proteste che si erano levate da più parti nei giorni scorsi per la decisione dell' **Autorità Portuale** di chiudere per 3 mesi la diga sud di Marina di Ravenna per lavori di riasfaltatura sono state ascoltate. In una nota congiunta, infatti, il Sindaco Michele de Pascale, il presidente del Consiglio territoriale del Mare, Roberta Mingozi, il presidente della Proloco Marina di Ravenna, Marino Moroni, il presidente del Comitato cittadino Marina di Ravenna, Stefano Gardini, oltre a Confartigiano, Confesercenti, Cna e Confcommercio Ravenna, annunciano con soddisfazione le modifiche alle tempistiche dei lavori, che verranno divisi in due parti: la prima fino al 12 giugno e la seconda a partire da metà settembre. "È appena terminata la videoconferenza relativa alla rimodulazione delle tempistiche dei lavori di riasfaltatura delle dighe foranee - si legge nella nota diffusa ieri, giovedì 7 maggio -. Con la nuova proposta convenuta, una prima parte dei lavori avranno inizio oggi fino al 12 di giugno, termine entro il quale l' intervento dovrebbe essere realizzato al 70 per cento, per poi riprendere a metà settembre e realizzare il restante 30 per cento dei lavori da metà settembre in poi. Ringraziamo il presidente Daniele Rossi per aver accolto la nostra richiesta e aver ascoltato le esigenze espresse dal territorio, salvaguardando la stagione turistica, già purtroppo pesantemente danneggiata dall' emergenza Covid-19 e permettendo così a cittadini e turisti di accedere comunque in sicurezza alla diga Zaccagnini".



# Nuova ordinanza comunale su parchi, pinete e specchi d' acqua: ok alle uscite in mare e alla pesca sportiva

*I punti principali: cosa cambia fino al 17 maggio*

Coerentemente con le normative nazionali e regionali sul contenimento e il contrasto della diffusione del Coronavirus (in particolare con il decreto firmato dal presidente del Consiglio il 26 aprile e con le ordinanze firmate dal presidente della Regione il 30 aprile e il 6 maggio che consentono la riapertura di alcuni spazi e la ripresa di alcune attività, purché esse si possano svolgere senza creare assembramenti e mantenendo il rispetto delle distanze interpersonali di sicurezza) il sindaco Michele de Pascale ha firmato ieri, giovedì 7 maggio, un' ordinanza, in vigore da subito fino a domenica 17, che abroga e sostituisce quella approvata il 2 maggio, in parte confermando e in parte ridefinendo le modalità di accesso a parchi, pinete e altri spazi e luoghi pubblici e privati del territorio del comune di Ravenna e aggiungendo quelle di accesso agli specchi d' acqua e relative a uscite in mare e pesca sportiva, al fine appunto di evitare assembramenti e garantire il rispetto delle distanze interpersonali di sicurezza. Le disposizioni sono quindi in larga parte legate a provvedimenti nazionali e regionali. **NORME DI CARATTERE GENERALE**

Nel caso si verificano code di attesa per l' accesso a servizi pubblici e privati, attività commerciali, attività artigianali, pubblici esercizi, ciascuno per le attività ivi consentite, deve essere data la precedenza alle donne in gravidanza e alle persone non autosufficienti. **PINETE** Sono chiusi gli spazi adibiti a grigliate e pranzi al sacco situati nelle aree pinetali comunali (Pinete di San Vitale e Pineta di Classe); nelle suddette aree è consentito l' accesso a piedi o in bicicletta purché in forma individuale. È sempre consentito l' accompagnamento di minori e persone non autosufficienti, o la presenza di conviventi. Sono vietate ovunque all' interno delle Pinete e dei Parchi grigliate, pic-nic e attività analoghe. Possono essere utilizzate le aree di sosta e parcheggio autorizzate nelle modalità e orari previsti dal Regolamento Comunale delle Pinete di Classe e San Vitale, il quale prevede in ogni caso la chiusura delle suddette Pinete a far data dal lunedì successivo alla seconda domenica di maggio. **CAPANNI DA PESCA** È consentito l' accesso ai capanni da pesca, per attività di pesca o per attività manutentive, in modalità esclusivamente individuale, o in compagnia di conviventi. **PARCHI E GIARDINI PUBBLICI** Nei Parchi e Giardini Pubblici è consentito l' utilizzo di panchine e tavoli, purché l' utilizzo avvenga singolarmente o insieme a persone conviventi e per soste limitate, mantenendo le distanze di sicurezza ed evitando ogni forma di assembramento; è consentito l' utilizzo simultaneo da parte di minori o di persone non autosufficienti e del loro accompagnatore. **AREE DI SGAMBAMENTO CANI POSTE NEI PARCHI E NELLE AREE VERDI** È consentito l' utilizzo delle aree di sgambamento cani poste nei Parchi e nelle Aree verdi, ad un solo accompagnatore per volta con eventuali conviventi; nel caso in cui vi siano persone in attesa di utilizzo dell' area, il fruitore non può utilizzare l' area di sgambamento per più di 15 minuti consecutivi. **SPECCHI D' ACQUA** È consentito l' accesso agli specchi d' acqua (a titolo di esempio, mare, fiumi, laghetti, etc.), anche attraverso spiagge e circoli nautici veloci, e similari per lo svolgimento delle attività sportive acquatiche (quali ad esempio surf, windsurf, attività subacquee, canoa, canottaggio, pesca, vela in singolo, nuoto, etc). Le suddette attività devono essere svolte singolarmente, o in compagnia di conviventi, o come accompagnatore di minori o persone non autosufficienti. **USCITE IN MARE** È consentita l' uscita in mare dalle aree in concessione in ambito **portuale**, dai porti turistici (darsene comprese) e dai circoli sportivi, per svolgere attività da



diporto (quali ad esempio vela; pesca; diporto nautico; moto d' acqua in due solo in caso di persone conviventi; etc) nel rispetto della normativa di settore e delle Ordinanze della competente Capitaneria di Porto. In barca a vela o a motore è consentito uscire o con i propri conviventi, o in caso di persone non conviventi



non è ammessa la presenza di più di due persone. PESCA SPORTIVA È consentita la pesca sportiva nei bacini naturali o artificiali, nel rispetto del distanziamento, è altresì consentita la pesca dalla spiaggia. SI RICORDA CHE: Fatta eccezione per le necessità di accesso al mare nei casi sopra citati, sono interdetti al pubblico le spiagge e gli arenili, in concessione o liberi, ivi compresa la battigia, ai sensi dell' ordinanza regionale del 30 aprile. Sulle spiagge non possono essere svolte attività sportive o motorie diverse da quelle previste dalla presente ordinanza. L' attività sportiva è consentita anche all' interno di strutture e circoli sportivi, se svolta in spazi all' aperto che consentano nello svolgimento dell' attività il rispetto del distanziamento ed evitino il contatto fisico tra i singoli atleti. Resta sospesa ogni altra attività collegata all' utilizzo delle strutture di cui al periodo precedente compreso l' utilizzo di spogliatoi, palestre, piscine, luoghi di socializzazione, bar e ristoranti. È vietato l' Accesso al Pubblico alle Dighe Foranee ed ai Moli Guardiani del Porto di Ravenna come disposto con Ordinanza n. 06/2020 dal Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro Settentrionale - Porto di Ravenna; l' accesso è consentito per attività di manutenzione e riparazione di imbarcazioni, nelle modalità stabilite dalla suddetta Ordinanza. Ai sensi del decreto del presidente del Consiglio del 26 aprile e dell' Ordinanza del Presidente della Giunta della Regione Emilia - Romagna del 6 maggio, nei parchi e giardini pubblici, fermo restando quanto previsto da norme e regolamenti specifici: è consentito esclusivamente fare attività sportiva o motoria, comprese passeggiate con cani al guinzaglio nelle aree in cui è consentito, utilizzando la sentieristica ove esistente; le attività suddette devono essere svolte da soli o in compagnia di conviventi; possono essere accompagnati i minori e le persone non autosufficienti; devono essere rispettate le distanze interpersonali di 2 metri per attività sportive e di 1 metro per passeggiate; sono vietate tutte le attività ludiche o ricreative, compreso l' uso delle attrezzature e infrastrutture ginniche e dei giochi per bambini; è vietata ogni forma di assembramento.

## Il Tirreno

Livorno

a partire da lunedì

### Porto, meno traffici e alla Tdt parte la cassa integrazione

**LIVORNO** La cassa integrazione prevista per l'emergenza coronavirus scatta da lunedì alla Tdt, il principale polo contenitori del porto di Livorno (e uno dei primi 25 del Mediterraneo): riguarderà tutti i poco meno di trecento addetti, oltre 150 dei quali al lavoro in ufficio come impiegati e quadri, i restanti quasi 130 inquadrati in mansioni operaie. Ma questo non significa il blocco totale dell'attività della sponda ovest: quest'"ammortizzatore Covid" è stato previsto dal governo come una sorta di rubinetto da aprire a seconda delle necessità chiamando al lavoro di volta in volta i dipendenti necessari e lasciando a casa gli altri con la copertura della "cassa". La cosa non arriva come un fulmine a ciel sereno: qualcosa del genere è avvenuto anche in altri terminal contenitori di primaria rilevanza a Trieste, a La Spezia o a Genova. Non solo: la proprietà di Tdt (Gip controllata dai fondi internazionali Infracapital e Infravia) l'ha fatta partire anche nel terminal che ha sulle banchine genovesi. Interpellato dal Tirreno, il presidente di Tdt Giulio Schenone conferma che effettivamente la società ha chiesto l'attivazione della cassa integrazione. Quanto alle modalità, saranno oggetto del confronto con le rappresentanze sindacali interne e con le segreterie territoriali delle organizzazioni di categoria: se ne discuterà lunedì mattina. I sindacati per ora si limitano a confermare l'incontro. Secondo quanto viene riferito, l'azienda - guidata dal direttore generale Marco Mignogna - integrerà l'importo della cassa integrazione fino a raggiungere il 100% della busta paga e anticiperà l'erogazione ai lavoratori così da evitare che siano i dipendenti a subire il contraccolpo del mese di ritardo con cui di solito i soldi della "cassa" arrivano concretamente nelle tasche dei lavoratori. «Il lockdown è partito nella prima decade di marzo, abbiamo retto due mesi - dice Schenone - dando fondo a azzeramento di straordinari e smaltimento di ferie con una accurata revisione dei costi interni e esterni. A questo punto abbiamo deciso di utilizzare lo strumento che il governo mette a disposizione: durerà 9 settimane. Abbiamo cercato di farlo, per così dire, in punta di piedi: di fronte a un calo dei traffici nell'ordine del 30% e con l'orizzonte caratterizzato da una forte incertezza». --Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Tirreno

Livorno

infrastrutture

## Tirrenica e maxi-Darsena, Breda striglia la ministra

**livorno** «Prendiamo atto che la ministra Paola De Micheli, dopo 6 mesi non ha ancora trovato il tempo per rispondere al nostro invito per un incontro: chissà, forse proprio a causa della difficile viabilità che ci collega a Roma, ma visto che oggi possiamo vederci solo in videoconferenza, almeno questo "limite" è superato. La nostra pazienza è terminata». Non potrebbe essere più duro Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio, al termine del confronto con categorie e sindacati sia di **Livorno** che di Grosseto. È stato ribadito che le infrastrutture «saranno ancora più determinanti»: è «ancor più urgente» tanto la realizzazione del Corridoio tirrenico che l'intervento sul **porto** di **Livorno**. La Camera di Commercio richiama il modello del "ponte Morandi" per «rilanciare questi temi in vista della cantierabilità di alcune opere urgenti». Già dalla settimana prossima - si ribadisce - associazioni e sindacati delle province di Grosseto e **Livorno** lavoreranno insieme puntando a «una piattaforma di rilancio comune» che dia «maggiore voce alle richieste dei territori». --



## La darsena Europa operativa a metà 2024!

Parola di Corsini alla ministra De Micheli che nell'occasione promise 200 milioni

Renato Roffi

LIVORNO -La darsena Europa sarà operativa per la metà del 2024, cioè, più o meno, fra soli quattro anni. Così, in un incontro tenuto in fortezza Vecchia, parlò nello scorso Novembre il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, ingegner Stefano Corsini, forse galvanizzato dalla presenza della ministra Paola De Micheli, sebbene da parte di alcuni soggetti che nelle acque portuali devono operare e, sopra tutto, manovrare, sul progetto di massima fossero state sollevate osservazioni riguardanti proprio la manovrabilità delle grandi navi. Spedito come il paradigmatico treno, nella stessa occasione, l'ingegner Corsini sostenne che, con la consegna del progetto preliminare (quello, appunto, che presentava criticità di manovra) si poteva finalmente disporre di un progetto solido per poter dare il via ai lavori. Il fiducioso presidente, sempre in quell'occasione, dopo avere assicurato che il progetto definitivo sarebbe stato sviluppato e messo a punto in accordo con la Regione per esaminare tutta una serie di (non meglio definite) questioni comprese quelle (da non sottovalutare) del litorale pisano parlò anche di una stima di spesa per i lavori di dragaggio (260 milioni), superiore al previsto per motivi geotecnici e della necessità di costruire opere di protezione, passando poi, non senza una certa approssimazione, a descrivere la parte relativa al terminal contenitori per la cui realizzazione l'AdSp restava in attesa di proposte da parte dei privati per circa 300 milioni da affiancare agli altri 200 milioni di mano pubblica promessi in quell'incontro dalla stessa ministra e fino ad oggi non mantenuti. Come ciascuno può agevolmente notare a proprie spese, il tempo corre e non pratica sconti, ma stende impietosamente il suo velo sulle persone come sui progetti non realizzati. Chi non ricorda come fu miseramente cestinato il primo ambizioso progettone per la grande opera? Per il sogno della darsena Europa, risalente ormai all'inizio del XXI secolo (sarebbe dovuta essere pronta nel 2012- sic!), altri sei mesi sono trascorsi senza o con poco costruito e vien da chiedersi se quel traguardo fissato da Corsini alla metà del 2024 possa ancora avere un senso. Si dirà che criticare è facile. ma quando non ci sono risultati da riferire (o ce ne sono di non riferibili come l'operazione Sgarallino) resta ben poco altro e poi, al di là del fatto che uno dei compiti dell'informazione è di impedire che sui problemi più urgenti si dissolva l'attenzione, l'annunciare scadenze a schiovere non è forse un'arte almeno altrettanto facile?



## Progetto Impact tutela aree marine protette

*Nell'ambito del programma Interreg Italia-Francia Marittimo*

Redazione

image\_pdfimage\_print LIVORNO Prosegue il progetto europeo Impact, che aggiunge alle proprie attività il potenziamento della rete transfrontaliera di misura e monitoraggio delle correnti marine. Gli sversamenti di sostanze nocive, dovuti a incidenti marittimi o a manutenzione e ingrandimento di aree portuali adiacenti, sono tra i principali fattori di rischio per le Aree marine protette (Amp). Individuare e promuovere linee di indirizzo in grado di conciliare la loro conservazione con lo sviluppo delle attività portuali transfrontaliere è il principale obiettivo del progetto Impact. Impatto portuale su aree marine protette. Inserito nell'ambito del programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, Impact cerca di tutelare le Amp attraverso un approccio innovativo, multidisciplinare e ad alto contenuto tecnologico. Gli studi e le sperimentazioni sono realizzati nelle aree marine protette di Secche della Meloria, Cinque Terre, Port-Cros e Porquerolles e del Parco Marino Cap Corso e degli Agriati, e nei porti di Livorno, La Spezia, Tolone e Bastia, situati nelle loro immediate vicinanze. Radar HF: cosa sono e a cosa servono Poiché le correnti marine possono causare la rapida dispersione delle sostanze inquinanti dal luogo di sversamento, determinarne in modo puntuale l'andamento è condizione essenziale per ridurre al minimo il potenziale impatto sull'ambiente. La loro precisa identificazione è utile quindi per prevedere le possibili interazioni tra le attività portuali e le aree marine protette e fornire indicazioni per la loro migliore gestione. In questo contesto si inserisce l'adozione dei radar ad alta frequenza (HF), strumenti di telerilevamento per la raccolta automatica di dati, che mettono a disposizione informazioni aggiornate sullo stato del mare e delle correnti. Grazie al progetto Impact è aumentato il numero di stazioni radar operative sulle coste dell'area transfrontaliera e si è dato vita a un sistema coordinato di monitoraggio lungo 200 km di costa, con postazioni in zone strategiche per la presenza di porti e Amp, in aree comprese tra Toscana, Liguria e nella regione del Sud Paca in Francia. Il progetto Impact, che ha capitalizzato gli investimenti avviati con i progetti Ritmare, Momar e Sicomar, pone oggi le basi per un'ulteriore espansione della rete radar nel Mediterraneo nord occidentale. L'obiettivo è arrivare, attraverso l'azione coordinata con i progetti Sicomar Plus e Sinapsi, facenti parte dello stesso Programma, a ottenere la più estesa copertura radar HF di un'area marina in Europa. Altre azioni di Impact Le informazioni dirette sulle correnti marine, determinanti nel trasporto per esempio di contaminanti chimici tra i porti e le Amp, sono ottenute anche grazie all'impiego di drifter, boe flottanti che si muovono sulla spinta dalle correnti superficiali e la cui posizione viene tele-rilevata via satellite. Il progetto Impact ha finanziato l'acquisto di decine di drifter e ha sostenuto l'organizzazione e l'esecuzione di campagne oceanografiche per il loro rilascio e tracciamento nell'area marina transfrontaliera. Impact promuove anche un approccio di studio innovativo, basato su modelli idrodinamici per l'elaborazione congiunta delle informazioni raccolte da radar HF e drifter, e finalizzato a migliorare l'accuratezza delle previsioni sulle modalità di dispersione delle sostanze e massimizzare l'efficacia degli interventi. Le previsioni di dispersione vengono confrontate con i risultati dei campionamenti di contaminanti chimici, anch'essi previsti tra le attività di progetto, su sedimenti e organismi marini. L'ultimo asset dell'azione di Impact riguarda lo studio delle correnti marine in relazione al trasporto di

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and social media icons. The main headline is 'Progetto Impact tutela aree marine protette' with a sub-headline 'Nell'ambito del programma Interreg Italia-Francia Marittimo'. Below the headline is a featured image of a diver underwater with a green rectangular overlay. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'MAGISTRATO' button. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items. At the bottom, there's a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button and a list of 'ARTICOLI CORRELATI'.

fitoplancton e zooplancton, comprese uova e larve di organismi marini. Sono oggetto di monitoraggio, attraverso studi genetici e campionamenti biologici sul campo, due organismi sentinella (il granchio corridore e la gorgonia rossa). Lo studio di queste informazioni, in abbinamento a quello sulle correnti marine, ha l'obiettivo di valutare le proprietà di ritenzione ecologica delle Amp, migliorare la comprensione della dispersione larvale e



## Messaggero Marittimo

Livorno

---

della connettività a fini riproduttivi tra gli organismi che le popolano. Tutte le azioni del progetto si inseriscono nel più ampio contesto della Blue Growth, la strategia a lungo termine, a livello europeo, per sostenere una crescita sostenibile in ambito marino e marittimo. Gli output del progetto confluiscono in una serie di dati, consultabili tramite webGIS, e nelle linee guida per il loro utilizzo, a supporto della governance transfrontaliera.

## Dalla Costa Diadema sbarcate altre 118 persone

PIOMBINO Sono stati sbarcati due giorni fa dalla Costa Diadema, la nave in quarantena nel porto toscano, 114 indonesiani e 4 brasiliani. I marittimi sono stati trasferiti a Fiumicino, da dove prendere il volo per i paesi di destinazione. Dopo lo sbarco dei 241 filippini del 24 aprile scorso e quello attuale dei 114 seafarer, rimangono a bordo 580 persone, di cui 180 necessarie all'armamento per assicurare il funzionamento della nave. Nei prossimi giorni verranno sbarcate un altro centinaio di 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 perfettamente. Riusciremo presto a sbarcare anche gli altri membri dell'equipaggio.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation bar including 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PUBBLICITÀ', 'I QUADERNI', 'ABBONAMENTI', and 'SPOGLIABILE'. The main headline reads 'Dalla Costa Diadema sbarcate altre 118 persone'. Below the headline is a sub-headline '114 marittimi' and a small image of the Costa Diadema ship. The article text states: 'PIOMBINO - Sono stati sbarcati due giorni fa dalla Costa Diadema, la nave in quarantena nel porto toscano, 114 indonesiani e 4 brasiliani. I marittimi sono stati trasferiti a Fiumicino, da dove prendere il volo per i paesi di destinazione. Dopo lo sbarco dei 241 filippini del 24 aprile scorso e quello attuale dei 114 seafarer, rimangono a bordo 580 persone, di cui 180 necessarie all'armamento per assicurare il funzionamento della nave. Nei prossimi giorni verranno sbarcate un altro centinaio di persone. Per leggere l'articolo e sfoltire il lungo elenco dei nomi, cliccate qui.' Below the text is a search bar and a list of related articles with small images and titles, such as 'Il nuovo porto di Genova', 'L'operazione "Diadema" da Piombino', and 'Costa Crociera stata alla ricerca di un nuovo porto per l'equipaggio'.

## Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Costa Magica, polizia di frontiera al lavoro con le ambasciate: ma gli Stati sono blindati

*Per chi può muoversi, il lavoro minuzioso della Polmare viene portato avanti seguendo i dati forniti dall' autorità sanitaria*

Dopo i controlli sanitari e i primi sbarchi dalla Costa Magica, la nave della Costa Crociere arrivata al porto di Ancona con a bordo una parte dell' equipaggio affetto da Coronavirus, è al lavoro la polizia di frontiera per far sbarcare 450 persone che, dopo molti giorni di traversata dell' oceano e altri giorni attraccati al porto dorico, devono scendere per tornare a casa, chi in Italia e chi all' estero. Sono 20 quelli già scesi a terra e rimpatriati, ma ce ne sono ancora tanti. Per questo sono al lavoro gli agenti della polizia di frontiera che, coordinati dal dirigente Stefano Santiloni (foto in basso) e in sinergia col gruppo Costa, stanno lavorando per far sbarcare in sicurezza gli altri passeggeri. Un' attività tutt' altro che semplice e immediata perché la maggior parte è di nazionalità straniera e per il rimpatrio è necessaria un' opera di coordinamento con l' ambasciata del paese di destinazione della singola persona presente sulla nave da crociera. E non è neppure assicurato che il lavoro organizzativo, sempre finalizzato a preparare il viaggio in totale sicurezza, vada a buon fine. Il motivo? Proprio perché, ormai da tempo, quella del Covid è una pandemia, ci sono paesi esteri blindati, al fine di impedire l' ingresso di connazionali dall' estero nel paese d' origine. Uno su tutti è l' India, in piena emergenza. Per chi può muoversi, il lavoro minuzioso della Polmare viene portato avanti seguendo i dati forniti dall' autorità sanitaria. Chiunque entra in Italia infatti, oltre ai documenti per l' attraversamento delle frontiere, è tenuto a presentare una "dichiarazione di ingresso", che deve essere acquisita e controllata dai poliziotti. Chi scende, sale a bordo di mezzi messi a disposizione dalla stessa Costa, per essere portato con trasporto protetto e dedicato agli aeroporti italiani internazionali da cui poi raggiungeranno il proprio paese di origine. 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. Gallery.

**ANCONATODAY** Cronaca

**Costa Magica, polizia di frontiera al lavoro con le ambasciate: ma gli Stati sono blindati**

Per chi può muoversi, il lavoro minuzioso della Polmare viene portato avanti seguendo i dati forniti dall'autorità sanitaria

di Stefano Pugliesi  
20 maggio 2020 alle 12:27

**i più letti di oggi**

1. Da quanto tempo è affetto dalla malattia, come si è la situazione familiare? Ha visto il video
2. Si chiama Alessandro e ha una storia di salute che lo porta a un lavoro
3. Sono gli ultimi e i più importanti
4. Il Coronavirus aumenta la capacità di Ancona, dopo il 2019, tutto lo stabilimento

**D**opo i controlli sanitari e i primi sbarchi dalla Costa Magica, la nave della Costa Crociere arrivata al porto di Ancona con a bordo una parte dell'equipaggio affetto da Coronavirus, è al lavoro la polizia di frontiera per far sbarcare 450 persone che, dopo molti giorni di traversata dell'oceano e altri giorni attraccati al porto dorico, devono scendere per tornare a casa, chi in Italia e chi all'estero. Sono 20 quelli già scesi a terra e rimpatriati, ma ce ne sono ancora tanti.

Per questo sono al lavoro gli agenti della polizia di frontiera che, coordinati dal dirigente Stefano Santiloni (foto in basso) e in sinergia col gruppo Costa, stanno lavorando per far sbarcare in sicurezza gli altri passeggeri. L'attività tutt'altro che semplice e immediata perché la maggior parte è di nazionalità straniera e per il rimpatrio è necessaria un'opera di coordinamento con l'ambasciata del paese di destinazione della singola persona presente sulla nave da crociera. E non è neppure assicurato che il lavoro organizzativo, sempre finalizzato a preparare il viaggio in totale sicurezza, vada a buon fine. Il motivo? Proprio perché, ormai da tempo, quella del Covid è una pandemia, ci sono paesi esteri blindati, al fine di impedire l'ingresso di connazionali dall'estero nel paese d'origine. Uno su tutti è l'India, in piena emergenza.

Per chi può muoversi, il lavoro minuzioso della Polmare viene portato avanti seguendo i dati forniti dall'autorità sanitaria. Chiunque entra in Italia infatti, oltre ai documenti per l'attraversamento delle frontiere, è tenuto a presentare una "dichiarazione di ingresso", che deve essere acquisita e controllata dai poliziotti. Chi scende, sale a bordo di mezzi messi a disposizione dalla stessa Costa, per essere portato con trasporto protetto e dedicato agli aeroporti italiani internazionali da cui poi raggiungeranno il proprio paese di origine.

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

ANCONA Ha riaperto uno dei luoghi del cuore di Ancona. Da giovedì scorso 7 maggio è possibile tornare a passeggiare al Porto Antico. Una possibilità che deve essere goduta sottolinea l'AdSP 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 Civitavecchia in crisi, crac crociere e 'buco'

ROMA, 08 MAG - La commissione Infrastrutture del Consiglio regionale del Lazio, presieduta da Eugenio Patanè (Pd), si è riunita oggi per un'audizione con il presidente dell'Autorità portuale del Tirreno centro settentrionale Francesco Maria Di Majo e con l'assessore regionale ai Lavori pubblici Mauro Alessandri, sulla situazione del sistema portuale del Lazio in emergenza Covid19. Di Majo ha incentrato la sua lunga relazione quasi esclusivamente sulla situazione del porto di Civitavecchia, facendo solo qualche accenno agli altri due gestiti dall'Autorità, Fiumicino e Gaeta. Lo scenario 'pesa' per circa 20 milioni (RPT: 20 milioni) sui bilanci dell'ente, e le entrate sono più che dimezzate. Dai dati riportati è emerso un quadro molto allarmante, che ha suscitato un ampio dibattito in commissione. Da parte di tutti si è sottolineato che, da un lato, il blocco nel settore crocieristico sta creando enormi problemi a Civitavecchia, essendo il primo porto in Italia, dall'altro, che sono necessari importanti investimenti nelle attività commerciali e nel settore energetico, dove si scontano ritardi e mancati interventi di fronte a importanti novità avvenute recentemente. Di Majo ha iniziato il suo intervento facendo una panoramica sulla situazione dei quattro macro-settori che interessano il porto di Civitavecchia: crocierismo, trasporto passeggeri-autostrade del mare, merci, polo energetico e boa petrolifera. "Tutti i settori, tranne uno, sono in fortissima sofferenza a causa di questa crisi di emergenza sanitaria - ha detto il presidente - Il più colpito di tutti - ha proseguito - è sicuramente quello crocieristico, che ha avuto un crollo vertiginoso nel mese di marzo. Il settore non vedrà ripresa fino a settembre-ottobre". Anche il settore dei traghetti è in crisi ma in questo settore si prevede una leggera ripresa a giugno-luglio". Il presidente ha poi spiegato che il settore delle merci è quello meno colpito dalla crisi e dalle misure restrittive: "Il traffico continua a essere svolto, con riduzioni in alcuni comparti ma addirittura in leggero aumento in altri". Per quanto riguarda il settore energetico, per Di Majo, "anch'esso è in sofferenza, ma la causa non sta tutta nel coronavirus perché esiste una problematica legata alla centrale termoelettrica di Torrevaldaliga nord". Secondo il presidente "il coronavirus non ha fatto altro che peggiorare questa situazione, con ripercussioni molto impattanti non solo sull'Autorità in termini di minori introiti da tasse portuali ma anche sul territorio, su tutta l'economia locale che gravita intorno alla centrale. Abbiamo chiesto interventi al Ministero dello Sviluppo economico sin dal settembre 2019, prima del coronavirus, mettendo in evidenza l'impatto socio-economico sul territorio". Sempre con riferimento al tema dell'energia, Di Majo ha anche fatto cenno al caso di Fiumicino, essendo Civitavecchia il punto di accesso del combustibile per l'aeroporto. "La riduzione del 95 per cento del traffico aereo - ha detto Di Majo - ha ovviamente ridotto drasticamente la richiesta di carburante e quindi, di conseguenza, ha provocato anche qui una grande contrazione delle entrate tributarie dell'ente". In conclusione, il presidente ha spiegato alla commissione che questo scenario ha determinato "una perdita prevista nel bilancio 2020 di circa 19,8 milioni (RPT: 19,8 milioni), una riduzione superiore al 50 per cento delle nostre entrate". J5J/ S43 QBXL

**ANSA**

Porto Civitavecchia in crisi, crac crociere e 'buco' - RPT +

(Ripetizione con titolo e testo corretto)

ROMA

(ANSA) - ROMA, 08 MAG - La commissione Infrastrutture del Consiglio regionale del Lazio, presieduta da Eugenio Patanè (Pd), si è riunita oggi per un'audizione con il presidente dell'Autorità portuale del Tirreno centro settentrionale Francesco Maria Di Majo e con l'assessore regionale ai Lavori pubblici Mauro Alessandri, sulla situazione del sistema portuale del Lazio in emergenza Covid19. Di Majo ha incentrato la sua lunga relazione quasi esclusivamente sulla situazione del porto di Civitavecchia, facendo solo qualche accenno agli altri due gestiti dall'Autorità, Fiumicino e Gaeta. Lo scenario 'pesa' per circa 20 milioni (RPT: 20 milioni) sui bilanci dell'ente, e le entrate sono più che dimezzate. Dai dati riportati è emerso un quadro molto allarmante, che ha suscitato un ampio dibattito in commissione. Da parte di tutti si è sottolineato che, da un lato, il blocco nel settore crocieristico sta creando enormi problemi a Civitavecchia, essendo il primo porto in Italia, dall'altro, che sono necessari importanti investimenti nelle attività commerciali e nel settore energetico, dove si scontano ritardi e mancati interventi di fronte a importanti novità avvenute recentemente. Di Majo ha iniziato il suo intervento facendo una panoramica sulla situazione dei quattro macro-settori che interessano il porto di Civitavecchia: crocierismo, trasporto passeggeri-autostrade del mare, merci, polo energetico e boa petrolifera. "Tutti i settori, tranne uno, sono in fortissima sofferenza a causa di questa crisi di emergenza sanitaria - ha detto il presidente - Il più colpito di tutti - ha proseguito - è sicuramente quello crocieristico, che ha avuto un crollo vertiginoso nel mese di marzo. Il settore non vedrà ripresa fino a settembre-ottobre". Anche il settore dei traghetti è in crisi ma in questo settore si prevede una leggera ripresa a giugno-luglio". Il presidente ha poi spiegato che il settore delle merci è quello meno colpito dalla crisi e dalle misure restrittive: "Il traffico continua a essere svolto, con riduzioni in alcuni comparti ma addirittura in leggero aumento in altri". Per quanto riguarda il settore energetico, per Di Majo, "anch'esso è in sofferenza, ma la causa non sta tutta nel coronavirus perché esiste una problematica legata alla centrale termoelettrica di Torrevaldaliga nord". Secondo il presidente "il coronavirus non ha fatto altro che peggiorare questa situazione, con ripercussioni molto impattanti non solo sull'Autorità in termini di minori introiti da tasse portuali ma anche sul territorio, su tutta l'economia locale che gravita intorno alla centrale. Abbiamo chiesto interventi al Ministero dello Sviluppo economico sin dal settembre 2019, prima del coronavirus, mettendo in evidenza l'impatto socio-economico sul territorio". Sempre con riferimento al tema dell'energia, Di Majo ha anche fatto cenno al caso di Fiumicino, essendo Civitavecchia il punto di accesso del combustibile per l'aeroporto. "La riduzione del 95 per cento del traffico aereo - ha detto Di Majo - ha ovviamente ridotto drasticamente la richiesta di carburante e quindi, di conseguenza, ha provocato anche qui una grande contrazione delle entrate tributarie dell'ente". In conclusione, il presidente ha spiegato alla commissione che questo scenario ha determinato "una perdita prevista nel bilancio 2020 di circa 19,8 milioni (RPT: 19,8 milioni), una riduzione superiore al 50 per cento delle nostre entrate".

J5J/ S43 QBXL

## Porto, si allarga lo scontro sui tagli

*Prima la richiesta di cassa integrazione per 70 alla Pas ora 140 a Port Mobility. I sindacati, però, dicono no Proclamato lo stato d'agitazione, in attesa che le norme anti Coronavirus permettano altre forme di protesta*

VERTENZE Si fa sempre più duro lo scontro tra sindacati e **Autorità di sistema** portuale. Dopo la presa di posizione contro la cassa integrazione che Molo Vespucci ha chiesto per i 70 lavoratori della sua società in house della sicurezza, le sigle sindacali alzano il tiro su un' altra società di servizi, costretta a mettere in Cig i circa 140 lavoratori: Port Mobility. Per la società che si occupa di viabilità all' interno dello scalo verrà aperto nelle prossime ore lo stato di agitazione e, appena le norme anti Covid lo consentiranno, partiranno anche altre e più incisive forme di protesta. «Non consentiremo a nessuno di giocare sulla pelle dei lavoratori - hanno dichiarato i segretari Alessandro Borgioni (Filt Cgil), Fabiana Attig (Ugl Mare), Gennaro Gallo (Ultrasporti) e Giancarlo Ricci (Usb) - la situazione sta precipitando, un' attività ridotta al minimo essenziale, a fronte di un corrispettivo legato in questo momento a fantasmi, ossia i passeggeri, spiana la strada ad una ristrutturazione aziendale; non vogliamo trovarci di fronte all' ennesima riduzione di personale». Riduzione che a fine aiuti di Stato potrebbe costare il posto a 50 lavoratori. «Riteniamo che ci siano le condizioni perché ciò non accada, purché il buon senso prevalga. Fondi ministeriali, risorse da smobilitare interne all' ente, o utilizzo della leva finanziaria». Risorse come il fondo da 30 milioni accantonato per i contenziosi che potrebbe essere spalmato sulle società di interesse generale, in attesa dell' arrivo dei fondi promessi dal Mit. Ma anche attraverso l' utilizzo del fondo perequativo, una cifra che ogni anno il Governo stanziava alle Adsp per le opere infrastrutturali. «Finora ci siamo proposti per tavoli di confronto, adesso pretendiamo soluzioni e non abbiamo intenzione di attendere la fine della moratoria sui licenziamenti o l' esaurimento degli ammortizzatori sociali. Il tavolo va fatto subito e i lavoratori messi in sicurezza». L' AUDIZIONE Intanto ieri pomeriggio il presidente dell' Authority Francesco Maria di Majo è stato oltre 2 ore in audizione con la commissione Trasporti della Regione. «A parte un lungo elenco di opere da realizzare nel medio e lungo termine sulle quali siamo tutti d' accordo, - ha commentato il vice presidente del consiglio regionale Devid Porrello non abbiamo sentito proposte o soluzioni, ma solo parole. E su questo sono stato duro perché alle parole non hanno fatto seguito azioni concrete, neppure sulla Zls, per la quale è stato creato da mesi un tavolo di lavoro, che ancora non ha presentato nulla in Regione. Soprattutto sulla vicenda Pas, uno dei punti principali dell' audizione, per l' importanza che il settore sicurezza riveste in questo periodo, non abbiamo ricevuto risposte chiare. Il presidente non è entrato nel merito dei motivi per cui l' Adsp vuole mettere in cassa integrazione i dipendenti di una sua società, non garantendo la sicurezza dello scalo e oltretutto per un risparmio irrisorio (meno di 150 mila euro, ndr) rispetto ai 20 milioni di mancate entrate la crisi del Covid». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La situazione a Palermo

**L' Adsp del civitavecchiese Monti mette tutti d' accordo**

Mentre a Civitavecchia il porto è sull' orlo di una crisi di nervi, al porto di Palermo un civitavecchiese mette tutti d' accordo. «Abbiamo appreso con soddisfazione che nello scalo di Palermo la competente **Autorità di sistema portuale**, attraverso gli strumenti della legge, è intervenuta decisamente per sostenere, in questa fase critica, i lavoratori delle società». Lo scrive in una nota il presidente di Ancip (l' Associazione nazionale delle compagnie portuali italiane), Luca Grilli. A capo dell' Adsp del capoluogo siciliano, c' è il civitavecchiese Pasqualino Monti, che per ridurre i problemi dovuti al Covid 19, soprattutto sul piano occupazionale, ha messo mano al portafoglio dell' ente per evitare licenziamenti e casse integrazioni, sia delle società di servizi generali che della Compagnia portuale palermitana. «Superata la logica del divieto di aiuti di Stato alle imprese - dice Grilli - dobbiamo sottolineare che tale intervento ben si inquadra nell' ottica di assicurare alle società la liquidità finanziaria indispensabile a mantenere i livelli occupazionali . Il nostro auspicio è che tutte le Adsp, seguendo l' esempio dell' Authority di Palermo, intervengano rapidamente per permettere alle società di superare questo periodo critico». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Tidei: "Di Majo deve imprimere un cambio di passo al porto di Civitavecchia"

*"Venga messo al primo posto il lavoro di queste persone ma anche la garanzia della sicurezza nel porto".*

Civitavecchia - 'Ho apprezzato la buona volontà e la precisione con cui il presidente dell' Autorità portuale di Civitavecchia, **Francesco Maria di Majo**, ha fotografato la realtà e esposto le sue proposte sul porto di Civitavecchia durante l' audizione in commissione Trasporti e Infrastrutture, ma le stesse risultano, a mio avviso, insufficienti e non commisurate alle esigenze del porto, soprattutto in questo momento . Anche perché il Presidente è al suo ultimo anno di mandato e oggi sarebbe plausibile raccontare i risultati ottenuti e non solo i progetti'. Lo dichiara, in una nota, la presidente della commissione Attività produttive e Sviluppo economico del Consiglio regionale del Lazio Marietta Tidei (Italia Viva). 'È chiaro che un porto come il nostro che per gran parte vive di crocierismo e traffico passeggeri, in questo momento soffre più di altri ed è per questo che sul traffico dei container bisognerà muoversi con più coraggio di quello esercitato fino ad oggi. In merito a questo ho chiesto all' assessore di aprire anche con il Governo un' interlocuzione sul tema delle concessioni improduttive: è inaccettabile che chi ha una concessione non la utilizzi per svolgere al massimo il suo ruolo . I container movimentati a Civitavecchia sono davvero troppi pochi ed è evidente che non si può bloccare un pezzo di sviluppo importante. Ho detto al Presidente dell' Autorità che ritengo grave la cassa integrazione per la Pas Venga messo al primo posto il lavoro di queste persone ma anche la garanzia della sicurezza nel porto. In passato sono stata critica sulle modalità di costituzione e di gestione delle società di interesse generale, ma oggi hanno una forza lavoro importante e il lavoro va tutelato, a maggior ragione oggi che stiamo attraversando un momento di crisi senza precedenti', prosegue. 'Sulla questione ZIs credo che ancora non ci sia stata quella chiarezza sulle sue direttrici di sviluppo che invece è necessaria e da tempo. Si presenti quanto prima il Piano Strategico che la Regione dovrà approvare e si proceda poi con la memoria di Giunta sullo sviluppo del territorio. Mancano pochi mesi alla scadenza del mandato di Di **Majo**: ci auguriamo che riesca a imprimere un cambio di passo deciso, a 360 gradi, includendo anche il tema delle infrastrutture e aprendo con la città un dialogo vero. La gravità della situazione impone una programmazione decisamente ambiziosa', conclude Tidei.



## Polo sanitario di riferimento per il comparto marittimo

**CIVITAVECCHIA** 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.



## Informazioni Marittime

Napoli

### Napoli, i sindacati: "Come a Palermo, risaniamo i portuali"

*Lo scrivono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti in una lettera al presidente Spirito, chiedendo di fermare la messa in gara dell' articolo 17*

PAOLO BOSSO

di Paolo Bosso Fare anche a Napoli quello che è stato avviato a Palermo , il risanamento dei portuali. Lo chiedono le segreterie regionali campane di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti al presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, **Pietro Spirito**. L' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale ha infatti avviato un piano di risanamento della compagnia dei portuali di Palermo, adottando lo strumento previsto nel comma "15 bis" dell' articolo 17 della legge 84/94 che permette all' autorità pubblica di finanziare una serie di iniziative, dalla formazione al ricollocamento, passando per reimpiego o pensionamento, fino all' appianamento di bilancio, com' è previsto a Palermo. L' utilizzo del "15bis" «è assolutamente encomiabile - scrivono i sindacati - perché premia i lavoratori della Compagnia dei lavoratori portuali di Palermo i quali, come quelli di Culp Napoli e di tutta Italia, in piena emergenza hanno consentito con la loro professionalità, seppur tra numerosi sacrifici, tutte le operazioni portuali». È un istituto finanziariamente largo da usare, un incentivo pubblico che può andare dalla formazione al pensionamento anticipato dei portuali. Per questo, le tre sigle chiedono che l' iter sia adottato a Napoli «nella sua interezza, non solo dal punto di vista della formazione», quindi andando maggiormente verso l' appianamento di bilancio prospettato a Palermo, per «tutelare in questo momento uno dei soggetti che più di tutti sta pagando da tempo ed oggi ancora di più la contrazione dei traffici del nostro scalo». A Napoli c' è un bando gara per la Culp , che sarebbe dovuto chiudersi il 5 marzo, ma il lockdown ha reso necessarie diverse proroghe. Il problema, però, secondo i sindacati, è proprio la gara. «Perché aggiungere una gara a un soggetto che non avrà sin dall' inizio una programmazione di lavoro utile per salvaguardare i livelli occupazionali ed economici delle attuali 65 unità?», considerando anche che le imprese articolo 16, generalmente i terminalisti, hanno fatto ricorso agli ammortizzatori sociali. - credito immagine in alto.



## Il lavoro nel porto di Napoli: l'ANCIP difende l'unico soggetto

NAPOLI L'ANCIP ha diramato la seguente nota nella quale il presidente nazionale Luca Grilli fa il punto dell'associazione delle compagnie portuali sulla vicenda in atto nel porto di Napoli. Eccone il testo. Il lavoro portuale è stato, da sempre, punto qualificante ed elemento essenziale nell'attività dei trasporti marittimi, essendo ad esso demandata la corretta, rapida e qualificata esecuzione delle operazioni sulle merci in transito nei porti nazionali. In tale ruolo prima le compagnie portuali e poi le società che a loro sono succedute ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94, si sono avvicinate nel corso dei decenni, sempre e comunque nel rispetto di tre parametri che sono essenziali: professionalità, competenza e sicurezza sul lavoro. Tali garanzie devono essere considerate centrali, anzi indispensabili, ai fini del corretto funzionamento di un porto perché solo attraverso di esse si possono raggiungere quegli standard di qualità ed efficienza oggi richiesti. La normativa configurata dalla legge 84/94 propone una separazione tra l'azione imprenditoriale, incentrata in capo alle imprese e terminalisti di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge, e la fornitura di mere prestazioni lavorative, assegnate alla società di cui all'articolo 17. Separazione marcata ancora di più con il divieto per le società (artt. 16 e 18) di detenere in qualsiasi modo partecipazioni nelle società (art. 17) e viceversa. E questo perché la necessità di trovare una economia complessiva non può incidere sugli aspetti lavorativi che devono avere, invece, come loro obiettivo la sicurezza e la professionalità, elementi entrambi riconosciuti sia dall'attività consolidata da decenni, che dal riconoscimento che la stessa legge formula. Ancor di più nelle procedure per l'attivazione delle diverse concessioni, si evidenzia questa necessità in quanto l'unica società che riceve la concessione a seguito di gara pubblica è proprio la società art. 17 per la quale elemento qualificante nell'offerta deve essere la professionalità e la competenza nelle operazioni, ancor di più della economicità dei costi. Ed ancora, la società in questione deve sottostare alle regole dettate dalla stessa autorità che ne determina la tariffa, ne stabilisce e controlla gli organici operativi commisurandoli alle necessità del porto ed è obbligata a servire indifferentemente tutte le società operanti nel porto e che ne richiedono l'opera a prescindere dai quantitativi e dalle opportunità operative fornite. In tale ottica, dalla legge viene anche sancita l'obbligatorietà a retribuire i lavoratori secondo un contratto collettivo di lavoro, a garantire a questi una retribuzione minima commisurata ai livelli contrattuali ed a garantire agli stessi tutti gli istituti contrattuali, anzi intervenendo in caso di carenza operativa, attraverso l'istituto dell'IMA. Quanto emerge dalla precedente esposizione chiarisce che quanto asserito in recenti articoli apparsi sulla stampa specialistica in merito ad una presunta necessità di una pluralità di soggetti esercenti l'attività di prestazione di lavoro portuale temporaneo appare quanto meno strumentale e rivelatrice di una approssimativa conoscenza della Legge 84/94; a tutto ciò aggiungasi che non è dato comprendere l'utilità di più società che dovrebbero applicare la stessa tariffa retribuendo i propri lavoratori alle medesime condizioni se non frammentare la risposta operativa con un organico frazionato e certamente non sufficiente o peggio poco preparato a rispondere con immediatezza e preparazione alla domanda di lavoro del porto. A nostro sommo avviso i problemi del porto, in particolare del porto di Napoli, sono altri e più precisamente nelle distorsioni che si verificano quotidianamente: scambio di mano d'opera tra le diverse imprese articoli 16 e 18; articoli che forniscono mere prestazioni di lavoro appannaggio degli articoli 17 all'uopo autorizzati; la parcellizzazione delle aree portuali nella quasi totalità oramai asservite in concessione con evidente impossibilità di





## La Gazzetta Marittima

Napoli

---

il porto con ulteriori linee di traffico; lo sfruttamento dei lavoratori attraverso atteggiamenti prevaricatori assimilabili finanche allo stalking; l'arroganza di alcuni interlocutori che, pervicacemente, si arroccano su posizioni ormai superate dai fatti circa i costi del lavoro ed una organizzazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo che da tempo ha cambiato i suoi parametri adeguandoli alle necessità del porto e dei suoi attori. Entrando nel merito della complessa realtà del porto partenopeo, non è revocabile in dubbio come la Compagnia abbia dimostrato nei fatti di essere una società affidabile e attenta alle esigenze degli utenti portuali; solo qualcuno non lo ha ancora capito sebbene ancora recentemente si sia dimostrato con i fatti che l'operatività portuale non può che trovare giovamento dall'utilizzo degli operai della CULP. Non è uso della scrivente Associazione polemizzare con chicchessia, la nostra risposta preferiamo affidarla ai fatti e non sterili strumentalizzazioni, che, sebbene in un periodo estremamente critico per l'intera nazione, sembrano essere diventate pane quotidiano di parte della politica nonché dell'imprenditoria. Ribadiamo la nostra completa disponibilità, come sempre, a confrontarci con tutti coloro che vorranno operare nel precipuo interesse del porto di Napoli affinché torni ad avere la dignità e la posizione che gli spetta in campo nazionale ed internazionale.

## A Salerno i ro-ro in crescita

SALERNO Nel primo trimestre del 2020 è cresciuto il traffico ro-ro nel porto di Salerno. Secondo i dati forniti dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, il segmento rotabili nello scalo campano ha infatti registrato un leggero incremento, pari all'1,2% rispetto ai risultati raggiunti nel primo trimestre del 2019. Alla fine del mese di marzo erano state infatti movimentate 60.932 unità contro le 60.255 del 2019. In termini di tonnellaggio, il traffico ro-ro è invece cresciuto dello 0,4%, passando dalle 2.018.570 tons del primo trimestre 2019 alle 2.026.125 tons del primo trimestre 2020. Si tratta di un risultato davvero straordinario, se inserito nell'attuale contesto di emergenza globale e forte calo per tutto il settore dei trasporti ha commentato Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo SMET, operatore logistico intermodale leader a livello europeo. Nel momento in cui il paese inizia ad affrontare la fase 2 della pandemia Covid-19, questo dato ci conferma che la blue economy rivestirà un ruolo di primaria importanza per il rilancio dell'economia mondiale: il mare infatti è da sempre la via di comunicazione più efficiente in termini di economia e sostenibilità ambientale. Ed ha aggiunto: Ci auguriamo venga compresa appieno la necessità urgente di garantire valide misure di decontribuzione del costo del lavoro a tutte le aziende che costituiscono la filiera del trasporto. Solo in questo modo sarà possibile per il settore continuare a garantire i pieni livelli occupazionali.

The screenshot shows the article's title and a sub-headline: "A Salerno i ro-ro in crescita". The main text on the page reads: "SALERNO - Nel primo trimestre del 2020 è cresciuto il traffico ro-ro nel porto di Salerno. Secondo i dati forniti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il segmento rotabili nello scalo campano ha infatti registrato un leggero incremento, pari all'1,2% rispetto ai risultati raggiunti nel primo trimestre del 2019. Alla fine del mese di marzo erano state infatti movimentate 60.932 unità contro le 60.255 del 2019. In termini di tonnellaggio, il traffico ro-ro è invece cresciuto dello 0,4%, passando dalle 2.018.570 tons del primo trimestre 2019 alle 2.026.125 tons del primo trimestre 2020. Si tratta di un risultato davvero straordinario, se inserito nell'attuale contesto di emergenza globale e forte calo per tutto il settore dei trasporti ha commentato Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo SMET, operatore logistico intermodale leader a livello europeo. Nel momento in cui il paese inizia ad affrontare la fase 2 della pandemia Covid-19, questo dato ci conferma che la blue economy rivestirà un ruolo di primaria importanza per il rilancio dell'economia mondiale: il mare infatti è da sempre la via di comunicazione più efficiente in termini di economia e sostenibilità ambientale. Ed ha aggiunto: Ci auguriamo venga compresa appieno la necessità urgente di garantire valide misure di decontribuzione del costo del lavoro a tutte le aziende che costituiscono la filiera del trasporto. Solo in questo modo sarà possibile per il settore continuare a garantire i pieni livelli occupazionali."

## Costa favolosa lascia il molo polisettoriale

Costa Favolosa lunedì lascerà il molo polisettoriale, ma resterà a **Taranto**. La splendida nave da crociera della compagnia di bandiera italiana da tempo sta effettuando la quarantena nel **porto di Taranto**. «Con la Capitaneria di **Porto** - ha spiegato il presidente del **Porto** Sergio Prete - stiamo individuando possibili. Nell' immediatezza - ha aggiunto il numero uno del **porto** jonico - Costa Favolosa potrebbe spostarsi anche nella rada di Mar Grande dove già le navi stazionano».



## Primo via libera del Cis ai laboratori per le merci

*Le strutture verranno gestite dal Cnr e realizzate nel Porto ionico*

«Ok dal Cnr (Consiglio nazionale delle ricerche, ndr) a nuovi laboratori scientifici». Lo fa sapere, in una nota stampa, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri con delega alla Programmazione economica e agli Investimenti, Mario Turco, che interviene al termine della riunione del tavolo sul Contratto istituzionale di sviluppo per Taranto (Cis), tenutasi ieri mattina in Prefettura. «Nel prossimo Tavolo istituzionale permanente, che sarà convocato entro fine mese, verrà proposta la realizzazione all'interno dell'Autorità portuale di un importante laboratorio scientifico, gestito dal Cnr, sulle analisi merceologiche e sul rilascio delle certificazioni sui prodotti agroalimentari, di supporto sia ai traffici portuali che alla prossima attività di Agromed. Questo è uno dei risultati importanti a sostegno dello sviluppo dell'economia territoriale, a cui seguirà la possibilità di creare un Centro di ricerca, sempre del Cnr, sul monitoraggio della qualità dell'ambiente e della vita dei cittadini». L'esponente del Governo Conte, peraltro tarantino, ieri ha coordinato i consueti incontri tecnici con: Autorità portuale e con il Comune di Taranto. Erano presenti: il prefetto di Taranto, De metrio Martino; il responsabile unico di contratto, consigliere Gerardo Capozza; la struttura di missione Investitalia, e il soggetto attuatore Invitalia. All'incontro anche il sottosegretario ai Beni culturali, Anna Laura Orrico, che ha partecipato all'approfondimento sugli interventi di recupero e funzionalizzazione dei tre immobili del centro storico di Taranto (Palazzo Troilo, Palazzo Carducci, Palazzo Garibaldi - vico Novelune), insieme agli stessi tecnici del Mibact e ai rappresentanti della Regione, con la presenza dell'assessore regionale allo Sviluppo economico, Cosimo Borraccino. «Sempre nel prossimo "tavolo", proporremo la riprogrammazione delle risorse relative al finanziamento per la riqualificazione di tre palazzi storici, rivenienti da fondi Fsc 2007 - 2013, e contestuale finanziamento da parte del Mibact. Allo stesso tempo - aggiunge Turco - abbiamo definito il finanziamento, con le risorse della delibera Cipe del 2012, per l'acquisto e la ristrutturazione dell'ex filiale Banca d'Italia destinata ad ospitare la Facoltà di Medicina e Chirurgia continua il sottosegretario - mentre venerdì prossimo concluderemo la nuova programmazione, includendo questi nuovi interventi. È stato un lavoro complesso ma che ci permetterà, in così poco tempo, di raggiungere importanti risultati per il territorio». E infine, la nota dolente: «Spiace invece constatare - conclude l'esponente di Governo - l'assenza dei rappresentanti di Rete ferroviaria italiana (Rfi) che dovevano riferire sull'intervento già finanziato con fondi Pon 2007 2013, per un importo di 25 milioni di euro, relativo ai due lotti "Cagioni - molo polisetoriale" e "Piastra logistica" relativi ai collegamenti con il Porto di Taranto. Una progettualità nella sua complessità strategica anche per lo sviluppo della nuova Zona franca doganale e per il rilancio di tutta l'area retroportuale. Gli ingiustificati ritardi accumulati in questi lunghi anni - evidenzia Mario Turco - non si conciliano con l'accelerazione che la Presidenza del Consiglio ha inteso dare al Cis Taranto».



## Cis, i soldi per l'ex Banca d'Italia

*Definito il finanziamento di 7,8 milioni per l'acquisto della sede che ospiterà il corso di Medicina e Chirurgia Il Cnr dà l'ok a nuovi laboratori scientifici: uno potrebbe essere realizzato all'interno dell'Autorità Portuale*

NICOLA SAMMALI

Nicola SAMMALI Fa registrare un nuovo passo in avanti la procedura per l'acquisizione da parte dell'Asl di Taranto, attraverso risorse della Regione Puglia, dell'immobile di pregio della Banca d'Italia in piazza Ebalia, che diventerà sede del corso di laurea in Medicina e Chirurgia dal prossimo anno accademico. L'agenzia nazionale di valutazione del **sistema** universitario e della ricerca (Anvur), presieduta dal professor Antonio Uricchio, ha comunicato ieri che la filiale dell'ex Banca d'Italia è stata accreditata come sede della facoltà di Medicina e Chirurgia di Taranto. Dopo il via libera della giunta regionale lo scorso 30 aprile, ieri c'è stata un'ulteriore accelerazione al tavolo per il Contratto istituzionale di sviluppo (Cis) per Taranto. Il ciclo di incontri in videoconferenza con le stazioni appaltanti (tra cui **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio e Comune di Taranto) è stato coordinato dal sottosegretario con delega alla Programmazione economica e agli investimenti Mario Turco. «Abbiamo definito il finanziamento, con le risorse della delibera Cipe del 2012, per l'acquisto e la ristrutturazione dell'ex filiale Banca d'Italia destinata ad ospitare la Facoltà di Medicina e Chirurgia. Venerdì prossimo andremo a concludere la nuova programmazione, includendo questi nuovi interventi», ha dichiarato al termine del confronto il senatore Turco, affiancato dal prefetto Demetrio Martino (da remoto il responsabile unico di contratto, Investitalia e Invitalia). In collegamento era presente anche l'assessore regionale allo Sviluppo economico Mino Borraccino. Con la rimodulazione di alcuni interventi, già previsti a valere sulle risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020, saranno impegnati 7,835 milioni di euro per l'acquisizione dell'ex sede della Banca d'Italia (inizialmente si parlava di un'operazione da 13 milioni di euro: 5 milioni per l'acquisizione e 8 milioni per la ristrutturazione). Si tratta dei progetti inseriti nel Cis per Taranto, per il recupero e la valorizzazione dei palazzi storici Troilo, Carducci e Garibaldi, che saranno realizzati dal ministero per i Beni e le attività culturali (Mibact) con il piano operativo Cultura e turismo. «Sempre nel prossimo Tip (Tavolo istituzionale permanente, ndc) - che sarà convocato entro fine mese, ha precisato Turco - proporremo la riprogrammazione delle risorse relative al finanziamento per la riqualificazione di tre palazzi storici (Carducci, Troilo, e lo stabile di via Garibaldi), rivenienti da fondi Fsc 2007-2013, e contestuale finanziamento da parte del Mibact». All'approfondimento, infatti, hanno partecipato il sottosegretario di Stato del Mibact, Anna Laura Orrico, insieme agli stessi tecnici del ministero. L'altra novità emersa, ha riferito Turco, riguarda l'okay del Cnr a nuovi laboratori scientifici, di cui si discuterà ancora nei passaggi successivi. «Verrà proposta la realizzazione all'interno dell'**Autorità Portuale** di un importante laboratorio scientifico, gestito dal Cnr, sulle analisi merceologiche e sul rilascio delle certificazioni sui prodotti agroalimentari, di supporto sia ai traffici portuali sia alla prossima attività di Agromed. Questo è uno dei risultati importanti a sostegno dello sviluppo dell'economia territoriale, a cui seguirà la possibilità di creare un Centro di Ricerca, sempre del Cnr, sul monitoraggio della qualità dell'ambiente e della vita dei cittadini». Turco ha infine sottolineato un ultimo aspetto. «Spiace l'assenza dei rappresentanti di Rfi (Rete ferroviaria italiana, ndc) che dovevano riferire in merito all'intervento già finanziato con fondi





## Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

---

Pon 2007-2013, per un importo di 25 milioni di euro, inerente due lotti Cagioni-Molo Polisettoriale e Piastra Logistica relativi ai collegamenti con il Porto di Taranto. Una progettualità nella sua complessità strategica anche per lo sviluppo della nuova Zona Franca Doganale e per il rilancio di tutta l' area retroportuale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Informazioni Marittime

Taranto

### Nasce l' Osservatorio Covid-19 sul mare e la logistica

*Il primo barometro economico ai tempi del Coronavirus. Lo pubblica SRM-Intesa San Paolo. Sarà seguito da altri aggiornamenti, visto che fotografa una realtà in costante trasformazione*

Il primo barometro della logistica ai tempi del Coronavirus. Lo pubblica il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) del gruppo Intesa-San Paolo, frutto del lavoro di monitoraggio e analisi dell' Osservatorio Maritime Economy di SRM, che stavolta si è concentrato sull' impatto del fenomeno COVID-19 sul comparto dei trasporti marittimi e della logistica, uno dei settori strategici del Paese, riconosciuto dal governo come "essenziale" e come tale non soggetto al lockdown. Scarica lo studio di SRM È Osservatorio Covid-19 sul mare e la logistica, primo di una serie di working paper. Questo qui si apre con un outlook internazionale, che analizza le ricadute più significative che il virus ha causato sullo shipping e sul settore della logistica portuale. L' impatto COVID-19 sull' economia marittima A seguire, SRM propone una serie di stime sul notevole impatto del fenomeno sull' interscambio marittimo (import-export) del nostro Paese. Il report si conclude con i risultati di una survey sugli effetti del COVID-19 attraverso alcune domande rivolte ad un panel di settore costituito dai principali player nazionali a livello associativo e portuale. Un' indagine, come scrive il centro studi nato inizialmente come osservatorio mediterraneo e oggi sempre più internazionale, dai risvolti interessanti che affronta problemi, esigenze e possibili soluzioni per ripartire. Si tratta logicamente di un primo report che verrà seguito da aggiornamenti costanti, visto che si tratta della relazione tra una pandemia in corso e lockdown industriali eterogenei che hanno interessato oltre 180 Paesi nel mondo. «È chiaro che, diversamente dai nostri rapporti annuali, questo è uno studio che fotografa una realtà in continua trasformazione, con nuove condizioni ogni settimana», spiega Alessandro Panaro, a capo del dipartimento Maritime & Energy di SRM, che presenterà l' Osservatorio Covid-19 sul mare e la logistica il 15 maggio in un webinar organizzato dal Propeller Club del **porto** di **Taranto**. Per chi fosse interessato, può scrivere alla segreteria: [segreteria.propellerclubtaras\[at\]gmail.com](mailto:segreteria.propellerclubtaras[at]gmail.com). La società di analisi statistica monitorerà quindi periodicamente uno dei comparti più importanti del Paese che va ad incidere sull' efficienza e della competitività del nostro sistema manifatturiero, sia a livello nazionale che internazionale.



## La "ricetta" della Cgil per riavviare l' economia

**GIOIA TAURO** «Per la nuova fase che si sta avviando servono idee e strumenti per far ripartire l' economia nei settori produttivi, iniziando dal **porto** di **Gioia Tauro** e dall' area industriale. La Zes potrebbe essere uno strumento utile ad incentivare le aziende ad investire nella Piana, con ricadute occupazionali considerevoli. Al tempo stesso è importante investire nella manutenzione del territorio e nella prevenzione ambientale. È chiaro che tutto ciò dovrà avvenire garantendo la legalità e la salvaguardia dei diritti di chi investe e di chi lavora». È la ricetta della Cgil per la "ricostruzione" post-coronavirus dalla attuale "fase 2" al futuro prossimo. «Pensiamo sia indispensabile sostenere tutte quelle attività che resteranno ancora ferme - si evidenzia in una nota a firma congiunta del segretario generale Celeste Logiacco e del segretario Spi Pasquale Marino - affinché il Governo metta a disposizione risorse a fondo perduto per impedirne la chiusura definitiva e la conseguente perdita occupazionale». Per la Cgil, la pandemia ha reso evidente quanto sia necessario investire nella sanità pubblica «puntando sull' occupazione, potenziando le strutture già esistenti e realizzandone altre, anche quelle ferme da troppo tempo, come ad esempio l' Ospedale della Piana». d.l.



# Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## Gioia Tauro si rialza

*Come prospettato da Msc un anno fa, con le nuove gru e l'incremento del lavoro a terra, i container superano il milione di teu movimentati. Aponte scrive ad Agostinelli: reintegro in Medcenter dei portuali in Agenzia del lavoro*

Gioia Tauro. Il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici in questo periodo, nonostante la contrazione dell'economia mondiale per via del lockdown. Nei primi quattro mesi dell'anno lo scalo di trasbordo mediterraneo ha movimentato poco più di un milione di teu, un aumento notevole rispetto ai primi quattro mesi del 2019, del 52,5 per cento per la precisione, come rende noto l'autorità portuale, anche se bisogna sottolineare che il vigoroso incremento riflette il drastico calo dell'anno precedente, che diventa quindi decisamente recuperato. Una ripresa talmente promettente da aver spinto Gianluigi Aponte, patron di Msc, a impegnarsi a reintegrare nel Medcenter Container Terminal gli esuberi convogliati negli anni scorsi nella Gioia Tauro Port Agency, l'agenzia portuale locale. Lo ha annunciato l'armatore in una lettera di risposta ai ringraziamenti di Andrea Agostinelli, commissario dell'autorità portuale (Gioia Tauro è l'unico importante scalo italiano non ancora incluso in un'Autorità di sistema portuale). C'è fame di spazio in questo periodo, con questo boom dei traffici. Nei prossimi giorni si procederà all'estensione temporanea, su richiesta del terminalista, dell'area in concessione a Medcenter, per poter depositare circa 40 mila container. L'armatore aveva prospettato, e quindi garantito, il forte recupero di questi primi quattro mesi, riportando lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali degli hub di trasbordo marittimo. «A tale riguardo - ha scritto Aponte rispondendo a una lettera di ringraziamento di Agostinelli - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella Gioia Tauro Port Agency». Aponte si è congratulato con i lavoratori portuali, «cosa che ci dà la fiducia segue in ultima pagina





## Deiana: ho sette porti da gestire con tipologie diverse!

*Il presidente della AdSp mar di Sardegna a ruota libera su teu, ro-ro passeggeri e crociere*

Vezio Benetti

CAGLIARI Ancora un intervento skype nella home page del nostro sito [www.messaggeromarittimo.it](http://www.messaggeromarittimo.it). Ha accettato la nostra proposta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna Massimo Deiana. Deiana è il presidente con alle spalle il numero più alto di porti da gestire: Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura solo per il settore commerciale. Abbiamo chiesto al presidente se è più preoccupato del calo del traffico merci e contenitori, del traffico ro-ro e dei passeggeri e crocieristi. Molto precise le risposte di Deiana: in un'area molto vasta come la mia ce ne sono di tutti i tipi e tipologie. Tengono i ro-ro, da dimenticare i teu in transhipment, molto bene le rinfuse liquide (siamo il secondo porto italiano), calano le solide, scompaiono i passeggeri e i crocieristi. Non poteva mancare una domanda sul Porto Canale (concessione ora congelata) che cerca un gestore. Si doveva chiudere in Febbraio, ma l'emergenza virus ha spostato tutto a Giugno e forse si protrarrà fino ad Agosto una trattativa già in corso. Quando finirà questo sciagurato momento? Forse a fine Estate, ha detto il presidente, ma relativamente alle merci. Per la crociera ormai finiti i tre mesi dove si registra il clou della stagione con ormeggi giornalieri, non considerando l'ultimo periodo dell'anno, ne dobbiamo riparlare nel 2021. Ma sentiamoci l'intervista



## Porto, accesso più scorrevole con il progetto "Smart Road"

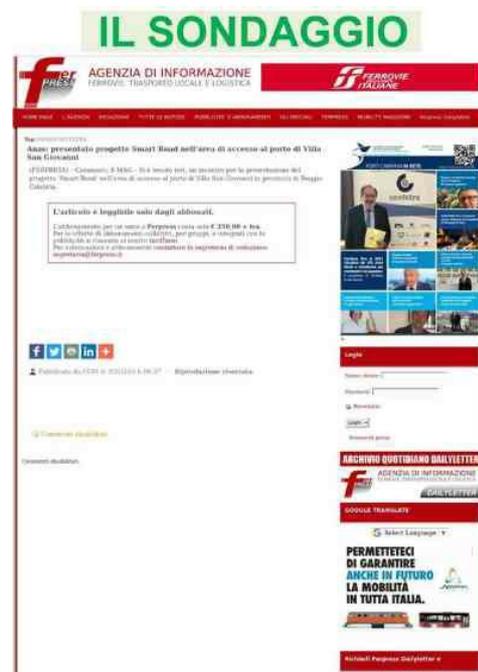
*Stipulata una convenzione con la Regione per l'importo di 2,3 milioni. Rilevazioni tramite telecamere "intelligenti"*

Giusy Caminiti **VILLA SAN GIOVANNI** È "Smart Road" nell'area di accesso al **porto**: è stata, infatti, stipulata la convenzione con la Regione Calabria per un importo pari a 2,3 milioni di euro ( 2 milioni da fondi regionali e 300mila euro da fondi europei). E si è svolto l'incontro di presentazione del progetto: in videocollegamento l'assessore regionale Domenica Catalfamo, il responsabile della Struttura Territoriale Anas della Calabria Francesco Caporaso, il responsabile Area gestione rete dell'Autostrada del Mediterraneo Luigi Mupo e il responsabile del procedimento Smart Road su A2 Andrea Sebastiani. Gli interventi prevedono la realizzazione dell'infrastruttura "Smart Road", che tecnicamente vuol dire che nell'area di accesso al **porto** di **Villa** avverrà "l'installazione delle postazioni polifunzionali e delle tecnologie di connettività, di sorveglianza e controllo lungo le rampe di accesso verso l'area imbarchi, attrezzate con Access point per sistema WI-FI in motion in tecnologia DSCR, telecamere con funzionalità smart, in grado di svolgere attività di videosorveglianza 'intelligente', rilevazione di eventi pericolosi, situazioni critiche su strada e dati di traffico, telecamere di lettura targhe per l'identificazione dei veicoli allo scopo del calcolo dei tempi di attesa e riconoscimento di veicoli trasportanti merci pericolose, sistema di segnalazione acustica e luminosa per informare gli utenti dell'accesso contromano". Dal prossimo mese di giugno gli interventi preliminari, oggetto di cofinanziamento europeo a valere sul programma CEF (Connecting Europe Facility) per le Reti transeuropee di Trasporto TEN-T con la finalità di implementazione dei servizi ITS per il traffico merci sulla rete TEN-T. Dal prossimo 1 luglio il sistema smart road sarà avviato, in via sperimentale, anche nel tratto Tarsia Nord-Cosenza Sud, oltre che in riva allo Stretto. «"Smart Road" - spiegano da Anas che ha investito un milione di euro su scala nazionale - è un progetto ad alto contenuto innovativo, tra i primi al mondo nel settore stradale e unico per l'estensione ad un tracciato autostradale di oltre 400 km e prevede l'integrazione di tecnologie per infrastrutture, avendo come focus l'automobilista e la sua tutela che permetterà di garantire autostrade ancora più sicure, multimediali, aperte, rinnovabili e tecnologiche. Il conducente che percorrerà l'autostrada, infatti, sarà informato in tempo reale sulle condizioni dell'arteria viaria e sugli eventuali percorsi alternativi che dovessero rendersi necessari in casi di incidenti o di chiusure improvvise di tratte». Per **Villa** anche il vantaggio di poter monitorare con dati certi i flussi di traffico. Ecco i dettagli del progetto. Gli interventi, per l'importo di 2,3 milioni, definiti dalla convenzione siglata tra Anas e Regione, riguardano l'area di accesso al **porto** di **Villa San Giovanni** e prevedono la realizzazione dell'infrastruttura Smart Road, l'installazione in itinere delle postazioni polifunzionali e delle tecnologie di connettività, di sorveglianza e controllo lungo le rampe di accesso verso l'area imbarchi. Inoltre, telecamere "intelligenti", rileveranno eventi pericolosi, situazioni critiche su strada e dati di traffico, lettura targhe per l'identificazione dei veicoli allo scopo del calcolo dei tempi di attesa e riconoscimento di veicoli trasportanti merci pericolose.



## Anas: presentato progetto Smart Road nell' area di accesso al porto di Villa San Giovanni

(FERPRESS) - Catanzaro, 8 MAG - Si è tenuto ieri, un incontro per la presentazione del progetto 'Smart Road' nell' area di accesso al porto di Villa San Giovanni in provincia di Reggio Calabria. Alla riunione, in collegamento skype, sono intervenuti tra gli altri l' assessore regionale Domenica Catalfamo, il responsabile della Struttura Territoriale Anas della Calabria Francesco Caporaso, il Responsabile Area gestione rete dell' Autostrada del Mediterraneo Luigi Mupo e il Responsabile del procedimento Smart Road su A2 Andrea Sebastiani. Gli interventi, per l' importo di 2,3 milioni, di cui 2 milioni da fondi regionali e 300 mila euro da fondi europei, definiti dalla convenzione siglata tra Anas e Regione Calabria, riguardano l' area di accesso al porto di Villa San Giovanni e prevedono la realizzazione dell' infrastruttura Smart Road, l' installazione in itinere delle postazioni polifunzionali e delle tecnologie di connettività, di sorveglianza e controllo lungo le rampe di accesso verso l' area imbarchi di Villa San Giovanni, attrezzate con Access point per sistema WI-FI in motion in tecnologia DSCR, telecamere con funzionalità smart, in grado di svolgere attività di videosorveglianza "intelligente", rilevazione di eventi pericolosi, situazioni critiche su strada e dati di traffico, telecamere di lettura targhe per l' identificazione dei veicoli allo scopo del calcolo dei tempi di attesa e riconoscimento di veicoli trasportanti merci pericolose, sistema di segnalazione acustica e luminosa per informare gli utenti dell' accesso contromano. Gli interventi preliminari a Villa San Giovanni saranno avviati nel prossimo mese di giugno. Tali interventi sono oggetto di cofinanziamento europeo a valere sul programma CEF (Connecting Europe Facility) per le Reti Transeuropee di Trasporto TEN-T con la finalità di implementazione dei servizi ITS per il traffico merci sulla rete TEN-T . Invece, lungo l' A2 "Autostrada del Mediterraneo", a partire dal 1 luglio 2020 il sistema smart road sarà avviato, in via sperimentale, nel tratto Tarsia nord-Cosenza sud. Attualmente, sono in corso le attività, per un importo di 3 milioni e 100 mila euro, nel tratto autostradale compreso tra i km 220,000 e 260,000 ed è previsto, nel mese di maggio, l' avvio dei lavori dell' area "Contessa Soprana" dell' Autostrada A2 da adibire a Green Island, con la realizzazione di un edificio tecnologico, un' area di parcheggio per i mezzi pesanti, un piazzale con installazione di pensiline prefabbricate con impianto fotovoltaico e stazioni di ricarica elettrica, aree a verde e illuminazione. L' investimento complessivo del programma Smart Road di Anas è di un miliardo di euro e riguarda oltre l' A2 "Autostrada del Mediterraneo", anche l' autostrada A90 "Grande Raccordo Anulare di Roma", la A91 "Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino", l' itinerario E45-E55 'Orte-Mestre', SS51 "di Alemagna", la Tangenziale di Catania e la A19 Autostrada "Palermo- Catania". Smart Road è un progetto ad alto contenuto innovativo, tra i primi al mondo nel settore stradale e unico per l' estensione ad un tracciato autostradale di oltre 400 km e prevede l' integrazione di tecnologie per infrastrutture, avendo come focus l' automobilista e la sua tutela che permetterà di garantire autostrade ancora più sicure, multimediali, aperte, rinnovabili e tecnologiche. Il conducente che percorrerà l' autostrada, infatti, sarà informato in tempo reale sulle condizioni dell' arteria viaria e sugli eventuali percorsi alternativi che dovessero rendersi necessari in casi di incidenti o di chiusure improvvise di tratte.



**Ancip: Le Authority sostengano le imprese articolo 17 in questa fase di criticità**

Torna agli onori della cronaca l' argomento del lavoro portuale in particolare, a fare una riflessione è Ancip, Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, che come fine statutario l' intento di guidare ed accompagnare le società aderenti nel percorso di applicazione della legge 84/94 e successive modificazioni, annoverando a livello nazionale circa 50 imprese portuali ex artt. 16,17 e 18. «Abbiamo appreso, con soddisfazione che nel **Porto** di **Palermo** la competente Autorità di Sistema Portuale » - scrive in una nota il presidente di Ancip, Luca Grilli - «attraverso gli strumenti della legge 84/94 (segnatamente, il comma 15 bis dell' art. 17) è intervenuta decisamente per sostenere, in questa fase estremamente critica , i lavoratori delle società articolo 17 , i quali, con abnegazione, coraggio e senso del dovere, hanno assicurato ed assicurano la continuità operativa in un settore vitale per l' economia nazionale. Superata la logica del divieto di aiuti di Stato alle Imprese, così come dichiarato più volte sia dalla Commissione Europea che dal Governo nazionale, dobbiamo sottolineare che tale intervento ben si inquadra nell' ottica di assicurare alla società art. 17 la liquidità finanziaria indispensabile a mantenere i livelli occupazionali ed a sostenere i salari dei lavoratori in questa fase critica, in attesa che la ripresa dell' economia nazionale ed internazionale permetta la riattivazione dei traffici portuali, rallentati dal lockdown». «Riteniamo che la mancanza di detto intervento» - ha precisato il presidente di Ancip - «avrebbe avuto gravi ripercussioni sia sui livelli occupazionali che sulla effettiva operatività del **porto**, considerato che le società art. 17, come peraltro riconosciuto anche dalla legge, ricoprono un ruolo essenziale e vitale per l' economia portuale e nazionale in generale. Il nostro auspicio» - ha concluso pertanto Grilli - « è che tutte le Autorità di Sistema Portuale , seguendo l' incisivo esempio dell' Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Occidentale, intervengano rapidamente per permettere alle società articolo 17 di superare questo periodo critico».



## Informare

Palermo, Termini Imerese

### Grilli (ANCIP): le Autorità di Sistema Portuale intervengano rapidamente per permettere alle società articolo 17 di superare questo periodo critico

Apprezzamento per la decisione dell' AdSP della Sicilia Occidentale di ricorrere all' art. 17 comma 15-bis della legge 84/94 per assegnare fondi alla Compagnia Portuale L' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ha espresso apprezzamento per la decisione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale di assegnare, in base dell' articolo 17 comma 15-bis della legge 84/94, fondi alla Compagnia Lavoratori Portuali Sicilia Occidentale, che è autorizzata a fornire prestazioni di lavoro portuale temporaneo, per sostenerla in questa fase di difficoltà determinata dall' emergenza sanitaria. «Superata la logica del divieto di aiuti di Stato alle imprese, così come dichiarato più volte sia dalla Commissione Europea che dal governo nazionale - ha commentato il presidente dell' ANCIP, Luca Grilli - dobbiamo sottolineare che tale intervento ben si inquadra nell' ottica di assicurare alla società art. 17 la liquidità finanziaria indispensabile a mantenere i livelli occupazionali ed a sostenere i salari dei lavoratori in questa fase critica, in attesa che la ripresa dell' economia nazionale ed internazionale permetta la riattivazione dei traffici portuali, rallentati dal lockdown».

«Riteniamo - ha spiegato Grilli - che la mancanza di detto intervento avrebbe avuto gravi ripercussioni sia sui livelli occupazionali che sulla effettiva operatività del porto, considerato che le società art. 17, come peraltro riconosciuto anche dalla legge, ricoprono un ruolo essenziale e vitale per l' economia portuale e nazionale in generale». «Il nostro auspicio - ha concluso il presidente dell' ANCIP - è che tutte le Autorità di Sistema Portuale, seguendo l' incisivo esempio dell' Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Occidentale, intervengano rapidamente per permettere alle società articolo 17 di superare questo periodo critico».

**informARE**  
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Mare  
08 maggio 2020

**Grilli (ANCIP): le Autorità di Sistema Portuale intervengano rapidamente per permettere alle società articolo 17 di superare questo periodo critico**

Apprezzamento per la decisione dell' AdSP della Sicilia Occidentale di ricorrere all' art. 17 comma 15-bis della legge 84/94 per assegnare fondi alla Compagnia Portuale L' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) ha espresso apprezzamento per la decisione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale di assegnare, in base dell' articolo 17 comma 15-bis della legge 84/94, fondi alla Compagnia Lavoratori Portuali Sicilia Occidentale, che è autorizzata a fornire prestazioni di lavoro portuale temporaneo, per sostenerla in questa fase di difficoltà determinata dall' emergenza sanitaria.

«Superata la logica del divieto di aiuti di Stato alle imprese, così come dichiarato più volte sia dalla Commissione Europea che dal governo nazionale - ha commentato il presidente dell' ANCIP, Luca Grilli - dobbiamo sottolineare che tale intervento ben si inquadra nell' ottica di assicurare alla società art. 17 la liquidità finanziaria indispensabile a mantenere i livelli occupazionali ed a sostenere i salari dei lavoratori in questa fase critica, in attesa che la ripresa dell' economia nazionale ed internazionale permetta la riattivazione dei traffici portuali, rallentati dal lockdown».

«Riteniamo - ha spiegato Grilli - che la mancanza di detto intervento avrebbe avuto gravi ripercussioni sia sui livelli occupazionali che sulla effettiva operatività del porto, considerato che le società art. 17, come peraltro riconosciuto anche dalla legge, ricoprono un ruolo essenziale e vitale per l' economia portuale e nazionale in generale».

«Il nostro auspicio - ha concluso il presidente dell' ANCIP - è che tutte le Autorità di Sistema Portuale, seguendo l' incisivo esempio dell' Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Occidentale, intervengano rapidamente per permettere alle società articolo 17 di superare questo periodo critico».

**Leggi la notizia in formato Acrobat Reader - Scarica il PDF in questo link.**

Fase di transizione		
Decorrenza	Data di inizio	Data di termine
1	18 May 2020	31 May 2020
2	18 May 2020	31 May 2020

Indirizzo: P.le della Marina, 1 - 90133 Termini Imerese (ME)

## Ancip: sostenere lavoratori di società articolo 17

*Grilli approva la decisione dell'AdSp del Mare di Sicilia occidentale*

Redazione

ROMA Il sostegno ai lavoratori delle società articolo 17 attive nel porto di Palermo, così come ha fatto l'AdSp del Mare di Sicilia occidentale guidata da Pasqualino Monti, ha ricevuto l'apprezzato dal presidente dell'Ancip, Luca Grilli, il quale auspica che tale iniziativa possa essere seguita anche dalle altre AdSp. Abbiamo appreso, con soddisfazione si legge nella nota diffusa dall'Associazione nazionale compagnie imprese portuali che nel porto di Palermo la competente Autorità di Sistema portuale, attraverso gli strumenti della Legge 84/94 (segnatamente, il comma 15 bis dell'art. 17) è intervenuta decisamente per sostenere, in questa fase estremamente critica, i lavoratori delle società articolo 17, i quali, con abnegazione, coraggio e senso del dovere, hanno assicurato ed assicurano la continuità operativa in un settore vitale per l'economia nazionale. Superata la logica del divieto di aiuti di Stato alle imprese, così come dichiarato più volte sia dalla Commissione europea che dal Governo nazionale, dobbiamo sottolineare scrive Grilli che tale intervento ben si inquadra nell'ottica di assicurare alla società art. 17 la liquidità finanziaria indispensabile a mantenere i livelli occupazionali ed a sostenere i salari dei lavoratori in questa fase critica, in attesa che la ripresa dell'economia nazionale ed internazionale permetta la riattivazione dei traffici portuali, rallentati dal lockdown. Riteniamo che la mancanza di detto intervento avrebbe avuto gravi ripercussioni sia sui livelli occupazionali che sulla effettiva operatività del porto, considerato che le società art. 17, come peraltro riconosciuto anche dalla legge, ricoprono un ruolo essenziale e vitale per l'economia portuale e nazionale in generale. Il nostro auspicio è che tutte le Autorità di Sistema portuale, seguendo l'incisivo esempio dell'AdSp del Mare di Sicilia occidentale, intervengano rapidamente per permettere alle società articolo 17 di superare questo periodo critico, conclude il presidente dell'Ancip.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main headline is 'Ancip: sostenere lavoratori di società articolo 17'. Below the headline, there is a sub-headline 'Grilli approva la decisione dell'AdSp del Mare di Sicilia occidentale'. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - Il sostegno ai lavoratori delle società articolo 17 attive nel porto di Palermo...'. On the right side, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Delano: ha sette porti da gestire con tipologie diverse!' and 'Federagenti Venezia laboratorio nazionale'. At the bottom, there is a 'ABBONATI E EFFETTUATI LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI'.

## Grilli (Ancip): Sostegno ai lavoratori art.17, i porti prendano esempio da Palermo

Redazione

Roma Abbiamo appreso con soddisfazione che nel porto di Palermo la competente Autorità di Sistema Portuale, attraverso gli strumenti della legge 84/94 (segnatamente, il comma 15 bis dell'art. 17) è intervenuta decisamente per sostenere, in questa fase estremamente critica, i lavoratori delle società articolo 17, i quali, con abnegazione, coraggio e senso del dovere, hanno assicurato ed assicurano la continuità operativa in un settore vitale per l'economia nazionale'. Lo scrive il presidente di Ancip, Luca Grilli, in una nota. 'Superata la logica del divieto di aiuti di Stato alle Imprese, così come dichiarato più volte sia dalla Commissione europea che dal Governo nazionale, dobbiamo sottolineare che tale intervento ben si inquadra nell'ottica di assicurare alla società art. 17 la liquidità finanziaria indispensabile a mantenere i livelli occupazionali ed a sostenere i salari dei lavoratori in questa fase critica, in attesa che la ripresa dell'economia nazionale ed internazionale permetta la riattivazione dei traffici portuali, rallentati dal lockdown . Riteniamo che la mancanza di detto intervento avrebbe avuto gravi ripercussioni sia sui livelli occupazionali che sulla effettiva operatività del porto, considerato che le società art. 17, come peraltro riconosciuto anche dalla legge, ricoprono un ruolo essenziale e vitale per l'economia portuale e nazionale in generale. Il nostro auspicio è che tutte le Autorità di Sistema Portuale, seguendo l'incisivo esempio dell'Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Occidentale , intervengano rapidamente per permettere alle società articolo 17 di superare questo periodo critico'. (nella foto: il presidente del porto di Palermo, Pasqualino Monti)



### Grilli (Ancip): Sostegno ai lavoratori art.17, i porti prendano esempio da Palermo"

08 MAGGIO 2020 - Redazione



Roma - "Abbiamo appreso con soddisfazione che nel porto di Palermo la competente Autorità di Sistema Portuale, attraverso gli strumenti della legge 84/94 (segnatamente, il comma 15 bis dell'art. 17) è intervenuta decisamente per sostenere, in questa fase estremamente critica, i lavoratori delle società articolo 17, i quali, con abnegazione, coraggio e senso del dovere, hanno assicurato ed assicurano la continuità operativa in un settore vitale per l'economia nazionale". Lo scrive il presidente di Ancip, Luca Grilli, in una nota.

"Superata la logica del divieto di aiuti di Stato alle imprese, così come dichiarato più volte sia dalla Commissione europea che dal Governo nazionale, dobbiamo sottolineare che tale intervento ben si inquadra nell'ottica di assicurare alla società art. 17 la liquidità finanziaria indispensabile a mantenere i livelli occupazionali ed a sostenere i salari dei lavoratori in questa fase critica, in attesa che la ripresa dell'economia nazionale ed internazionale permetta la riattivazione dei traffici portuali, rallentati dal lockdown. Riteniamo che

Iscriviti alla newsletter

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

## Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

### Palermo, al via piano sostegno pubblico portuali

*L' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale attiva lo strumento del "15 bis" previsto dalle legge, per sostenere le imprese articolo 17. Ancip: "Un esempio per tutti gli altri porti d' Italia"*

«Abbiamo appreso, con soddisfazione, che nel **porto** di **Palermo** la competente Autorità di sistema portuale, attraverso gli strumenti della legge 84/94 (segnatamente, il comma 15 bis dell' art. 17) è intervenuta decisamente per sostenere, in questa fase estremamente critica, i lavoratori delle società articolo 17, i quali assicurano la continuità operativa in un settore vitale per l' economia nazionale». Così l' Associazione Nazionale Imprese Portuali (ANCIP) annuncia l' utilizzo da parte dell' Authority della Sicilia Occidentale dell' istituto del "15 bis", ovvero la possibilità di destinare una quota, non superiore al 15 per cento delle entrate dell' ente pubblico non economico, al sostegno dei portuali. Gli strumenti possono essere diversi. Formazione, ricollocamento, reimpiego in altre mansioni o servizi, incentivazione al pensionamento. Infine, l' Autorità di sistema portuale, nel caso in cui l' operatività dello scalo commerciale sia compromessa, può finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell' impresa o dell' agenzia fornitrice di manodopera. Con questi interventi, per ANCIP è stata «superata la logica del divieto di aiuti di Stato alle Imprese, così come dichiarato più volte sia dalla Commissione europea che dal governo nazionale, dobbiamo sottolineare che tale intervento ben si inquadra nell' ottica di assicurare alla società art. 17 la liquidità finanziaria indispensabile a mantenere i livelli occupazionali ed a sostenere i salari dei lavoratori in questa fase critica, in attesa che la ripresa dell' economia nazionale ed internazionale permetta la riattivazione dei traffici portuali, rallentati dal lockdown». Per l' associazione nazionale dei portuali se il **porto** di **Palermo** non fosse intervenuto, ci sarebbero state «gravi ripercussioni sia sui livelli occupazionali che sulla effettiva operatività del **porto**», considerando che le società articolo 17 «ricoprono un ruolo essenziale e vitale per l' economia portuale e nazionale in generale. Il nostro auspicio - conclude ANCIP - è che tutte le Autorità portuali, seguendo l' esempio di quella della Sicilia Occidentale, intervengano rapidamente per permettere alle società articolo 17 di superare questo periodo critico».



## Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

### Palermo, via al risanamento dei portuali

*L' Adsp della Sicilia Occidentale lancia un piano industriale portuale generale e attiva il "15 bis", per sostenere l' impresa articolo 17*

di Paolo Bosso «Le giornate di lavoro sono scese a quattro, cinque. Al mese». Così Antonino Napoli, dirigente regionale per la portualità della Fit-Cisl, descrive lo stato di salute dei portuali di **Palermo**. Ed è un discorso che vale un po' in tutti i porti italiani, a esattamente due mesi dal lockdown. Così, al **porto** di **Palermo** si è deciso di intervenire con risorse pubbliche per risanare l' impresa di lavoro temporaneo, ovvero i portuali dell' articolo 17. Il primo passo, come operazione preliminare, sarà quello di presentare un piano di risanamento dell' impresa e di riqualificazione degli operai, com' è stato deciso nel corso di un incontro tra i sindacati, gli armatori che scalano il **porto** e gli operatori, dove si è discusso di un piano industriale portuale generale. In particolare, su proposta del presidente dell' Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, si è scelto di risanare la Compagnia Lavoratori Portuali Sicilia Occidentale. Alla base, l' attivazione del comma 15 dell' articolo 17 della legge 84/94, che permette all' Adsp di destinare una quota, non superiore al 15 per cento delle entrate dell' ente pubblico non economico, al sostegno dell' impresa soggetto di manodopera temporanea. «Stiamo parlando di imprese che pagano canoni, affitti. Senza praticamente più turni di lavoro si tratta di spese non più sostenibili», spiega Napoli. Il risanamento dei portuali palermitani in qualche modo si farà, garantisce Monti, «nella cornice della legittimità, ma anche borderline, se necessario per risanare questa situazione. Questo è il ruolo manageriale di un presidente». «È un piano industriale del sistema», continua Monti. «Il **porto** è una comunità e merita da parte nostra tutto l' impegno della squadra che rappresento, chiamato a governare i porti, a risolvere i problemi, non a crearli». Un piano generale per, a seconda dei casi, risanare, ammodernare, sviluppare e migliorare tutte le imprese che lavorano nel **porto** capoluogo della Sicilia. A proposito di CLP Sicilia Occidentale, Monti spiega che da quando si è insediato «in due anni e mezzo l' abbiamo portata a numeri incredibili. Hanno dimostrato grande professionalità anche in questo momento così difficile. Sono loro, insieme a tutti gli altri trasportatori del Paese, a garantire l' approvvigionamento degli ospedali, dei supermercati e delle farmacie. Per intenderci, negli ultimi mesi, mentre io ero a casa a fare conference call, loro erano in banchina a lavorare». Gli strumenti del 15 bis possono essere diversi. Formazione, ricollocamento, reimpiego in altre mansioni e incentivazione al pensionamento. Infine, l' Autorità di sistema portuale, nel caso in cui l' operatività dello scalo commerciale sia compromessa, può finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell' impresa o dell' agenzia fornitrice di manodopera. L' Associazione Nazionale Imprese Portuali (ANCIP) auspica che **Palermo** faccia da esempio per tutti gli altri porti, affinché «intervengano rapidamente per permettere alle società articolo 17 di superare questo periodo critico», imprese che «assicurano la continuità operativa in un settore vitale per l' economia nazionale». È stata «superata la logica del divieto di aiuti di Stato alle Imprese, così come dichiarato più volte sia dalla Commissione europea che dal governo nazionale, dobbiamo sottolineare che tale intervento ben si inquadra nell' ottica di assicurare alla società art. 17 la liquidità finanziaria indispensabile a mantenere i livelli occupazionali ed a sostenere i salari dei lavoratori in questa fase critica, in attesa che la ripresa dell' economia nazionale ed internazionale permetta la riattivazione dei traffici portuali, rallentati dal lockdown».





## IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

### Fase 2, Fit Cisl: "Trasporto marittimo di viaggiatori ancora sospeso, la Regione intervenga"

"Servono con immediatezza misure straordinarie per fronteggiare la crisi economica nei porti , è assolutamente inconcepibile la mancata ripartenza del trasporto passeggeri via mare, le navi ancor meglio di altri mezzi di trasporto e in considerazione delle loro dimensioni, garantiscono distanziamento sociale e rispetto delle procedure di sicurezza per lavoratori e passeggeri ". A dichiararlo è Nino Napoli dirigente regionale Portualità della Fit Cisl Sicilia , al culmine di una web-conference, voluta dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale guidata da Pasqualino Monti, con la partecipazione dell' Ammiraglio Roberto Isidori, direttore Marittimo della Sicilia Occidentale, delle imprese portuali, degli armatori, delle imprese di logistica, delle associazioni datoriali e dei sindacati. Durante l' incontro è emersa la condizione di profonda crisi economica dell' intero cluster marittimo/portuale a causa della pandemia. " Va dato atto al Presidente Monti di aver accolto la nostra richiesta di adottare la previsione normativa contenuta dall' art. 17 comma 15/bis della legge 84/94, e quindi far giungere liquidità all' azienda portuale fornitrice di manodopera temporaneamente in

difficoltà, al fine di mantenere tutti gli attuali livelli occupazionali. Restano però intatte le preoccupazioni degli stakeholders del cluster marittimo/portuale su una fase di riavvio che non si è concretizzata. Va rivisitata - continua Napoli - la prosecuzione dello stop al traffico passeggeri. Sono circa trecento i lavoratori attualmente in cassa integrazione su un totale complessivo di quattrocento addetti che, grazie al grande senso di responsabilità delle aziende che hanno anticipato l' ammortizzatore sociale, non hanno sofferto i ritardi della burocrazia". Ma dalla Fit aggiungono " questa condizione si è esaurita, le aziende sono al collasso e la mancata ripartenza del traffico passeggeri, anche parziale così come avvenuto per altri settori dei trasporti, acuisce il senso di disperazione ed angoscia per un riavvio che appare chiaro sul come decisamente incerto sul quando. Conosciamo le capacità del Presidente Monti, sono già riprese le attività di 49 cantieri su 51, siamo certi che farà tutto il possibile per trovare soluzioni che possano salvaguardare i lavoratori e le imprese del network. Il grido di allarme della portualità giunga alla politica ed alle istituzioni a tutti i livelli, non si può rappresentare il 4% del Pil nazionale ed apparire invisibili, il governo regionale inserisca nelle previsioni di ripartenza del 18 maggio anche il traffico passeggeri via mare, serve alle imprese, ai lavoratori ed allo sviluppo economico dell' intera regione ". " Il governo regionale ascolti questo grido d' allarme della portualità, volano fondamentale per lo sviluppo economico-turistico dell' isola ", conclude Napoli. © Riproduzione Riservata.



## Marinai senza un porto in 200mila negli oceani

IL CASO Antonino Pane Nel giro di dieci giorni saranno almeno duecentomila i marittimi prigionieri sulle navi in giro per gli oceani. Marittimi che hanno completato il periodo di imbarco e che, per le restrizioni imposte dal Covid, non ha mezzi di trasporto per tornare nei Paesi di provenienza. Una situazione assurda e, soprattutto, pericolosa perché si tratta di gente stanca, spesso costretta a vivere in spazi angusti, che ha bisogno sempre di essere in perfetta forma per governare navi e operazioni delicatissime. Insomma è in gioco anche la sicurezza e, proprio per questo, è scattata una mobilitazione internazionale che coinvolge armatori e sindacati. In prima linea Confitarma che attraverso la sua rappresentanza in ICS (International Chamber Of Shipping) ha contribuito alla redazione di un documento che detta le regole per i cambi di equipaggio, le procedure da seguire in maniera ferrea da chi deve sbarcare e da chi deve imbarcare. La preoccupazione primaria, naturalmente, resta la salute dei marittimi e l' assoluta necessità di evitare contagi sulle navi. In pratica sia per chi imbarca, sia per chi sbarca, la procedura inizia venti giorni prima con un totale isolamento che, poi, va mantenuto con una serie di precauzioni anche durante gli spostamenti. I CORRIDOI Già, gli spostamenti. Aerei, treni, ci vogliono dei corridoi internazionali aperti per i marittimi perché i cambi devono avvenire nei porti dove sono destinate le navi. «Siamo - ha detto il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, 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. Non mi stanco di ribadire - afferma Mario Mattioli l' urgenza di risolvere il problema globale dei quasi duecentomila 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. La Roadmap messa a punto 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». Va ricordato che i periodi di imbarco normale variano tra i quattro e i sei mesi. Ci sono marittimi, anche campani, che sono a bordo da otto mesi. «Siamo esausti - racconta al telefono Fabio Palascandolo, originario di Pozzuoli, attualmente su una porta container in navigazione verso Vancouver - anche perché al lavoro si somma la preoccupazione per la famiglia. Siamo in quattro su questa nave che aspettiamo in cambio da fine marzo. La compagnia cerca di tranquillizzarci, ogni giorno aspettiamo notizie ma poi la nave riparte e noi restiamo a bordo». UNTORI Le difficoltà sono tante e a volte incide anche la nazionalità dei singoli marittimi. «Gli italiani - racconta Giovanni Schisano, marittimo Sorrentino - all' estero sono vissuti in questo momento come untori. Un mese fa nel porto di Anversa l' Autorità marittima appena ha sentito che a bordo c' erano marittimi italiani ci ha impedito anche di scendere qualche ora a terra». I racconti dei disagi che stanno vivendo marittimi hanno fatto scattare anche la mobilitazione dei sindacati. «L' emergenza coronavirus, a causa dello stop ai collegamenti internazionali per i passeggeri, sta obbligando i marittimi - dicono i rappresentanti di Cgil, Cisl e Uil - a periodi di imbarco più lunghi che li stanno mettendo a dura prova, sia fisica che mentale, considerando la lunga lontananza





## Il Mattino

### Focus

---

dalle proprie famiglie. Il governo e gli armatori non possono ignorare questa situazione e devono agire subito a difesa dei lavoratori». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Secolo XIX

### Focus

La Francia consente spostamenti nelle acque territoriali fino a 54 miglia, circa 100 chilometri

### I diportisti francesi tornano in mare Via libera alla navigazione con amici

Andrea Fassione / IMPERIA Un raggio di libertà per gli spostamenti di 54 miglia marine, pari ai 100 chilometri in linea d'aria concessi in questa fase a chi si muove a terra. Il provvedimento che autorizza i diportisti a riprendere il mare dai porticcioli transalpini del Mediterraneo lo ha firmato giovedì il vice ammiraglio francese Laurent Isnard, mentre il primo ministro Edouard Philippe e il ministro dell'Interno Christophe Castaner ancora si affannavano in televisione a spiegare tutti i dettagli di questa fase di uscita controllata dal picco epidemico, che durerà fino al 2 giugno. Le ordinanze valide oltralpe permetteranno la navigazione con a bordo a un massimo di dieci persone, a prescindere dalla capienza, a patto che possano essere rispettate le distanze interpersonali e le misure di contenimento. Un approccio meno rigido rispetto a quello adottato da questo lato della frontiera, dove si autorizzano al massimo due persone per famiglia e, come precisato in modo esplicito dalla Regione Liguria, residenti nella stessa abitazione, non conviventi di fatto. Di certo non dispiacerà ai fortunati proprietari e fruitori di imbarcazioni ormeggiate nei porticcioli della Costa Azzurra che aspettavano soltanto il via libera per tornare a mettere la prua verso le onde. Anche perché i porti erano rimasti solo formalmente aperti: era possibile raggiungere le barche (restrizioni permettendo), non prendere il mare. Come avvenuto in Italia, le attività professionali come ad esempio la pesca non avevano subito particolari restrizioni, mentre cantieri navali e altre attività ("balisage") erano state autorizzate con specifica ordinanza dal 24 aprile. In Liguria c'è voluta la fuga in avanti della Regione. L'ok alla navigazione presuppone comunque limiti ben precisi. Oltre a quello dei 100 chilometri, o 54 miglia, la regola generale dice che al momento non è previsto varcare le frontiere nazionali, nemmeno quelle marittime. Inutile, dunque, immaginare di partire da un porto ligure in direzione Montecarlo o Saint Tropez. A meno che non ci si trovi in situazione di deroga, ad esempio essere residenti nel paese di destinazione. Le autorità marittime francesi precisano inoltre che ci si potrà spostare, compatibilmente con le restrizioni a terra, per raggiungere il porto o l'attracco in cui si trova l'imbarcazione dai quali prende origine il limite delle 54 miglia relative agli spostamenti in mare. Chi volesse giungere in Francia dall'estero con la propria barca da paesi europei o Schengen (nei casi previsti) dovrà avvisare la prefettura marittima e precisare la propria situazione sanitaria. Stesso discorso per l'espatrio, ad esempio verso la Spagna o l'Italia, che però hanno imposto restrizioni ancor più dure che la stessa Francia, come ad esempio la chiusura completa delle frontiere (la Spagna) o l'imposizione di quarantene (l'Italia). Quanto ai divertimenti e sport acquatici, in Francia dall'11 maggio sarà possibile autorizzarli ma a una distanza non superiore ai 300 metri dal litorale e in conformità con apposite ordinanze che devono essere emanate da sindaci e prefetture, dato che l'accesso alle spiagge rimarrà limitato fino al prossimo 2 giugno. Ne emerge, almeno in questo contesto, un quadro all'italiana che evidenzia la volontà da parte di molti territori di allentare le regole imposte dal governo centrale, che a sua volta fa un esercizio di equilibrio per garantire le precauzioni sanitarie e la tutela non solo delle attività economiche, ma anche delle libertà individuali. Il conflitto tra queste esigenze salta agli occhi sulle coste atlantiche della Bretagna e Normandia dove le spiagge sarebbero in grado di accogliere migliaia di persone perfettamente distanziate. Tanto che molti sindaci contestano ormai apertamente i divieti pensati, forse, per le rive della Senna.





## Il Secolo XIX

### Focus

Palermo, Venezia e Trieste applicano la riforma della legge 84/1994. Genova potrebbe farlo la settimana prossima

### Sostegno ai portuali, caccia aperta al tesoretto Benvenuti (Culmv): 'Perso il 45% del lavoro'

Simone Gallotti / GENOVA Palermo, Trieste e Venezia hanno messo lo sprint con la decisione di sostenere il reddito dei propri portuali. A Genova, dove i camalli sono un simbolo anche storico dei lavoratori delle banchine, si aspetta l'ultimo incontro previsto per mercoledì prossimo. 'Il canale È aperto' racconta il console della Culmv Antonio Benvenuti preoccupato perché i soci della compagnia hanno una busta paga più leggera di '7-800 euro al mese spiega il numero uno dei ca malli - Abbiamo perso il 45% delle giornate ad aprile e anche a maggio, tolta qualche novità positiva che potrebbe arrivare dal terminal di Psa di Pra' Voltri, non credo che sarà un mese buono». Le chiamate si sono praticamente dimezzate, di pari passo con i volumi del porto. 'Stiamo parlando di lavoratori necessari per l'approvvigionamento del Paese. Sono portuali che non si sono mai fermati, almeno quei pochi che sono stati chiamati al lavoro» spiegano i sindacalisti Enrico Poggi, Enrico Ascheri, gli uomini del porto della Cgil insieme con il segretario della Ultrasporti, Roberto Gulli. DA DOVE ARRIVANO I SOLDI Per superare questo momento critico, i sindacati si sono mossi subito insieme ai delegati della compagnia: lo strumento È l'articolo 15bis della legge portuale. Soldi che l'Authority può destinare alla compagnia, ad esempio, per la formazione e per puntellare l'equilibrio anche patrimoniale della Culmv. 'Ma È prevista anche la difesa dell'occupazione e le risorse già destinate non hanno esaurito la dote del 15 bis» spiega il console. C'È quindi spazio di manovra con un buon tesoretto, per sostenere i camalli. 'Alcuni portuali non sono stati chiamati nemmeno una volta» raccontano i sindacati e il sostegno al reddito diventa ora urgente: 'Abbiamo lanciato un allarme nei giorni scorsi e fatto nascere un tavolo con l'Authority anche per monitorare l'utilizzo della cassa integrazione in particolare sull'utilizzo in alcuni terminal. Vediamo molti comportamenti pretestuosi delle aziende o molto vicini a comportamenti non rispettosi delle regole e del contratto di riferimento nei porti» hanno denunciato i sindacati con una nota. GLI ALTRI PORTI Pasqualino Monti e Pino Musolino, con le rispettive Autorità di sistema portuale, hanno deciso di lanciare il cuore oltre l'ostacolo e hanno già attivato gli strumenti del 15 bis. Trieste, con Zeno D'Agostino, ha fatto lo stesso per i portuali dell'agenzia. 'Il nostro auspicio È che tutte le Autorità di Sistema Portuale, seguendo questi esempi, intervengano rapidamente per permettere alle compagnie di superare questo periodo critico» ha scritto ieri in una nota il presidente di Ancip, l'associazione che raduna le compagnie portuali, Luca Grilli. Le Authority italiane potranno anche destinare al sostegno delle compagnie portuali altri 2 milioni di euro, come dovrebbe prevedere il decreto che il governo si prepara ad emanare.



## Covid-19, sindacati: 'Governo e armatori intervengano su situazione marittimi'

Redazione

Roma - 'L'emergenza coronavirus, a causa dello stop ai collegamenti internazionali per i passeggeri, sta obbligando i marittimi a periodi di imbarco più lunghi che li stanno mettendo a dura prova, sia fisica che mentale, considerando la lunga lontananza dalle proprie famiglie. Il Governo e gli armatori non possono ignorare questa situazione e devono agire subito a difesa dei lavoratori'. Così dichiarano i segretari generali di Filt-Cgil Fit-Cisl, Uiltrasporti, Stefano Malorgio, Salvatore Pellecchia, Claudio Tarlazzi, spiegando che 'durante il lockdown il trasporto marittimo è stato determinante per garantire l'approvvigionamento di medicine, cibo e altri beni di prima necessità, visto che l'85% delle merci viaggia via mare. I marittimi hanno dato e stanno continuando a dare il massimo in condizioni difficili'. I sindacati confederali che 'ora però bisogna occuparsi di loro e dei propri diritti. A bordo delle navi sono circa 200 mila i marittimi bloccati che aspettano di essere sostituiti con altri marittimi in attesa di imbarco. Inoltre, a bordo va rafforzato il monitoraggio delle condizioni di salute sia in generale che in relazione al Covid-19. Infine, riteniamo che si debba riavviare al più presto il confronto sul rinnovo del contratto nazionale di settore, le cui trattative sono giunte ad uno snodo importante ed apprezzato dalle controparti'. Tutte queste criticità avvisano Malorgio, Pellecchia e Tarlazzi se non risolte rapidamente, porteranno tutto il settore a un punto di rottura. Come organizzazioni sindacali confederali vorremmo evitare tutto ciò e per questo, chiediamo agli armatori, oltre all'impegno già profuso per garantire la salute e la sicurezza dei dipendenti, di sviluppare un ulteriore sforzo per risolvere definitivamente una situazione diventata insostenibile per molti marittimi. Nel contempo i Ministri dei Trasporti e degli Esteri, Paola De Micheli e Luigi Di Maio chiedono infine i tre segretari generali ci convochino subito per trovare le migliori soluzioni.

informative  
 Inviare una e gli strumenti di firma sono in modo integrato (trattativa del personale con, uso di navigazione e internet Wi-Fi e forme  
 uso di codice e altri identificativi necessari per il funzionamento e per il funzionamento della "Navita" (sistema di bordo)  
 Inoltre di accettare il rischio di essere a loro identificati (chiusura e ricostruzione questa informazione, proteggendo la  
 navigazione in questa pagina, il resto di un fine in un pulsante e continuare a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

### Covid-19, sindacati: "Governo e armatori intervengano su situazione marittimi"

08 MAGGIO 2020 - Redazione

Roma - "Emergenza coronavirus, a causa dello stop ai collegamenti internazionali per i passeggeri, sta obbligando i marittimi a periodi di imbarco più lunghi che li stanno mettendo a dura prova, sia fisica che mentale, considerando la lunga lontananza dalle proprie famiglie. Il Governo e gli armatori non possono ignorare questa situazione e devono agire subito a difesa dei lavoratori".

Così dichiarano i segretari generali di Filt-Cgil Fit-Cisl, Uiltrasporti, Stefano Malorgio, Salvatore Pellecchia, Claudio Tarlazzi, spiegando che "durante il lockdown il trasporto marittimo è stato determinante per garantire l'approvvigionamento di medicine, cibo e altri beni di prima necessità, visto che l'85% delle merci viaggia via mare. I marittimi hanno dato e stanno continuando a dare il massimo in condizioni difficili". I sindacati confederali che "ora però bisogna occuparsi di loro e dei propri diritti. A bordo delle navi sono circa 200 mila i marittimi bloccati che aspettano di essere sostituiti con altri marittimi in attesa di imbarco. Inoltre, a bordo va rafforzato il monitoraggio delle condizioni di salute sia

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

ISCRIVITI



## Trappole in alto mare

di Marco Casale

«Il Governo e il sistema bancario devono tornare a investire nel settore. L'economia del mare ha bisogno oggi di una importante iniezione di liquidità per affrontare una situazione emergenziale che avrà sicuramente ricadute importanti anche nel prossimo futuro». A parlare è l'amministratore unico di Elbana di Navigazione, Fabrizio Freschi, che nutre forti aspettative sulla interlocuzione che la Confederazione Italiana degli Armatori (Confitarma) ha avviato in queste settimane con il Ministro De Micheli. «L'Associazione sta portando avanti una serie di iniziative lodevoli per favorire la continuazione delle attività armatoriali, che hanno una rilevanza strategica, anche e soprattutto a livello occupazionale, e meritano un'attenzione adeguata». Elbana di Navigazione possiede cinque chimichiere in acciaio inossidabile con portata lorda compresa tra le 5000 e le 7000 tonnellate, e opera sul mercato spot nel Mediterraneo e nel Nord Europa. «La crisi afferma Freschi ha impattato anche sui nostri traffici». Tra marzo ed aprile la società ha registrato un decremento dei volumi nell'ordine del 20/30% rispetto ai due mesi precedenti. «Il calo della produzione di prodotti chimici ha chiaramente avuto un impatto negativo sulla domanda di trasporto marittimo, deprimendo i noli». Per Freschi le speculazioni rialziste che in queste settimane hanno interessato il mercato del greggio e, sia pure parzialmente, quello dei prodotti petroliferi, hanno soltanto avuto come effetto quello di drogare la domanda di trasporto marittimo, contribuendo ad alzare i noli di certe tipologie di navi (soprattutto VLCC) in modo ingiustificato: «I guadagni degli armatori si sono gonfiati perché i trader hanno cominciato a stoccare in mare quantità crescenti di crudo con la speranza di venderlo più avanti a prezzi più alti, ma si tratta di una situazione congiunturale che si esaurirà presto, lasciando dietro di sé conseguenze pericolose». Elbana di Navigazione opera principalmente nel mercato dei prodotti chimici e ha navi di piccola taglia: «La dimensione di mercato nella quale operiamo mi aiuta a non perdere di vista i problemi reali e le emergenze di tutti i giorni», chiosa Freschi, a cui preme soprattutto parlare della condizione in cui si trovano a lavorare i suoi equipaggi: «Le misure di lockdown attivate dalle varie nazioni e la cancellazione di voli costringe oggi molti dei marittimi, europei ed extracomunitari, a lavorare oltre il periodo contrattuale, con contratti che sono scaduti mesi fa e che sono stati prolungati mentre si trovavano a bordo». I seafarer europei lavorano con contratti che hanno una durata media di 3/4 mesi, mentre quelli extra UE sono contrattualizzati per lavorare anche per 8 mesi: «Molti membri del nostro equipaggio si trovano a bordo ben oltre il periodo contrattuale». Per Freschi la situazione sta diventando insostenibile: «Teniamo alla salute dei nostri dipendenti. E vorremmo che potessero essere avvicinati puntualmente. Le navi sono di solito un'isola felice perché chi è a bordo non può contrarre il virus dall'esterno, ma per queste persone stanno diventando delle vere e proprie gabbie». Anche i contatti con il personale di terra dei porti appaiono assai problematici: «Abbiamo munito i nostri equipaggi di sistemi di protezione individuale e ci siamo dotati di sistemi di sicurezza e controllo della temperatura per chiunque debba salire sulla nave, limitandone comunque al massimo l'accesso. Ma non sempre chi viene da terra usa gli stessi accorgimenti. Ci siamo trovati a dover litigare con piloti che erano saliti a bordo senza avere mascherine o guanti». Il numero uno di Elbana di Navigazione sa che la situazione contingenziale che il settore sta vivendo è eccezionale, provvisoria, ma non si aspetta segnali macro-

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



The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, Osservatorio Europeo, and Media in @ Q. Below that is the 'PORT NEWS' logo and the tagline 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settecentrale'. The main content area features a large image of a port facility with a red crane. The article title is 'Trappole in alto mare' by Marco Casale, dated 8 Maggio 2020. The article text is partially visible, starting with 'Il Governo e il sistema bancario devono tornare a investire nel settore...'. On the right side, there's a sidebar with various news categories and links, including 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Contieristica navale', 'Concessionari demaniali', 'Containership', 'Coronavirus', 'Crociere', 'Cura del ferro', 'Darsena Turpea Dadi', 'Commercianti ESPO Europa', 'gigantismo navale OMI', 'Innovazione tecnologica', 'Infrastrutture', 'Logistica', 'Portuale', 'Porto di Livorno', 'Porto di Piombino', 'Riforma portuale', 'Delirio', 'Servizi', 'Shipping', 'Storia di Livorno', 'Terminal portuali', and 'Traffici marittimi'.

economici di ripresa nel breve termine: «La crisi economica innescata dal Coronavirus ha colpito duro e ci vorrà molto tempo prima il cluster marittimo possa tornare alla normalità. Cerchiamo però di arrivarci vivi».

---



## 'Marittimi prigionieri a bordo': ecco la soluzione per liberarli

L'impossibilità di avvicinare equipaggi a bordo di navi che solcano gli oceani, o comunque impiegate su rotte internazionali, sta assumendo una dimensione preoccupante. Nei giorni scorsi la nave cisterna China Dawn partita dal Brasile e diretta a Singapore è stata dirottata dal suo comandante con il supporto di alcuni membri d'equipaggio verso l'India perché avevano deciso di fare ritorno a casa. 'Siamo bloccati in mare, prigionieri a bordo' ha dichiarato al giornale cinese Sunday Morning Post il comandante. Noleggiatore e armatore non hanno potuto fare altro che prendere atto di questo atto di insubordinazione ma i marittimi pronti a sbarcare, una volta giunti nel porto di Kochi, verranno messi sotto processo e dovranno stare un mese in quarantena prima di poter riabbracciare i propri famigliari. Questa storia vera è la punta dell'iceberg d un problema che sta diventando una bomba a orologeria per lo shipping internazionale. L'armatore italiano Fabrizio Freschi, vertice di Elbana di Navigazione, in un'intervista a Port News ha appena dichiarato: 'Le navi sono di solito un'isola felice perché chi è a bordo non può contrarre il virus dall'esterno, ma per queste persone stanno diventando delle vere e proprie gabbie'. L'esperto armatore toscano ha spiegato infatti che 'le misure di lockdown attivate dalle varie nazione e la cancellazione di voli costringe oggi molti dei marittimi, europei ed extracomunitari, a lavorare oltre il periodo contrattuale, con impieghi che sono scaduti mesi fa e che sono stati prolungati mentre si trovavano a bordo'. Il numero uno di Elbana ricorda che mediamente i marittimi europei lavorano con contratti che hanno una durata media di 3/4 mesi, mentre quelli extracomunitari sono contrattualizzati per lavorare anche fino a 8 mesi. La d'Amico International Shipping in settimana ha sottolineato che le sue controllate ' stanno affrontando complicazioni operative legate al Covid-19 , come per esempio restrizioni al caricamento e scaricamento delle proprie navi, e una quarantena di 14 giorni per le navi e gli equipaggi in certi porti, portando ad alcune inefficienze'. International Chamber of Shipping e il sindacato internazionale dei marittimi Ift (International Transport Workers Federation), in collaborazione con le agenzie delle Nazioni Unite Ilo e Imo, hanno messo a punto un piano in 12 fasi ribattezzato '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 di equipaggio durante la pandemia. Confitarma ha direttamente contribuito alla redazione del documento e da tempo è in contatto con i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Salute e degli Affari esteri per individuare le soluzioni più idonee a risolvere questa grave situazione di blocco. 'Da molte settimane non mi stanco di ribadire 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' afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma. Il documento di 55 pagine è stata realizzato da un'ampia rappresentanza 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 i relativi problemi di sicurezza. 'Tra due settimane - scrive Confitarma in una nota 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. 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.

## Sulla crisi dei traffici nei porti il 'miracolo' del fuel ai minimi

LIVORNO Mettiamola così: la crisi mondiale dell'economia, che è già partita come prima (ma non solo) conseguenza della pandemia, sta sviluppandosi in modo diverso sui vari settori della catena produttiva e logistica. Partiamo dalle navi: paradossalmente la pandemia ha fatto ruzzolare il prezzo del greggio a livelli record e quindi il fuel navale costa molto meno: tanto meno che, come abbiamo scritto anche di recente, sono sempre più le compagnie che tra il Far East e l'Europa hanno addirittura sostituito il costoso passaggio da Suez con il periplo dell'Africa. Servono da 3 a 4 giorni in più ma si guadagna sul fuel. Attenti però: il sistema non sembra altrettanto favorevole per il Mediterraneo, perché su quella rotta bisognerebbe rientrare da Gibilterra e i tempi si allungerebbero ancora. Conclusione: i porti dell'Atlantico del Nord Europa sono al momento favoriti. Per noi non è un vantaggio. In compenso, il fuel più economico aiuta le grandi compagnie di navigazione a tagliare i propri costi. Meno merci da trasportare vuol dire razionalizzare, riducendo il numero delle navi. Una decina di giorni fa Augusto Cosulich, che opera a livello mondiale anche sul bunkeraggio, ricordava in una intervista che per gli armatori il costo del fuel è una manna dal cielo, malgrado il calo dei traffici per alcune grandi compagnie, specie tra quelle che operano sul Far East, ha sfiorato il 50% (Cosco). Cosulich non ha messo ancora la gente in cassa integrazione, l'azienda è sana. E le prospettive? Ishallah, lo sa soltanto Iddio. Nessuno dimentica che c'è anche l'alternativa della rotta polare, che penalizzerebbe altrettanto il Mediterraneo. Doppio Ishallah. \*Malgrado il piagnisteo di molti settori produttivi, che chiedono supporti robusti dallo Stato e dalla UE (e realisticamente parlando, ne hanno pure bisogno), alcuni produttori non hanno smesso di lavorare: e di spedire le merci. Il terminal Lorenzini della sponda Est della Darsena Toscana a Livorno continua a lavorare anche nel project cargo, con il Middle East in particolare, che è sempre stato uno dei punti forti. I cali di traffico, specie nei containers, ci sono stati anche per loro, ma stringendo i denti si va avanti, con determinazione e con il pieno impegno di tutti. Il management giovane che affianca Enio Lorenzini sta facendo miracoli. Il multipurpose in questo caso aiuta, a cominciare dai traffici che ancora tirano, come (ne abbiamo scritto di recente) i forestali. E così nel terminal TDT sempre in Darsena Toscana. Ci dice Marco Mignogna, direttore generale, che fino ad oggi il calo del traffico nei contenitori si può valutare intorno al 25% e che il lavoro ha tenuto grazie in particolare a molti trasbordi. Che però stanno rallentando. Livorno è tra i porti che hanno sofferto meno, perché i mercati di riferimento storici, gli USA e il Brasile, bene o male stanno tenendo; e perché il porto ha una robusta struttura di magazzini, che hanno consentito di stivare le merci in arrivo (e anche quelle in partenza) come polmone per lo shipping. I magazzini però ormai sono pieni, malgrado il polmone del retroporto Vespucci. E se la crisi dovesse continuare ancora per molto, i guai sarebbero seri. Ipotesi di durata? Mignogna è un positivo, ma è anche realista e ne ha viste, nella sua carriera, di cotte e di crude. Ho l'impressione che ci vorrà ancora del tempo prima di tornare a respirare dice almeno un paio di mesi per capire. Intanto si sta impegnando a ridurre come può la crisi per i lavoratori: ricorso a ferie concordate, qualche alleggerimento, poca (per ora) cassa integrazione. Il possibile. \*Per tutti i porti, e in particolare per quelli che hanno terminal in concessione, si sta ponendo il problema del pagamento delle concessioni doganali. In generale, a fine aprile o entro maggio vengono richiesti dalle AdSP anticipazioni sulle concessioni stesse, salvo conguaglio a fine anno. Da Assoterminal ma non solo, sono state presentate al governo nazionale formali richieste di azzerare almeno per quest'anno gli oneri concessori, in attesa della sospirata ripresa. Sarebbe un aiuto





## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

piano economico che finanziario di cassa. Ma al momento da Roma non c'è stata alcuna decisione ufficiale e solo l'assicurazione che si sta studiando come fare, viste le normative stringenti. Tagliare il nodo gordiano della burocrazia? Pare che vada oltre le forze di chi ci governa.

## ESPO propone una nuova strategia a lungo plazo para el transporte

La asociación ESPO , representante de los puertos europeos, considera que la actual crisis sanitaria provocada por el coronavirus requerirá 'algo más que una actualización de la estrategia de transporte que se ha hecho hasta ahora en Europa'. En un comunicado emitido este jueves, la organización reclama que 'tan pronto como se establezca la situación de crisis y se instaure la nueva normalidad, debería iniciarse el debate sobre una nueva estrategia de transporte, en la que se fijen los objetivos, las ambiciones y las iniciativas a largo plazo para el sector del transporte europeo'. ESPO considera que esta nueva hoja de ruta debe incluir 'las enseñanzas extraídas de esta crisis y basarse en la nueva realidad posterior a la crisis'. La asociación considera que existen políticas exitosas en el ámbito del transporte que no deberían cuestionarse, como las implantadas ante el cambio climático, pero señala que el impacto del coronavirus representa nuevos desafíos para el transporte. '¿Está suficientemente garantizado el papel fundamental del transporte, los puertos y las cadenas de suministro estratégicas en la política de transporte de Europa?', se pregunta la asociación. En este sentido, ESPO lanza en el comunicado una serie de cuestiones que pueden reconfigurar de forma abrupta al sector: ¿El distanciamiento social formará parte de la nueva normalidad?, ¿qué soluciones digitales se impondrán?, ¿está garantizada la seguridad de los procesos de digitalización?, ¿están surgiendo nuevas pautas en la cadena de suministro?, ¿continuarán los controles sanitarios y los controles fronterizos?, ¿qué repercusiones tienen las nuevas estrategias sanitarias y económicas en la infraestructura portuaria y los proyectos de inversión? 'ESPO y sus miembros se complacen en iniciar la reflexión con todos los interesados y los responsables de la adopción de decisiones de la UE con el fin de formular respuestas claras a todas estas cuestiones y sentar las bases de un sistema de transporte verdaderamente sostenible, conectado, eficiente y resistente con visión de futuro', sostiene la organización. En el comunicado emitido este jueves, la asociación explica que aunque muchos puertos ya han percibido caídas de tráfico por los efectos de la crisis en el mes de marzo, 'el impacto real y tangible para todo el sector portuario solo se hará evidente a partir del segundo trimestre'. Para ayudar a paliar esta crisis, ESPO solicita a la Comisión Europea que refuerce los proyectos de infraestructuras portuarias por medio del mecanismo Conectar Europa (CEF, por sus siglas en inglés). Propone, en concreto, el adelanto de las convocatorias previstas del CEF, al considerar que sería 'una forma de impulsar las inversiones en los puertos y permitir que estos sigan desempeñando su función de motores del crecimiento'.



## 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'.

