



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 13 maggio 2020**



## Prime Pagine

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

## Primo Piano

12/05/2020	<b>Informare</b> Anche l' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali boccia la bozza del Decreto Crescita	25
13/05/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 2 Canoni portuali, terminalisti Usa come in Italia chiedono riduzione	27

## Trieste

13/05/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 2 TRIESTE, TRAFFICO MERCI IN CALO DEL 5% A CAUSA DEL COVID-19	29
------------	---	----

12/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		30
	Movimentazione, Trieste perde il 5% nel primo trimestre		
12/05/2020	<b>Trieste Prima</b>		31
	Nave ospedale: spunta l'ipotesi del clamoroso dietrofront		

## Venezia

12/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1		32
	Dragaggi, Venezia è sempre in attesa		
12/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 14		33
	Dragaggi a Venezia		
13/05/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1		34
	Venezia sospende i canoni		
13/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 18		35
	Sospesi i canoni demaniali a tutte le aziende del porto		
12/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		36
	Venezia, canoni sospesi anche alle aziende non terminaliste		
13/05/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 10		37
	Chioggia, l'ultimo sollevamento prima del test «doppio» del 31		
13/05/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 37	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	38
	Mose, ancora tensioni con le imprese		
13/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 30		39
	«Non paghiamo i lavori alle bocche E la manutenzione va a Marghera» Lettera del Provveditore sul Mose		
13/05/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3		40
	Federagenti rilancia il manifesto per Venezia		
13/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		41
	Federagenti Venezia: dallo Stato solo promesse non mantenute		
13/05/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 34		43
	«Serve un cambiamento impensabile fino a mesi fa»		

## Savona, Vado

13/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 14		44
	Nuova diga di Vado Ligure, ricorso blocca l'operazione		
13/05/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 41	<i>ELENA ROMANATO</i>	45
	Lavori alla diga foranea del porto ancora fermi per il ricorso al Tar		
13/05/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 34		46
	"Il Comune non può fare vigilanza sulle spiagge libere"		
12/05/2020	<b>Savona News</b>		47
	Savona, traghetti della Corsica Ferries ormeggiati in porto. Canavese (Autorità Portuale): "Rientreranno nel pomeriggio a Vado"		

## Genova, Voltri

13/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 11		48
	Dentro la nave ospedale		
12/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1		50
	THE Alliance taglia Genova e Spezia		
12/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 6		51
	Tra Alessandria e New York Al terminal Psa di Genova si inaugura servizio EMA		

13/05/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	52
	I SINDACATI: «GENOVA SOSTENGA I CAMALLI»	
13/05/2020	<b>Il Giornale del Piemonte e della Liguria</b> Pagina 15	53
	Un milione e mezzo per Culm e Culp	
12/05/2020	<b>Ansa</b>	54
	Porti: Genova-Savona, ok a sostegno alle compagnie portuali	
12/05/2020	<b>Genova24</b>	55
	Autorità portuale, in arrivo 1,5 milioni per le compagnie uniche di Genova e Savona	
12/05/2020	<b>Il Vostro Giornale</b>	56
	Autorità Portuale, ok al sostegno delle compagnie portuali di Genova e Savona: in arrivo un milione e 570 mila euro	
12/05/2020	<b>PrimoCanale.it</b>	57
	Porti, Genova-Savona ok al sostegno alle compagnie portuali	
12/05/2020	<b>Ansa</b>	58
	Nautica: Genova for yachting "Piano per ripartenza charter"	
12/05/2020	<b>BizJournal Liguria</b>	59
	Nautica, Genova for yachting scrive a Carlone: servono certezze su charter stagione estiva	
12/05/2020	<b>shipmag.it</b> <span style="float: right;"><i>Redazione</i></span>	60
	Psa Genova, ancora troppi assembramenti di camionisti: varate le nuove misure / Download	
13/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	61
	Buone pratiche aggiunte nel Terminal PSA Group	

## La Spezia

13/05/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 38	62
	Bacino a saldo, il Consorzio non si arrende	
12/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b> <span style="float: right;"><i>Veziro Benetti</i></span>	63
	Roncallo: guardo in positivo, ripresa dopo l'Estate	
13/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	64
	La Spezia: rilanciare e innovare	

## Ravenna

13/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	65
	Nuovi locali nel porto per i controlli sanitari   La Gazzetta Marittima	

## Livorno

13/05/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 25	67
	Porto, Buongiorno all'attacco «Manca vera progettualità»	
13/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	68
	Quasi trecento pacchi alimentari donati dai portuali e dalle aziende	

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/05/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 33	69
	Superstrada da ultimare è il momento della svolta	
12/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	70
	Senza crociere e avgas Civitavecchia brucia 20 milioni	

## Napoli

12/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	71
<hr/> Portuali di Napoli chiedono per CULP modello Palermo		
12/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 14	72
<hr/> Portuali di Napoli		
12/05/2020	<b>Identita Insorgenti</b>	73
<hr/> Piazza Mercato e cantieri Unesco: il punto nelle commissioni comunali		

## Salerno

12/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3	75
<hr/> Salerno, SMET: Nel lockdown le merci ro-ro sono cresciute		

## Bari

12/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 2	76
<hr/> Sistema portuale di Bari potenzia la dogana digitale		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

12/05/2020	<b>LaC News 24</b>	<i>AGOSTINO PANTANO</i>	77
<hr/> Porto di Gioia, il commissariamento senza fine è una zavorra per lo scalo			
13/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		78
<hr/> Ma a Gioia Tauro i giganti già entrano			

## Cagliari

12/05/2020	<b>Ansa</b>	79
<hr/> Gasolio agevolato barche usato per mezzi privati, 2 denunce		
12/05/2020	<b>Ansa</b>	80
<hr/> In Sardegna si lavora su riapertura aeroporti dal 21		
12/05/2020	<b>Sardegna Reporter</b>	81
<hr/> Sarroch (CA): scoperta una frode sulle accise dalla GdF		

## Messina, Milazzo, Tremestieri

13/05/2020	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 27	82
<hr/> Portuali privi di lavoro, reddito e con il dubbio della Cig		
13/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 27	83
<hr/> «Uno Stretto che sappia unire e che faccia decollare il territorio»		
13/05/2020	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 22	84
<hr/> Turismo e rilancio del territorio L' Autorità portuale guarda avanti		
13/05/2020	<b>Quotidiano di Sicilia</b> Pagina 18	85
<hr/> Rilanciare turismo da crociera		

12/05/2020	<b>Ansa</b>		86
Porti: Traversi, rilanciare il turismo da crociera			
12/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		87
Mit, Traversi: Crociere, settore da rilanciare - Porti dello Stretto al via il Comitato di Gestione			
12/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	89
Lo Stretto non è un limite, ma un'opportunità			
12/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Vito de Ceglia</i>	90
Authority sullo Stretto, c'è il Comitato di Gestione. Mega: Avanzo di bilancio alle Adsp, sarebbe un peccato non averlo			
12/05/2020	<b>TempoStretto</b>	<i>MARCO IPSALE</i>	92
Autorità Portuale, c'è il comitato di gestione. Mega: 'Servizi migliori sullo Stretto di Messina'			

## Catania

13/05/2020	<b>La Sicilia</b>	Pagina 13	94
Polo intermodale, una luce nel buio			

## Augusta

13/05/2020	<b>La Sicilia (ed. Siracusa)</b>	Pagina 24	95
Unionports dona mascherine			

## Palermo, Termini Imerese

13/05/2020	<b>Giornale di Sicilia</b>	Pagina 25	96
Fincantieri in... porto, il bacino va sott' acqua			
12/05/2020	<b>Ansa</b>		97
Fincantieri: concluso il primo step dei lavori a Palermo			
12/05/2020	<b>Blog Sicilia</b>		98
Bacino carenaggio Fincantieri, dai sindacati la richiesta "Si sburocratizzano procedure"			
13/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		99
L' ANCIP plaude all' AdSP Palermo			

## Focus

12/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1	100
Porti sotto cura			
12/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 14	101
Porti sotto cura			
13/05/2020	<b>Il Mattino</b>	Pagina 7	102
Armatori contro il governo: senza aiuti ci sta affondando ferme merci e crociere			
13/05/2020	<b>MF</b>	Pagina 12	<i>MAURO ROMANO</i> 104
Trasporto marittimo, allarme per gli aiuti			
12/05/2020	<b>Portnews</b>		105
Il Governo affossa lo shipping			
12/05/2020	<b>Ansa</b>		106
DI Rilancio: Confitarma, dimentica gli armatori			
12/05/2020	<b>Il Nautilus</b>		107
Forte preoccupazione per mancato accoglimento delle misure proposte da Confitarma nelle bozze del Decreto Rilancio			

12/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	108
<hr/>			
12/05/2020	<b>Portnews</b>		109
<hr/>			
12/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		110
<hr/>			
12/05/2020	<b>Ansa</b>		111
<hr/>			
12/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		112
<hr/>			
12/05/2020	<b>Informare</b>		114
<hr/>			
12/05/2020	<b>Informatore Navale</b>		116
<hr/>			
12/05/2020	<b>Sea Reporter</b>		118
<hr/>			
12/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	120
<hr/>			
12/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		122
<hr/>			
12/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		124
<hr/>			
12/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		126
<hr/>			
12/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	127
<hr/>			
12/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	129
<hr/>			
12/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		130
<hr/>			
12/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	132
<hr/>			
12/05/2020	<b>FerPress</b>		133
<hr/>			
12/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		134
<hr/>			
12/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		135
<hr/>			
12/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	136
<hr/>			
12/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		137
<hr/>			
13/05/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 4		139
<hr/>			
13/05/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 2		140
<hr/>			
12/05/2020	<b>portstrategy.com</b>		141
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921  
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310  
mail: servizioclienti@corriere.it

**SCARPA**  
SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO.

**SALUTE**

Nel bistrotto



**Domani gratis**  
La paura di uscire dopo l'isolamento

di **Daniela Natali** e **Monica Virgili**  
nell'inserto «Corriere Salute» in edicola

**Il libro da oggi in edicola**  
Scrittori e scienziati: 17 voci raccontano il virus che ci ha cambiato

di **Ida Bozzi**  
a pagina 21

**C'è un posto nel mondo.**

Siamo noi



**SCARPA**  
SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO.

Governo diviso su migranti e coperture finanziarie. Mascherine, è polemica Arcuri-Regioni. Tornano a salire i contagi

## Le liti frenano il decreto

Nuovo rinvio, poi l'annuncio: c'è l'intesa. Dal 18 maggio possibile vedere gli amici

### I RAPPORTI LOGORATI

di **Francesco Verderami**

La crisi è in atto. Ma è una crisi per consunzione, senza per ora soluzione. Perciò il governo resta formalmente in piedi, nonostante sia evidente il progressivo logoramento dei rapporti nella maggioranza e tra le forze di maggioranza e il premier, sottoposto a un processo di delegittimazione dal suo azionista politico di riferimento: il M5S. Di fronte a un Paese in emergenza, l'esecutivo appare incapace persino di convocare un Consiglio dei ministri.

continua a pagina 3

### UN DILUVIO DI NORME

di **Enrico Marro**

Un governo che a ogni piè sospinto promette di semplificare è diventato invece un ufficio complicazioni. Lo dimostra il diluvio di 250 atti, tra decreti, dpcm, circolari e ordinanze. Un groviglio di norme e procedure di cui hanno risentito il pagamento della cassa integrazione e l'erogazione dei prestiti. Ma lo dimostra anche la telenovela di quello che doveva essere il decreto Aprile, poi ribattezzato Rilancio. Anche se il nome giusto sarebbe decreto Ritardo.

continua a pagina 30

### La Giornata internazionale La preghiera del Papa



Le celebrazioni per la giornata degli infermieri a Wuhan, città da dove è partita la pandemia



La violinista Flavia Fiamma Paolucci suona per i sanitari all'ospedale di Tor Vergata

## Infermieri, la fatica e il coraggio

di **Gian Antonio Stella**

«Ogni donna è un'infermiera» scrisse Florence Nightingale. Lo si è visto di nuovo in queste settimane tremende: ancora una volta le madri, le sorelle, le figlie sono state costrette a sobbarcarsi gran parte delle fatiche sul fronte del virus e della quarantena. Ieri, nella Giornata internazionale dell'infermiere, papa Francesco ha ricordato la «testimonianza di coraggio e di sacrificio degli operatori sanitari».

a pagina 31

Un altro rinvio. Nuove frizioni nel governo. Ma in serata l'annuncio: trovato l'accordo sul decreto che dovrebbe rilanciare l'economia. Oggi consiglio dei ministri. Ripartenza, ecco le nuove misure.

da pagina 2 a pagina 21

### GIANNELLI

18 MAGGIO: PARRUCCHIERE, RISTORANTI E BAR



Il caso La madre: chi non si convertirebbe dopo due anni così?

## Silvia: ora sono libera e ho bisogno di tempo

Le parole sono affidate alla mamma, allo zio, ai parenti più stretti, ma è come se le pronunciasse lei: Silvia Romano — la cooperante di 24 anni, sequestrata in Africa per 18 mesi e liberata sabato scorso — «sono tornata a vivere». Ora c'è «bisogno di tempo». Di far decantare un'esperienza traumatica che qualche cattrice è destinata a lasciare. Sulla conversione della ragazza la madre è esplicita: «chi non si sarebbe convertito dopo due anni passati così?»

da pagina 22 a pagina 25

**Andreas, Battistini, Galluzzo, Giuzzi, Robetti, Sarzanini**

### PARLA IL PM NOBILI

«Il riscatto ha due facce»

di **Luigi Ferrarella**

Il magistrato dell'antiterrorismo Alberto Nobili: «Niente riscatti in patria, ma all'estero bisogna essere realisti».

a pagina 25

### IL COMMENTO

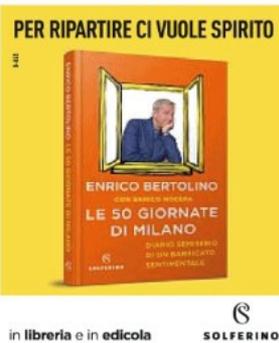
Le Ong e il vuoto riempito

di **Goffredo Buccini**

La vicenda di Silvia Romano e il ruolo delle Ong di fronte a immigrazione e povertà.

a pagina 30

**PER RIPARTIRE CI VUOLE SPIRITO**



in libreria e in edicola

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Ci stanno apparecchiando un'estate da signori. Addio carnal e ingorghi sulla battigia: per volontà del governo anche le spiagge di Ostia e Riccione si trasformano in resort di lusso. All'ingresso dello stabilimento balneare verremo accolti da un «Covid manager» in guanti, che ci condurrà alla sdraio di nostra competenza e conserverà sul telefono i nomi di tutti i glutei che vi si sono posati prima: così finalmente sapremo chi è il cafone che appiccica la gomma da masticare sullo schienale. Per evitare gli assembramenti sediziosi dei pasdaran del ghiaccio al bancone del bar, le consumazioni ci verranno servite sotto l'ombrellone da personale mascherato, in un'atmosfera di relax a cui contribuirà l'assenza di racchettoni e di bambini che schizzano sab-

## Bocca a bocca

bia negli occhi, essendo severamente proibito giocare.

La distanza regolamentare di cinque metri ci metterà al riparo dalla petulanza dei vicini d'ombrellone. Non ci si dovrà più sottoporre al rito sadomaso della spalmatura reciproca di crema abbronzante, a meno di autocertificare che la pelle appartenga a un congiunto di primo grado. Un servizio di droni e bagnini addobbati da infermieri ci proteggerà dall'assalto dei venditori di ciarfrusgiglie, così tutti finiremo di leggere la Recherche senza venire interrotti di continuo. In acqua ci si potrà schizzare da lontano, ma solo tra parenti. E poiché la respirazione bocca a bocca è proibita, gli affogati esaleranno l'ultimo respiro in condizioni igieniche di assoluta sicurezza.

**LUISA CIUNI MARINA SPADAFORA**

**LA RIVOLUZIONE COMINCIA DAL TUO ARMADIO**

TUTTO QUELLO CHE DOVRETE SAPERE SULLA MODA SOSTENIBILE

in libreria





Dopo le polemiche, arrivano le **donne**: 6 esperte in più nella task force. Conte: "Necessario garantire una rappresentanza di **genere**". Meglio **tardi** che mai



Mercoledì 13 maggio 2020 - Anno 12 - n° 131  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

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

**Là 1 infetto su 2**  
Contagi lombardi ancora su. Sindaga sul caso Diasorin

IRILLO A PAG. 7

**I ritratti del Fatto**  
Sughero Fontana, un galleggiante nel gran naufragio

CORRIAS A PAG. 11

**Parla Gratteri**  
"Nessuno dei 400 mafiosi scarcerati rischiava il Covid"



BARBACETTO A PAG. 9

**Il superpoliziotto**  
"Dell'Utri-Graviano, indagini fermate a Firenze dal '97"

MUSOLINO A PAG. 21

**La creatura Dc**  
Federconsorzi è tornata: fondi Cdp, potere a Coldiretti

MELETTI A PAG. 15

**VIDEOMICHE**  
L'on. Fantozzi "live" da auto e terrazze

ILARIA PROIETTI

C'è chi, pure se collegato da casa, non rinuncia alla tenuta di Palazzo: giacca, cravatta, per non sbagliare, libreria d'ordinanza alle spalle e connessione con i fiocchi. Ma da un mese e mezzo a questa parte tra gli inquilini di Montecitorio, che a causa del lockdown imposto dal coronavirus hanno scelto di partecipare ai lavori delle commissioni in teleconferenza, si è visto davvero di tutto. A PAG. 10

**DECRETO IN PANNE: RITARDI MEF E LITI 5S-PD-IV**

**RILANCIO FERMO ORA PIANTATELA**

DE CAROLIS, MARRA E PALOMBI A PAG. 2-3



**La denuncia del commissario**  
Arcuri: "55 milioni di mascherine ferme nei magazzini delle Regioni"

PASCIUTI, RONCHETTI E TORNAGO A PAG. 6

**Ora i presidenti hanno paura**  
Riaperture da lunedì: ecco le nuove regole per lidi, estetisti e parrucchieri

GIARELLI E ZANCA A PAG. 4-5

**BASTA COI PARTITI DEL PARTITO PRESO**

ANTONIO PADELLARO A PAG. 3

**SILVIA, PERFETTO CAPRO ESPiatorio**

DANIELA RAMIERI A PAG. 13

**QUEI CAPITALISTI COI SOLDI NOSTRI**

ALESSANDRO ROBECCI A PAG. 13

**I GOVERNATORI: FASE2 O "FASO MI"?**

SILVIA TRUZZI A PAG. 13

**CASO ROMANO** La ragazza, tornata a Milano, presa di mira

**Un'ipotesi su Silvia: minacce social legate al suo sequestro**

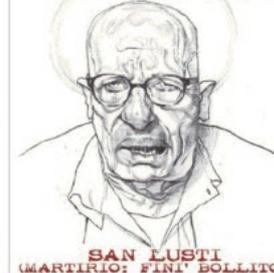
Oltre alle intimidazioni sul web, nel fascicolo dei pm ci sono anche due volantini, con espliciti avvertimenti di morte, trovati vicino casa. Si dovrà investigare su eventuali legami tra quei messaggi e il rapimento

MILOSA E PACELLI A PAG. 20



**Mannelli**

**I GRANDI MARTIRI CRISTIANI**



**La cattiveria**

Quindi mi state dicendo che 149 milioni rubati dalla Lega li abbiamo pagati per il riscatto di Silvia Romano?

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**"INSEGUE" GLI USA**  
In Russia il disastro di Putin: record di malati e panico

IACCARINO A PAG. 19



**AUTOBIOGRAFIA: 50°**  
Siciliano, una vita e tante opere fra Moravia e PPP

PARIS A PAG. 22

**Tutto il Covid è paese**

MARCO TRAVAGLIO

Il proverbio "Tutto il mondo è paese" è troppo autoassolutorio: ogni cittadino ha il diritto di pretendere che (il dovere di impegnarsi perché) il proprio paese sia meglio degli altri. Però ogni tanto rende l'idea. Tre mesi fa, quando la pandemia colpì l'Europa partendo dall'Italia, tutti ci facevano i complimenti per la reazione del nostro governo e del nostro popolo (a parte i due Cazzari, che facevano il giro della stampa estera per sputtanarci in tutto il pianeta, peraltro mai crudeli) e qualcuno chiedeva copia dei nostri decreti e Dpcm per copiarli. Poi il Partito Preso Divanista s'impossessò rapidamente dei media e cominciò ad accusare il governo (ma anche gli italiani) di tutto e del contrario di tutto. Dimenticando che le misure antivirali decise fin qui hanno funzionato e ci hanno portati fuori dall'emergenza, malgrado le vaccate e i sabotaggi di alcuni sindaci, sgobernatori e dirigenti sanitari incapaci, vanesii e irresponsabili, nonché della Confindustria più miope, arrogante e rapace dell'astoria recente, con apposita stampa al seguito. Ora l'ultimo mantra è che da noi la Fase 2 è un caos, un disastro, un'apocalisse, una catastrofe, una farsa, mentre "gli altri" sono già in pieno Regno di Saturno, con balsamiche riaperture di ogni attività per grandi e piccoli, tamponi e test sierologici per tutti, mascherine che piovono dal cielo, app di tracciamento garantite e sicure, il tutto gratis et amore Dei.

Il Fatto sabato e il Corriere ieri hanno pubblicato un quadro sintetico delle Fasi 2 nei vari Paesi, da cui emerge che molti sono più indietro di noi (cosa comprensibile, visto che il contagio è partito dopo) e tutti gli altri più o meno al punto nostro. Il che non assolve il nostro governo per gli errori e i ritardi (quelli veri, non quelli inventati). Né i governi stranieri che han fatto peggio di noi (le riaperture premature della Germania con rialzo dei contagi, i disastri di Boris Johnson e della Svezia, che si è semplicemente scordata di imporre il lockdown e ora conta i morti a carrettate). Ma dimostra che le incertezze, le prudenze, gli stop and go e i divieti in apparenza assurdi non dipendono dalla prava volontà di questo o quel governo, ma dai connotati di una pandemia ancora in gran parte sconosciuta, che impone a tutti di andare per gradi, anzi per tentativi, e di navigare a vista. Tutti a scamparsi per la regola dei "congiunti", termine abbastanza generico per includere parenti, fidanzati e partner delle coppie di fatto, ma per escludere amici e conoscenti. E ora si scopre che lo stesso problema se lo son posto dappertutto, ma l'hanno risolto con soluzioni anche più comiche della nostra.

SEGUE A PAGINA 24







# il Giornale



MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 113 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it

## GOVERNO IN PANNE Nulla di fatto: slitta ancora il superdecreto

■ Maggioranza in tilt, il decreto aprile non vede ancora la luce, troppe le divisioni nell'esecutivo.

Napolitano a pagina 15

## REGOLE IMPOSSIBILI LA RIAPERTURA VIGLIACCA di Alessandro Sallusti

**L**unedì riapre l'Italia, così ci dicono. Mancano quattro giorni ma ancora non si sa esattamente come e neppure quanta Italia. Le regole che si dovranno rispettare sono ancora confuse e, per quel poco che si capisce, in buona parte irrealizzabili. Possono scrivere tutti i decreti che vogliono, ma voglio proprio vedere se davvero si riuscirà a tenere i bambini distanziati in spiaggia, a non fare giocare a pallone gli adolescenti (ma anche gli adulti) o a calcetto, a tenere distanziati i giovani con gli ormoni «a palla» nelle lunghe sere d'estate. Voglio vedere chi sarà disposto a fare una fila di venti minuti per bere il caffè al bar, chi a prenotare una pizza con cinque giorni di anticipo e a mangiarla in dieci minuti perché poi tocca a un altro e così via.

La vita è o non è, soprattutto in Italia. Del resto non si capisce perché noi dovremmo riuscire a essere perfetti dopo che ha fallito Vittorio Colao, il super manager dei super manager, che avrebbe dovuto preparare una riapertura da far schiattare d'invidia la Germania, dopo che ha fallito quell'altro cervellone di Domenico Arcuri che aveva promesso mascherine per tutti, in sostanza dopo che ha fallito il governo intero che ancora oggi, a distanza di tre mesi, non è stato capace di proteggere i suoi cittadini con tamponi, test sierologici e app salvavita.

È un'apertura vigliacca quella ci aspetta, con lo sceriffo Conte che minaccia sanzioni invece di proteggere e aiutare. Quanti imprenditori potranno reggere senza veri aiuti economici fatturati che - rispettando le imposizioni - saranno più che dimezzati? Quanti datori di lavoro sono disposti a riaprire sapendo che saranno penalmente e civilmente responsabili di eventuali contagi sul posto di lavoro, visto che nessuno si è premurato di scudarli? Quanti cittadini disoccupati e lasciati senza cassa integrazione e sussidi avranno lo spirito di fare i bravi perché se non sono guai?

Se la chiusura è stata dura, la riapertura sarà drammatica. La responsabilità di riaprire, come fu quella di chiudere, deve assumerla e supportare il governo, non lasciarla - come ormai appare chiaro - sulle spalle di imprese e famiglie mandate allo sbando dentro un quadro normativo incerto ed economico insufficiente. Essendo italiani, in qualche modo ci arrangiamo, come del resto sempre facciamo. Ma non è così che doveva andare.

Alfano, Campo, Sacchi e Zurlo  
alle pagine 8-9

# HA VINTO IL TERRORE La jihad ringrazia Silvia e l'Italia

*Il capo di Al Shabaab: «Con i vostri soldi compriamo le armi». Dal '96 spesi 30 milioni per gli ostaggi  
Lite tra la madre della ragazza e la Ong*

Fausto Biloslavo  
e Gian Micalessin

■ Gli ex ostaggi italiani delle Ong liberati dal governo ci sono costati trenta milioni dal 1996. I jihadisti si vantano: «I soldi del riscatto di Sil-

via Romani finanziarono attentati e bombe». Intanto i pm indagano sulle minacce alla ragazza. E la madre litiga con l'Ong per cui lavorava.

alle pagine 2 e 5; con Giannini  
e Pelliccetti da pagina 2 a pagina 6

## SEMPRE DALLA PARTE SBAGLIATA

### La tendenza sinistra all'islamofilia

di Marco Gervasoni



GUERRIGLIERA Una miliziana somala vestita come Silvia Romano

**N**ell'Italia post 11 settembre capitava di finire in cene in cui militanti ed elettori, soprattutto intellettuali, degli allora Ds brindassero al «compagno Bin Laden» e investissero contro gli Usa «che se l'erano cercata» e contro quella «pazza e isterica» di Oriana Fallaci, fresca di *La rabbia e l'orgoglio*. Salto temporale e spaziale. Parigi, 10 novembre dello scorso anno. Organizzati (...)

segue a pagina 4

## CONTROLLATO UN ITALIANO SU QUATTRO

### Covid, lo Stato fa cassa: 150 milioni dalle multe

Paolo Bracalini

■ A quasi tre mesi dall'inizio della pandemia si può dire che l'unica cosa che funziona veramente in Italia sono i controlli per multare chi esce di casa. Calcolando la sanzione standard di 400 euro e aggiungendo le sanzioni da 200 euro per le denunce ex art. 650 cp, viene fuori un incasso totale di circa 150 milioni di euro.

a pagina 19

## L'ESAME SIEROLOGICO

### Via libera ai test in Lombardia E i pm indagano

Cristina Bassi e Marta Bravi

a pagina 11

## IL DOSSIER CHOC

### «Apocalisse economica se l'Europa scoppia»

Rodolfo Parietti

■ Cosa accadrebbe se, sotto la spinta della pandemia, l'incubo ricorrente di una disgregazione dell'Unione europea dovesse materializzarsi? Che l'Europa si trasformerebbe in una terra desolata, impoverita, con una circolazione delle merci ridotta e un esercizio di senza lavoro sempre più grande. Ecco il report choc.

a pagina 16

## SETTORE AL COLLASSO

### Berlusconi: «Bisogna salvare le aziende»

di Pier Francesco Borgia

a pagina 17

## OMBRETTA COLLI RICORDA LA SUA VITA ACCANTO A UN GENIO

### Il Signor G raccontato dalla Signora G

di Paolo Giordano

**S**ono stati la coppia più vera, forte e complicata dello spettacolo italiano: Ombretta Colli e Giorgio Gaber. Una primadonna e un artista che non voleva essere primadonna. Una diva e l'antidivo. Qualcosa forse di incomprensibile oggi, nell'epoca di divi accompagnati a divi, di unioni sotto i riflettori. Lei, che è una donna gentilissima, una vera signora d'altri tempi, racconta per la prima volta questo meraviglioso

rapporto in un libro scritto con un professionista che Gaber lo conosceva benissimo, ossia Paolo Dal Bon, che si intitola *Chiedimi chi era Gaber*, in uscita in questi giorni per Mondadori. «Non saprei dire se sia stato il destino a farmi incontrare Giorgio, ma di certo in quegli anni (la fine dei Cinquanta, ndr) le nostre strade si incontrarono più volte: una serie di coincidenze degna di curiosità», scrive (...)

segue a pagina 27

## DIVORZIO A FINE ANNO

### La Ferrari ferma ai box dice già addio a Vettel

di Benny Casadei Lucchi

**C**olpo di scena in F1: la Ferrari saluta Sebastian Vettel, che non rinnoverà il contratto a fine anno. Già si fa il toto-erede: favoriti Sainz e Ricciardo. con Zapelloni a pagina 28

Prova Sustenium Bioritmo 3

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- OSSE
- MENTE
- FUNZIONE
- BELLEZZA DELLA PELLE

\*Benefici sulla salute approvati per le sostanze e i minerali contenuti nel prodotto. Da integrare con un'alimentazione sana e un'attività fisica regolare. È un integratore alimentare a base di vitamine e minerali.

IN ITALIA, FATE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA



# IL GIORNO

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

MERCOLEDÌ 13 maggio 2020  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Milano, la volontaria rapita in Kenya

**Odio social contro Silvia indaga la Procura**  
**La madre: provate voi...**

Gianni a pagina 17



Il caso

**Test sierologici Incarico sotto inchiesta**

Consani nelle Cronache

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Bar, ristoranti, negozi: ecco le regole

Tutte le prescrizioni che devono seguire gestori e clienti. Fioccano le polemiche: così riaprire non conviene  
Via libera dal 18 alle vacanze in regione e, forse, agli incontri tra amici. Duello nella notte sul decreto ripresa

Servizi da p. 2 a p. 15

La buro-dittatura

**La modulite è un virus senza vaccino**

Pierfrancesco De Robertis

**N**iente, non ce la possiamo fare, e non ce la faremo. E' più forte di noi, la modulite e la cavillo-crazia sono virus senza vaccini. Ce lo ricorda l'ennesimo stampato che, dicono, potrebbe esserci chiesto di riempire, così strampalato da risultare persino buffo, quello che forse dovremmo compilare per sederci al ristorante e con il quale attestare che i commensali sono familiari, affini o congiunti. Magari non accadrà ma il fatto che sia stata avanzata l'ipotesi dà l'idea del punto cui siamo giunti. O la stessa lista delle condizioni che le Regioni dovranno soddisfare per consentire la mobilità extraregionale, al primo giugno. Sono ventuno. Le condizioni, non le regioni.

Continua a pagina 9

**GOVERNATORI E SINDACI CONTRO LE NORME PER L'ESTATE AL MARE**  
**BAGNINI SUL PIEDE DI GUERRA: «LA METÀ DI NOI RESTA CHIUSA»**



Una bagnina di Rimini prepara la prossima stagione balneare

## SPIAGGIATI

Servizi a pagina 4

DALLE CITTÀ

Milano

**Negozi, caffè e cavalli da corsa**  
**Gli affari della cosca**

Palma nelle Cronache

Le regole della Regione

**Esami e tamponi**  
**Via libera ai privati**

Bonezzi e Giorgi nelle Cronache

Milano

**L'influencer: mi hanno pestato perché sono gay**

Vazzana nelle Cronache



La Moore racconta violenze, amori e depressione

**I segreti di Demi Vita (triste) di una diva**

Gigli a pagina 25



Il tedesco se ne andrà a fine stagione

**Vettel lascia la Ferrari**  
**Sainz in pole per la Rossa**

Turrini nel QS

**I BAMBINI SONO IL FUTURO DEL MONDO**

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

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

www.missionbambini.org  
#20anniperibambini

Mission Bambini 20ANNI





**Domani l'ExtraTerrestre**

**COVID** «L'Amazzonia rischia un altro genocidio con la complicità del governo Bolsonaro». Intervista alla leader indigena Sonia Guajajara



**Le Monde Diplomatique**

**DA GIOVEDÌ 14 IN EDICOLA** Dossier Covid-19, dopo la crisi... le crisi; le professioni non qualificate; il ministero delle colonie Usa



**Culture**

**HODA BARAKAT** Parla la scrittrice libanese che intervverrà al Salone Extra di Torino che si apre domani  
**Guido Caldron** pagina 10

# il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE  
EURO 2,00

MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 114

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**CONTE: «LA SINTESI SULLE REGOLARIZZAZIONI C'È»**

## Braccianti, l'ultimo no dei 5 stelle

■ Per la maggioranza un'altra giornata di scontro sulle regolarizzazioni di braccianti, colf e badanti. Da una parte Pd, Leu e Iv. Dall'altra M5s. Il reggente Crimi: «No a sanillitro, non arretrremo di un millimetro». Ma Conte media e gli ricorda il via libera al testo dell'accordo dato dome-

nica sera. Nel movimento l'ala «destra» vicina a Di Maio è in rivolta. Ma c'è chi dice sì. La deputata Jessica Costanzo: «Prevalga il buonsenso, precedenza ai diritti». Fino a sera pressioni dei 5s per stralciare il provvedimento dal decreto Rilancio e rimandarlo a chissà quando. Iv: per noi

l'accordo c'è e non si tocca. Nella notte il provvedimento è nel testo del decreto oggi all'esame dei ministri. Massafra (Cgil): «È una emersione del lavoro nero molto limitata, serve più coraggio»  
**FRANCHI, PREZIOSI, SANTORO**  
**ALLE PAGINE 2,3**

**ENNESIMO RINVIO**

### Il decreto arriva sempre «domani»

■ Conte ci prova. Cerca di accelerare. Sa che l'ombra dei continui rinvii che bloccano il dl Rilancio oscurerà lui molto più di chiunque altro. Si ipotiz-

za una convocazione notturna del consiglio dei ministri. Niente da fare. Troppi intoppi, mancano le coperture. Se ne riparla forse oggi. **COLOMBO A PAGINA 4**

### Perché l'Appello Noi sovietici, e i liberali di Confindustria

NADIA URBINATI

**C**ara Direttrice, il suo giornale ha ospitato la nostra lettera "Basta agguati al governo!" che ha raccolto a tutt'oggi quasi 20.000 firme (ospitata anche da "Strisciarossa"). La ragione che ha indotto alcuni di noi a suggerire ad Alfio Mastropaolo di trasformare in una lettera/appello il post da lui scritto su Facebook è stata semplice: nella fase più critica e triste vissuta dal nostro paese dopo il fascismo e la Guerra, le opposizioni si stanno dimostrando irresponsabili, mosse dal desiderio di far cassa di click trasformando la pandemia in uno spettacolo davanti al tribunale dell'audience. In termini tecnici si tratta di un fenomeno noto come populismo. Il Parlamento, che nessuno ha mai chiuso, si è mascherato, per le ovvie necessità sanitarie.

— segue a pagina 15 —

### Silvia Romano Il reality show della nostra politica estera

ALBERTO NEGRI

**S**ilvia Romano non era ancora decollata da Mogadiscio quando già da noi planavano gli avvoltoi dei media sull'ennesimo inutile e putrescente dibattito. Che non ci sarebbe neppure stato se al centro non ci fosse una giovane donna - come ha ben spiegato Giuliana Sgrena - per di più una volontaria convertita all'Islam. Nessuno aveva sollevato la minima obiezione per i riscatti pagati per liberare in Siria Sergio Zannotti o Alessandro Sandrini, anche lui sequestrato in Siria e tornato convertito, persino radicalizzato. Ma una buona notizia come la sua liberazione è stata però gestita maleamente da un governo affamato di consensi di fronte alle insidie della pandemia. L'hanno esibita come un trofeo e ora forse dovrà finire sotto scorta per gli insulti sul web. Le polemiche sul riscatto e su cosa facesse in Kenya non hanno nessun senso.

— segue a pagina 15 —



Massimiliano Fedriga  
foto di Matteo Nardone/Ansa

# Affondato

La nave lazzaretto per gli anziani di Trieste malati di Covid in un vicolo cieco. Le opposizioni alla regione Friuli Venezia Giulia cantano vittoria: non si farà. Il governatore leghista Fedriga all'angolo scarica la decisione sulla commissione sanitaria. Ma la relazione tecnica non esiste. E spunta l'alternativa di un ospedale

pagina 6

### JIHAD IN AFRICA Dalla Somalia al Mali, nuovi califfi crescono



■ La mappa dell'espansione jihadista dove lo stato è assente. Una galassia di gruppi rivali, fedeli a al Qaeda o all'Isis, in guerra contro i governi locali e i loro alleati internazionali. Ibrahim Maiga, dell'Istituto di studi sulla sicurezza di Bamako: «Risposta militare del tutto inefficace» **MAURO, PAGINE 8-9**

### all'interno

#### Israele Oggi arriva Pompeo, annessione più vicina

MICHELE GIORGIO

PAGINA 9

#### Usa Audizione in Senato, è tutti contro tutti

MARINA CATUCCI

PAGINA 7

#### Afghanistan Kabul senza pace Orrore al reparto maternità

GIULIANO BATTISTON

PAGINA 9

### LA POLEMICA Penuria di mascherine problema di mercato



■ Scontro continuo tra il commissario all'emergenza Domenico Arcuri e i farmacisti. La penuria dell'offerta parte dalla fissazione di un prezzo giudicato «troppo basso» dal mercato, mentre la domanda è imponente. Presto i dispositivi saranno distribuiti anche in 50 mila tabaccai **PAGINA 5**

### CASO SCIERI Le prime verità arrivano dopo 21 anni



■ Ci sono voluti 21 anni per arrivare all'avviso di chiusura delle indagini della procura militare di Roma sulla morte agosto 1999 - del giovane parà di leva: tre ex caporali della Folgore a processo per omicidio pluriaggravato. Dall'Archivio del Manifesto un commento intorno al caso di Luigi Pintor. **CHIARI A PAGINA 16**

Foto: Italo Sgarbi/Ansa, P. - D.L. - 303/2003 (omn. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G. C. M. 2/2010  
00513  
9 770925 213000





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILE N° 133 ITALIA

Fondato nel 1892



Mercoledì 13 Maggio 2020

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

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO", EURO 1,20

**Dai libri alla fiction**  
Ferrante mania anche l'ultimo romanzo diventerà serie tv  
Titta Fiore a pag. 14



**La ripresa a ostacoli**  
Calcio, in rivolta i medici dei club  
«Così non c'è tutela»  
Pino Taormina a pag. 16



**Automobilismo**  
Vettel, ultimo giro per il sogno Ferrari lascerà Maranello alla fine del 2020  
Giorgio Ursicino a pag. 17



## Lo scenario IL PAESE APPESO ALL'ANARCHIA DEI GRILLINI

Alessandro Campi

Sono stati tanti gli effetti politici, diretti e indiretti, della pandemia ancora in corso. Minore ma non irrilevante per gli equilibri politici nazionali (e per le sorti del governo in carica) quello di aver congelato (rendendolo al tempo stesso manifesto) il profondo malessere che da mesi attraversa il M5S e al quale, strada facendo, si è sommata un'evidente mancanza di strategia politica.

Continua a pag. 35

## Noi e il virus SE FINISCE LA PAURA LA DISCIPLINA SPARISCE

Giuseppe Montesano

Sono uscito di casa e sto andando a spasso con le mie gambe. Cammino, dunque sono! Eccezionale, no? Ma non so perché non sono tranquillo, né contento, anzi sento una certa inquietudine. No, non è per alcuni che se ne vanno in giro beati senza mascherine, e nemmeno perché ho letto e visto gli smaniosi dell'aperitivo ritrovato come se fosse il Santo Graal, e neanche per il gesto ridicolissimo degli pseudo-ribelli di Mondello.

Continua a pag. 35

## Decreto Rilancio: scontro Conte-M5s, poi l'intesa sui migranti



# Fase caos

►Lunedì si riparte. Non ci sono le mascherine. Mancano tamponi, test e app per i contagiati Prestiti e Cig, ritardi infiniti. Enigma sanificazioni. Negozi e bar ancora in attesa delle regole

Gigi Di Fiore  
Nando Santonastaso

Lunedì si riparte ma la Fase 2 entra nel pieno travolta dal caos. Assistenza alle corde: introvabili le mascherine, mancano reagenti per tamponi e test, l'app Immuni non parte, enigma sanificazioni. Prestiti e cig: imprese in difficoltà. Negozi e bar ancora in attesa delle regole: prima di venerdì il governo non annuncerà le disposizioni per la sicurezza. Intanto c'è l'intesa sul decreto Rilancio dopo lo scontro Conte-M5s. A pag. 6

Servizi da pag. 2 a 4

### L'intervista Gianluigi Cimmino

Mr Yamamay: solo mance così il Paese non riaprirà

Valerio Iuliano

«Tra tutti i provvedimenti varati finora, nessuno punta a favorire la ripresa. Il governo dovrebbe dare risorse a fondo perduto alle aziende obbligandole poi ad investire. Si pensa solo all'assistenzialismo. Così tanti preferiranno rimanere a casa», avverte Gianluigi Cimmino, amministratore delegato della holding Pianoforte - il gruppo che include Yamamay e Carpisa. A pag. 7

### Negli Usa

Trump riapre  
Fauci lo frena  
«Grossi rischi»

Flavio Pompetti a pag. 11

### Braccio di ferro tra ministri

Sì alle visite agli amici ma Speranza non ci sta

Simone Canetti

In vista dell'apertura di bar, ristoranti e negozi prevista per il 18 maggio, il governo potrebbe cancellare altri divieti. Ma il ministro della Salute Speranza avverte: solo da giovedì si capiranno gli effetti della fase 2 dal punto di vista epidemiologico. Quindi al via libera agli incontri con gli amici già da lunedì, Speranza oppone un sonoro «no». A pag. 5

## Le polemiche sulla liberazione Silvia, si indaga sulle minacce conversione davanti ai carcerieri

Il responsabile dell'antiterrorismo milanese Albergo Nobili ha aperto un'indagine sugli insulti e le minacce rivolte sui social nei confronti di Silvia Romano. Chiuso il profilo Fb della ragazza che è stata sentita dal pm. La Procura di Roma, intanto, indaga sul sequestro avvenuto in Kenya 18 mesi fa ma probabilmente eseguito su commissione da parte di gruppi islamisti somali. All'esame anche alcuni video girati durante la prigionia. Uno dei car-



cerieri «mi diceva cosa dovevo dire», ha ricordato Silvia ai magistrati romani. Dopo uno di questi video, il penultimo, filtrò anche l'indiscrezione - poi confermata - della sua conversione. La mamma commenta: «Mandate un vostro parente due anni là e voglio vedere se non torna convertito». Il padre chiarisce lo stato d'animo della figlia: «Non è che se uno sorride sta benissimo». Guscio e Mangani a pag. 13

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

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

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

A. MENARINI





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 142 - N° 131 ITALIA  
Settimanale di P.A. 18.03.2002 con L. 4/2004 art. 1 c. 103 RP

NAZIONALE



Mercoledì 13 Maggio 2020 • B.V. Maria di Fatima

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

**Il libro**  
Se l'antica Roma riguarda tutti più di quanto immaginiamo  
Piras a pag. 26



**Ripresa in bilico**  
Palazzo Chigi-Figg serve un vertice per decidere sul campionato  
Bernardini nello Sport



**Formula 1**  
Tra Ferrari e Vettel divorzio a fine 2020  
«Non c'è sintonia»  
Sainz è in pole  
Ursicino nello Sport



**PRIMO!**  
[ilmessaggero.it/sport](https://www.ilmessaggero.it/sport)

## Decreto, la sfida Conte-M5S

► Intesa sul dl Rilancio dopo la lite sui migranti ► Svolta Cig: sarà l'Inps a pagare. Ok dei governatori  
Il premier: arginare il caporalato. I 5Stelle cedono Dieci miliardi per le pmi. Si a 3500 posti di rianimazione

**Destini paralleli**  
Il governo è appeso all'anarchia dei grillini

Alessandro Campi  
Sono stati tanti gli effetti politici, diretti e indiretti, della pandemia ancora in corso. Minorare ma non irrilevante per gli equilibri politici nazionali (e per le sorti del governo in carica) quello di aver congelato (rendendolo al tempo stesso manifesto) il profondo malessere che da mesi attraversa il M5S e al quale, strada facendo, si è sommata un'evidente mancanza di strategia politica.  
Tutto è cominciato con le dimissioni dal ruolo di capo politico di Luigi Di Maio nel gennaio di quest'anno, causate dai continui rovesci elettorali e dal pressing interno dei suoi nemici. Dimissioni un po' teatrali - si tolse in pubblico la cravatta che è sempre stato il suo contrassegno - che avrebbero dovuto portare agli Stati generali del Movimento, fissati per il marzo successivo, e alle indicazioni di un nuovo leader o "portavoce momentaneo supremo" (con i grillini non si sa mai quali termini scegliere).  
Continua a pag. 22

**Il consulente al Senato: «Serve cautela per evitare tante morti»**



Donald Trump durante l'incontro con i giornalisti alla Casa Bianca (foto TP) Servizi da pag. 2 a pag. 15

### Fauci frena Trump: non riaprire

Flavio Pompetti  
L'epidemia non è sotto controllo, e le riaperture anticipate potrebbero avere «gravi conseguenze». Il virologo Fauci avverte Trump, intenzionato a riaprire al più presto. A pag. 15



**Allarme per 6 nuovi contagi**  
Test per 11 milioni in 10 giorni  
Wuhan teme la seconda ondata  
A pag. 15

**Ma Speranza frena il partito delle riaperture**  
Dal 18 visite ad amici e seconde case  
I viaggi tra Regioni dal primo giugno

Simone Canettieri



pre dal 18, saranno possibili anche le visite agli amici. Più complesso il discorso degli spostamenti tra regioni, che è oggetto di un braccio di ferro e che dovrebbe partire il primo giugno.  
Alle pag. 6 e 7

**La madre: chiunque avrebbe fatto lo stesso**

### «La conversione di Silvia davanti a due carcerieri»

Claudia Guasco e Cristiana Mangani

**Caso volontari**  
Farnesina ai ripari: stretta sulle Ong  
Mario Ajello  
Il riscatto pagato per Silvia Romano «potrebbe essere un problema per la Ue». La Farnesina ora promuove una stretta sulle Ong. A pag. 16

**La sottoscrizione**  
Grazie ai lettori donati altri 190 mila euro per Gemelli e Spallanzani

**Il Messaggero**  
A favore del Policlinico Gemelli e dell'Istituto Spallanzani  
Per contribuire: Conto "Il Messaggero per emergenza coronavirus"  
IBAN IT 31 7 03097 03000 CC01000000037  
SWIFT FIATIT33XXX CO Banca Fininvest  
De Cicco a pag. 13

**Prova Sustenium Bioritmo 3**

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

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

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

**PESCI DI SLANCIO VERSO IL SUCCESSO**

**IL GRANDE BRAINIO**

Buongiorno, Pesci! Mercoledì, giorno di Mercurio, appartiene al governo di Gemelli e Vergine, ma oggi siete voi che occupate la scena della situazione generale. I problemi sono scoppiati il 9 marzo con Luna piena contro il vostro Nettuno, tuttavia oggi arriva Marte nel segno e si congiunge a Nettuno, fino al 28 giugno. Una situazione ottimale per la ricerca medica, meno per l'industria, incerta invece per lo sport. Però torna l'amore. 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

MERCOLEDÌ 13 maggio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

La 'Africa Milele' di Fano

**Silvia Romano, onlus nella bufera**  
**Non risulta in alcun registro**  
**«Ma ci tuteleremo in tribunale»**

Damiani e Gianni alle pagine 16 e 17 con un commento di Cardini



**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Bar, ristoranti, negozi: ecco le regole

Tutte le prescrizioni che devono seguire gestori e clienti. Fioccano le polemiche: così riaprire non conviene  
Via libera dal 18 alle vacanze in regione e, forse, agli incontri tra amici. Duello nella notte sul decreto ripresa

Servizi  
da p. 2 a p. 15

La buro-dittatura

**La modulite è un virus senza vaccino**

Pierfrancesco De Robertis

**N**iente, non ce la possiamo fare, e non ce la faremo. E' più forte di noi, la modulite e la cavillo-crazia sono virus senza vaccini. Ce lo ricorda l'ennesimo stampato che, dicono, potrebbe esserci chiesto di riempire, così strampalato da risultare persino buffo, quello che forse dovremo compilare per sederci al ristorante e con il quale attestare che i commensali sono familiari, affini o congiunti. Magari non accadrà ma il fatto che sia stata avanzata l'ipotesi dà l'idea del punto cui siamo giunti. O la stessa lista delle condizioni che le Regioni dovranno soddisfare per consentire la mobilità extraregionale, al primo giugno. Sono ventuno. Le condizioni, non le regioni.

Continua a pagina 9

**GOVERNATORI E SINDACI CONTRO LE NORME PER L'ESTATE AL MARE EMILIA ROMAGNA, SI APRE LUNEDÌ CON APP E FOTOCELLULE**



Servizi alle pagine 4 e 6

Una bagnina di Rimini prepara la prossima stagione balneare

DALLE CITTÀ

Monteveglia

**Nuovo focolaio in casa di riposo: sei vittime e altri positivi**

Orlandi in Cronaca

In Emilia-Romagna

**Il piano Bonaccini: «Il Tour de France qui entro il 2024»**

Costa in Cronaca

San Lazzaro

**Sfrutta 300 colf, imprenditrice arrestata**

Servizio in Cronaca



La Moore racconta violenze, amori e depressione

**I segreti di Demi Vita (triste) di una diva**

Gigli a pagina 25



Il tedesco se ne andrà a fine stagione

**Vettel lascia la Ferrari Sainz in pole per la Rossa**

Turrini nel QS

**I BAMBINI SONO IL FUTURO DEL MONDO**

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

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

www.missionbambini.org  
#20anniperibambini

Mission Bambini 20ANNI



AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r  
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 2020

# IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno DCOXIV - NUMERO 113, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sull'IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

**HORNBY E COLLEGHI IN AIUTO ALLE FAMIGLIE**  
**Londra, gli scrittori si mobilitano**  
**«Insegniamo ai bimbi nel ghetto»**

SOFFICI / PAGINA 22



**«NON C'È VOLONTÀ DI PROSEGUIRE INSIEME»**  
**Vettel divorzia dalla Ferrari**  
**Forse Sainz jr. al fianco di Leclerc**

D'ORSI E UN COMMENTO DI PAOLO GIAMPICHERI / PAGINE 34 E 35



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 13
Economia-Matrimo	Pagina 14
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 30
Programmi-Iv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

SLITTA ANCORA IL CONSIGLIO DEI MINISTRI SUL DECRETO RILANCIO. MANCANO LE COPERTURE

## Spiagge, rivolta contro le regole

I balneari liguri: «O cambiano o non apriamo». La Regione pensa di ridurre le distanze previste tra gli ombrelloni: 3 metri e non 5. Da lunedì addio autocertificazione e forse consentite le visite agli amici. Ecco tutte le disposizioni per bar, ristoranti e parrucchieri

Sulla riapertura dei bagni marini la Liguria farà da sé, perché le regole individuate da Inail e Istituto superiore di sanità sono «inaccettabili e inapplicabili» dalle categorie. Il governatore ligure Giovanni Toti studia linee guida autonome che puntano a dimezzare lo spazio tra un ombrellone e un altro, scendendo dai 5 metri indicati dai tecnici a circa 3 metri.

I balneari minacciano: «Se le regole sono queste, non apriremo per protesta». Da lunedì prossimo, intanto, non si dovrà più avere l'autocertificazione per uscire ed è probabile che si dia il via libera anche alle visite agli amici. Sul fronte politico la tensione resta alta. Il decreto rilancio slitta ancora: è sempre caccia ai 55 miliardi che servono per le coperture.

SERVIZI / PAGINE 2-13

NELLA NOTTE

**ALESSANDRO DI MATTEO**  
**IN MAGGIORANZA**  
**COMPROMESSO**  
**SUI MIGRANTI**

Lo scontro è arrivato a livelli di guardia, sulla regolarizzazione dei migranti la maggioranza ha rischiato davvero di saltare e solo durante la notte si è arrivati alla soluzione. «Il testo è migliorato, abbiamo raggiunto un accordo soddisfacente», ha fatto sapere il capo M5S Vito Crimi a mezzanotte. Ma Di Maio avverte: «Non ci sarà nessuna sanatoria».

L'ARTICOLO / PAGINA 13

ROLLI



L'ULTIMA BOZZA

Paolo Baroni e Luca Monticelli

**Nove settimane di cassa**  
**Irap sospesa e bonus**  
**per baby sitter e viaggi**

L'ARTICOLO / PAGINA 7

CHIAMATA DA COLAIO

DONATELLA BIANCHI

**IO, NELLA TASK FORCE**  
**PER COSTRUIRE**  
**UN GIUSTO FUTURO**

L'ARTICOLO / PAGINA 13

LA RICERCA A GENOVA

Bruno Viani

**Al Gaslini e al Galliera**  
**un farmaco anti Covid**  
**regala nuove speranze**

L'ARTICOLO / PAGINA 4



**RAPALLO, I BAGNI VITTORIA:**  
**VOGLIONO SPAZI ASSURDI**  
**AL MARKET BASTA UN METRO**  
PEDEMONTE / PAGINA 3



**DENTRO LA NAVE OSPEDALE**  
**«CURE E BUONA CUCINA:**  
**MIGLIO QUI CHE A CASA»**  
FORLEO / PAGINA 11

BUONGIORNO

Tocca dirlo: mi fa simpatia Domenico Arcuri, il commissario per l'emergenza, imbestialito coi liberali da divano che sorseggiando cocktail gli dicono questo male quest'altro malissimo. Non se la prenderanno i liberali, categoria alla quale talvolta vengo pomposamente associato, ma sembrano (anzi sembriamo) un po' i leoni da tastiera. Visto da qui, Arcuri non ne ha indovinata una, visto da lì ne avrà indovinate poche, ma santo il cielo che non ci ha messo al suo posto. Né al posto della moltitudine di tecnici cui ha fatto ricorso il governo per delegare responsabilità. A cominciare da Angelo Borrelli, il capo della Protezione civile poi marginalizzato proprio da Arcuri. E naturalmente le note e varie task force, incaricate di stabilire il giusto e lo sbagliato, il metro e il metro mezzo, la mascherina quan-

L'uccisione del silenzio

MATTIA FELTRI

do e a chi, la chiusura e la riapertura, le app e le sarcasme, i maturandi e i bagnanti. Così questi dotti saliti sulle croce della notorietà hanno perso uno a uno la loro reputazione, bersagliata indifferente da liberali e illiberali, e bello scudo per i deleganti, premier e compagnia. Ieri, in ricordo di Arturo Carlo Jemolo, giurista cattolico e liberale non tanto da divano, morto 39 anni fa, qualcuno ne ha diffuso una sentenza, sulla stoltezza di pensare che la tecnica possa sostituire la politica, mentre la politica deve avere una tecnica al suo servizio, se vuole essere fruttifera. Una frase che spiegherebbe per filo e per segno i tempi di oggi, e non spiega nulla. Visto il frastuono, Jemolo ne ha detta un'altra più precisa: l'uccisione del silenzio è stato il primo passo verso l'uccisione di Dio. —

**FINANZIAMENTI PERSONALI**

Scegli l'agenzia più vicina  
**GENOVA 010.09.23.830**

THE FUTURE IS YOU FIDITALIA

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. ©BCC - la Agenzia italiana di Intermediazione e Servizi Finanziari. Copertina: Grafico opera quale informazione del circuito nazionale di controllo. Sono approssimativa Fictalia S.p.A.

**Rivara 1802**  
vendita online  
consegna a domicilio.

**GHE SEMMO!**

info@rivara1802.it  
www.rivara1802.it



€ 2,50\* in Italia — Mercoledì 13 Maggio 2020 — Anno 156°, Numero 131 — [ilsole24ore.com](http://ilsole24ore.com)

\*In vendita abbinate obbligatoriamente con il Fucile di Caccia al Sole (€ 2,50 al 300€) e il Sole al Sole (€ 2,50 al 300€) e € 0,50, solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Fucile di Caccia, in vendita separata

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



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo



Oggi con Il Sole  
Casa, mutui, affitti  
e bonus fiscali:  
gli effetti  
del coronavirus  
su regole e mercati

La pandemia da Covid-19 ha avuto effetti molto rilevanti per il settore immobiliare sia in termini di compravendite che di aggiornamento di regole civilistiche e fiscali. Oggi con il Sole 24 Ore un inserto di 16 pagine su novità e tendenze di mercato. - a 0,50 euro più il prezzo del quotidiano

**MERCER MARSH BENEFITS**

Soluzioni sostenibili per il welfare aziendale.

[www.marsh.it](http://www.marsh.it)

MARSH MILLENNIUM COMPANIES

FTSE MIB 17559,32 +1,02% | SPREAD BUND 10Y 241,80 +3,50 | €/S 1,0858 +0,31% | BRENT DTD 23,35 -0,34% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 30-33

## Decreto, ultimi scontri su Cig e migranti

### RILANCIO

Molte novità nel testo ma confronto durissimo nel governo prima del CdM

Nuova Cassa in due step per recuperare coperture per gli aiuti già utilizzati

Spaccatura sullo scudo penale per chi regolarizza i lavoratori in nero

La cassa integrazione in due tranches a caccia di risorse, il destino dei fondi di coesione sotto pressione del Cipe e difesi dal ministro del Sud, nonché lo scontro, tutto politico, sulla sanatoria dei migranti. Sono le questioni aperte, con cui il decreto «Rilancio» entra in Consiglio dei ministri per un via libera, salvo intese, più che scontato. L'obiettivo del Governo resta quello di chiudere nelle prossime ore il decreto da 55 miliardi di euro con i ristori a fondo perduto per le piccole imprese e partite Iva, i bonus da 600 per gli autonomi, il sostegno alle famiglie, e pubblicarlo entro la fine della settimana.

Edizione chiusa in redazione alle 22

— Servizi alle pagine 2-10

### LE NOVITÀ IN ARRIVO

**FISCO**  
Taglio dell'Irap per 2 milioni d'impresie  
*Mobilis e Trovati — a pag. 3*

**SOCIETÀ**  
In arrivo aumenti di capitale più veloci  
*Negri e Olivieri — a pag. 7*

**SENZA AIUTI DEL GOVERNO**  
NON POSSIAMO RIAPRIRE  
*10 MILIONI*  
*TI SONO DIPENDENTI A RISCHIO*  
*AMO*

**RISPARMIO GESTITO**  
Via libera ai Pir alternativi per aiutare le Pmi  
*Della Valle — a pag. 7*

**QUOTE E TERRENI**  
Riapertura dei terminali per la rivalutazione  
*Tosoni — a pag. 26*



**EDILIZIA**  
Ecobonus al 110% ma se aumenta la classe energetica  
*Santilli — a pag. 5*

**GLI AIUTI**  
Fondo perduto, contributi fino a 40mila euro  
*Fotina — a pag. 8*

**SEMPLIFICAZIONI**  
Autocertificazione, la norma passa al decreto liquidità  
*Negri — a pag. 3*

**CONTROLLI**  
Niente rinvio per gli atti che irrogano sanzioni  
*Ambrosi e Iorio — a pag. 25*



### AUTO ELETTRICHE DI ALTA GAMMA



Motor Valley emiliana. Faw, il principale costruttore automobilistico cinese, ha scelto l'Italia per il suo primo sbarco all'estero

## La cinese Faw investe 1 miliardo in Emilia-Romagna

Stefano Carrer — a pagina 11

## Trenitalia sbarca in Spagna con l'alta velocità

### TRASPORTI

Covid-19 non frena i piani di Fs italiane, che prepara l'ingresso sui binari dell'Alta velocità Iberica in diretta competizione con gli spagnoli di Renfe e i francesi di Snecf. In data 11 maggio scade, informa il gruppo Fs, il contratto Iba, composto da Trenitalia (controllata Fy per il trasporto passeggeri) e dalla spagnola Air Nostrum, ha firmato l'accordo quadro con Adif, gestore dell'infrastruttura ferroviaria spagnola, per la gestione dei servizi Alta velocità. L'inizio del servizio è previsto per gennaio 2022 e avrà una durata decennale. *Morino — a pag. 15*

**220**  
Risultato operativo negativo in milioni di euro

**Aerei Alitalia, -90% i ricavi di aprile**  
*Monti — a pag. 19*

## Intesa-Ubi, l'Antitrust avvia una indagine sulla offerta di scambio

### IL RISIKO DEL CREDITO

L'Antitrust ha avviato un'istruttoria per verificare le conseguenze dell'offerta pubblica di scambio di Intesa Sampaolo su Ubi Banca: nelle sedi dei due istituti e di Mediobanca (advisor del gruppo torinese) acquisiti documenti sui deal, che dovrebbe portare la prima banca italiana ad acquisire la quarta. Con effetti «significativi», rileva il garante del mercato: privando il sistema bancario di un operatore (Ubi) che in futuro avrebbe potuto costituire un terzo gruppo, e facendo venir meno «la sostanziale simmetria» Intesa-Unicredit. *Pesta — a pag. 20*



**Liquidità**  
Via all'inchiesta sui prestiti garantiti  
*Perrone — a pag. 20*

### PANORAMA

## ALLARME ANCHE DAL FMI Fauci: negli Usa con la Fase 2 pericolo di contagi fuori controllo

«Il rischio reale è d'innescare un'epidemia che non si è più in grado di controllare». È l'allarme lanciato dal virologo Anthony Fauci a proposito della situazione in Usa. «Se nel riaprire non si seguono le varie fasi sarà difficile evitare una nuova ondata di contagi». Allarme anche dal Fmi: con l'apertura anticipata Europa più a rischio dell'Asia. *a pagina 24*

## RISPARMIO DI 7 MILIARDI Il prestito Mes costa meno dell'acquisto titoli della Bce

di Isabella Bufacchi — a pagina 23

## STIME MEOBANCANCA Piazza Affari, profitti -30% quest'anno e -21% nel 2021

Utili in caduta libera a Piazza Affari quest'anno. Probabile ripresa dal 2021. Mediobanca Securities ha infatti stima profitti in calo del 30% nel 2020 e del 21% nel 2021. Bene grande distribuzione, farmaci e web; male trasporto aereo e petroliferi. *a pagina 19*

### RIASSICURAZIONE

## Exor, niente sconti a Covea Salta la vendita PartnerRe

Exor, la holding della famiglia Agnelli, ha rifiutato lo sconto chiesto dalla francese Covea per l'acquisto di PartnerRe, big della rassicurazione. L'operazione valeva 9 miliardi. Ora è possibile uno sconto legale su una penale da 175 milioni a carico dei francesi. *a pagina 19*

### TLG

## La banda ultralarga di Eolo arriva a servire 7.500 centri

Piano da 150 milioni per portare la banda ultralarga in 1.363 comuni, disabitati o senza copertura. Le regioni più interessate sono quelle del Sud e in particolare Sicilia, Campania e Sardegna. Il totale dei centri serviti salirà a 7.500 circa. *a pagina 17*

## Grandi hotel al collasso: serve lo stato di crisi

### TURISMO

Ancora nessuna certezza sul come riaprire, dopo oltre due mesi di chiusura. E con una prospettiva di prenotazioni al minimo, visto che la stagione turistica è più che compromessa. Gestori, titolari e manager dei grandi alberghi italiani, con migliaia di addetti diretti e indiretti, hanno più volte chiesto ascolto al Governo. Senza risposta, come spiega Maria Carmela Colacicco, vicepresidente di Confindustria alberghi. Ora non resta che chiedere lo stato di crisi. *Netti — a pag. 16*

### FASE 2

## Protesta dei commercianti: linee guida insostenibili

Bartoloni e Monaci — a pag. 13

CD  
CHRISTIAN DOMINICI

**CREDITI IVA**  
FINANZA D'IMPRESA

[www.christiandominici.it](http://www.christiandominici.it)

## Javoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Smart working, ora lo utilizza il 97% delle imprese

Mauro Pizzini — a pag. 29

## Nordest

VENERDI' IN EDICOLA  
IL RAPPORTO REGIONALE DISTRIBUITO IN VENETO, TRENINO-ALTO ADIGE E FRIULI-VENEZIA GIULIA





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

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

**ristora**  
INSTANT DRINKS

Mercoledì 13 maggio 2020  
Anno LXXVI - Numero 131 - € 1,20  
Beata Vergine Maria di Fatima

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366 tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003  
post. 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

Il governo perde un altro giorno, ancora niente decreto. E i negozianti vanno in piazza: «Aiuti o chiudiamo tutti»



## Il Tempo di Osho

# L'animalista, la filosofa, la prof Che farsa la task force in rosa



Martini a pagina 7

DI FRANCO BECHIS  
Bar e ristoranti in gran parte non potranno riaprire anche se l'ennesimo dpcm di Giuseppe Conte lo consentirà da lunedì prossimo. Lo hanno chiarito ieri le loro associazioni internazionali all'incontro con il governo che illustrava loro i protocolli per la riapertura pensati dall'Inail: separazioni e distanziamenti obbligatori che ridurrebbero fra il 25 e il 50% la capienza di posti nei vari locali oltre a regole che farebbero passare la voglia a chiunque di uscire fuori a cena. A Roma distanziati hanno occupato le scalinate di Trinità dei Monti ognuno portando un cartello dove si spiegava che senza aiuti del governo è impossibile riaprire alle nuove condizioni imposte, e quindi chiuderanno i battenti lasciando per strada i loro dipendenti che per altro per strada stanno già di fatto da due mesi. Gli aiuti glieli hanno promessi da tempo, solo che non ci sono. Da più di due settimane (...)

segue a pagina 3

### Famiglie e aziende a secco

## Mancano i fondi Limbo cassa integrazione

Caleri a pagina 3

### Non sanno dove trovare i soldi

## Riecco il sempreverde dei flop «Immobili pubblici in vendita»

a pagina 4

### Il rapporto di Mediobanca

## Web, medicinali, distribuzione Chi si è arricchito col virus

a pagina 12

### ACCUSE PER LE MASCHERINE A 50 CENT

## «Invece di prendersela con noi farmacisti Arcuri ci chieda scusa»

Sbraga a pagina 9



### Ballano 258 milioni

## «Falso in bilancio» Sotto inchiesta l'ex dg dell'Ama

Di Corrado a pagina 18

### Il delitto di Ponte Sisto

## «Galioto a capo della banda dei disperati»

Ossino a pagina 19

## EcoLogiko

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

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

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

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

### Il diario

di Maurizio Costanzo

Niente da fare: i cinesi vogliono essere sempre al centro dell'attenzione. Ho letto che hanno deciso di misurare nuovamente il monte Everest. Mi domando: gli è sembrato che è cresciuto? Oppure temono che, progressivamente, si stia sgreitolando? Non voglio pensare che anche l'Everest sia stato vittima del coronavirus e che, quindi, ne subisca le conseguenze. Rimane il fatto che i cinesi non finiranno mai di stupirmi, nel bene e nel male. Tra l'altro, mi chiedo come mai è uscita la notizia di questa eventuale misurazione, dal momento che, come si è visto di recente, non è facile che la gente della Cina parli delle loro cose. Una preghiera: fateci sapere come sta l'Everest, più alto o più basso?



Mercoledì 13 Maggio 2020  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 111 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



**BTA**  
BANCA NAZIONALE  
DELLE TERRE AGRICOLE

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

www.italiaoggi.it

**Italia Oggi**

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**BTA**  
BANCA NAZIONALE  
DELLE TERRE AGRICOLE

**DL RILANCIO**

**Bonus pubblici  
per i mesi di  
aprile e maggio  
per tutti i  
professionisti**

*Damiani a pag. 25*

# I paradisi penalizzano le imprese

Stop agli aiuti per chi ha sedi in paesi a fiscalità privilegiata. Il dl Rilancio segue la scia di Polonia, Francia e Danimarca. Niente Irap fino a 250 mln di fatturato

**SU WWW.ITALIAOGGI.IT**

**Coronavirus/1 - Il documento tecnico Inail per la riapertura della ristorazione**

**Coronavirus/2 - Il documento del Comitato sulla riapertura di teatri, musei e cinema**

**Coronavirus/3 - Le linee guida sul processo tributario**

**IO ONLINE**

**RISCHIATO DANNO ERARIALE**

**Il successo conseguito a Vo' Euganeo frutto di medici coccianti**

*Ricciardi a pag. 7*

**I nostri servizi segreti sono senza poteri Sottratte prerogative riconosciute ovunque**

La vicenda della cooperante Silvia Romano rapita e poi liberata dai servizi italiani, a fronte del pagamento di un riscatto, evidenzia che l'intelligence italiana, a differenza di quella di altri paesi occidentali, come gli Usa, è senza poteri. I servizi segreti italiani non possono agire in conformità agli usi e alle regole di ingaggio degli altri servizi segreti occidentali per antiche scelte di democristiani e comunisti, capaci di convergere su una posizione aggressiva (e implacabile) soltanto per il caso delle Brigate Rosse. Tanto che il generale Carlo Alberto Dalla Chiesa ebbe mandato pieno nel comando della lotta.

*Caccopardo a pag. 5*

**DIRITTO & ROVESCIO**

Dalle prime dichiarazioni di Aisha si è appreso che la cooperante, nel corso della sua prigionia, non ha ricevuto costrizioni, non ha subito violenze e si è convertita spontaneamente all'islamismo. Queste dichiarazioni non le ha rese in Kenya dove si credeva che fosse ristretta e quindi sotto la sempre possibile minaccia delle armi di fronte alle quali si è dispuntati a dire anche l'opposto di ciò in cui si crede. Ma le sarebbe fatte in Italia, protetto da un contingente delle forze necessarie per farla sentire al sicuro. Aisha quindi stava bene dove si trovava. Perché estrarla, allora? È stato forse forzato a tornare come se fosse un minorenne fuggito di casa? E poi perché scuire a milioni di euro a chi la faceva stare così a suo agio? Dopo la vacanza col suo, Aisha tornerà in Kenya? C'è solo da sperare che non lo faccia con un altro volo speciale pagato dallo Stato. Anche se, in questo paese, non si può mai escludere nulla.

**CORONAVIRUS**

**Un rinvio di sei mesi per il pacchetto Iva 2021**

*Ricca a pag. 34*

**SU CLASS CNBC, WEB E APP**

**Milano Capitali, in 27 mila per la seconda giornata di lavori**

*Mendaia a pag. 29*

**TAGLIAGOLE E RISCATTI**

**Il massacro di 147 studenti in Kenia perché cristiani**

*Bono a pag. 13*

**MACGREGOR HASTIE (HIVAS)**

**Per brand e consumatori è finita l'era della superficialità**

*Plazaotta a pag. 15*

**EDITORIALE DOMANI**

**Nuovo quotidiano di De Benedetti, costituite le società**

*Giacobino a pag. 20*

**COVID-19 E INNOVAZIONE**

**Da Fedrigoni una carta virostatica per le mascherine**

*Sottilaro a pag. 17*

**FOCUS PMI**

Gent.mo Imprenditore, stiamo vivendo un periodo di avvenimenti straordinari, uno shock esogeno imprevedibile che condizionerà 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-conferenze 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

Cin «Ristoratore cassa» €6,00 in più; Cin «B decreto Ciro Tullio» €5,00 in più; Cin «Credito alle imprese» €6,00 in più

# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 13 maggio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Casse vuote in Toscana, servono 5 miliardi

**L'allarme dei sindaci:  
«Entro due mesi  
Comuni senza soldi»**

Caroppo, Berti, Masiero e Nudi a pagina 6



Matteo Biffoni, Anci

Dopo le polemiche

**Conte si adegua  
Quote rosa  
nelle task force**

Passeri a pagina 13



## Bar, ristoranti, negozi: ecco le regole

Tutte le prescrizioni che devono seguire gestori e clienti. Fioccano le polemiche: così riaprire non conviene  
Via libera dal 18 alle vacanze in regione e, forse, agli incontri tra amici. Duello nella notte sul decreto ripresa

Servizi  
da p. 2 a p. 15

La buro-dittatura

**La modulite  
è un virus  
senza vaccino**

Pierfrancesco De Robertis

**N**iente, non ce la possiamo fare, e non ce la faremo. E' più forte di noi, la modulite e la cavillo-crazia sono virus senza vaccini. Ce lo ricorda l'ennesimo stampato che, dicono, potrebbe esserci chiesto di riempire, così strampalato da risultare persino buffo, quello che forse dovremmo compilare per sederci al ristorante e con il quale attestare che i commensali sono familiari, affini o congiunti. Magari non accadrà ma il fatto che sia stata avanzata l'ipotesi dà l'idea del punto cui siamo giunti. O la stessa lista delle condizioni che le Regioni dovranno soddisfare per consentire la mobilità extraregionale, al primo giugno. Sono ventuno. Le condizioni, non le regioni.

Continua a pagina 9

**GOVERNATORI E SINDACI CONTRO LE NORME PER L'ESTATE AL MARE  
BAGNINI SUL PIEDE DI GUERRA: «LA METÀ DI NOI RESTA CHIUSA»**



Una bagnina di Rimini prepara la prossima stagione balneare

# SPIAGGIATI

Servizi a pagina 4

DALLE CITTÀ

Foligno, la tragedia di Greta

**Bimba si perde  
a tre anni  
e affoga  
in una piscina**

Peppoloni a pagina 18

Firenze

**Comune in rosso  
I musei civici  
non riapriranno**

Fichera in Cronaca

Firenze

**Mille in piazza  
La protesta  
dei ristoratori**

Conte in Cronaca



La Moore racconta violenze, amori e depressione

**I segreti di Demi  
Vita (triste) di una diva**

Gigli a pagina 25



Il tedesco se ne andrà a fine stagione

**Vettel lascia la Ferrari  
Sainz in pole per la Rossa**

Turrini nel QS

**I BAMBINI SONO IL FUTURO DEL MONDO**

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

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

www.missionbambini.org  
#20anniperibambini

Mission Bambini 20ANNI





# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N°12

Mercoledì 13 maggio 2020

In Italia € 1,50

IL GOVERNO DEL RINVIO

## Aiuti, l'Italia aspetta

Difficile accordo nella notte. Oggi il decreto da 55 miliardi per imprese e famiglie, annunciato due mesi fa. Ripartenza, da lunedì si potranno vedere gli amici e si va ai viaggi verso le seconde case

Conte alla fronda 5S: "Regolarizzare i migranti". Poi l'intesa con il Pd

Il commento

### Quei populistici di palazzo

di Stefano Cappellini

Cosa serve aggiungere, per commentare il ritardo di un decreto che a marzo era stato annunciato con il nome di "decreto aprile" e che non è ancora chiuso il 13 maggio? Mentre il governo indugia in liti, un intero Paese - in senso letterale - assiste con sconcerto crescente al continuo rinvio del varo. Non potrebbe essere diversamente: in quel decreto c'è per milioni di italiani almeno un appiglio al quale aggranciarsi per non essere travolti dall'emergenza economica. Imprese, lavoratori dipendenti e autonomi, commercianti, braccianti, badanti e colf, interi settori aspettano da quel provvedimento il sussidio.

continua a pagina 28

La sfida allo schiavismo

### Serve appena un po' di onestà

di Roberto Saviano

Le fragole stanno marcendo, i pomodori penzolano con la polpa ormai sfatta, le ciliegie sono a terra, come tappeti intorno ai tronchi degli alberi, gli asparagi muoiono tra le foglie ingiallite, le fave hanno i baccelli anneriti e così anche i piselli. Le nespole sono infestate di mosche mentre le zucchine sono compromesse: nell'ultimo mese non sono state innaffiate con continuità. Ecco cosa ha significato non intervenire per fermare il caporalato e regolarizzare i lavoratori immigrati (e non) delle campagne. La più grande menzogna che viene pronunciata declama che regolarizzare i lavoratori immigrati clandestini sia un modo per diffondere lo schiavismo.

a pagina 4

L'accordo sui migranti è stato trovato. Intanto il decreto da 55 miliardi per imprese e famiglie, annunciato due mesi fa, ieri è slittato di nuovo.

da pagina 2 a pagina 17 con un commento di Boeri e Perotti a pagina 29

La liberazione di Silvia Romano

### Scatta l'indagine sui soldi alla jihad

di Foschini e Tonacci a pagina 18

### Così i talebani volevano convertirmi all'Islam

di Mastrogiacomo a pagina 19

Record di contagi, positivo anche il portavoce di Putin



Il memoriale. Un uomo rende omaggio ai medici morti per il Covid 19 a San Pietroburgo

## L'epidemia nascosta arriva al Cremlino

di Rosalba Castelletti con commenti di Garimberti e Guetta a pagine 15 e 28

Diritti

### La lotta di Rosa. Quando le donne ebbero giustizia

di Simonetta Fiori



Foto sul giornale Rosa Oliva nel 1960

Una sentenza rivoluzionaria, che cambiò la vita delle donne e dell'intera collettività. Dietro il pronunciamento della Corte costituzionale, il 13 maggio di sessanta anni fa, c'era il gesto ribelle di una ragazza di 24 anni, Rosa Oliva.

### Sessant'anni dopo la sua tenacia è un esempio

di Marta Cartabia

Nessuno sa quando una qualsiasi palla di neve può provocare una valanga - amava ripetere Václav Havel di fronte agli accadimenti della storia. La palla di neve gettata nelle aule giudiziarie da Rosa Oliva smosse una valanga.

MANI SICURE. FreeHands Gel. Mani sicure è una promessa di vitale importanza, e FreeHands è capace di mantenerla. FreeHands Gel lo trovi nei supermercati, in farmacia, nelle migliori industrie e su www.freehandsgel.com

A fine stagione

### Vettel lascia La Ferrari sarà di Leclerc

di Mensurati e Retico a pagine 36 e 37



I piloti Vettel e Leclerc

Il racconto

### Ecco i luoghi dove resiste la felicità

di Paolo Di Paolo a pagina 17



Orsetti Salva-sorrisi dei bambini

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Soci: Abbi Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Venezia, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicitas@manzoni.it

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

CON Libri "Impronte Musica" €9,40

NZ





**Exor** La francese Covéa ci ripensa  
Salta l'acquisto da 9 miliardi di PartnerRe

TEODORO CHIARELLI - P. 18



**Formula 1** Vettel-Ferrari, divorzio a fine 2020  
Il futuro è Leclerc: per affiancarlo c'è Sainz jr

D'ORSI E MANCINI - PP. 28-29



# LA STAMPA

MERCOLEDÌ 13 MAGGIO 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 154 • II N. 129 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it • GNN

**CICLISMO EPICO 100 STORIE DEL GIRO D'ITALIA È IN EDICOLA**

OGGI IL CDM SUL DECRETO RILANCIO. RISOLTI I DUBBI SULLE COPERTURE, COMPROMESSO SUI BRACCIANTI IRREGOLARI

## Migranti e Cig, accordo al ribasso

Nessuna depenalizzazione per i caporali. Crimi: tuteliamo il lavoro regolare anche di colf e badanti

L'ANALISI

### L'ULTIMA RESA DEI CONTI

MARCELLO SORGI

**R**eggente contro premier. Risolto in extremis dopo una giornata di tensione, lo scontro in tema di regolarizzazione degli immigrati tra Vito Crimi e Giuseppe Conte segna tuttavia una delle più gravi spaccature tra il M5S e il presidente del Consiglio. Un Movimento allo sbando, in cui la treuga fissata pochi giorni fa dai capi delle diverse fazioni non ha retto.

CONTINUA A PAGINA 3

IL DIBATTITO SULLE TENSIONI SOCIALI

### UN GOVERNO LONTANO DAL NORD

GIOVANNI ORSINA

**N**essuno di noi se lo augura, ci mancherebbe, e tutti speriamo anzi che le Casandre siano destinate a essere smentite. Gli indicatori mostrano però con chiarezza che l'Italia è entrata in una crisi economica e sociale destinata nei prossimi mesi a farsi sempre più profonda. Il sondaggio che ha presentato ieri su questo giornale Alessandra Ghisleri ci parla di un Paese preoccupatissimo, al nord più che altrove. A meno che la recente sentenza della Corte costituzionale tedesca resti lettera morta.

CONTINUA A PAGINA 21

FRANCESCO BEI

**A** sera, dopo una giornata di muro contro muro e di scollamento tra le forze che compongono la maggioranza, viene siglato un compromesso che evita in extremis una devastante rottura nel governo. I cinque stelle con Vito Crimi gridano vittoria.

CONTINUA A PAGINA 3

LE INTERVISTE

### Gentiloni: subito Recovery Fund da 1000 miliardi

MARCO BRESOLIN - P. 5



Paolo Gentiloni, eurocommissario

LA CRIMINALITÀ SFRUTTA IL CONTAGIO

### Strozzi ad Asti Gratteri: le mafie comprano l'Italia

Ad Asti un imprenditore finisce vittima dell'usura. L'allarme del procuratore di Catanzaro Nicola Gratteri: «Dagli alberghi ai ristoranti, il coronavirus è la grande chance delle mafie per moltiplicare gli affari».

BINELLO ELEGATO - PP. 10-11

### Dal 18 maggio niente autocertificazione e via libera agli incontri con gli amici



CAPURSO, GIUBILEI, MATTIOLI, PINNA, POLETTI E RUSSO - PP. 6-7

LE DONNE NELLA COMMISSIONE

### IO, AL LAVORO CON COLAO

DONATELLA BIANCHI

**O**gnuno di noi in queste settimane ha cercato di immaginare cosa sarà del nostro mondo alla fine di questa emergenza. Da oggi quello che ho immaginato diventerà azione concreta.

IL CASO ROMANO

INTERROGATA A MILANO

### Insulti a Silvia la Procura apre un'inchiesta

MONICA SERRA

**H**a detto che «è serena». Che tutte quelle minacce non le fanno paura. Non teme che qualcuno voglia davvero farle del male. In un'auto dei carabinieri, Silvia Romano e la mamma, Francesca Fumagalli, sono arrivate alla caserma di via Lamarmora nel pomeriggio.

LONGO EPACI - PP. 14-15

HA ROTTO LO STEREDTIPO

### PERCHÉ L'ODIO SI SCATENA CONTRO DI LEI

NADIA TERRANOVA

**I**l problema è sempre la narrazione. Aderire o divergere, tradire o assecondare, smentire o compiacere, la domanda che più ci riguarda resta quella: come vogliamo comportarci rispetto alla storia che, alle nostre spalle, il mondo si sta raccontando su di noi?

- P. 21

IL RACCONTO

### GUERRA E FAME NELL'INFERNO DELLA SOMALIA

DOMENICO QUIRICO

**P**er capire come si vive in Somalia è necessario, ahimè, cominciare dai morti. In quasi tutto c'è una storia terribile da raccontare. Ti mette pena il mestiere di essere uno che guarda, ti senti umiliato, debole. Il Paese è pieno di fantasmi, piegato da guerre e carestie.

- PP. 16 E 17

BUONGIORNO

Tocca dirlo: mi fa simpatia Domenico Arcuri, il commissario per l'emergenza, imbestialito coi liberali da divano che sorseggiando cocktail gli dicono questo male quest'altro malissimo. Non se la prenderanno i liberali, categoria alla quale talvolta vengo pomposamente associato, ma sembrano (anzi sembriamo) un po' i leoni da tastiera. Visto da qui, Arcuri non ne ha indovinata una, visto da lì ne avrà indovinate poche, ma santo il cielo che non ci ha messo al suo posto. Né al posto della moltitudine di tecnici cui ha fatto ricorso il governo per delegare responsabilità. A cominciare da Angelo Borrelli, il capo della Protezione civile poi marginalizzato proprio da Arcuri. E naturalmente le note e varie task force, incaricate di stabilire il giusto e lo sbagliato, il metro e il metro mezzo, la mascherina

### L'uccisione del silenzio

MATTIA FELTRI

quando e a chi, la chiusura e la riapertura, le app e le saracinesche, i maturandi e i bagnanti. Così questi dotti saliti sulle crode della notorietà hanno perso uno a uno la loro reputazione, bersagliata indifferentemente da liberali e illiberali, e bello scudo per i deleganti, premier e compagnia. Ieri, in ricordo di Arturo Carlo Jemolo, giurista cattolico e liberale non tanto da divano, morto 39 anni fa, qualcuno ne ha diffuso una sentenza, sulla stoltezza di pensare che la tecnica possa sostituire la politica, mentre la politica deve avere una tecnica al suo servizio, se vuole essere fruttifera. Una frase che spiegherebbe per filo e per segno i tempi di oggi, e non spiega nulla. Visto il frastuono, Jemolo ne ha detta un'altra più precisa: l'uccisione del silenzio è stato il primo passo verso l'uccisione di Dio.

**PALZOLA**

Dolce o piccante  
un peccato di gola

palzola.it

**DEPETRIS**

ALLEVATI  
SENZA L'USO DI  
ANTIBIOTICI

www.carnidepetris.com





BORSA +1,02% 1€ = \$1,0858

BORSE ESTERE	
Dow Jones	94.058
Nasdaq	9.198
S&P 500	2.911
Nikkei	20.306
Francfort	10.820
Zurigo	8.754
Londra	5.908
Parigi	4.473
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,0858
Euro-Sterline	0,8777
Euro-Yen	116,26
Euro-Fr.Sv.	1,0920
Euro-Yuan	7,6923
INDICAMENTI	
Btp 10 Y.	1,668
Bond 10 Y.	-0,8182
FUTURE	
Euro-Btp	137,34
Euro-Bond	176,25
Ftse Mib	17.400

**Il fondo Kkr entra in Prosiebensat e sfida Mediaset in Germania**

Il private equity Usa, che già controlla Spriger, spunta col 5,2% nella tv, di cui il Biscione è primo socio con il 24,8%

**Montanari a pagina 13**



**Van Noten: è l'ora di cambiare la moda**

Il designer è uno dei firmatari di un manifesto sul futuro del fashion

**Roncato in MF Fashion**

Anno XXXI n. 083

Mercoledì 13 Maggio 2020

€2,00 *Classedtori*



**MIANO CAPITALI 2020**  
11 - 14 maggio 2020  
#MILANOCAPITALI  
ISCRITTI GRATUITAMENTE SU WWW.MILANOFINANZA.IT/MILANOCAPITALI  
Un evento *Classedtori*

Copyright Magazine for Fashion n. 102 a €5,00 (P. 102) + € 3,00 - Corriere Magazine for Living n. 38 a €5,00 (P. 32) + € 3,00 - Corriere Magazine for Business n. 128 (P. 32) + € 3,00

**DECRETO MAGGIO IL GOVERNO A CACCIA DI SOLDI METTE SUL MERCATO ANCHE GLI EDIFICI PUBBLICI**

# La manovra è immobile

Spunta da Milano Capitali l'idea di usare i fondi europei per valorizzare gli asset del Demanio poi da vendere. Fermo il dl Rilancio: attesi 10 mld per pmi e micro-imprese e 130 per la liquidità. I tedeschi spingono per il Mes. La maggioranza Pd-M5S litiga su tutto. Ma il premier Conte prepara misure in stile Amato-Monti

**PIAZZA AFFARI MAGLIA ROSA IN EUROPA, MA INCOMBE UN ICEBERG NORVEGESE**

<p><b>MIANO CAPITALI 2020</b> <i>Dalla vendita del mattone pubblico i fondi per varare il Tagliaddebito</i></p>	<p><b>SUPER-GESTORE</b> <i>BlackRock perde il primo socio: la banca Pnc vende il suo 22%</i></p>	<p><b>CASA AGNELLI</b> <i>Fca accelera sull'auto a guida autonoma Exor, salta la vendita di PartnerRe a Covéa</i></p>
---	--	---

(servizi da pagina 2 a pagina 12 e alle pagine 18 e 19)

**RILANCIAMO L'ITALIA PER BENE**

**Il percorso è difficile e accidentato. UBI Banca fa la sua parte con un impegno 4 x 4.**

Rilanciare il paese è quello che chiedono le nostre comunità. COVID-19 ha colto tutti di sorpresa, ha scavato un solco profondo tra il prima e il dopo. Per superarlo dobbiamo costruire un ponte e poi la nuova casa. Su un terreno solido perché sostenibile. In un ambiente amico, accogliente, dinamico e aperto. Le risorse e le competenze di UBI Banca contribuiscono a rendere più sostenibili le comunità, che a loro volta ci rendono più forti e determinati nel continuare a fare banca per bene.

Il mondo è intimamente connesso, in termini non solo economici, ma anche naturali, persino biologici. La pandemia ce l'ha ricordato in modo crudele. La posta in gioco è altissima e coinvolge ciascuno di noi in un viaggio per risanare il nostro sistema e renderlo più sicuro e sostenibile, senza lasciare indietro nessuno.

UBI Banca è un istituto solido, integro, con radici robuste. Valorizziamo la ricchezza di oggi, i risparmi degli italiani, per costruire la prosperità di domani. Ci impegniamo a mettere a disposizione delle famiglie, delle imprese, dei territori nuova "energia pulita" per fare rifiorire e riprendere il viaggio. Il percorso è difficile e accidentato. Vogliamo prendere un impegno 4x4 per aiutare il Paese e le collettività che si appoggiano a UBI Banca a raggiungere prosperità, sicurezza, inclusione e benessere.

Attraversiamo una fase che richiede insieme velocità, determinazione e lungimiranza. Perché stiamo costruendo il nuovo mondo in cui abiteremo.

**Quattro mete da raggiungere:**

- Prosperità
- Sicurezza
- Inclusione
- Ben-essere

**Quattro percorsi di sostenibilità:**

- Ambientale
- Sociale
- Economica
- Sanitaria

**Quattro energie da offrire:**

- Competenza
- Ascolto
- Risorse finanziarie
- Protezione

**Quattro collettività di riferimento:**

- Famiglie e imprese
- Comunità e territori
- Investitori
- Dipendenti

**UBI Banca**  
Fare banca per bene.

Scopri di più su [ubibanca.com/manifesto](http://ubibanca.com/manifesto)

Manifesto pubblicitario con finalità promozionale.



## Anche l' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali bocchia la bozza del Decreto Crescita

L' ANCIP chiede tra l' altro che le autorizzazioni ex art. 17 vengano tutte prorogate di almeno cinque anni Alla pioggia di critiche che dal settore dei trasporti e della logistica si sta abbattendo sul Decreto Crescita, il provvedimento che il governo sta definendo per sostenere le attività economiche colpite dall' emergenza sanitaria del coronavirus, si aggiunge quella dell' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) che oggi ha inviato una nota alla ministra dei Trasporti, ai rappresentanti dei gruppi di maggioranza del governo, nonché all' Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**) per segnalare che la bozza del decreto legge va migliorata «salvaguardando davvero il lavoro e i lavoratori». Nella nota l' ANCIP ha ricordato di aver «reiteratamente richiesto alcune proposte indispensabili al settore portuale in occasione dei numerosi decreti legge emanati per fronteggiare le conseguenze della pandemia», proposte che l'associazione ha rivolto alla ministra Paola De Micheli unitamente alle organizzazioni sindacali dei lavoratori dei porti e dei trasporti, all'Assoporti ed altre associazioni del settore portuale. «La abbiamo chiesto in più occasioni - ha ricordato inoltre l'ANCIP - anche nei momenti che fino ad oggi non è stato possibile organizzare. In più occasioni (e) è stato comunicato, anche da autorevoli componenti dei gruppi parlamentari di maggioranza - che con il Decreto Rilancio tali tematiche sarebbero state affrontate. Invece, stando anche all'ultima nota circolante - ha spiegato l'associazione - non si intravedono misure volte a risolvere i problemi dei lavoratori dei porti.

«Come dovrebbe essere noto - prosegue la nota - le compagnie e le imprese autorizzate ad operare nei porti ai sensi dell'art. 17, commi 1 e 5, della legge n. 84/1994, in questo momento di assoluta emergenza, garantiscono de facto la tenuta operativa dei porti italiani, fornendo le proprie prestazioni di lavoro portuale temporaneo e, così, sopprimendo le conseguenze della mancanza di forza lavoro delle imprese portuali e dei terminalisti (autorizzati ex artt. 16 e 18 legge n. 84/1994 all' esecuzione delle operazioni portuali) generata dalle assenze del personale di queste ultime imprese dovute ai numerosi congedi e malattie, ferie, congedi di vario genere, nonché ad altri fattori contingenti. In sostanza, grazie alla propria flessibilità nonché all' elevata livello formativo delle proprie maestranze, i soggetti abilitati ai sensi dell'art. 17 (cooperative ed imprese) rappresentano l' elemento principale e fondamentale per mantenere l' efficienza e l' operatività dell' intero sistema portuale nazionale. Sulla flessibilità e professionalità offerte dai soggetti in argomento, dunque, si regge, ora più che mai, l' intero sistema portuale italiano.

«La recrudescenza degli effetti che la pandemia Covid-19 - ha spiegato l'ANCIP - si sta palesando anche nel settore della portualità (che merita un giusto riconoscimento per aver garantito gli approvvigionamenti indispensabili al Paese), con una progressiva e rilevante diminuzione dei volumi di traffico portuale nei prossimi mesi. Tuttavia,



12 maggio 2020

Anche l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali bocchia la bozza del Decreto Crescita.

L'ANCIP chiede tra l'altro che le autorizzazioni ex art. 17 vengano tutte prorogate di almeno cinque anni.

«Alla pioggia di critiche che dal settore dei trasporti e della logistica si sta abbattendo sul Decreto Crescita, il provvedimento che il governo sta definendo per sostenere le attività economiche colpite dall'emergenza sanitaria del coronavirus, si aggiunge quella dell'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) che oggi ha inviato una nota alla ministra dei Trasporti, ai rappresentanti dei gruppi di maggioranza del governo, nonché all'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) per segnalare che la bozza del decreto legge va migliorata salvaguardando davvero il lavoro e i lavoratori.

Nella nota l'ANCIP ha ricordato di aver reiteratamente richiesto alcune proposte indispensabili al settore portuale in occasione dei numerosi decreti legge emanati per fronteggiare le conseguenze della pandemia, proposte che l'associazione ha rivolto alla ministra Paola De Micheli unitamente alle organizzazioni sindacali dei lavoratori dei porti e dei trasporti, all'Assoporti ed altre associazioni del settore portuale. «La abbiamo chiesto in più occasioni - ha ricordato inoltre l'ANCIP - anche nei momenti che fino ad oggi non è stato possibile organizzare. In più occasioni (e) è stato comunicato, anche da autorevoli componenti dei gruppi parlamentari di maggioranza - che con il Decreto Rilancio tali tematiche sarebbero state affrontate. Invece, stando anche all'ultima nota circolante - ha spiegato l'associazione - non si intravedono misure volte a risolvere i problemi dei lavoratori dei porti.

«Come dovrebbe essere noto - prosegue la nota - le compagnie e le imprese autorizzate ad operare nei porti ai sensi dell'art. 17, commi 1 e 5, della legge n. 84/1994, in questo momento di assoluta emergenza, garantiscono de facto la tenuta operativa dei porti italiani, fornendo le proprie prestazioni di lavoro portuale temporaneo e, così, sopprimendo le conseguenze della mancanza di forza lavoro delle imprese portuali e dei terminalisti (autorizzati ex artt. 16 e 18 legge n. 84/1994 all' esecuzione delle operazioni portuali) generata dalle assenze del personale di queste ultime imprese dovute ai numerosi congedi e malattie, ferie, congedi di vario genere, nonché ad altri fattori contingenti. In sostanza, grazie alla propria flessibilità nonché all' elevata livello formativo delle proprie maestranze, i soggetti abilitati ai sensi dell'art. 17 (cooperative ed imprese) rappresentano l' elemento principale e fondamentale per mantenere l' efficienza e l' operatività dell' intero sistema portuale nazionale. Sulla flessibilità e professionalità offerte dai soggetti in argomento, dunque, si regge, ora più che mai, l' intero sistema portuale italiano.

«La recrudescenza degli effetti che la pandemia Covid-19 - ha spiegato l'ANCIP - si sta palesando anche nel settore della portualità (che merita un giusto riconoscimento per aver garantito gli approvvigionamenti indispensabili al Paese), con una progressiva e rilevante diminuzione dei volumi di traffico portuale nei prossimi mesi. Tuttavia,

ancoraggio, mentre questa deroga non venga minimamente contemplata per gli aiuti alle imprese art. 17 che de facto svolgono un ruolo di servizio di interesse economico generale a beneficio dell' efficienza e dell' operatività

---



## Informare

### Primo Piano

---

dei porti italiani, quindi dell' interesse generale della nazione intera. Così come le società degli ormeggiatori che svolgono servizi pubblici di interesse generale, lavoratori anch' essi che non hanno stipendi né ristoro dei servizi effettuati». «Così come sono formulate, infatti - ha specificato l' ANCIP - le norme contenute nel decreto-legge Rilancio appaiono di assai difficile interpretazione, anzi proprio di lettura. In primis, è da rimarcare come l' impianto della legge assegni contributi agli armatori (che già godono di notevoli benefici regionali e nazionali) in maniera ridondante e, comunque, a carico dello Stato, consentendo nei fatti politiche di monopolio e di dumping, mentre i contributi eventualmente previsti per le società di lavoro portuale sono a carico delle casse delle Autorità di Sistema Portuale, in qualche caso non in grado di far fronte alle spese e che anzi sono già state private con il decreto-legge 18/2020 di 13 milioni di euro e che ora perderebbero altri 18 milioni di euro. Giova, inoltre, ricordare che non è stata prevista nessuna indicazione o norma per arginare ed impedire le attività di autoproduzione da parte degli armatori, la cui autorizzazione è spesso ottenuta in spregio alla normativa vigente e, comunque, a loro volta, causa di crisi e deficit per le imprese ed i lavoratori del porto benché la scrivente, al pari delle organizzazioni sindacali le ha trasmesso un preciso articolato di proposta di modifica dell' art.16. Che fine ha fatto? Tutto ciò premesso, in estrema sintesi, dobbiamo sottolineare che qualora non venisse recepita all' interno dell' impianto della legge la circostanza in forza della quale i contributi previsti devono andare innanzitutto a sanare i bilanci delle società art. 17 legge 84/1994, non sarà possibile evitare che le sofferenze dovute all' attuale periodo di emergenza diventino un baratro dal quale le società citate non riusciranno ad uscire nemmeno negli anni a venire». «Una volta chiarito, quindi, che lo scopo principale delle somme già previste (fino ad un massimo di due milioni di euro per ognuno degli anni 2020 - 2021) - prosegue la nota - consiste nel loro utilizzo allo scopo di ripianare i bilanci sulla base delle previsioni dell' art. 17, comma 15 bis, legge 84/1994. A tal fine, vanno superate le resistenze burocratiche e vanno tutelati ed incoraggiati i presidenti delle **Adsp**, seguendo gli esempi di Palermo, Trieste e Venezia, che devono poter effettuare con serenità gli interventi che sono "dovuti" e non discrezionali. Occorre, inoltre, che le autorizzazioni ex art. 17 vengano tutte prorogate di almeno cinque anni dalla rispettiva scadenza (ivi comprese quelle attualmente in regime di proroga) al fine di concedere a tutte le imprese interessate un congruo periodo per recuperare efficienza, produttività e redditività eventualmente perse a causa dell' emergenza sanitaria». «Per quanto riguarda l' autoproduzione - ha rilevato inoltre l' ANCIP - sarà necessario intervenire normativamente al fine di rendere chiara ed esaustiva la previsione dell' art. 16, comma 4, legge 84/94, ivi compreso l' ambito regolamentare inerente i relativi profili autorizzatori, e ciò al fine di impedire ogni sorta di abuso dello strumento dell' autoproduzione delle operazioni e servizi portuali da parte dei vettori marittimi in mancanza degli elementi tassativamente previsti dalla legge». Inoltre, secondo l' ANCIP - è necessario «prevedere espressamente l' esclusione delle attività proprie dei soggetti ex art. 16 e 17 legge 84/1994 dall' ambito di intervento dell' Autorità di Regolazione dei Trasporti» ed anche «intervenire prevedendo la determinazione dei criteri per l' esonero temporaneo e la riduzione fino all' azzeramento del pagamento dei canoni concessori/autorizzativi, con contestuale esonero da parte delle **AdSP** dagli attuali vincoli di bilancio; creazione di apposito fondo presso il competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le eventuali compensazioni alle Autorità di Sistema Portuale unitamente alla soppressione addizionale IRES». ANCIP ha chiuso la nota rinnovando la richiesta alla ministra di un incontro urgentissimo assieme alle organizzazioni sindacali.

### Canoni portuali, terminalisti Usa come in Italia chiedono riduzione

Rossi (Assoport): «Da Roma aspettiamo intervento tempestivo»

ALBERTO GHIARA GENOVA. La Federal maritime commission degli Stati Uniti (Fmc) ha chiesto al governo di Washington di aiutare finanziariamente i terminalisti portuali statunitensi, in difficoltà a causa delle conseguenze della pandemia. Il timore dei commissari è che, in assenza di un sostegno finanziario, alcuni operatori falliscano o comunque cessino l'attività. Abbiamo timori specifici - hanno scritto Carl Bentzel e Louis Sola, commissari della Fmc, in un documento indirizzato al ministero dei Trasporti - riguardo alla capacità dei terminalisti portuali degli Stati Uniti di continuare a operare, considerando i canoni di affitto e gli altri impegni contrattuali nei confronti delle Autorità portuali locali. In Italia il tema dell'azzeramento dei canoni è al centro delle richieste di Assiterminal, associazione che riunisce alcuni dei maggiori terminal portuali del paese. Il presidente dell'associazione, Luca Becce, ha dichiarato al Secolo XIX: Se non lavoro, non posso pagare. Il canone si basa sul concetto che io, operatore, grazie alla concessione e ai miei investimenti possa generare un profitto. Se la situazione mondiale non me lo permette, come può lo Stato chiedermi di pagare un canone?

L'emergenza coronavirus e la crisi di liquidità hanno fatto emergere anche altri temi che i terminalisti italiani considerano problematici, dalla quota da pagare per l'Autorità dei trasporti (una proposta di sospensione del contributo è stata respinta) a quello dell'Imu nei porti, la cui definizione è ancora lasciata ai singoli tribunali amministrativi. E questo a fronte di uno tsunami economico che sta abbattendo i volumi di merce movimentata: Al momento - ha detto Becce - prevediamo un meno 30% di traffici nel terzo trimestre, ma temo possa andare anche peggio. In Italia, per il momento, si è arrivati a una sospensione dei pagamenti, ma non ci sono ancora misure per la loro riduzione. Praticamente tutti i porti - spiega a L'Avvisatore Marittimo il presidente di **Assoport**, Daniele Rossi - hanno sospeso i pagamenti, con modalità differenti, in attesa dei provvedimenti governativi. Vediamo che cosa ci sarà nel decreto, se verrà accolta la richiesta di riduzione dei canoni. Confidiamo che l'intervento ci sia e sia tempestivo. I canoni non riguardano soltanto i grandi terminalisti, ma anche centinaia di concessionari che svolgono altre attività medio- piccole e che hanno sofferto anche più dei grandi. Se ci saranno, le misure dovranno essere generalizzate. **Assoport** ha fatto le proprie proposte al governo, siamo certi che saranno prese in considerazione. La crisi di liquidità e il crollo dei traffici sono concetti semplici, che riguardano anche gli operatori degli Stati Uniti. Adesso si tratta di vedere, anche per loro, che cosa risponderà il governo di Washington. Hanno scritto i commissari della Fmc, ricordando al loro ministero come funziona il sistema statunitense: I canoni sono normalmente basati su diversi fattori, ma spesso vincolati al volume della merce. In molti dei maggiori porti i canoni sono strutturati includendo una componente fissa basata su un volume minimo di merce che il terminal deve generare e una variabile in base al volume aggiuntivo, il che permette all'Authority di condividere gli utili se le movimentazioni superano la media storica. Se i volumi scendono sotto il limite minimo fissato, i terminalisti vanno incontro a perdite sostanziali, che accelerano se la diminuzione del traffico diventa più massiccia o se persiste per un lungo periodo di tempo. Nonostante queste difficoltà, i terminalisti statunitensi non sono riusciti a concordare forme di sospensione del pagamento dei canoni. Gli operatori dei terminal marittimi - concludono i due commissari - hanno provato a coinvolgere le proprie Autorità portuali nella discussione sull'impatto finanziario della drastica riduzione dei traffici sull'aspetto economico del canone.



A oggi, però, sono stati fatti pochi progressi per aiutare a rivedere i pagamenti dei canoni tenendo conto delle condizioni del mercato. In Italia, in attesa di una decisione del governo che metta



# L'Avvisatore Marittimo

## Primo Piano

---

in sicurezza i bilanci delle Authority, alcuni porti si sono già mossi a partire dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, lo scorso 19 marzo. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

### TRIESTE, TRAFFICO MERCI IN CALO DEL 5% A CAUSA DEL COVID-19

Nel primo trimestre 2020 i volumi di traffico complessivi del porto di Trieste hanno registrato un calo del 5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con 14.300.000 tonnellate di merce. È quanto emerge dai dati diffusi dall'Autorità di Sistema portuale sullo scalo, che ha risentito degli effetti del coronavirus a livello mondiale. La contrazione complessiva del primo trimestre 2020, in valore assoluto pari a 811.300 tonnellate movimentate rispetto allo stesso periodo del 2019, è riconducibile per più del 60% al decremento registrato dalla categoria delle rinfuse solide (-82%), dovuta al calo generalizzato del settore dei prodotti metallurgici, minerali e carbone, determinati dalla chiusura della Ferriera.

The collage features two main articles. The top article, titled "Canoni portuali, terminalisti Usa come in Italia chiedono riduzione", discusses port fees and the impact of the coronavirus pandemic on port operations. It includes a photograph of a busy port with several cranes. The bottom article, titled "Rinnovabili? Pensiamo alle aree portuali", discusses the potential for renewable energy in port areas, featuring a photograph of a man in a suit, likely a port official or expert, and another image of port infrastructure. The text in the collage provides detailed analysis of the port's economic challenges and future prospects.

# Informazioni Marittime

## Trieste

### Movimentazione, Trieste perde il 5% nel primo trimestre

*Effetto Covid su quasi tutti i settori merceologici dello scalo giuliano. Bene solo i rotabili*

L' emergenza Covid incide sul bilancio dei traffici alla fine del primo trimestre dell' anno nel **porto di Trieste** , con una perdita del 5% rispetto al periodo gennaio-marzo del 2019. Sono 14,3 milioni di tonnellate di merce movimentata contro 15,1 dell' anno scorso. La riduzione complessiva è ascrivibile in buona parte alla categoria delle rinfuse solide , che hanno perso l' 82% a causa del calo generalizzato del settore dei prodotti metallurgici, minerali e carbone, determinati dalla chiusura delle Ferriere. E mentre la movimentazione dei container rimane in linea con il calo generale (-5%), il traffico ferroviario nello scalo giuliano mostra una notevole contrazione con un meno 17%. In controtendenza nel trimestre solo il settore ro-ro che guadagna il 4%.



## Trieste Prima

Trieste

### Nave ospedale: spunta l' ipotesi del clamoroso dietrofront

*L' indiscrezione, ancora tutta da confermare, potrebbe mettere la parola fine al capitolo del traghetto della Grandi Navi Veloci che da circa 20 giorni avrebbe dovuto salpare alla volta del porto di Trieste. Fedriga però smentisce*

La trattativa per la nave Allegra starebbe salpando verso un sempre più clamoroso dietrofront. L' indiscrezione, pubblicata da Il Piccolo ma non ancora confermata e né smentita dalla Regione, girava già da ieri sera quando alcune riunioni organizzative in seno alla gestione dell' emergenza erano state sospese e questa mattina erano state fermate alcune ulteriori operazioni di supporto e di comunicazione. Oggi 12 maggio a Palmanova si è svolta infatti una riunione tra i vertici della Protezione Civile e della Regione dalla quale sarebbe emersa l' ipotesi del blocco dell' operazione che ha tenuto banco negli ultimi 20 giorni. Un altolà che, se confermato, andrebbe ad aggiungersi alle dichiarazioni dell' assessore alla Sanità Riccardo Riccardi che nelle ultime interviste rilasciate alla stampa, aveva espresso pubblicamente alcune perplessità, rimandando la "palla" ai vertici della Direzione sanitaria. Una Direzione sanitaria che, secondo alcune indiscrezioni, non avrebbe gradito la presa di posizione del numero due dell' esecutivo del Friuli Venezia Giulia. Se il dietrofront dovesse palesarsi ufficialmente (sembra che il contratto sia ancora fermo, complice una presunta differenza sulle tempistiche che vedrebbero una richiesta di affidamento della partita per sei e non per tre mesi come inizialmente paventato) per i molti anziani ospitati nelle case di riposo in procinto di essere trasferiti sulla nave, ora si potrebbe prospettare una soluzione alternativa che chiamerebbe in causa l' ospedale di Cattinara. Tutte ipotesi che al momento incontrano una forte smentita dal governatore Fedriga. Nonostante il dibattito, il fatto che la questione assomigli sempre più ad una ingarbugliata matassa da sbrogliare ormai è sotto gli occhi di tutti. La notizia è in aggiornamento.



# Avvisatore Marittimo

Venezia

## Dragaggi, Venezia è sempre in attesa

Venezia. 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 Brugnarò, 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 segue in ultima pagina

# Avvisatore Marittimo

Venezia

## Dragaggi a Venezia

deve diventare il laboratorio per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia straordinariamente importante di città italiane".

deve diventare il laboratorio per un ripensamento globale della struttura economica e sociale di una fascia straordinariamente importante di città italiane".

The collage consists of two main parts. The top part is a scan of a page from the 'BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO' (Maritime Bulletin). It features several short news articles under the heading 'DALLA PRIMA PAGINA'. The articles discuss topics like port operations, maritime safety, and regional news. The bottom part is a large advertisement for 'GRIMALDI GROUP Short Sea Services'. It features a map of the Mediterranean and Adriatic regions, a red truck, and a white ship. The ad includes the text 'La Dorsale Adriatica' and 'La Dorsale Tirrenica' and mentions 'risparmi fino al 50%'. The contact information at the bottom of the ad is: 'info e prenotazioni: +39 061 482 772 • cargo@grimaldi.esport.it • http://cargo.grimaldi-esport.com'.

### Venezia sospende i canoni

Tutte le imprese che operano in area portuale a Venezia e Chioggia potranno sospendere il pagamento dei canoni demaniali previsti tra il 17 marzo e il 31 luglio, e provvedere poi a saldarli entro il 30 settembre. Lo ha annunciato l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale, ricordando che le imprese terminaliste erano già state interessate da un analogo provvedimento, che ora è di fatto stato esteso a tutte le imprese che operano nei due porti. Oltre a ciò, l'Adsp ha avviato ieri l'iter per prevedere un intervento finanziario a sostegno dei salari di chi, lavorando per le società articolo 17, e quindi la nuova compagnia lavoratori portuali di Venezia e la Serviport compagnia lavoratori portuali di Chioggia, è fermo o sta effettuando solo poche ore di servizio. «Abbiamo scelto fin dall'inizio di questa difficile situazione di rimanere accanto alle imprese e ai lavoratori dei nostri porti attivando, tra i primi in Italia, tutti gli strumenti a nostra disposizione e liberando la necessaria liquidità per compensare, almeno in parte, i mancati guadagni dovuti alla flessione dei traffici e le spese aggiuntive sostenute dalle aziende per adottare misure di sicurezza straordinarie, così come per sostenere i nostri lavoratori che con la loro professionalità ed esperienza sono un risorsa essenziale per la ripartenza e per il mantenimento dei livelli competitivi dei nostri scali», commenta il presidente dell'Adsp Pino Musolino.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

nuova circolare dell' autorità di sistema portuale

### Sospesi i canoni demaniali a tutte le aziende del porto

venezia Dopo aver provveduto con una apposita circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, l' Autorità di Sistema Portuale, presieduta da **Pino Musolino**, ha emanato l' altro ieri una circolare. La misura prevede la possibilità di sospendere i canoni demaniali previsti per il periodo dal 17 marzo al 31 luglio 2020 con l' opportunità di saldarli entro il 30 settembre. Destinatarie del provvedimento sono le concessioni demaniali marittime rilasciate ex articolo 36 del Codice della Navigazione. Si tratta di tutte le aziende operanti in area portuale a Venezia e Chioggia e non solo i terminal portuali (ex articolo 18) - che erano già stati interessati dal precedente provvedimento - che già devono fare i conti con un calo del traffico merci (-10 %) e passeggeri (-65%) nel primo trimestre di quest' anno, destinato ad aggravarsi ne nel secondo trimestre di quest' anno. Questa seconda circolare mira a risollevarlo il comparto colpito duramente dai rovesci della crisi conseguente all' emergenza sanitaria, si somma a quella varata nei giorni scorsi e dedicata alle società cosiddette articolo 17 che, in questo caso, si identificano nella Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e nella Serviport Compagnia Lavoratori Portuali di Chioggia. Nei confronti di queste società cooperative, principali fornitrici di manodopera per i porti lagunari, l' Autorità di Sistema Portuale ha avviato l' iter per un intervento finanziario a sostegno dei salari di chi in questa fase non lavora o sta lavorando con ritmi molto ridotti. «Abbiamo scelto fin dall' inizio di questa difficile situazione di rimanere accanto alle imprese e ai lavoratori dei nostri porti - ha spiegato il presidente **Pino Musolino** - in particolare attivando, tra i primi in Italia, tutti gli strumenti a nostra disposizione e liberando la necessaria liquidità per compensare, almeno in parte, i mancati guadagni dovuti alla flessione dei traffici e le spese aggiuntive sostenute dalle aziende per adottare misure di sicurezza straordinarie, così come per sostenere i nostri lavoratori che con la loro professionalità ed esperienza sono un risorsa essenziale per la ripartenza e per il mantenimento dei livelli competitivi dei nostri scali». --



# Informazioni Marittime

Venezia

## Venezia, canoni sospesi anche alle aziende non terminaliste

*La misura per risollevare il comparto colpito duramente dai rovesci della crisi conseguente all' emergenza sanitaria*

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** ha emanato lunedì una circolare comunicando la possibilità di sospendere i canoni demaniali previsti per il periodo dal 17 marzo al 31 luglio 2020 con l' opportunità di saldarli entro il 30 settembre, come previsto dall' articolo 92 comma 2 del D.L. 18/2020. Destinatarie del provvedimento sono le concessioni demaniali marittime rilasciate ex articolo 36 del Codice della Navigazione, ossia tutte le aziende operanti in area **portuale** a Venezia e Chioggia e non solo i terminal portuali (ex articolo 18), che erano già stati interessati da un precedente e simile provvedimento emanato dell' AdSP veneziana a fine marzo. La misura mira a risollevare il comparto colpito duramente dai rovesci della crisi conseguente all' emergenza sanitaria.



Mose

Chioggia, l'ultimo sollevamento prima del test «doppio» del 31

VENEZIA A un certo punto era uscito dal programma, ma il responsabile dei test Davide Sernaglia ha deciso che era meglio farlo, per avere tutte le garanzie in vista dell'importante prova del 31 maggio prossimo, quando per la prima volta verranno sollevate insieme due schiere del **Mose**: quelle di Chioggia e Malamocco. Ieri i tecnici del Consorzio Venezia Nuova hanno alzato 9 paratoie di Chioggia e oggi toccherà all'altra metà. Le operazioni sono iniziate alle 9 e alle 10.30 le dighe erano alzate, spinte da 2 compressori per pompare aria. Oggi ne verranno usati 4, che è la «potenza» a regime per alzare il **Mose**. Per fine mese a Malamocco ce ne saranno invece 3, ma si conta di tenerne uno di riserva. Il 30 giugno ci sarà invece il sollevamento di tutte e 4 le barriere.



## Mose, ancora tensioni con le imprese

*Ultimatum a Cvn e Provveditorato: se non saranno saldate le fatture entro maggio, stop a tutti i lavori ieri la prima delle due prove a Chioggia con gli impianti definitivi: il 31 abbinata con Malamocco*

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA Le paratoie del **Mose** sono tornate ad alzarsi a Chioggia per mettere a punto il software della complessa macchina. Operazioni necessarie - iniziate ieri, che si concluderanno oggi - in vista dei prossimi due appuntamenti fondamentali per la messa in funzione del sistema di barriere mobile: il 31 maggio, quando per la prima volta saranno fatte alzare due schiere in contemporanea, quelle di Chioggia e Malamocco, e il 30 giugno, quando a sollevarsi dovranno essere tutte e quattro le schiere insieme. Due passaggi importanti, che gli ingegneri del **Mose** attendono con una certa trepidazione. Ieri intanto le squadre di sollevamento, guidate dall'ingegner Davide Sernaglia, hanno iniziato i test delle nove paratoie lato Pellestrina, oggi toccherà alle nove lato Chioggia. Per la prima volta la mezza schiera è stata sollevata utilizzando tutti e quattro i compressori e le quattro linee di carico, come accadrà a regime. «È andata bene, non ci sono stati problemi spiega Sernaglia - Questi sono noiosi test di frequenza software, ma che servono a risolvere piccoli intoppi, che possono diventare stressanti quando ci sarà da alzare tutte le paratoie». Qualcosa del genere era successo a dicembre, durante il primo sollevamento della schiera di Malamocco, quando l'ultima paratoia aveva impiegato più del previsto a rientrare nel suo alloggiamento. Proprio per un problema di software, poi risolto. «Il bello di questo sistema è che modulare continua il responsabile delle operazioni di sollevamento Quello che si risolve qui, poi lo riportiamo alle altre barriere». Tutti preparativi in vista della prima mezza prova generale in programma per domenica 31 maggio. Inizialmente doveva tenersi il 28, ma la Capitaneria di Porto ha chiesto di farla slittare a domenica, per non intralciare le attività dei pescherecci. Le operazioni saranno coordinate proprio da Chioggia, con un collegamento ponte radio con Malamocco. Quello che stanno ultimando i militari del Settimo Reggimento Trasmissioni e che i tecnici stanno già testando. TENSIONI CRESCENTI Fin qui il lavoro alle bocche di porto, che procede. Ma la tensione attorno al **Mose** resta alta, sui soliti fronti. C'è quello delle piccole e medie imprese del Cvn, che ormai reggono gran parte del peso del completamento dell'opera, ma che non vengono pagate per i noti problemi di cassa. La settimana scorsa hanno inviato un nuovo ultimatum agli amministratori straordinari del Consorzio: se entro maggio non si sbloccheranno i pagamenti, fermeranno i lavori. Il commissario straordinario Elisabetta Spitz ha convocato tutti per la settimana prossima: amministratori, provveditore, imprese. Una simile riunione c'era già stata a inizio marzo: alle imprese erano stati pagati 2 milioni e mezzo, sui 10 che gli spettavano. Poi il nuovo blocco. Ma c'è anche un altro fronte caldo, quello del destino dei circa 250 dipendenti di Cvn, Thetis e Comar. Nella sua audizione in Consiglio regionale la commissaria aveva spiegato come per il **Mose**, a regime, serviranno un'ottantina di addetti. Numero che era già stato fatto in passato. Ma negli ultimi giorni la Spitz ha chiesto al Provveditorato un elenco di competenze, in vista della creazione della futura agenzia. Una notizia, questa della lista, che sta scatenando l'indignazione del personale, sempre più preoccupato, che poco si fida delle varie dichiarazioni della politica sulla necessità di salvaguardare i posti di lavoro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i nodi della grande opera

### «Non paghiamo i lavori alle bocche E la manutenzione va a Marghera» Lettera del Provveditore sul Mose

Alberto Vitucci Il Provveditorato non paga. Le riparazioni dei lavori mal fatti e i lavori di ripristino ambientale devono essere pagati dal Consorzio, compresi entro il prezzo chiuso di 5493 milioni. E la manutenzione delle paratoie si farà in area Pagnan, a Marghera e non più all' Arsenale. E' il contenuto della lettera inviata nei giorni scorsi dal provveditore Cinzia Zincone agli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Lettera dai toni decisi. Che adesso mette nero su bianco alcune questioni. «Non possiamo pagare due volte gli stessi lavori», dice Zincone. Replica dal Consorzio: «Le responsabilità di chi ha fatto i lavori male e adesso non c'è più non possono ricadere sulle nuove imprese». Tanto che le piccole imprese avevano anche inviato un ultimatum a Zincone e al commissario Sblocca cantieri Elisabetta Spitz: «Se non ci sono i soldi e garanzie per il futuro ci fermiamo». Spitz ha convocato una riunione su questo tema per il 20 maggio. Ma le prossime prove di sollevamento delle paratoie a questo punto sono a rischio. Ieri si sono svolte con successo a Chioggia, con il sollevamento di 9 paratoie del lato Nord. Ma adesso le imprese per continuare vogliono essere pagate. Zincone nella sua lettera accusa i commissari di «gravi inesattezze scritte nella relazione» e di «gravi ritardi». E alla fine elenca le opere che non potranno essere riparate con i soldi aggiuntivi del **Mose**. Tra queste, le gallerie di Malamocco e il jack-up, i ripristini di Treporti e Chioggia, «Non sono interventi compresi nell' avviamento», scrive. «Se non pagano le imprese difficile andare avanti», ribadiscono gli amministratori. Il 20 maggio la riunione per cercare di far chiarezza. Mentre si accelera per la conclusione del **Mose**, vengono alla luce problemi di ogni tipo. Anche quelli della manutenzione futura. Che costerà almeno 100 milioni l' anno - cinque volte quella che era stata prevista nel progetto - e dovrà essere affidata alla nuova Agenzia. Ci sarà anche da decidere che fine faranno i 250 dipendenti del Consorzio Venezia Nuova e delle sue aziende Thetis e Comar, una volta che l' opera sarà finita e collaudata, il 1 gennaio del 2022. Anche su questo sono in vista confronti tra i sindacati e l' amministrazione dello Stato. «Serviranno 70-80 persone per il **Mose**», aveva detto la commissari Spitz durante l' audizione in Consiglio regionale. Nei giorni scorsi circolava anche una lista di chi avrebbe potuto passare allo Stato. Ma anche gli altri 170 vogliono sapere quale sarà il loro destino. Tensioni e polemiche mentre la scadenza annunciata del 30 giugno si avvicina. Per quella data dovranno essere completati gli impianti e le gallerie di emergenza, l' antincendio e la sicurezza. Dovranno essere pronte a sollevarsi in caso di emergenza, hanno annunciato Spitz e il prefetto qualche mese fa. Ma i nodi da risolvere sono ancora tanti. A cominciare da quello più banale. Chi paga gli operai che lavorano ai test e alla manutenzione delle paratoie? Chi pagherà gli interventi di riparazione delle opere malfatte in questi anni? Lavori avviati sotto l' era Mazzacurati, portati alla luce nella gestione commissariale. Che adesso qualcuno vuole concludere prima del tempo. A Roma si incrociano le interrogazioni e le commissioni di inchiesta. I Cinquestelle chiedono di sapere le modalità di nomina del Provveditore e che intenzioni ci siano sui lavori in laguna. -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.





### Federagenti rilancia il manifesto per Venezia

Federagenti rilancia il manifesto per Venezia e la difesa del suo porto, sottolineando che dallo Stato finora sono arrivate «solo promesse non mantenute» e che l'esplosione nel frattempo dell'emergenza Coronavirus è un elemento in più per dire no alla monocultura del turismo, oggi azzerato dalla pandemia, consolidando l'attività marittima. Il 13 febbraio, su iniziativa degli agenti marittimi una mobilitazione di imprese, lavoro e istituzioni, aveva chiesto un cambio di rotta con l'avvio dei dragaggi necessari a far funzionare il porto. «Il giorno stesso il governo aveva dichiarato di aver risolto definitivamente il problema del cosiddetto «protocollo fanghi», fatto che avrebbe dovuto dare il via a tutta una serie di lavori di escavi vitali per il porto - spiega una nota di Federagenti -. Non è successo e oggi scopriamo che in realtà il protocollo è ancora dentro qualche cassetto ministeriale». Fra Covid e lavori mai partiti, gli agenti marittimi chiedono interventi urgenti e un cambio culturale che faccia diventare Venezia un «laboratorio». «Le monoculture economiche - dice Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti - mettono a nudo 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». M. LAI.



## Federagenti Venezia: dallo Stato solo promesse non mantenute

VENEZIA 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 Rimbalza Italia lanciata dal sindaco Brugnarò, 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 prosegui 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, i tempi



infiniti per la loro realizzazione: una delle più note e splendide città del mondo trasformata in una ghost town e abbandonata

---



## La Gazzetta Marittima

Venezia

---

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.

«Serve un cambiamento impensabile fino a mesi fa»

LE PROSPETTIVE VENEZIA Un destino diverso, sostenibile, lontano dalla monocultura turistica e dalla scelta della crocieristica delle grandi navi, per Venezia è possibile. È quanto emerso lunedì sera in occasione della videoassemblea aperta, organizzata sulla piattaforma Zoom, da Tutta la Città insieme!. Lista civica che alle prossime consultazioni elettorali proporrà come candidato sindaco Giovanni Andrea Martini, attuale presidente della Municipalità. Un'occasione di confronto online al quale hanno partecipato una settantina di utenti. Ospite della serata, l'architetto e urbanista Sergio Pascolo che ha presentato il suo ultimo libro Venezia secolo ventuno. Visioni e strategie per un rinascimento sostenibile (Anteferma Edizioni, 2020), analizzando alcuni punti cardine sul futuro della città, della sua laguna e della terraferma. Un testo iniziato nel 2016 e terminato poco prima dell'arrivo della pandemia. «In questo periodo sono successe cose il commento di Pascolo che hanno trasformato radicalmente le nostre vite». Un ragionamento, il suo, che parte da un convincimento messo ancora più in evidenza dalla drammatica crisi corrente: non è vero che Venezia «non sia moderna e adatta al futuro, spesso troppo chiusa e spenta, come tanti vorrebbero far pensare». Il concetto di modernità negli ultimi vent'anni è cambiato e la città del futuro è legata soprattutto alla socialità. Al suo essere cioè luogo di civitas, un valore dettato dalla struttura morfologica che proprio nella realtà lagunare può esprimersi meglio che altrove. «Ora abbiamo l'occasione straordinaria ha detto Martini di ripartire in maniera adeguata, dando a tutti la possibilità di vivere bene nella città d'acqua e in quella di terra. Questa situazione può permettere un cambiamento sostanziale». Al centro del confronto la problematica delle grandi navi. «Nel libro ha sottolineato Pascolo spiego come l'economia della città non potesse rimanere vincolata ad un tale massacro di inquinamento più dannoso che proficuo. E che solo qualche mese fa sembrava inarrestabile. Ora che questa cosa si è improvvisamente fermata, bisogna mettere in discussione la dimensione sbagliata della crocieristica. Ripensare il porto e tutta la marittima come una parte di città verde, dove poter permettere ai giovani di riunirsi per divertirsi ed ascoltare musica. Perché il ripopolamento della città passa anche da loro». Per un nuovo sviluppo urbanistico della città, per Martini fondamentale dovrebbe essere una progettualità partecipata, a suo dire poco praticata dall'attuale amministrazione e dalle sue istituzioni. Un esempio su tutti, il caso della Scomenzera che associazioni e residenti della zona vorrebbero restituire al verde. Progetto intorno al quale, secondo Martini, l'Autorità portuale non coinvolgerebbe abbastanza le proposte della cittadinanza. Altro tema affrontato, proseguire nella realizzazione di grandi aree verdi, quali il bosco di Mestre e il Parco San Giuliano. «Che devono rappresentare il traino della trasformazione della città di terraferma a vantaggio dei suoi cittadini e del suo sistema insediativo», ha detto Pascolo, immaginando un'implementazione pure dal punto di vista della mobilità, sempre più ciclabile. «Se non ci fosse il turismo questa città morirebbe, ha concluso è una narrazione vile e non vera. L'emergenza ha messo in evidenza che la monocultura turistica non può più funzionare». Marta Gasparon.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Nuova diga di Vado Ligure, ricorso blocca l'operazione

Giovanni Vaccaro La maxioperazione per costruire la nuova diga foranea del porto di Vado Ligure È bloccata da un ricorso al Tar. E l'iter della vertenza È a sua volta frenato dall'emergenza coronavi rus. Un intervento da 77 milioni di euro, che dovrà garantire una maggiore protezione delle mareggiate allo scalo traghetti Forship (Corsica Ferries), al Reefer Terminal e alla piattaforma di Apm-Maersk, ma anche alle spiagge di Vado, sottoposte a un pesante fenomeno di erosione. Il caso È stato sollevato dall'impresa di costruzioni Sales Spa, azienda romana specializzata da settant'anni in lavori stradali e marittimi. Per rifare la diga foranea di Vado l'Autorità di sistema portuale aveva assegnato l'appalto da 77 milioni e 890mila euro (base d'asta) all'associazione temporanea di imprese formata da Fincosit (che ha costruito la piattaforma container) e Fincantieri. Ma la procedura È stata impugnata dalla Sales, seconda classificata, con un ricorso al Tar della Liguria. E, oltre all'intoppo legale, È arrivato anche il coronavirus, che ha bloccato le udienze allungando ulteriormente i tempi. Il vantaggio di Fincosit-Fincantieri si poggia anche sulla possibilità di utilizzare attrezzature già presenti e sull'impiego di tredici cassoni prefabbricati (più due costruiti ex novo) che non erano stati utilizzati a seguito della modifica del progetto della piattaforma (che ora È stata realizzata con un completo interrimento, utilizzando i cassoni solo per il perimetro della struttura. Il tempo concesso per la realizzazione del progetto esecutivo era di sei mesi, mentre la durata prevista del cantiere È di tre anni. Da quando inizieranno i lavori, la cui data a questo punto È assai incerta. Della diga esistente verranno smantellati circa 400 metri, che saranno sostituiti dalla nuova struttura. Il nuovo profilo della diga sarà piegato verso il mare aperto, in modo da aumentare lo spazio a disposizione per le manovre delle navi fra il terminal traghetti e il sistema "Vado Gateway" (Apm e Reefer). La seconda fase del progetto della nuova diga foranea ne prevede l'allungamento di altri 240 metri, in modo da raggiungere fondali con una profondità più elevata, tra i 35 e i 49 metri. La seconda tranche del piano prevede un cantiere di altri quattro anni. Il problema, però, È che È tutto fermo. L'Autorità di sistema portuale vorrebbe risolvere la questione per tornare in pari con i tempi previsti, ma non può intervenire, almeno finché l'attività del Tar non riprenderà.



vado ligure: stop all' intervento da 77 milioni di euro

## Lavori alla diga foranea del porto ancora fermi per il ricorso al Tar

Lo ha presentato l'azienda di costruzioni Sales, seconda classificata nella gara d'appalto aggiudicata alla cordata Fincosit-Fincantieri

ELENA ROMANATO

Elena Romanato **Vado** Ligure Un ricorso al Tar blocca i lavori della diga foranea del **porto** di **Vado**. L'intervento da 77 milioni di euro era stato aggiudicato all'accoppiata Fincosit-Fincantieri e riguardava sia la progettazione sia la realizzazione della diga foranea a protezione della piattaforma Apm, una delle più grosse opere portuali degli ultimi anni per un costo complessivo di 450 milioni di euro, 350 milioni dei quali di investimenti pubblici. Ma l'azienda di costruzioni Sales, seconda classificata nella gara d'appalto, ha deciso di fare ricorso al Tar. L'udienza era già stata programmata e l'emergenza Covid ha bloccato anche parte dell'attività della giustizia amministrativa, in attesa di pronunciarsi. La costruzione della nuova diga foranea è necessaria per la protezione della nuova piattaforma Apm. Infatti in base ad uno studio fatto sulle manovre delle navi in ingresso e in uscita dal **porto** di **Vado** e nel corso degli ormeggi e disormeggi dalle banchine ha dimostrato come la diga attuale possa presentare criticità in caso di condizioni meteomarine particolarmente avverse e critiche. Come la mareggiata che nel 2018 ha colpito il **porto** di **Vado**, causando gravi danni alla banchina. I lavori che verranno fatti per realizzare la nuova diga foranea prevedono lo smantellamento di circa 400 metri dell'attuale molo e l'utilizzo nella nuova diga di 15 cassoni come quelli utilizzati come «base» della piattaforma Apm. Il molo della diga foranea sarà allungato verso mare per altri 240 metri. Ai piedi dei cassoni è prevista una fila di massi «guardiani», e l'intera diga sopraflutti avrà una sovrastruttura in calcestruzzo di 2,5 metri di altezza e da un muro paraonde che si innalzerà per altri 4,5 metri, a protezione di navi e strutture. Per la costruzione della diga foranea, che proteggerà non solo la piattaforma container ma anche il terminal Forship (Corsica Ferries) e il Reefer Terminal, sono stati fatti dei test di stabilità dall'Istituto di Idraulica dell'Università di Padova. I tecnici dell'Università veneta hanno realizzato un modello in scala 1-50 della struttura, comprendente sia il basamento sottomarino sia la diga vera e propria, e lo hanno sottoposto a una serie di prove di stabilità per verificarne la resistenza e il comportamento anche in condizioni estreme. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



## La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

savona: le preoccupazioni del sindaco

### "Il Comune non può fare vigilanza sulle spiagge libere"

«Per il Comune è impossibile fare la vigilanza delle spiagge libere e la chiusura sarebbe altrettanto difficile». La sindaca Ilaria Caprioglio è preoccupata per quella che dovrà essere la gestione delle spiagge cittadine. La Regione ha annunciato che le spiagge e gli stabilimenti balneari riapriranno il 18 maggio, tra pochi giorni, prospettando per le spiagge libere accessi controllati. «Vista la situazione di emergenza che ha colpito tutta l'Italia e l'imminente apertura delle spiagge, come ha dichiarato in questi giorni la Regione - dichiara Caprioglio - è necessario ribadire ancora una volta la forte preoccupazione sulle modalità che ci sono state prospettate, sempre dalla Regione, per consentire l'utilizzo delle spiagge libere». Il sindaco spiega che è impossibile per l'amministrazione comunale «attuare servizi di vigilanza delle spiagge libere, sia come sorveglianza all'accesso e al controllo del mantenimento del distanziamento sociale, sia come sorveglianza alla balneazione, atteso che tale vigilanza dovrebbe essere costante e continua su tutto il litorale». Il controllo degli accessi, che sarebbe limitato in modo da garantire le distanze di sicurezza e dell'osservanza delle regole sul distanziamento sociale rientrano nella sfera di competenza della pubblica sicurezza e non possono essere affidati «in modo semplicistico - prosegue Caprioglio - a steward privi di alcun potere coercitivo. Anche l'eventuale chiusura delle spiagge libere potrebbe essere una misura estrema di difficile applicazione data l'impossibilità di rendere inaccessibili le spiagge e il relativo specchio acqueo. Dobbiamo, infine, sottolineare come senza risorse ad hoc erogate da Governo o Regione questi ipotetici servizi siano irrealizzabili». Caprioglio evidenziando come a Savona e anche a Vado, Albissola e Bergeggi, le spiagge rientrano sotto il controllo dell'**Autorità di Sistema Portuale**, chiede che vengano definiti «con assoluta chiarezza i compiti e le responsabilità di ciascun ente». E.R. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



# Savona News

## Savona, Vado

### Savona, traghetti della Corsica Ferries ormeggiati in porto. Canavese (Autorità Portuale): "Rientreranno nel pomeriggio a Vado"

Da domenica sono attraccati di fronte alla Torretta a causa della mareggiata, critico il comitato Savona Porto Elettrico

"La Capitaneria come piano di protezione quando sono in atto mareggiate ha deciso di far sostare i traghetti nel porto di Savona, ma già nel pomeriggio rientreranno nel pomeriggio a Vado". Il direttore dell' ufficio territoriale di Savona dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar ligure occidentale ha chiarito il "caso" dei due traghetti della Corsica Ferries attraccati da domenica scorsa nella banchina nei pressi della Torretta. Si tratta infatti di un ormeggio in sicurezza che viene effettuato a causa delle condizioni avverse del mare nel frattempo che venga realizzata nel porto vadese una banchina di potenziamento, ampliamento e spostamento. Critico il comitato Savona Porto Elettrico che da mesi ha puntato il dito anche contro lo stazionamento della Costa Luminosa: " Oggi, percependo in zona Darsena una puzza spaventosa di idrocarburi, combustibili ed incombusti, abbiamo interpellato la Capitaneria di Porto per sapere quando i traghetti sarebbero ripartiti. La risposta è stata che 'non vi era previsione di una ripartenza'. Pertanto, oltre all' inquinamento della Luminosa, la popolazione sarà esposta a quello, addirittura peggiore, di traghetti a tecnologie ambientali obsolete, con inquinanti che ricadono ad altezza apparato respiratorio" spiegano.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Dentro la nave ospedale

*Lasagne al forno e flebo: la cucina aiuta a mantenere alto l'umore dei pazienti a bordo della Splendid attraccata a Genova. Dopo pranzo, per chi È in grado, È consentita l'ora d'aria sul ponte: 'Qui si sta bene, non abbiamo fretta di tornare a casa'*

Francesca Forleo / GENOVA Lasagne al forno e tamponi. Flebo di soluzione fisiologica e polpettine al sugo. C'è anche il cibo conforto, preparato dagli chef di bordo di Grandi Navi Veloci adeguatamente istruiti a tagliare i grassi in eccesso dalle ricette, tra le medicine per i pazienti Covid in via di guarigione ospitati a bordo della nave ospedale Splendid, ancorata al porto di Genova. Nei giorni scorsi, l'ospedale galleggiante progettato da Msc e Rina in collaborazione con la Asl, operativo dal 23 marzo grazie agli accordi tra la Protezione civile regionale e l'armatore, è stato ristrutturato per adattare le cabine alle esigenze sanitarie. Non solo. «Abbiamo anche rinnovato il contratto scaduto il 4 maggio fino al 20 giugno - spiega l'assessore regionale alla Protezione civile, Giacomo Giampedrone - con un costo di 400 mila euro pari a 118 euro a paziente al giorno, meno di quanto fosse previsto a inizio emergenza». E in serata, il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, ha annunciato: «Pensiamo di mantenere attiva la Splendid fino alla fine dell'emergenza e cioè fino al 31 luglio - ha detto Toti -. Questa nave ospedale è una struttura eccezionale, unica nel suo genere a livello nazionale, sia per la per qualità dell'alloggio sia per l'assistenza fornita dal personale della Asl3. La nave è stata attrezzata per la dimissione protetta di pazienti Covid, che, superata la fase acuta, abbiano ancora bisogno di assistenza sanitaria, in isolamento. » stata fondamentale nella fase più critica dell'emergenza, per consentire agli ospedali di accogliere i pazienti più gravi nelle terapie intensive, ma lo è anche oggi, per "alleggerire" i reparti a bassa e media intensità di cura, sotto pressione a causa della durata significativa della malattia». A BORDO DELLA SPLENDID Giacomo Zappa, specialista in Igiene e Medicina preventiva dell'Ospedale Evangelico, è il direttore sanitario della struttura dove lavorano altri 12 medici e 23 infermieri coordinati da Eva Zsirai. «Visti i risultati e in vista di un possibile ritorno epidemiologico in ottobre - dice Zappa, dal fronte sanitario sarebbe un peccato smantellare una struttura che funziona così bene e che garantisce la possibilità di venire in aiuto agli ospedali liberando posti per i malati. Quanto al funzionamento della nave, è molto importante per l'umore dei pazienti il servizio di hotellerie di Gnv, guidato dal commissario Luciano Palermo, e la cucina che non ha paragoni con quella ospedaliera anche se sono disponibili pasti per i diabetici e abbiamo chiesto ai cuochi di ridurre i grassi». LA VITA SCANDITA DAI PASTI «Se mi chiedessero vuoi tornare a casa da solo o vuoi restare qua non avrei dubbi, direi: tenetemi qui che sto come un pascià». Luigi Giacomo Ghio è un pensionato di 86 anni che ha sconfitto la fase acuta del Covid in 28 giorni di ricovero all'ospedale San Martino. «Sono stato male tre giorni a casa, con la febbre a 39 e mezzo o racconta o poi mi hanno ricoverato e ho preso l'ossigeno per tanti giorni ma non sono stato tanto male. Ora aspetto i risultati degli ultimi tamponi. Ma non ho fretta di andar via». Con un paio di calzettoni rosso brillante e la mascherina di ordinanza, Ghio magnifica la cucina di bordo e la possibilità di socializzare con gli altri pazienti durante la cosiddetta "ora d'aria". Dopo pranzo, i pazienti in forze possono attraversare i corridoi della nave o che viene sanificata più volte al giorno nei vari settori in cui è suddivisa o per fare una passeggiata nella piazza coperta di poppa. E, nelle belle giornate, possono anche salire sul ponte a godere della magnifica vista sulla città.





## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

Lo spettacolo toglie il fiato. «Sapesse quante foto faccio i posti letto disponibili a bordo della nave per i pazienti Covid in via di guarigione ma ancora positivi al virus il personale sanitario in servizio a bordo: 13 medici e 23 infermieri l'equipaggio marittimo a bordo della Splendid: il personale non sanitario non entra mai in contatto con i pazienti ricoverati con questo telefonino», dice prima di aprire il libro della sua vita che è come un romanzo. In sottofondo, suona il Macbeth di Giuseppe Verdi diretto da Riccardo Muti. «La lirica ed io abbiamo un legame speciale, sa? o comincia Ghio o perché se Genova ha dato i natali a una grandissima soprano come Daniela Dessì è merito mio che ho presentato il padre, il mio caro amico Angelo Dessì, alla mamma, mia cugina Guglielmina Martini detta "Tit ti"». **LOSPEDALE GALLEGGIANTE IN NUMERI** La nave è suddivisa in tre settori, rosso, giallo e verde, a seconda dell'intensità delle cure o che in generale vanno da media a bassa o e può ospitare fino a 75 pazienti. Al momento ce ne sono 50 e a bordo lavorano 13 medici, 23 infermieri e un equipaggio di 40 persone che non viene mai a contatto con i malati in via di negativizzazione dal virus. Se Rina e Gnv hanno regalato il progetto di adeguamento alle esigenze sanitarie della nave, che prima del Covid copriva le tratte verso la Sicilia, sono molti i partner che hanno offerto il loro aiuto all'ospedale galleggiante da San Giorgio del Porto per la conversione delle cabine, ad Alpha Trading che regala il carburante necessario ad alimentare la Splendid.

# Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## THE Alliance taglia Genova e Spezia

Genova. 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.



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## I SINDACATI: «GENOVA SOSTENGA I CAMALLI»

Cgil, Cisl e Uil Genova unitamente a Filt, Fit e Uilt Genova, chiedono una immediata ripresa delle chiamate nel porto di Genova per i soci della Culmv. Lo si legge in una nota. In questi mesi di pandemia i lavoratori portuali della Compagnia Unica insieme ai lavoratori diretti dei terminal hanno garantito il carico e lo scarico delle merci. I camalli hanno convissuto con le fasi emergenziali e hanno reso possibile la continuità produttiva per il primo scalo italiano.



### AUTORITÀ PORTUALE

## Un milione e mezzo per Culm e Culp

Nella riunione di ieri all' **Autorità** di **Sistema** Portuale di Genova, dal Comitato di Gestione è arrivato il parere favorevole per l' erogazione da parte dell' **Autorità** di **Sistema** di un contributo finanziario per le Compagnie dei lavoratori portuali, Culm e Culp, rispettivamente di Genova e Savona. Sulla scorta di quanto indicato dall' ex art. 17 comma 15 bis della L. 84/94, a valere sulla formazione dei lavoratori e sul ricollocamento dei soci inabili, dopo le verifiche e le valutazioni da parte degli uffici competenti della AdSP, acquisito il parere favorevole della Commissione Consultiva, il board ha dato il via libera al conferimento nelle casse delle 2 compagnie di una somma complessiva pari a 1 milione e 570mila euro. Il nulla osta, visto l' attuale momento di grave emergenza conseguente alla pandemia di tutto il settore portuale - settore che negli ultimi due anni ha dovuto affrontare anche il crollo del Ponte Morandi e il collasso di alcune infrastrutture viarie - consentirà alle Compagnie di compensare in parte la diminuzione della richiesta di lavoro sulle banchine. Nella seduta di ieri del Comitato di Gestione è stato anche fatto un altro passo avanti della procedura di assegnazione del compendio demaniale Hennebique.

In particolare, a valle delle procedure pubbliche di acquisizione delle offerte, il board si è espresso a favore della stipula dell' atto di anticipata occupazione dell' ex silos granario in modo tale da consentire alle società Vitali Spa e Roncello Capital Srl di effettuare tutti i sopralluoghi e i rilievi tecnici necessario a redigere il progetto definitivo per il recupero dell' immobile del Porto storico di Genova.



## Porti: Genova-Savona, ok a sostegno alle compagnie portuali

*Erogati 1 mln e 570 mila euro. Nuovo atto per l' Hennebique*

(ANSA) - GENOVA, 12 MAG - L' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale** verserà complessivamente 1 milione e 570 mila euro alle due compagnie di lavoratori portuali di Genova e di Savona, Culmv (1.248.000) e Culp. L' erogazione, prevista per la formazione dei lavoratori e il ricollocamento degli inabili ha ottenuto questo pomeriggio il via libera dal Comitato di gestione. "Il nulla osta, visto l' attuale momento di grave emergenza conseguente alla pandemia di tutto il settore **portuale** - che negli ultimi due anni ha dovuto affrontare anche il crollo del Ponte Morandi e il collasso di alcune infrastrutture viarie - consentirà alle Compagnie di compensare in parte la diminuzione della richiesta di lavoro sulle banchine" spiega una nota di Palazzo San Giorgio. L' altra partita aperta per i portuali è invece legata al decreto Rilancio, ancora in approvazione, che consentirà alle **Autorità di sistema portuale** di erogare alle compagnie un contributo per i mancati avviamenti al lavoro dei camalli legati all' emergenza Coronavirus. Solo per la Culmv a maggio le chiamate sono crollate del 45% con un crollo dei salari, e domani sindacati e Adsp si incontreranno proprio per discutere la possibilità di una anticipazione. Il Comitato di oggi ha segnato un passo avanti anche nella procedura di assegnazione per la riqualificazione dell' Hennebique. Il board ha dato parere favorevole alla stipula dell' atto di anticipata occupazione dell' ex silos granario che consentirà alle società Vitali Spa e Roncello Capital Srl di effettuare tutti i sopralluoghi e i rilievi tecnici necessari a redigere il progetto definitivo per il recupero della struttura. (ANSA).



## Autorità portuale, in arrivo 1,5 milioni per le compagnie uniche di Genova e Savona

*Il comitato di gestione ha anche approvato un atto che permetterà i sopralluoghi all' Hennebique per redigere il progetto esecutivo del recupero dell' ex silos*

Genova . Nella riunione odierna dal comitato di gestione è arrivato il parere favorevole per l' erogazione da parte dell' **Autorità** di **Sistema** di un contributo finanziario per le Compagnie dei lavoratori portuali, Culmv e Culp, rispettivamente di Genova e Savona. Sulla scorta di quanto indicato dalla legge 84/94, a valere sulla formazione dei lavoratori e sul ricollocamento dei soci inabili, dopo le verifiche e le valutazioni da parte degli uffici competenti della Authority, acquisito il parere favorevole della commissione consultiva, il board ha dato il via libera al conferimento nelle casse delle due compagnie di una somma complessiva pari a 1 milione e 570 mila euro. Il nulla osta, visto l' attuale momento di grave emergenza conseguente alla pandemia di tutto il settore **portuale** - settore che negli ultimi due anni ha dovuto affrontare anche il crollo del Ponte Morandi e il collasso di alcune infrastrutture viarie- consentirà alle Compagnie di compensare in parte la diminuzione della richiesta di lavoro sulle banchine. Nella seduta di oggi del comitato di gestione è stato fatto un altro passo avanti della procedura di assegnazione del compendio demaniale Hennebique. In particolare, a valle delle procedure pubbliche di acquisizione delle offerte, il board si è espresso a favore della stipula dell' atto di anticipata occupazione dell' ex silos granario in modo tale da consentire alle società Vitali Spa e Roncello Capital Srl di effettuare tutti i sopralluoghi e i rilievi tecnici necessari a redigere il progetto definitivo per il recupero dell' immobile del porto storico di Genova.



## Autorità Portuale, ok al sostegno delle compagnie portuali di Genova e Savona: in arrivo un milione e 570 mila euro

*Il fondo consentirà alle compagnie di compensare in parte la diminuzione della richiesta di lavoro sulle banchine*

Savona. In occasione della sua riunione odierna, il comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** ha dato parere favorevole all' erogazione, da parte dell' Adsp, di un contributo finanziario per le compagnie dei lavoratori portuali Culmv e Culp, rispettivamente di Genova e Savona. Sulla scorta di quanto indicato dall' articolo 17 comma 15 bis della legge 84 del 1994, a valere sulla formazione dei lavoratori e sul ricollocamento dei soci inabili, dopo le verifiche e le valutazioni da parte degli uffici competenti della Adsp acquisito il parere favorevole della commissione consultiva, il board ha dato il via libera al conferimento nelle casse delle due compagnie di una somma complessiva pari a un milione e 570 mila euro. Il nulla osta, visto l' attuale momento di grave emergenza conseguente alla pandemia di tutto il settore **portuale** (settore che negli ultimi due anni ha dovuto affrontare anche il crollo del Ponte Morandi e il collasso di alcune infrastrutture viarie) consentirà alle compagnie di compensare in parte la diminuzione della richiesta di lavoro sulle banchine. Nella seduta di oggi del comitato di gestione è stato fatto un altro passo avanti della procedura di assegnazione del compendio demaniale

Hennebique. In particolare, a valle delle procedure pubbliche di acquisizione delle offerte, il board si è espresso a favore della stipula dell' atto di anticipata occupazione dell' ex silos granario in modo tale da consentire alle società Vitali Spa e Roncello Capital Srl di effettuare tutti i sopralluoghi e i rilievi tecnici necessario a redigere il progetto definitivo per il recupero dell' immobile del porto storico di Genova. Dalla Home fase 2 ipotesi 1° giugno per spostamenti tra regioni e seconde case, dal Governo mano tesa a Toti blitz Mafia, 91 arresti: nel mirino anche gare truccate all' ippodromo di Villanova d' Albenga la diretta Alassio e la movida che vuole ripartire: "Manca poco, ma ancora nessuna indicazione" sanatoria Regolarizzazione braccianti, gli agricoltori si dividono: per alcuni "è necessario", per altri "ingiusto"



### Porti, Genova-Savona ok al sostegno alle compagnie portuali

GENOVA - L' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale verserà complessivamente 1 milione e 570 mila euro alle due compagnie di lavoratori portuali di Genova e di Savona, Culmv (1.248.000) e Culp. L' erogazione, prevista per la formazione dei lavoratori e il ricollocamento degli inabili ha ottenuto questo pomeriggio il via libera dal Comitato di gestione. "Il nulla osta, visto l' attuale momento di grave emergenza conseguente alla pandemia di tutto il settore **portuale** - che negli ultimi due anni ha dovuto affrontare anche il crollo del Ponte Morandi e il collasso di alcune infrastrutture viarie - consentirà alle Compagnie di compensare in parte la diminuzione della richiesta di lavoro sulle banchine" spiega una nota di Palazzo San Giorgio. L' altra partita aperta per i portuali è invece legata al DI Rilancio , ancora in approvazione, che consentirà alle **Autorità di sistema portuale** di erogare alle compagnie un contributo per i mancati avviamenti al lavoro dei camalli legati all' emergenza Coronavirus. Solo per la Culmv a maggio le chiamate sono crollate del 45% con un crollo dei salari, e domani sindacati e **Adsp** si incontreranno proprio per discutere la possibilità di una anticipazione. Il Comitato di oggi ha segnato un passo avanti anche nella procedura di assegnazione per la riqualificazione dell' Hennebique. Il board ha dato parere favorevole alla stipula dell' atto di anticipata occupazione dell' ex silos granario che consentirà alle società Vitali Spa e Roncello Capital Srl di effettuare tutti i sopralluoghi e i rilievi tecnici necessari a redigere il progetto definitivo per il recupero della struttura



**Nautica: Genova for yachting "Piano per ripartenza charter"**

*"Riapertura completa della navigazione per salvare la stagione"*

(ANSA) - **GENOVA**, 12 MAG - Un programma "chiaro e graduale" per la riapertura completa della navigazione per salvare la stagione del charter di piccoli e grandi yacht in Italia. **Genova** for yachting, l'associazione che rappresenta il comparto della nautica professionale genovese con 44 aziende e un fatturato complessivo di 170 milioni di euro l'anno, ha lanciato la richiesta con una lettera indirizzata all'ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria di **porto** di **Genova**. "Dopo i provvedimenti della Regione Liguria che hanno disciplinato con chiarezza e tempestività l'apertura delle aziende della filiera nautica, l'accessibilità ai natanti e la navigazione, seppur parziale, delle unità da diporto - spiega l'associazione - auspichiamo ora che le autorità competenti possano definire e inserire nel prossimo decreto un piano per la riapertura della navigazione, che possa supportare l'attività di broker e agenti che operano nel settore, analogamente a quanto predisposto da altri Paesi del Mediterraneo, quali Spagna, Grecia, Croazia, Francia". Nell'ipotesi di una partenza della stagione intorno a metà giugno, gli operatori liguri vogliono avere la possibilità di iniziare subito a proporre periodi di charter su yacht, con informazioni certe. Il rischio, se la riapertura resterà nell'incertezza, "è che il cliente scelga di partire da porti stranieri, creando ulteriori enormi danni a tutta la filiera nautica italiana e ligure legata al mondo dei charter di grandi yacht". (ANSA).



## Nautica, Genova for yachting scrive a Carlone: servono certezze su charter stagione estiva

*Il rischio derivante dalla perdurante situazione di incertezza è che il cliente scelga di partire da porti stranieri*

Definire un programma chiaro e graduale per la riapertura completa della navigazione, affinché la stagione del turismo legato alla nautica e al noleggio di piccoli e grandi yacht, già parzialmente compromessa per l'emergenza sanitaria da Covid-19, possa riprendere al più presto lungo le coste italiane. È questa la richiesta di **Genova** for Yachting - l'associazione che rappresenta il comparto della nautica professionale genovese - affidata a una lettera inviata all'ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria di **Porto** di **Genova**. Dopo i provvedimenti della Regione Liguria - che hanno disciplinato con chiarezza e tempestività l'apertura delle aziende della filiera nautica, l'accessibilità ai natanti e la navigazione, seppur parziale, delle unità da diporto - **Genova** for Yachting auspica ora che le Autorità competenti possano definire e inserire nel prossimo decreto un piano per la riapertura della navigazione, che possa supportare l'attività di broker e agenti che operano nel settore, analogamente a quanto predisposto da altri Paesi del Mediterraneo, quali Spagna, Grecia, Croazia, Francia. A fronte degli standard di sicurezza epidemiologica garantiti dalla figura del raccomandatorio marittimo e dalle caratteristiche degli yacht, che ospitano, oltre l'equipaggio, un massimo di 12 passeggeri, e nell'ipotesi di una partenza della stagione intorno a metà giugno, l'obiettivo degli operatori liguri è di avere la possibilità di iniziare fin da ora a proporre periodi di charter su yacht, con informazioni certe e senza trovarsi in svantaggio competitivo rispetto ai Paesi limitrofi. L'individuazione e la realizzazione di progetti concreti che possano essere volano per la crescita dell'economia legata al mare sono l'obiettivo di **Genova** for Yachting, che riunisce 44 realtà genovesi che, con un fatturato complessivo circa euro 170 milioni/anno, si confrontano con successo in un settore internazionale ad altissimo livello di competizione, in un mercato di riferimento che si aggira intorno ai 6 miliardi di euro all'anno (spesa operativa annuale mondiale) con una ricaduta del 100% sul territorio. Il rischio derivante dalla perdurante situazione di incertezza è che il cliente scelga di partire da porti stranieri, creando ulteriori enormi danni a tutta la filiera nautica italiana e ligure legata al mondo dei charter di grandi yacht, a partire dai brokers a raccomandatori marittimi, fino a gestori di marina, fornitori e quanti si occupano di rifornimento e cambusa. A esserne inoltre pesantemente penalizzato sarebbe il territorio, con ricadute negative sull'indotto per quanto concerne il turismo, la logistica e il commercio. **Genova** For Yachting mette quindi le proprie competenze a disposizione delle Istituzioni e del territorio, raccogliendo anche i contributi dalle diverse categorie in essa rappresentate - nei settori di Servizi, Marina, Cantieri, Tecnologie, Professionisti.



## Psa Genova, ancora troppi assembramenti di camionisti: varate le nuove misure / Download

Redazione

Genova Ancora troppi assembramenti e il terminal Psa di Genova è costretto a varare nuove misure. Gran parte degli autotrasportatori si posiziona in ogni caso in attesa in prossimità dell'Ufficio Merci, creando affollamenti e creando così situazioni di mancato rispetto del distanziamento sociale imposto dalle normative di sicurezza vigenti. Il primo gruppo terminalistico genovese è soddisfatto della app creata per i camionisti, ma ammette che non sempre le regole vengono rispettate. Così il terminal guidato da Gilberto Danesi e Roberto Goglio ha dovuto stringere ancora le maglie e ha diramato una serie di ulteriori controlli per evitare code e assembramenti in prossimità degli uffici.



### Psa Genova, ancora troppi assembramenti di camionisti: varate le nuove misure / Download

12 MAGGIO 2020 - Redazione



Genova - Ancora troppi assembramenti e il terminal Psa di Genova è costretto a varare nuove misure. "Gran parte degli autotrasportatori si posiziona in ogni caso in attesa in prossimità dell'Ufficio Merci, creando affollamenti e creando così situazioni di mancato rispetto del "distanziamento sociale" imposto dalle normative di sicurezza vigenti". Il primo gruppo terminalistico genovese è soddisfatto della app creata per i camionisti, ma ammette che non sempre le regole vengono rispettate.

Così il terminal guidato da Gilberto Danesi e Roberto Goglio ha dovuto stringere ancora le maglie e ha diramato una serie di ulteriori controlli per evitare code e assembramenti in prossimità degli uffici.

[Ecco le nuove regole di Psa Italia](#)

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

[Iscriviti](#)

## Buone pratiche aggiunte nel Terminal PSA Group

GENOVA PRA' Il Terminal PSA GP ricorda 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. 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 un'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 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.



## Bacino a saldo, il Consorzio non si arrende

Terzo tentativo di vendita all' asta per la vasca di carenaggio utilizzata da Fincantieri. Si parte da una base di 6 milioni e 156mila euro

LA SPEZIA Due aste non sono state sufficienti, e chissà che la terza non possa essere quella giusta, per effetto del prezzo decisamente ribassato. Il bacino di carenaggio mobile utilizzato da Fincantieri nello stabilimento del Muggiano torna all' asta. È di pochi giorni fa il terzo avviso di vendita lanciato dal Consorzio costituito negli anni Sessanta e oggi in liquidazione, composto da Provincia, Comune della Spezia e Camera di commercio: il prezzo a base d' asta è di 6,156 milioni di euro, con la richiesta di partecipazione che dovrà essere presentata entro le 12 del prossimo 12 giugno. L' asta si terrà tre giorni più tardi, il 15 giugno, alle 12 nella Sala Gotelli dell' ente di via Veneto. L' auspicio degli enti è che la struttura possa essere finalmente alienata: alla base della decisione di vendere c' è anche la necessità di dare un po' di sollievo alle casse della Provincia, in sofferenza ormai da anni a seguito della riforma statale.

Certo è che nel giro di pochi mesi la struttura ha subito una forte svalutazione, se è vero che in occasione della prima asta dello scorso febbraio l' offerta minima per accaparrarsi il bene era stata fissata a 7,6 milioni di euro, mentre per il secondo tentativo, avvenuto lo scorso aprile, il prezzo minimo era stato individuato in 6,84 milioni di euro. Ora l' ennesimo ribasso, che potrebbe fare gola a Fincantieri, attuale utilizzatore del bene attraverso la società partecipata Gestione bacini Spezia. Il colosso nazionale della cantieristica ha l' impianto in locazione fino alla fine di quest' anno, ma la società partecipata già alla fine del 2018 aveva chiesto e ottenuto dall' **Autorità portuale** del Mar ligure orientale la proroga fino al 2029 della relativa concessione demaniale marittima. Tutto dunque lascia presupporre che Fincantieri possa fare più di un pensiero sull' acquisizione del bene, non solo perché ancora oggi è il fulcro delle attività di costruzione e manutenzione realizzate dal cantiere del Muggiano, ma anche alla luce dell' interesse manifestato lo scorso anno, con tanto di offerta per l' acquisto messa nero su bianco inviata al Consorzio in liquidazione, le cui cifre non hanno però fatto breccia tra i soci. Certo è che se anche la terza asta andrà deserta, il Consorzio per il bacino di carenaggio della Spezia potrà avviare trattative private ai fini della vendita della struttura, e anche in questa circostanza Fincantieri dovrebbe essere il primo interlocutore con cui si confronterà l' ente in liquidazione. L' obiettivo e l' auspicio, al di là di ottenere denari utili ad alleviare le casse di bilancio, sono quelli di far rimanere nel golfo della Spezia il bacino, costruito a cavallo tra anni Sessanta e Settanta proprio per alimentare e sostenere il boom della cantieristica navale che stava prendendo sempre più campo nel golfo. La vendita del bacino già nei mesi scorsi era entrata nel mirino delle organizzazioni sindacali, alla vigilia della prima asta di febbraio, preoccupati per le ricadute negative che avrebbe potuto comportare una vendita a un soggetto diverso da Fincantieri. Cgil, Cisl e Uil, con le segreterie provinciali Fim, Fiom e Uil, avevano anche chiesto un incontro urgente con il sindaco e con Fincantieri: l' auspicio delle organizzazioni sindacali è la prosecuzione della fruizione del bacino in capo a Fincantieri. «Il bacino ha un ruolo fondamentale nel processo produttivo del cantiere militare integrato Muggiano-Riva Trigoso, senza il quale non è possibile il varo delle navi» avevano lamentato i sindacati. Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.





**Roncallo: guardo in positivo, ripresa dopo l'Estate**

*Traffico merci a Spezia: primo trimestre sopportabile, nel secondo sarà dura*

Vezio Benetti

GENOVA Carla Roncallo presidente della **AdSp** del mar Ligure orientale è stata da noi intervistata via skype. Sempre disponibile la presidente che gestisce il porto di Spezia e di Marina di Carrara. Lo scalo spezzino è fra i primi porti in Italia per il traffico dei contenitori, addirittura il secondo se teniamo fuori gli scali di transhipment e negli ultimi anni si è anche rilanciato nel settore delle crociere. Tralasciamo le crociere, ha detto la presidente, il 2020 è da considerare perso anche perché se ci fosse una timida ripresa i dati dei mesi invernali sarebbero minimi. Tutto rimandato al prossimo anno. Per quanto invece riguarda il traffico delle merci il primo trimestre ha visto un calo del 10%, sopportabile in questo periodo, ma purtroppo devo dire che Aprile, Maggio e Giugno dovremmo assistere ad una flessione maggiore che forse può aggirarsi sul 30%. Sono però convinta che da fine estate ci potrebbe essere una ripresa. Penso sempre in positivo, anche se questa emergenza non riguarda solo l'Italia, ma i nostri porti devono confrontarsi con mercati di tutto il mondo e quindi se si vede una ripresa in Cina, si potrebbe vedere uno stop in Usa, una ripresa in Sud America e un fermo in Africa. Sempre molto chiara la presidente Roncallo ha continuato l'intervista parlando di lavori per le infrastrutture portuali (leggi molo Fornelli), di Santo Stefano Magra con i piazzali da rimodellare per il posizionamento dei contenitori, del lavoro da svolgere in sinergia con Comune, imprenditori locali e infine su Marina di Carrara, che partita a spron battuto con nuovi servizi della Grendi ha dovuto un momento frenare a causa del Covid. Ascoltiamo comunque l'intervista.



La Spezia: rilanciare e innovare

LA SPEZIA L'AdSP spezzina con la presidente **Carla Roncallo** ed il segretario generale Francesco Di Sarcina, ed il Comune della Spezia con l'assessore Anna Maria Sorrentino, hanno incontrato, in modalità web, tutti i principali terminalisti ed operatori portuali che svolgono le loro attività per e nello scalo. L'iniziativa dei due Enti, che fa seguito ad altri incontri che dall'inizio della pandemia si sono susseguiti tra AdSP ed operatori portuali, era rivolta all'analisi delle possibili azioni necessarie a superare e mitigare le criticità derivanti dalla diminuzione dei traffici di merci, conseguente all'esplosione ed al diffondersi della pandemia da coronavirus. All'incontro virtuale erano presenti il direttore generale di LSCT, Alfredo Scalisi e il responsabile comunicazione e marketing di Contship Italia, Daniele Testi; il brand manager di Tarros, Mauro Solinas; il presidente degli Agenti Marittimi, Giorgio Bucchioni; il presidente dell'Associazione degli Spedizionieri, Andrea Fontana; il presidente e ad di La Spezia Port Service, Salvatore Avena; il presidente della Sezione Logistica di Confindustria La Spezia e proprietario del Gruppo Laghezza, Alessandro Laghezza; l'amministratore di Sernav e presidente della Associazione Spedizionieri Doganali della Spezia, di Sernav, Bruno Pisano; la responsabile comunicazione e marketing di AdSP, Monica Fiorini. La riunione, che ha registrato la piena collaborazione di tutti i principali attori del nostro cluster portuale, si è focalizzata sull'avvio di alcuni progetti e sulla conclusione di altri già in fase più avanzata, sia di iniziativa di AdSP sia di iniziativa degli operatori, necessari per rilanciare e rendere sempre più competitivo ed efficiente il porto spezzino, da sempre caratterizzato dalla sperimentazione di processi innovativi, anche per fronteggiare al meglio la crisi dei traffici che sta caratterizzando i porti nazionali e non solo, a causa del Covid-19. L'idea, in estrema sintesi, è quella di sfruttare il periodo di calo del traffico per prepararsi ad offrire maggiori servizi ed efficienza agli utenti, con la consapevolezza che lo scenario rimarrà variabile e complesso ma allo stesso tempo offrirà concrete opportunità per avviare nuovi modelli che mettano al centro la collaborazione, la digitalizzazione e la sostenibilità economica, sociale ed ambientale. Un porto, quello della Spezia, che lavora a beneficio della crescita di un territorio che anche in questa pandemia ha garantito, attraverso le proprie strade e collegamenti ferroviari, il flusso di merci essenziali per tutte le principali regioni del Nord Italia. AdSP e Comune della Spezia, per le rispettive competenze e nella massima collaborazione, si adopereranno anche a velocizzare le procedure autorizzative necessarie per la realizzazione dei progetti, affinché l'operatività del porto non subisca contraccolpi. A tale finalità si è convenuto di istituire appositi gruppi di lavoro dedicati al monitoraggio, all'esecuzione ed alla diffusione informativa dei progetti in corso d'opera. Una comunità coesa, dunque, quella portuale, che vuole andare avanti con tutti gli strumenti a disposizione, in attesa che la crisi attuale venga superata e si possa contare su un porto ancora più competitivo di quello di inizio pandemia, questo il messaggio emerso dall'incontro di oggi e questa la mission alla quale sia le istituzioni, sia gli operatori privati, lavoreranno con il massimo impegno.



## Nuovi locali nel porto per i controlli sanitari | La Gazzetta Marittima

RAVENNA Il Ministero della Salute dispone finalmente 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 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 un'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 reso possibile 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





## La Gazzetta Marittima

Ravenna

---

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 Tirreno

Livorno

### Porto, Buongiorno all'attacco «Manca vera progettualità»

livorno«Di questa assenza progettuale, che va avanti ormai da anni, non possiamo certo incolpare il Covid-19». A dirlo è il gruppo porto di Buongiorno Livorno, segnalando che il mix dell' attuale congiuntura economica e dei «pesantissimi effetti dell' emergenza pandemica» sta generando «una consistente contrazione nei traffici» e «alimenta nelle imprese portuali prospettive caratterizzate da incertezza e crisi». Il documento buongiorno mette l' accento sulla «particolare importanza» che in tale contesto acquisisce «la completa attuazione dell' art. 17 della legge che regolamenta i porti italiani» 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 e Venezia-Chioggia». Buongiorno vede nella presa di posizione dei presidenti di queste due **Autorità** un esempio di «coraggio» per aver «riconosciuto pubblicamente alle società art. 17, alias le ex Compagnie portuali, un "ruolo essenziale" per l' operatività dei rispettivi scali». Tradotto: in un caso è stato già approvato e nell' altro lo si sta fare «un intervento 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». E questo - viene sottolineato - a quanto pare, sembrerebbe senza trovare ostacoli da parte degli uffici del ministero. Nel documento si ricorda che qualcosa del genere era stato fatto «nei primi anni 2000 dall' **Autorità Portuale** di Livorno quando l' interesse del porto costituiva un preciso impegno per l' ente, per la città e per la politica cittadina intera» mentre «adesso solo il vuoto». Buongiorno scende in campo per manifestare preoccupazione sì per la situazione attuale «ma - si iene a rimarcare - ancora di piú la mancanza di un progetto da cui ripartire». Lo fa pubblicando la lettera ricevuta da un dipendente Tdt, la società che ha messo in cassa integrazione i 283 addetti («per qualcuno il virus è stato una manna dal cielo per poter fare quello che prima non si sarebbe potuto fare passando da una contrattazione sindacale»). Presenta la lettera per mostrarne la preoccupazione «che è anche la nostra e che dovrebbe diventare di tutta la città». Nel mirino è il fatto che i fondi di investimento Infravia e Infracapital che tre anni fa hanno acquisito la proprietà «promettendo 10-12 milioni di euro di investimenti» ma di essi «si è visto poco e niente». Colpa - si afferma - non solo dei "padroni del vapore", ma anche di «una politica talmente proiettata verso quell' eldorado chiamato Darsena Europa, da non rendersi conto che il porto attuale perdeva posizioni e arrancava in ambito nazionale». Nella lettera ci si lamenta del fatto che ci si è persi dietro «i vari progetti delle Darsene Europa» mentre i fondi tramutavano in «un piccolo scalo di transhipment» un porto che in precedenza era stato «leader nelle rotte per il Nord America». --



**Quasi trecento pacchi alimentari donati dai portuali e dalle aziende**

LIVORNO È partita sabato mattina dal palazzo della Compagnia Portuali un'importante iniziativa per la consegna dei pacchi alimentari per le famiglie livornesi in difficoltà, a causa delle conseguenze legate all'emergenza Covid-19. L'iniziativa è stata possibile grazie alla collaborazione tra la Compagnia Portuale, la Compagnia Impresa CILP, la Società Volontaria di Soccorso e la Coop del Tirreno. Nella migliore delle tradizioni dei portuali livornesi, ciascun lavoratore ha voluto personalmente dare un contributo. CPL e CILP hanno coinvolto i lavoratori attraverso una sottoscrizione, con l'hashtag # UN LAVORATORE PER UNA FAMIGLIA, grazie al quale è stato possibile comporre 270 pacchi, per i quali hanno contribuito anche le aziende con la convinta adesione dei soci e dei soci in CILP, Neri e Negri. La Coop del Tirreno ha composto i pacchi contribuendo con uno sconto sul valore complessivo e la SVS, insieme anche ai nostri lavoratori, provvederà alla consegna a casa delle famiglie mettendo a disposizione mezzi e volontari, coordinandosi con l'assessorato al sociale del Comune di Livorno. Questa iniziativa sottolinea una nota della CPL è in continuità della visione solidaristica del porto, che da sempre è legato alla città ed alla comunità cittadina. Purtroppo la fase che stiamo attraversando ha visto la cessazione totale di molte attività con la conseguente sospensione delle attività lavorative ad esse collegate. Il porto non è immune da questo ma non si è fermato e per questo sottolineano i portuali abbiamo ritenuto giusto dare un contributo a chi ha difficoltà maggiori.



## Superstrada da ultimare è il momento della svolta

INFRASTRUTTURE Sono ore decisive per il futuro della grande incompiuta, la superstrada Civitavecchia-Orte. Un' opera definita strategica dal Governo per il collegamento tra il porto di Civitavecchia, l'interporto di Orte e l'Adriatico. Proprio in queste ore sta per vedere la luce il decreto Rilancio e saranno nominati i commissari straordinari per completare circa 25 opere viarie e ferroviarie ritenute indispensabili. E da Montecitorio arrivano alcuni rumors su come sarà la scelta dei commissari. Due le correnti di pensiero: da una parte il ministro ai Trasporti, Paola De Micheli (Pd) che vorrebbe nominare un commissario per ciascuna opera. Dall'altra il suo vice, Giovanni Carlo Cancellieri (M5S) che spinge per una soluzione ancora più rapida: nominare come commissari gli amministratori delegati di Anas per le opere viarie e di Rfi per i tratti ferroviari. Una soluzione quest'ultima che taglierebbe i tempi necessari ai nuovi commissari per studiare le infrastrutture da completare e porterebbe all'avvio dei cantieri, specie per le infrastrutture come superstrade già finanziate (ci sono stanziati 476 milioni), in poche settimane. Ad augurarsi che la bretella per Orte venga completata rapidamente è il sindaco Ernesto Tedesco.

«Ho avuto modo di ringraziare il ministro De Micheli, che mi ha confermato che l'attenzione sulla Civitavecchia-Orte resta alta. Questa infrastruttura è un'importante valvola di sfogo alla crisi del settore dell'edilizia nell'immediato e ai traffici commerciali portuali a media scadenza. Speriamo che a breve possa giungere la nomina del commissario che potrà spendere velocemente la somma già disponibile». Parole che però non sono piaciute al collega di Tarquinia. «Tra Orte e Civitavecchia tuona Alessandro Giulivi c'è Tarquinia. Una dimenticanza grave, fatta da molti politici, compreso Tedesco. Non posso accettare che si continui a parlare di un'opera incompiuta, piuttosto di un progetto sbagliato di Anas che propone di attraversare la Valle del Mignone giustificando il danno ambientale a favore di un minore costo economico». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Informazioni Marittime

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Senza crociere e avgas Civitavecchia brucia 20 milioni

*Col crollo del traffico passeggeri e del carburante, quest'anno il porto della Capitale potrebbe dimezzare le entrate. di Majo: "Tutti i settori, tranne le merci, sono in sofferenza"*

Nel 2020 il **porto** di **Civitavecchia**, scalo della Capitale del turismo crocieristico, potrebbe dimezzare le sue entrate, bruciando all'incirca 20 milioni di euro. Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, in audizione alla Commissione Infrastrutture del Consiglio regionale del Lazio, presieduta da Eugenio Patanè. Traffico merci tiene. Il traffico merci di **Civitavecchia** è principalmente basato sui rotabili, tra cui l'esportazione delle auto Fiat-Crysler negli Stati Uniti. Inoltre, è il principale scalo crocieristico italiano, movimentando milioni di passeggeri ogni anno. Ad aprile il traffico generale delle automotive si è ibernato e quello crocieristico non ripartirà prima di un mese, se non oltre. Ma tutto sommato il traffico merci «continua a essere svolto, con riduzioni in alcuni comparti ma addirittura in leggero aumento in altri», spiega di Majo. Sono stati il drastico calo del traffico passeggeri, in particolare quello crocieristico, e il blocco del traffico aereo, incidendo sul movimento dei prodotti energetici - come la benzina Avio, o Avgas - ad aver affossato i conti dell'Autorità di sistema portuale. Nella sua relazione, di Majo ha spiegato che «tutti i settori, tranne uno, sono in fortissima sofferenza a causa di questa crisi di emergenza sanitaria. Il più colpito di tutti è sicuramente quello crocieristico, che ha avuto un crollo vertiginoso nel mese di marzo. Il settore non vedrà la ripresa fino a settembre-ottobre». Per quanto riguarda i traghetti, il **porto** di **Civitavecchia** si aspetta una ripresa per l'inizio dell'alta stagione estiva, tra giugno e luglio. Di Majo ha sottolineato che ora gli investimenti da fare sono nel settore energetico, dove si accumulano ritardi da ben prima dell'arrivo della pandemia mondiale, che ha ulteriormente peggiorato la situazione. «La causa - ha detto il presidente del **porto** della Capitale - non sta tutta nel Coronavirus, perché esiste una problematica legata alla centrale termoelettrica di Torvaldaliga nord». Comunque sia, «la riduzione del 95 per cento del traffico aereo ha ovviamente ridotto drasticamente la richiesta di carburante e provocato una grande contrazione delle entrate tributarie dell'ente». Gli incentivi, gli sgravi e i risanamenti d'impresa nella portualità - contenuti nei vari decreti economici a cui il governo aggiungerà a breve nuovi interventi - pesano parecchio sulle casse delle Autorità di sistema portuale, che sono enti pubblici non economici. Per la maggior parte, non stanno incassando né tasse di ancoraggio né canoni di gestione, le due principali voci di bilancio. - credito immagine in alto.



# Avvisatore Marittimo

Napoli

## Portuali di Napoli chiedono per CULP modello Palermo

Napoli. (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, segue in ultima pagina

# Avvisatore Marittimo

Napoli

## Portuali di Napoli

però, secondo i sindacati, è proprio la gara. «Perché aggiudicare 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.

**DALLA PRIMA PAGINA**

**Porti sotto casa**

Quali sono i progetti per il 2020? Quali sono le attività che si svolgeranno per l'impiego di Capitaneria? La Capitaneria monitora i rischi e i pericoli per i porti. Il 2020 sarà un anno di grandi cambiamenti per i porti italiani. Il 2020 sarà un anno di grandi cambiamenti per i porti italiani. Il 2020 sarà un anno di grandi cambiamenti per i porti italiani.

**Portuali di Napoli**

Il porto di Napoli è uno dei porti più importanti d'Italia. Il porto di Napoli è uno dei porti più importanti d'Italia. Il porto di Napoli è uno dei porti più importanti d'Italia.

**Dragaggi a Venezia**

Il porto di Venezia è uno dei porti più importanti d'Italia. Il porto di Venezia è uno dei porti più importanti d'Italia. Il porto di Venezia è uno dei porti più importanti d'Italia.

**Rina certifica C&T**

Il porto di Genova è uno dei porti più importanti d'Italia. Il porto di Genova è uno dei porti più importanti d'Italia. Il porto di Genova è uno dei porti più importanti d'Italia.

**Con la settimana del lockdown del Porto Adriatico e del Porto Tirreno...**

**GRIMALDI GROUP Short Sea Services**

**La Dorsale Adriatica**

**La Dorsale Tirrenica**

Scopriamola la nuova gamma di servizi per il trasporto marittimo. Risparmiare fino al 50% rispetto ai costi del trasporto stradale.

Info e prenotazioni: +39 061 462 777 • cargo@grimaldi.espositi.it • http://cargo.grimaldi-espositi.com



# Identità Insorgenti

Napoli

## Piazza Mercato e cantieri Unesco: il punto nelle commissioni comunali

Le commissioni Infrastrutture e Cultura, presiedute rispettivamente da Gaetano Simeone ed Elena Coccia, hanno incontrato ieri l' assessore all' Urbanistica Carmine Piscopo e gli architetti Salvatore Napolitano e Luca D' Angelo, l' uno dirigente del Servizio Valorizzazione della Città storica, l' altro responsabile unico del procedimento per il Grande Progetto Sito Unesco. Gli effetti dello stop imposto dall' emergenza al cantiere di Piazza Mercato, e il destino del grande spazio urbano che così sarà recuperato e il cronoprogramma degli interventi da rendicontare alla commissione europea entro il 2023: questi gli argomenti discussi dalla commissione. Buone e cattive notizie sono state fornite dai tecnici intervenuti oggi alla riunione congiunta delle commissioni Infrastrutture e Cultura, spiega un comunicato del comune di Napoli. "Le buone notizie riguardano l' avvio, tra pochi giorni, del recupero del complesso dell' Annunziata e la definitiva approvazione del progetto per il recupero di Castelcapuano. Quelle cattive, la richiesta da parte dell' Enel di effettuare lavori sui sottoservizi in quella parte di Via San Giovanni a Carbonara che è stata già completata; nei prossimi giorni si saprà che cosa gli uffici risponderanno alla società e quali alternative si troveranno per evitare di "bucare" nuovamente una strada già riqualificata". Il cantiere di Piazza Mercato, che già aveva subito rallentamenti a causa dei ritrovamenti archeologici e della necessaria interlocuzione con la Soprintendenza sulla pavimentazione, è stato fermato dalla pandemia. "Ma proprio in questi giorni sta ripartendo. Al momento sono in corso le verifiche per adattare il cantiere alle normative per l' emergenza sanitaria e per la sicurezza dei lavoratori (dalla misurazione della temperatura al distanziamento delle aree di lavoro, alle sanificazioni). Tra mercoledì e giovedì ripartiranno i lavori, hanno spiegato i tecnici, e l' idea è di organizzare più cantieri piccoli nelle aree del grande cantiere; per accelerare, inoltre, saranno fatti partire anche i lavori nell' area di Piazza del Carmine, che finora era stata tenuta distinta da quella di Piazza Mercato" si spiega ancora nel comunicato. Un focus dovrà essere fatto, ha sottolineato il presidente della commissione Infrastrutture e Mobilità, Simeone, sulle misure da adottare per la viabilità e le aree di sosta, mentre è opportuno che le zone completate siano subito riaperte, così come fatto per Piazza Sant' Eligio. Più ampio e politicamente complesso è il discorso sul futuro della nuova Piazza Mercato nel contesto urbano. È stato un errore, ha detto in apertura la presidente della commissione Cultura Elena Coccia, non essere riusciti ad attivare, in questa seconda consiliatura de Magistris, l' Osservatorio sul Centro Storico Sito Unesco, una struttura che ha garantito, fin dalla sua nascita, una interlocuzione efficace da un lato con l' Unesco e dall' altro con la città, che veniva puntualmente informata su tutto ciò che accadeva nell' ambito del Grande Progetto finanziato dall' Unione Europea. Sarebbe il caso di riprendere subito, ha detto Andrea Santoro (Gruppo Misto - Fratelli d' Italia), l' interlocuzione con residenti e operatori commerciali di Piazza Mercato per fare in modo che, completata la riqualificazione, quelle vaste aree non si trasformino nuovamente in grandi parcheggi e diventino, invece, un motore per lo sviluppo turistico. Ben prima si sarebbe dovuto pensare a coinvolgere la città nella progettazione degli interventi, ha sostenuto Matteo Brambilla (Movimento 5 Stelle), secondo cui è carente l' informazione su progetti e avanzamento delle opere. Resta un' imprescindibile urgenza quella del risanamento dell' area Orientale della città, ha detto Marta Matano (Movimento 5 Stelle); un' area alla quale non viene prestata la necessaria attenzione. Quella di piazza Mercato è un' area cittadina, ha precisato Elena Coccia, nella quale già da tempo importanti attività culturali hanno preso vita accanto a presistenze storiche molto qualificanti,

The screenshot shows the website 'Identità Insorgenti' with the article title 'Piazza Mercato e cantieri Unesco: il punto nelle commissioni comunali'. The page includes a search bar, navigation links (HOME, CATEGORIE, CHI SIAMO, REDAZIONE, CONTATTI), and social media icons. Below the title is a photograph of Piazza Mercato in Naples. The article text is partially visible, starting with 'Le commissioni Infrastrutture e Cultura, presiedute rispettivamente da Gaetano Simeone ed Elena Coccia, hanno incontrato ieri l' assessore all' Urbanistica Carmine Piscopo e gli architetti Salvatore Napolitano e Luca D' Angelo...'. There are also social media sharing buttons (Facebook, Twitter, Google+, LinkedIn) and a 'BENI CULTURALI | 12 Maggio 2020' label. A sidebar on the right features a 'I PIÙ LETTI DELLA SETTIMANA' section with the article 'In, donna del Sud, vi racconto i miei 63 giorni al Nord in quarantena'.

come ad esempio la sartoria che per tanto tempo ha lavorato per il Teatro di San Carlo. Nonostante la delocalizzazione, ha spiegato



## Identità Insorgenti

### Napoli

---

Mario Coppeto (Sinistra Napoli in Comune a Sinistra), ci sono realtà imprenditoriali storiche sulle quali si può puntare per un rilancio di Piazza Mercato, che va vista nella sua continuità con il "Decumano del mare" (la zona degli Orefici), oggetto negli ultimi vent'anni di interventi di riqualificazione. Il progetto e la visione per quella che a tutti gli effetti è la storica porta a Est, dal mare, per accedere al centro storico, ha detto l'assessore Carmine Piscopo, sono scritti nella pianificazione urbanistica: nel Piano Regolatore, nel Preliminare di Piano Comunale recentemente approvato, nel Progetto Urbanistico Attuativo che riguarda Piazza Mercato (elaborato, come la legge prevede, interloquendo con la città), nel Grande Progetto Sito Unesco, per il quale sono giunti i complimenti della Commissione europea che l'ha finanziato e che è stato riprogrammato recentemente nell'ambito di un corretto rapporto istituzionale con la Regione. Le funzioni elencate nei documenti urbanistici per quell'area sono quelle commerciali, turistiche e culturali; di grande pregio sono i beni storico-artistici che si stanno recuperando: il complesso di Sant'Eligio, ad esempio, o la chiesa angioina di San Giovanni a Mare. Sarà decisivo, quando i flussi turistici (soprattutto quelli crocieristici) riprenderanno, interloquire con l'**Autorità Portuale**: per il Comune è decisivo estendere a questa zona il turismo, decongestionando il centro antico. E interloquire, anche, con residenti e operatori commerciali per attivare, quando i lavori saranno conclusi e la piazza riconsegnata alla Municipalità, progetti e strumenti che possano garantire, a chi vive e lavora in quell'area, di potersene prendere cura. Ph Salvatore La Porta / Kontrolab - tutti i diritti riservati Un articolo di Identità Insorgenti pubblicato il 12 Maggio 2020 e modificato l'ultima volta il 12 Maggio 2020 Identità Insorgenti Identità Insorgenti è un giornale on line che rappresenta un collettivo di scrittori, giornalisti, professionisti, artisti uniti dalla volontà di una contronarrazione del Mezzogiorno. [www.identitainsorgenti.com](http://www.identitainsorgenti.com).

### Salerno, SMET: Nel lockdown le merci ro-ro sono cresciute

Considerato il contesto generale di emergenza, è stato un incremento lieve ma significativo quello registrato dal traffico ro-ro nel porto di Salerno nel primo trimestre di quest'anno. Secondo i dati forniti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il segmento rotabili nello scalo campano ha infatti registrato un leggero aumento, 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. 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 ha concluso De Rosa sarà possibile per il settore continuare a garantire i pieni livelli occupazionali".

The image shows a screenshot of the COSCO SHIPPING website. At the top, it displays the company logo and the text 'BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO' and 'PAG. 3'. Below the logo, there are several sections detailing shipping services and routes. The main section is titled 'SERVIZIO NORD EUROPA - NET SERVICE - settimanale da Salerno per' and lists various ports of call including Rotterdam, Hamburg, and London. Other sections include 'SERVIZIO STATI UNITI - MENA SERVICE - settimanale da Salerno per' and 'SERVIZIO MD1 - settimanale da La Spezia - Genova'. The website also features a 'SERVIZIO MD2 - settimanale' and 'SERVIZIO PNX - NAPLES EXPRESS - settimanale da Napoli via Pireo'. The bottom of the page includes contact information for COSCO SHIPPING and a small logo for 'COSCO SHIPPING'.

# Avvisatore Marittimo

Bari

## Sistema portuale di Bari potenzia la dogana digitale

Un accordo per la definizione del progetto "Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli". Sarà sottoscritto oggi martedì a valle di una web conference dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e dal direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna. Attraverso il documento, l'AdSP MAM intende estendere anche ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli le soluzioni già avviate nel porto di Bari con il progetto "PROG0101 Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Bari", volte ad ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l'introduzione di soluzioni innovative.

PAG. 2 BOLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 39 - 13-5-2020

### PORTO DI NAPOLI

1. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 1  
2. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 2  
3. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 3  
4. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 4  
5. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 5  
6. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 6  
7. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 7  
8. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 8  
9. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 9  
10. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 10  
11. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 11  
12. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 12  
13. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 13  
14. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 14  
15. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 15  
16. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 16  
17. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 17  
18. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 18  
19. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 19  
20. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 20  
21. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 21  
22. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 22  
23. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 23  
24. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 24  
25. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 25  
26. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 26  
27. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 27  
28. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 28  
29. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 29  
30. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 30  
31. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 31  
32. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 32  
33. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 33  
34. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 34  
35. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 35  
36. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 36  
37. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 37  
38. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 38  
39. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 39  
40. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 40  
41. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 41  
42. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 42  
43. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 43  
44. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 44  
45. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 45  
46. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 46  
47. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 47  
48. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 48  
49. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 49  
50. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 50

### PROSSIMI ARRIVI

BALCO VARAZZOM

1. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 1  
2. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 2  
3. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 3  
4. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 4  
5. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 5  
6. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 6  
7. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 7  
8. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 8  
9. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 9  
10. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 10  
11. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 11  
12. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 12  
13. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 13  
14. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 14  
15. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 15  
16. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 16  
17. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 17  
18. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 18  
19. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 19  
20. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 20  
21. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 21  
22. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 22  
23. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 23  
24. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 24  
25. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 25  
26. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 26  
27. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 27  
28. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 28  
29. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 29  
30. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 30  
31. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 31  
32. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 32  
33. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 33  
34. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 34  
35. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 35  
36. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 36  
37. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 37  
38. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 38  
39. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 39  
40. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 40  
41. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 41  
42. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 42  
43. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 43  
44. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 44  
45. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 45  
46. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 46  
47. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 47  
48. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 48  
49. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 49  
50. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 50

### PROSSIMI ARRIVI

(IN ORDINE ALFABETICO)

A. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 1  
B. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 2  
C. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 3  
D. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 4  
E. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 5  
F. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 6  
G. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 7  
H. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 8  
I. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 9  
L. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 10  
M. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 11  
N. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 12  
O. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 13  
P. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 14  
Q. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 15  
R. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 16  
S. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 17  
T. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 18  
U. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 19  
V. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 20  
Z. ANNA per contratto di lavoro (Pagine 1/2) 21

### PORTO DI NAPOLI

(Numeri 1401)

Autorità Portuale Tel. 081 2383327 Fax 081 2022211  
Nucleo di Controllo Portuale - Porto Nuovo Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 101 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 102 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 103 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 104 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 105 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 106 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 107 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 108 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 109 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 110 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 111 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 112 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 113 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 114 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 115 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 116 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 117 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 118 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 119 Tel. 081 2022211  
Cassa di Risparmio - Casella Postale 120 Tel. 081 2022211



Porto di Gioia, il commissariamento senza fine è una zavorra per lo scalo

AGOSTINO PANTANO

Nelle prime bozze del "decreto rilancio", a cui sta lavorando il governo, si profilava uno svantaggio per il porto di Gioia Tauro, il cui ente di gestione non è ancora quella "Autorità di sistema" che la riforma del 2016 ha varato. Un incidente diplomatico non di poco conto, quello che forse l' esecutivo ha sanato, perché nello scalo calabrese vige ancora un organismo - una Autorità portuale - che è morto e sepolto ovunque, tranne che qui, vista la scelta di tenere ancora dopo 6 anni commissariati gli uffici. Nel lavoro romano stava passando l' idea dell' occhio di riguardo verso le Autorità portuale e di sistema logistico, con Gioia Tauro che rischiava di ricevere meno benefici. «Il motivo di questa prolungata penalizzazione - ammette il sindaco di Gioia Tauro, Aldo Alessio - è dovuto al fatto che a Roma non hanno un progetto per Gioia Tauro, mentre noi chiediamo da tempo che si passi dalla fase straordinaria a quella ordinaria insediando un ente che è l' unico capace di rispondere alle sfide della competitività». Senza passaggio al nuovo sistema, si continua a gestire con appena 24 dipendenti 4 porti. A fare eco ad Alessio, è il collega di San Ferdinando - candidato col pd alle recenti Regionali - che conferma. «Ho posto il tema - risponde **Andrea Tripodi** - ma su questo problema come su altri non ho ricevuto risposte». Sebbene incastrato in un sistema in cui le 14 AdS formate galoppino, l' ente gioiese si gode i nuovi record del porto, arrivati proprio in questi giorni di emergenza, e il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** annuncia: «Tra poche ore risolveremo il problema della gestione del gateway ferroviario e il 26 maggio ospiteremo la nave più grande del mondo».



## Ma a Gioia Tauro i giganti già entrano

GIOIA TAURO Nella notte di sabato scorso la MSC Oliver, tra le portacontainer più grandi al mondo, ha attraccato alle banchine dello scalo calabrese. Misura 400 metri di lunghezza e 59 di larghezza e vanta una capacità di trasporto di circa 20.000 TEUs. Dopo appena qualche ora, un'altra ultralarge, la Morten Maesk, di uguale stazza, ha fatto il suo ingresso nel canale portuale. I due giganti del mare, attraccati contemporaneamente alle banchine dello scalo calabrese, hanno poi lasciato il porto in serata. Grazie, infatti, all'alta capacità infrastrutturale di Gioia Tauro e alla professionalità delle sue maestranze, si è proceduto, nello stesso turno di lavorazione, alle operazioni di imbarco e sbarco dei relativi containers, a conferma della leadership del porto nel circuito internazionale del transhipment. Si inaugura, così dice una nota dell'Autorità l'operazione decisa dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, in piena sinergia con l'Autorità marittima e i servizi tecnico-nautici, di aprire lo scalo alle mega portacontainer anche di notte. Si è giunti a questo risultato dopo la decisione dell'Ente di installare, al fine di migliorare la sicurezza della navigazione anche nelle ore notturne, un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e alle condizioni meteorologiche. Le successive operazioni di sperimentazione dell'intero sistema, portate a termine con successo dalla Capitaneria di Porto di Gioia Tauro e dalla Corporazione dei piloti dello Stretto di Messina, hanno così dato il via libera all'apertura del canale 24 ore su 24. Risponde a questo complessivo progetto di rilancio, anche, il programma triennale di manutenzione ordinaria dei fondali marini, messo in atto dall'Ente per spianare le dune sottomarine, causate dalle eliche delle navi lungo il canale portuale. L'obiettivo è quello di mantenere costante i suoi livelli di profondità, per permettere l'attracco delle portacontainer di ultima generazione in piena sicurezza, garantendone, nel contempo, la relativa movimentazione dei containers in tempi brevi. Si tratta di un'operazione adottata, anche, per rispondere all'esigenza manifestata dal terminalista di avere la disponibilità delle più avanzate strumentazioni, al fine di aumentare le performances dello scalo, che punta a posizionarsi in vetta alle classifiche internazionali dei traffici marittimi.



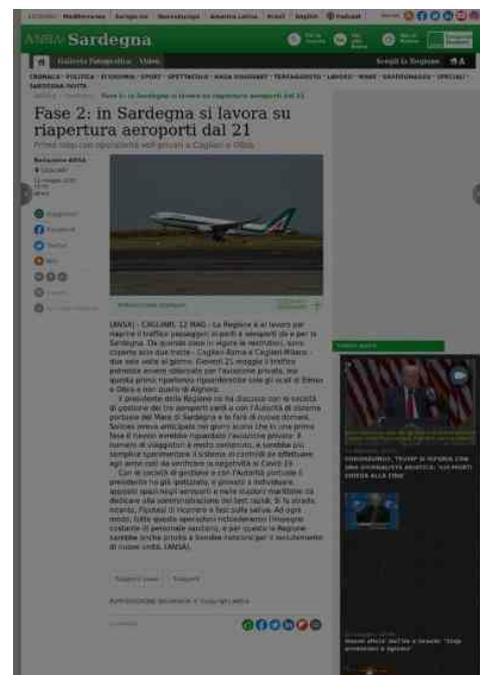
## Gasolio agevolato barche usato per mezzi privati, 2 denunce

Avevano rifornito di gasolio per la propria imbarcazione, ma anche riempito altre nove taniche da utilizzare su altri mezzi, approfittando del regime agevolato di prezzo previsto per le barche. Due persone sono state denunciate dai militari della Guardia di finanza della Stazione Navale. Ieri una vedetta delle Fiamme gialle ha seguito le operazioni di rifornimento effettuate da un motopeschereccio al porto di Cagliari. I militari hanno notato che il comandante dell'imbarcazione aveva fatto il pieno e poi aveva riempito alcune taniche di combustibile. La vedetta delle fiamme gialle e una pattuglia a terra, hanno raggiunto il porto di Perd' e Sali, nel comune di Sarroch, dove hanno visto che le taniche venivano sbarcate dal motopesca e caricate a bordo di un'auto privata. Sono subito intervenuti e bloccato il comandante dell'imbarcazione e l'automobilista, sequestrati complessivamente 450 litri di gasolio agevolato. I due sono stati denunciati.



## In Sardegna si lavora su riapertura aeroporti dal 21

La Regione è al lavoro per riaprire il traffico passeggeri in porti e aeroporti da e per la Sardegna. Da quando sono in vigore le restrizioni, sono coperte solo due tratte - Cagliari-Roma e Cagliari-Milano - due sole volte al giorno. Giovedì 21 maggio il traffico potrebbe essere sbloccato per l' aviazione privata, ma questa prima ripartenza riguarderebbe solo gli scali di Elmas e Olbia e non quello di Alghero. Il presidente della Regione ne ha discusso con le società di gestione dei tre aeroporti sardi e con l' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna e lo farà di nuovo domani. Solinas aveva anticipato nei giorni scorsi che in una prima fase il riavvio avrebbe riguardato l' aviazione privata: il numero di viaggiatori è molto contenuto, e sarebbe più semplice sperimentare il **sistema** di controlli da effettuare agli arrivi così da verificare la negatività al Covid-19. Con le società di gestione e con l' **Autorità portuale** il presidente ha già ipotizzato, e provato a individuare, appositi spazi negli aeroporti e nelle stazioni marittime da dedicare alla somministrazione dei test rapidi. Si fa strada, intanto, l' ipotesi di ricorrere a test sulla saliva. Ad ogni modo, tutte queste operazioni richiederanno l' impegno costante di personale sanitario, e per questo la Regione sarebbe anche pronta a bandire concorsi per il reclutamento di nuove unità.



## Sarroch (CA): scoperta una frode sulle accise dalla GdF

*In un servizio congiunto, condotto da un mezzo navale e da una pattuglia della Stazione Navale della Guardia di Finanza di Cagliari, i militari hanno scoperto una frode nel settore dei prodotti energetici agevolati denaturati.*

L'attività trae origine dall'ombreggiamento svolto da una vedetta del Corpo nei confronti di un motopeschereccio che aveva appena effettuato un rifornimento di combustibile agevolato (c.d. SIF) presso il porto di Cagliari. Il Comandante della barca da pesca non solo aveva provveduto a rifornire i serbatoi della propria imbarcazione, ma aveva riempito ulteriori taniche di combustibile. La vedetta delle fiamme gialle, in coordinamento con la pattuglia a terra, hanno raggiunto il porto di Perd' e Sali, nel comune di Sarroch (CA), dove hanno notato che le taniche venivano sbarcate dal motopesca e caricate a bordo di un' autovettura privata. A questo punto i finanziari hanno fermato il mezzo e hanno rinvenuto nel portabagagli 9 taniche contenenti complessivamente 450 litri di gasolio agevolato. A questo punto i finanziari hanno proceduto al sequestro del carburante e alla denuncia del Comandante del peschereccio e del conducente dell' autoveicolo. Nei confronti del Comandante del motopeschereccio è stata inoltre comminata un' ulteriore sanzione amministrativa per l' irregolare tenuta del libretto dei carbolubrificanti. L' attività appena conclusa dagli uomini delle fiamme gialle si inquadra nella più ampia azione istituzionale del Reparto Operativo Aeronavale di Cagliari, finalizzata alla verifica del corretto funzionamento del mercato della distribuzione dei carburanti, dei prodotti energetici e degli oli lubrificanti, che rappresentano un settore economico in cui si rileva un costante incremento di frodi connesse principalmente alla sistematica evasione delle accise, a favore di alcuni soggetti in grado di realizzare consistenti profitti illeciti attraverso la vendita di prodotti in completa evasione di accisa, ovviamente a prezzi estremamente concorrenziali. Si tratta di uno dei meccanismi di frode più diffusi nel settore e costituisce un ambito operativo di stretta competenza della Guardia di Finanza, alla quale è attribuita la funzione di Polizia Economico-Finanziaria.

The screenshot shows the Sardegna Reporter website interface. At the top, there's a navigation menu with categories like 'MORE', 'PROVINCE', 'CRONACA', 'POLITICA', 'ATTUALITÀ', and 'ECONOMIA'. Below the menu, there's a search bar and a section for 'MANIFESTAZIONI ED EVENTI - SPORT'. The main article is titled 'Sarroch (CA): scoperta una frode sulle accise dalla GdF'. It includes a sub-headline: 'In un servizio congiunto, condotto da un mezzo navale e da una pattuglia della Stazione Navale della Guardia di Finanza di Cagliari, i militari hanno scoperto una frode nel settore dei prodotti energetici agevolati denaturati.' There are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Print. Below the text, there are two images: one of a boat on the water and another showing several white fuel tanks. To the right, there's a 'ULTIMI ARTICOLI' section with thumbnails for other news items.

## Portuali privi di lavoro, reddito e con il dubbio della Cig

milazzo «Il porto dovrebbe essere simbolo di ricchezza e non di povertà». Sono disperati i portuali mamertini che in questo momento sono senza lavoro e senza reddito col rischio di non poter accedere neppure alla cassa integrazione. Chiedono all' **Autorità portuale** risposte dopo gli impegni assunti il mese scorso per assicurare il giusto sostegno a coloro che a causa dell'emergenza si ritrovano alle prese con gravi difficoltà economiche. Non solo. Vengono anche chieste delle deroghe per il coinvolgimento di tutte le maestranze nella movimentazione delle merci portuali. E ciò superando il vincolo dei 9 lavoratori previsti dall' articolo 17 approvato dal ministero e oggetto della gara bandita dall' **Autorità**. «Crediamo - affermano - che debba esserci una deroga dopo quanto accaduto e quanto sta accadendo visto che c' è davvero il rischio di una "guerra tra poveri". «Ai portuali interessa soltanto tornare nel luogo in cui hanno lavorato per anni - evidenziano i sindacati - e questa è una condizione imprescindibile della nostra battaglia. Esiste ancora un nutrito drappello di operatori addetti alla movimentazione delle merci nel porto di Milazzo; lavoratori che ad oggi non risultano inseriti nel ciclo delle attività, nonostante da sempre abbiano operato in tale settore. L' esasperazione è dettata dal maledetto bisogno per la mancata possibilità di sostentamento dei propri familiari». La questione è attenzionata anche dalle forze politiche che sollecitano «maggiore incisività ai vertici dell' **Autorità portuale**. È sufficiente copiare quello che è stato fatto nel porto di Palermo dalla competente **Autorità di sistema portuale** - afferma il consigliere comunale della Lega, Alessio Andaloro - che 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, i quali, con abnegazione, coraggio e senso del dovere, hanno assicurato ed assicurano la continuità operativa in un settore vitale per l' economia nazionale. Bene infatti 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 consigliere poi chiede al presidente Mega di fornire delle risposte in merito alla procedura di Vas del Piano regolatore del porto di Milazzo che interessa la portualità dell' area compresa tra Milazzo e la foce del Niceto. r.m. Il consigliere Andaloro chiama in causa L' Authority: «Dia aiuto»



## «Uno Stretto che sappia unire e che faccia decollare il territorio»

*Gli approdi a Pentimele? «Progetto con molte difficoltà» Rilanciata la necessità d'investire sull'aeroporto "Minniti"*

Alfonso Naso Galoppa è ed entra nel vivo la nuova **Autorità** di **Sistema portuale** dello Stretto di Messina che, ricordiamo, ha inglobato gli scali di Reggio Calabria e Villa San Giovanni staccati dall'**Authority** calabrese che è rimasta in coda nell'agenda di governo. Ieri la riunione del comitato di gestione e la conferenza stampa del presidente Mario Paolo Mega alla quale ha preso parte anche il sottosegretario del ministero dei Trasporti, Roberto Traversi. Mega punta tutto su una programmazione che tenga conto del rilancio dell'area Stretto. Uno Stretto che non deve dividere ma unire. «Stiamo mettendo a punto una serie di interventi finalizzati al rilancio dell'area, guardata complessivamente - ha affermato. Sono tutti strumenti che dovranno essere concertati con i Comuni e le città metropolitane. Spero che nei prossimi mesi l'area dello Stretto sia al centro di progetti di sviluppo, di miglioramento del traffico dei passeggeri e delle crociere (che in questo periodo sono drasticamente scesi). E nel prossimo futuro si dovrà rilanciare soprattutto il traffico merci perché all'improvviso i mercati italiani hanno iniziato a essere sempre più connessi con la Sicilia anche se l'aumento del trasporto delle merci è stato modesto pari al 5-10% ma mentre tutti gli altri scali sono in negativo noi siamo in controtendenza e dovremmo vedere se questo dato si assesterà». Per questo è necessaria una riorganizzazione dei servizi e «dovremmo ridiscutere che cosa vuol dire complicità territoriale e per questo serve una sinergia con il governo con l'Adsp che si interessa della creazione di un **sistema** logistico moderno». Presentato anche il nuovo logo del **sistema** porti dello Stretto realizzato da una ditta di Milazzo. E sulle prospettive future Mega rilancia: «Dobbiamo sapere fare nei nostri territori un turismo di prossimità e un crocierismo di prossimità nel rispetto della sicurezza». Il sottosegretario Roberto Traversi ha sottolineato il bel segnale per la costituzione della nuova Adsp: «L'Ente potrà fare un grande lavoro per un territorio per l'intera Italia che in questo periodo è stato al centro delle attività per regolarizzare le attività sullo Stretto». «Sul progetto di attraversamento dei mezzi pesanti ideato dai vettori privati Caronte e Diano ricordo - sottolinea Mega - che gli interventi infrastrutturali si possono fare solo se le amministrazioni sono d'accordo. La proposta dei vettori privati è essenzialmente **portuale** e marittima ma il conseguente aumento dei traffici merci stravolgerebbe con la vocazione del porto di Reggio Calabria e quell'intervento credo che abbia molte criticità e difficoltà e io non credo che non si possa tenere conto della contrarietà degli enti». Infine un passaggio sullo scalo Tito Minniti: «L'aeroporto dello Stretto deve tornare a essere di Reggio e Messina e dovremmo riuscire a integrare i territori». Previste assunzioni nelle sedi periferiche Ci saranno assunzioni per le sedi decentrate della nuova **Authority** dello Stretto. «Con questi numeri - ha aggiunto Mega - sarà impossibile andare ad amministrare un' **Autorità portuale** moderna. Noi abbiamo bisogno di potenziare le tecnologie e per affrontare e gestire al meglio i temi ambientali e tutti quelli che sono gli uffici per poter gestire le pratiche. Dovremmo raddoppiare l'attuale dotazione». «I rapporti con la Regione Calabria sono ottimi e con l'assessore Domenico Catalfamo ci siamo ricordati sul nodo pendolari e abbiamo fatto degli incontri per recuperare risorse per il piano operativo regionale che erano stati destinati ai porti di Reggio e Villa non utilizzati».





## Turismo e rilancio del territorio L' Autorità portuale guarda avanti

*Il sottosegretario del Mit Traversi: «Ripartire dal crocierismo» Per il presidente Mega gli uffici decentrati garantiranno più servizi*

Riccardo D' Andrea È iniziata una nuova era per l' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto. Si apre la stagione delle scelte, soprattutto di quelle operative, che puntano al rilancio di un territorio per troppo tempo rimasto impantanato nelle sabbie mobili. Fa ben sperare, in tal senso, la rotta tracciata dal sottosegretario alle Infrastrutture e trasporti Roberto Traversi, presente - virtualmente - all' insediamento di ieri del Comitato di gestione: «L' **Autorità portuale** dello Stretto è organizzata bene e potrà fare un grande lavoro per il territorio, che sarà importante per l' intera nazione». Parole di elogio pronunciate durante la conferenza stampa in videoconferenza, convocata dal presidente dell' Authority Paolo Mario Mega. «Va rilanciato il crocierismo - ha aggiunto il rappresentante del Governo del premier Conte e del Mit guidato dal ministro Paola De Micheli -. Vogliamo farlo prima possibile e stiamo studiando le soluzioni. Si potrà ripartire solo quando i dati ci diranno che potranno riprendere i viaggi con migliaia di persone». Del nuovo comitato fanno parte Roberto Porcelli, designato dalla Regione Calabria, Mario Calderera, indicato dal sindaco di Messina Cateno De Luca, il consigliere regionale Domenico Donato Battaglia, scelto dal primo cittadino di Reggio Calabria Giuseppe Falcomatà, il direttore marittimo della Sicilia orientale Giancarlo Russo. Manca il componente della Regione Siciliana, che tre mesi fa ha fatto ricorso al Tar del Lazio contro la nomina del presidente dell' **Autorità** Mario Paolo Mega. «Abbiamo istituito uffici decentrati a Messina, Milazzo e Reggio Calabria - ha sottolineato Mega -. Al momento siamo in 32 ma molto presto l' organico dovrà essere più o meno raddoppiato, per assicurare la gestione degli uffici, le manutenzioni e le attività demaniali dei porti. Questa è la nostra prima sfida: migliorare la qualità dell' amministrazione in ogni porto». Riflettori puntati, poi, sul miglioramento dei servizi per i pendolari che ogni giorno attraversano il tratto di mare che separa la Sicilia dalla Calabria, partendo anche dalla riduzione dei costi del traghettamento e senza tralasciare il caposaldo della continuità territoriale. E in attesa della ripresa dei viaggi delle navi da crociera si cercherà di trarre massimo giovamento dal cosiddetto turismo di prossimità, sfruttando i porti di Messina, Reggio e Milazzo. Prima rigaseconda rigaterza riga Offerta in vetrinagrazie a un logo L' Authority ha indetto una selezione, aggiudicata all' agenzia "Comunicami" di Milazzo, che ha creato un nuovo logo dei porti dello Stretto. L' obiettivo è valorizzare l' offerta turistica. Con l' azzeramento dei flussi crocieristici e la drastica riduzione del transito dei passeggeri nello Stretto di Messina, si è assistito invece al mantenimento dei livelli del traffico commerciale. I mercati italiani hanno ricominciato a utilizzare i prodotti agricoli della Sicilia, a causa della scarsità degli approvvigionamenti dalle piattaforme francesi e spagnole, duramente provate dall' emergenza Covid.



## Rilanciare turismo da crociera

MESSINA- L'Autorità portuale dello Stretto è organizzata bene e potrà fare un grande lavoro per il territorio, che sarà importante per l'intera nazione. Lo ha detto il sottosegretario alle Infrastrutture e dei trasporti, Roberto Traversi ieri durante la conferenza stampa di presentazione del nuovo Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Va rilanciato il crocierismo - ha aggiunto Traversi - vogliamo farlo prima possibile e stiamo studiando le soluzioni. Si potrà ripartire solo quando i dati ci diranno che potranno riprendere i viaggi con migliaia di persone. Del nuovo comitato faranno parte Roberto Porcelli, designato dalla Regione Calabria, Mario Calderera, designato dal sindaco di Messina, il consigliere regionale Domenico Donato Battaglia, dal designato sindaco di Reggio Calabria, il direttore marittimo della Sicilia Orientale, Giancarlo Russo. Manca il componente della Regione Siciliana, che tre mesi fa ha fatto ricorso al Tar del Lazio contro la nomina del presidente dell'autorità, Mario Mega. Abbiamo istituito uffici decentrati a Messina, Milazzo e Reggio Calabria - dice Mega -. Al momento siamo in 32 ma molto presto l'organico dovrà essere più o meno raddoppiato, per assicurare la gestione degli uffici, le manutenzioni e le attività demaniali dei porti. Questa è la nostra prima sfida: migliorare la qualità dell'amministrazione in ogni porto.



### Porti: Traversi, rilanciare il turismo da crociera

"Vogliamo farlo prima possibile e stiamo studiando le soluzioni"

(ANSA) - MESSINA, 12 MAG - "L' **Autorità portuale** dello Stretto è organizzata bene e potrà fare un grande lavoro per il territorio, che sarà importante per l' intera nazione". Lo ha detto il sottosegretario alle Infrastrutture e dei trasporti, Roberto Traversi stamani durante la conferenza stampa di presentazione del nuovo Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto. "Va rilanciato il crocierismo - ha aggiunto Traversi - vogliamo farlo prima possibile e stiamo studiando le soluzioni. Si potrà ripartire solo quando i dati ci diranno che potranno riprendere i viaggi con migliaia di persone". Del nuovo comitato faranno parte Roberto Porcelli, designato dalla Regione Calabria, Mario Calderera, designato dal sindaco di Messina, il consigliere regionale Domenico Donato Battaglia, dal designato sindaco di Reggio Calabria, il direttore marittimo della Sicilia Orientale, Giancarlo Russo. Manca il componente della Regione Siciliana, che tre mesi fa ha fatto ricorso al Tar del Lazio contro la nomina del presidente dell' **autorità**, Mario Mega. "Abbiamo istituito uffici decentrati a Messina, Milazzo e Reggio Calabria - dice Mega -. Al momento siamo in 32 ma molto presto l' organico dovrà essere più o meno raddoppiato, per assicurare la gestione degli uffici, le manutenzioni e le attività demaniali dei porti. Questa è la nostra prima sfida: migliorare la qualità dell' amministrazione in ogni porto". (ANSA).



## Corriere Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri

### Mit, Traversi: Crociere, settore da rilanciare - Porti dello Stretto al via il Comitato di Gestione

12 May, 2020 MESSINA - Si è insediato il Comitato di Gestione dell' Autorità dello Stretto , sistema che riunisce i porti siciliani e calabresi di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni , presentato in conferenza stampa, via web, dal presidente dell' Authority, Mario Paolo Mega, con la partecipazione tra gli altri, del sottosegretario al ministero delle infrastrutture e trasporti Roberto Traversi . Composizione del Comitato di gestione A comporre il neo Comitato di Gestione, che avrà il principale compito amministrare il sistema portuale, Mario Mega in qualità di presidente, inoltre il direttore marittimo della Sicilia Orientale e capo del compartimento marittimo di Catania, ammiraglio Giancarlo Russo , Domenico Battaglia designato dal sindaco della città metropolitana di Reggio Calabria , Mario Calderera designato dal sindaco della città metropolitana di Messina , Alberto Porcelli designato dal presidente della Regione Calabria , mancante il sesto componente per completare l' organo che dovrà designare il presidente della Regione Sicilia. ' L' organo comunque è nel pieno della sua operatività - ha sottolineato Mega - opereremo nel pieno dei nostri poteri e in qualsiasi

momento la norma consente al presidente Musumeci di fare la designazione ' Il nuovo logo il rilancio turistico: porti e territori Durante l' incontro il presidente dell'AdSP ha sottolineato la creazione di un ufficio territoriale a Messina ed ha presentato, il nuovo logo del brand "Porti dello Stretto " - creato dall' agenzia di comunicazione "Comunicami"- per la promozione dei porti del sistema e dei loro territori affinché questi diventino ancora più attrattivi sia sul piano turistico che commerciale. A tal fine nasce un logo ad ombrello che riunisce e promuove l' offerta turistica delle due regioni, Sicilia e Calabria, graficamente integrate dagli elementi di massima attrattività turistica: il mare, il territorio e la cultura. In merito alla ripresa del turismo, anche crocieristico, settore strategico per il porto di Messina, il presidente Mega ha specificato di confidare, al momento debito, di buona una ripresa del settore ' Ci sentiamo di assicurare la ripresa del turismo di prossimità - ha specificato Mega- in massima sicurezza e condizioni di normalità ' Crocierismo, trasporto marittimo e aereo Ad intervenire sul tema crocieristico è stato il sottosegretario Traversi . Quando potrà ripartire il settore? Traversi ha spiegato: " Dovremo vedere i dati dei contagi indicati nei prossimi giorni. Le riaperture sono fondamentali, come il crocierismo " - il settore è strategico ma è stato tra i più delicati nella Fase 1 per il quale sono stati fatti decreti ad hoc e per il quale, attualmente, esistono ancora delle criticità. Nella attuale Fase 2 che vedrà il varo del decreto Rilancio " un minimo di aiuto dovrà arrivare a tutti " - specifica Traversi- " considerato che il crocierismo è un settore strategico per i porti. Sono state portate avanti diverse interlocuzioni con gli stakeholder inerenti al tema ". Nella fase 3 Messina come altri porti, che avevano impegnato molto nel settore crocieristico, sono penalizzati - E' questo pertanto " un ambito che dovremmo rilanciare ed aiutare , - continua Traversi - " abbiamo dato vita ai tavoli per dare tutte le possibilità che questo avvenga il prima possibile " - "Però se ancora non possiamo aprire un negozio, è difficile immaginarsi una nave da crociera che fa la spola in tutto il mondo. Bisognerà che il virus venga debellato ". Sul tema del trasporto marittimo ed aereo Traversi ha specificato che il settore " dovrà ripartire, non ci possiamo bloccare. Bisogna convivere con il virus, il mondo non sarà bloccato fino a quando il virus non scomparirà del tutto " . Quanto tempo ci vorrà ancora? "Lontano no - dice il sottosegretario - " sarà oggetto del Tavolo " - prima però fondamentale il varo del nuovo decreto Rilancio dopo di che si inizierà ad affrontare il tema. I porti dello Stretto



In piena fase emergenza, spiega il presidente Mega, i porti del Sistema hanno avuto una battuta d' arresto, come gli altri scali nazionali, riguardo



## Corriere Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri

---

ai traffici passeggeri, sia nel segmento crocieristico che rappresenta una parte importante, ma anche per quanto riguarda le Autostrade del mare e i traghetti che servono i pendolari. Le merci invece hanno fatto registrare un incremento grazie alla maggiore valorizzazione dei prodotti agroalimentari siciliani durante la fase di lockdown, soprattutto in seguito alla contrazione del mercato proveniente dalle altre regioni mediterranee. 'Questo è un elemento importante su cui lavorare in sinergia con il Mit, le Regioni- I Traffici Il Sistema dello Stretto si avvale principalmente dei traffici delle Autostrade del mare , funzionali ai sistemi di trasporto organizzato sulle linee: Messina-Salerno e Milazzo- Napoli. Inoltre il trasporto merci su rotabili legato ai piccoli autotrasportatori, i padroncini siciliani, che una volta sbarcati, utilizzano i collegamenti autostradali perchè hanno difficoltà ad affrontare il carico a vuoto nel viaggio di ritorno. Obiettivo pertanto dell' Autorità dello Stretto è la costruzione di un sistema logistico che vede il potenziamento delle Autostrade del mare, aumentandone il numero degli operatori, ma anche l' integrazione dei piccoli operatori dell' autotrasporto siciliano. Un sistema logistico integrato costituito da autotrasporto, ferrovia e sistema aereo. Lucia Nappi.

## Lo Stretto non è un limite, ma un'opportunità

Redazione

LIVORNO Lo Stretto non è un limite, ma una grande opportunità è la frase pronunciata questa mattina da Mario Mega che riassume in estrema sintesi la mission dell'Autorità di Sistema portuale che presiede. In videoconferenza, Mega ha presentato il Comitato di gestione dell'AdSp già nominato la scorsa settimana ed il logo del nuovo brand Porti dello Stretto predisposto per supportare ogni attività di promozione e marketing dei porti gestiti nelle due regioni, realizzato dalla società Comunicami di Milazzo, risultata vincitrice di una selezione. Il presidente Mega ha quindi ringraziato i componenti del Comitato: Alberto Porcelli, Mario Caldarera, l'on. Domenico Donato Battaglia ed il direttore marittimo della Sicilia Orientale, contrammiraglio Giancarlo Russo. Manca il sesto membro, quello designato dalla Regione Siciliana, ma anche così, con il 50% più uno dei componenti, l'organismo è operativo e nel pieno dei propri poteri. In collegamento anche il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Roberto Traversi, il quale dopo aver portato i saluti della ministra De Micheli che non ha potuto partecipare perchè impegnata a Roma per la stesura del Decreto Rilancio, ha espresso il suo compiacimento per l'insediamento del Comitato e ribadito l'importanza che il Mit riconosce al ruolo strategico di questa AdSp per la gestione dello Stretto di Messina. Proseguendo la sua presentazione, Mega ha poi sottolineato l'ampliamento delle competenze dell'AdSp agli scali di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, estendendo l'area di pertinenza a due Regioni, di cui una a Statuto speciale. A tale proposito, il presidente ha assicurato l'impegno al dialogo con i due Enti che porterà ad amministrare nel migliore dei modi questo sistema portuale. Per farlo, ha aggiunto, dovremo anche istituire nuovi uffici a Milazzo e Reggio Calabria che dovranno provvedere alla gestione operativa quotidiana. Per la loro efficienza sarà necessario anche aumentare il numero del personale rispetto a quello attuale: sono raddoppiati i porti ed anche i lavoratori devono aumentare. Anche se, al momento, non è possibile quantificare il loro numero, il presidente Mega ha detto che servono figure che siano a conoscenza di temi ambientali, nuove tecnologie, pratiche demaniali e di come accedere ai fondi comunitari. Quindi Mega ha rivelato la grande disponibilità incontrata in questi primi mesi di lavoro, da Capitanerie di porto, Camere di commercio, Comuni e dagli operatori, accumulati dall'intento di migliorare la qualità dell'azione operativa dei singoli scali, allestendo con loro i primi progetti e partecipando a bandi del Mit. Si tratta di una partenza in corsa ha detto Mega riferendosi all'insediamento odierno, proprio perchè il lavoro è già iniziato. I porti sono rimasti aperti anche in questo periodo di pandemia, sia per le merci tanto da registrare un incremento del 5%, sia per i passeggeri, anche se solo per i pendolari a causa delle limitazioni. Abbiamo risorse che vanno sfruttate, partendo dal potenziamento dei porti, ma anche l'abbassamento delle tariffe ha precisato Mega. Serve una programmazione che porti alla creazione di un sistema logistico moderno. Tre gli obiettivi anche un turismo e un crocierismo di prossimità in sicurezza, sia per chi sceglie le crociere per visitare questi territori che per gli abitanti che accolgono i viaggiatori. Infine, interpellato sul traffico merci, il presidente Mega ha spiegato le due principali tipologie che si servono dei porti sullo Stretto: le Autostrade del mare, con le tratte Messina Salerno e Milazzo Napoli, sulle quali sono attive imprese organizzate che programmano i loro viaggi e la seconda tipologia, quella dei così detti padroncini che effettuano viaggi non programmati pagando il transito sul traghetto quando eseguono un trasporto,



spesso senza avere un carico per il ritorno. Occorre quindi far diventare anche il trasporto dei piccoli imprenditori siciliani, una industria logistica organizzata.



## Authority sullo Stretto, c'è il Comitato di Gestione. Mega: Avanzo di bilancio alle Adsp, sarebbe un peccato non averlo

Vito de Ceglia

Milano - 'All'inizio di aprile abbiamo deliberato un provvedimento che prevede anche l'azzeramento dei canoni concessori nell'anno 2020 per gli operatori colpiti duramente dal Covid. Parlo, soprattutto, per chi opera nel settore crocieristico. Siamo disposti ad intervenire con il nostro avanzo di amministrazione. Dalla bozza del DL Rilancio questa norma viene ripresa, speriamo che diventi esecutiva. Aggiungo che potremmo utilizzarlo senza ricevere rimborsi dallo Stato'. Paolo Mario Mega, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, promuove l'articolo 202 inserito all'interno del DL Rilancio con cui il Governo demanda alle AdSP di intervenire economicamente a sostegno dei terminalisti e degli operatori portuali. A chi obietta che una decisione di questo tipo possa creare un'alterazione del mercato e della concorrenza, Mega risponde: 'Auspico che il Governo sia nelle condizioni di aiutare tutti i porti. Qualora non fosse possibile, non possiamo morire tutti per non fare morire qualcuno. Il nostro bilancio ci consente di utilizzare parte delle risorse per sostenere i nostri operatori. Mi auguro che il Governo ci consenta di farlo, in caso contrario sarebbe veramente un peccato'. Parla a braccio, Mega. E' un giorno importante per lui, a quasi sette mesi di distanza dalla nomina a presidente dell'AdSP dello Stretto di Messina. E' il giorno della presentazione dei membri del Comitato di Gestione dell'Authority, organo chiave per il futuro degli scali di Messina, Reggio Calabria, Milazzo e Villa San Giovanni. Il presidente li presenta: Alberto Porcelli, designato dalla Regione Calabria, Mario Calderera, dal sindaco di Messina, il consigliere regionale Domenico Donato Battaglia, dal sindaco di Reggio Calabria, il direttore marittimo della Sicilia Orientale, Giancarlo Russo. Manca il componente della Regione Sicilia, al momento non ancora individuato. 'Il Comitato di Gestione, per legge, è nel pieno della sua operatività visto che è sufficiente che siano nominati il 50% dei membri più uno dei componenti. Quindi, opereremo nel pieno dei nostri poteri. Quando il presidente della Regione Nello Musumeci designerà il suo membro, sarà aggregato. Per correttezza istituzionale, il Comitato di Gestione continuerà ad informare la Regione Sicilia ogni volta che delibereremo qualcosa', premette Mega. I compiti del Comitato sono noti, ma il principale è quello di amministrare un sistema portuale a cavallo tra due Regioni, rappresentato dal logo ad 'ombrello' creato per l'occasione dalla società di comunicazione di Milazzo 'Comunicami'. Il presidente non nasconde che la doppia 'anima' della sua Authority potrebbe avere dei problemi di gestione nei prossimi mesi: 'Stiamo parlando di un sistema che, per legge, dovrà interessarsi di un'area tra due Regioni, tra cui una a Statuto speciale. Questo potrebbe comportare qualche criticità di programmazione a causa delle diverse normative regionali, ma non siamo la prima AdSP che opera in un contesto di questo tipo'. La prima decisione, dopo la nomina dei componenti del Comitato, è stata quella di istituire gli uffici decentrati dell'AdSP nei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria. 'Tra qualche giorno il Comitato assegnerà le rispettive funzioni - annuncia il presidente -. Per il momento, i posti vacanti saranno coperti ad interim con personale in servizio. Però, anticipo che raddoppieremo l'attuale dotazione per dare efficacia alla nostra azione amministrativa'. Intanto, l'AdSP, in questi primi mesi di mandato, ha iniziato a programmare il futuro: 'Nel breve termine, sono già in corso i primi progetti, altri li metteremo in campo nei prossimi giorni per partecipare ai bandi del Mit e accedere ai fondi del Piano



### Authority sullo Stretto, c'è il Comitato di Gestione. Mega: Avanzo di bilancio alle Adsp, sarebbe un peccato non averlo"

12 MAGGIO 2020 - WebCopia



Milano - "All'inizio di aprile abbiamo deliberato un provvedimento che prevede anche l'azzeramento dei canoni concessori nell'anno 2020 per gli operatori colpiti duramente dal Covid. Parlo, soprattutto, per chi opera nel settore crocieristico. Siamo disposti ad intervenire con il nostro avanzo di amministrazione. Dalla bozza del DL Rilancio questa norma viene ripresa, speriamo che diventi esecutiva. Aggiungo che potremmo utilizzarlo senza ricevere rimborsi dallo Stato".

Paolo Mario Mega, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, promuove l'articolo 202 inserito all'interno del DL Rilancio con cui il Governo demanda alle AdSP di intervenire economicamente a sostegno dei terminalisti e degli operatori portuali. A chi obietta che una decisione di questo tipo possa creare un'alterazione del mercato e della concorrenza, Mega risponde: "Auspico che il Governo sia nelle condizioni di aiutare tutti i porti. Qualora non fosse possibile, non possiamo morire tutti per non fare morire qualcuno".

Iscriviti alla newsletter

Ricevi la miglior notizia sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

di azione e coesione . Poi, lavoreremo su Piano operativo triennale, Piano regolatore di sistema portuale e Documento di programmazione energetico-ambientale: tutti strumenti importanti che dovranno essere elaborati dal Comitato di Gestione e con la condivisione dei territori'. Per il resto, il Covid ha lanciato dei segnali che Mega vuole cogliere: ' I servizi



passenger, soprattutto quelli pendolari, devono essere messi al centro della nostra azione perché i porti dello Stretto si caratterizzano soprattutto come un ponte per i collegamenti tra Reggio e Messina '. Altro settore chiave è il traffico merci, cresciuto del 5-10% in questo primo trimestre, grazie alla spinta dei prodotti agricoli del territorio che hanno riempito gli scaffali della Gdo , sostituendo quelli francesi e spagnoli fermati dai lockdown. 'Dobbiamo vedere se questo traffico si assesterà - osserva Mega -. Abbiamo risorse in Sicilia e Calabria che vanno sfruttate al meglio, ma questo sarà possibile solo sfruttamento al meglio la riorganizzazione dei porti perché i nostri autotrasportatori devono pagare meno per trasportare la merce sui traghetti. Insieme al ministero e alle Regioni, dobbiamo concordare una strategia forte che si interessi della quotidianità e della mobilità, intesa come un sistema logistico moderno'. All'interno di questo sistema, conclude il presidente, ' l'aeroporto di Reggio Calabria può e deve diventare centrale perché ha un bacino di utenza di quasi 500 mila persone '.

## Autorità Portuale, c'è il comitato di gestione. Mega: 'Servizi migliori sullo Stretto di Messina'

MARCO IPSALE

Il presidente dell' Authority presenta il comitato di gestione e invita tutti alla coesione. Con un messaggio alla Regione Siciliana Alberto Porcelli, designato dalla Regione Calabria, l' avv. Mario Calderera, dal sindaco di Messina, il consigliere regionale Domenico Donato Battaglia, dal sindaco di Reggio Calabria, il direttore marittimo della Sicilia Orientale, Giancarlo Russo. Sono i componenti del nuovo comitato di gestione dell' **Autorità Portuale** dello Stretto di Messina, appena insediato. Manca il componente della Regione Siciliana, che tre mesi fa ha persino fatto ricorso al Tar del Lazio contro la nomina del presidente dell' Authority, Mario Mega. I rapporti con la Regione Siciliana 'Per conto mio i rapporti con la Regione Siciliana sono ottimi - dice Mega -. Anche in periodo di emergenza Covid ci siamo confrontati normalmente con l' assessore Falcone. Le loro scelte sono legittime e le rispetto, per me non c'è nessuna frizione. Ho sperato fino all' ultimo che il comitato di gestione potesse partire al completo. Non è stato così ma pazienza, intanto possiamo comunque lavorare e sono certo che presto si comprenderà che è utile dare piena agibilità all' ente'. e quelli con la Regione Calabria Tutto invertito rispetto ad una prima fase, perché ora i rapporti con la Regione Calabria, la cui vecchia amministrazione era contraria a quest' unione, sono invece migliori. 'Con l' assessore Catalfamo abbiamo affrontato le difficoltà dei pendolari - prosegue Mega - e stiamo lavorando per recuperare le risorse del piano operativo regionale per i porti di Reggio e Villa, perse perché non sono stati presentati i progetti'. Sul progetto di un nuovo porto a Reggio in zona Pentimele. 'Mi pare una proposta solo **portuale** e marittima, che non tiene conto del conseguente aumento dei traffici a terra, che stravolgerebbe l' attuale destinazione del porto di Reggio e creerebbe interferenze col territorio, che sono da considerare prioritarie. Le amministrazioni calabresi sono contrarie, non si può non tenerne conto'. Il sottosegretario Traversi Alla prima videoconferenza del comitato di gestione era presente anche il sottosegretario delle infrastrutture e dei trasporti, Roberto Traversi. 'L' **Autorità Portuale** dello Stretto è organizzata bene e potrà fare un grande lavoro per il territorio, importante per l' intera nazione' - ha detto -. E sul crocerismo. 'Va rilanciato, vogliamo farlo prima possibile e stiamo studiando le soluzioni ma non dipende da noi. Si potrà ripartire solo quando i dati ci diranno che potranno riprendere i viaggi con migliaia di persone'. Uffici a Messina, Milazzo e Reggio. Organico da potenziare Presenti anche i componenti del comitato ma è stato il presidente Mega a parlare della gestione. Uno dei primi atti. 'Abbiamo istituito uffici decentrati a Messina, Milazzo e Reggio Calabria - prosegue Mega -. Al momento siamo in 32 ma molto presto l' organico dovrà essere potenziato, più o meno raddoppiato, per assicurare la gestione degli uffici, le manutenzioni e le attività demaniali dei porti. Questa è la nostra prima sfida: migliorare la qualità dell' amministrazione in ogni porto. Abbiamo già lavorato sulla programmazione insieme ai Comuni, le Camere di Commercio e gli operatori, abbiamo intenzione di partecipare a bandi ministeriali per i fondi del Piano azione e coesione'. Gli obiettivi Quali gli obiettivi? 'Migliorare i servizi per i pendolari. Il Covid ha dimostrato che c'è un' integrazione fortissima tra le due sponde e che molti servizi si reggono così. Poi rendere più efficace il traghettamento delle merci, che per alcuni versi non ha risentito dell' emergenza perché i mercati italiani hanno ricominciato a usare i prodotti agricoli siciliani, invece che quelli francesi o spagnoli. Dobbiamo ripartire da qui,

Il presidente dell' Authority presenta il comitato di gestione e invita tutti alla coesione. Con un messaggio alla Regione Siciliana Alberto Porcelli, designato dalla Regione Calabria, l' avv. Mario Calderera, dal sindaco di Messina, il consigliere regionale Domenico Donato Battaglia, dal sindaco di Reggio Calabria, il direttore marittimo della Sicilia Orientale, Giancarlo Russo. Sono i componenti del nuovo comitato di gestione dell' **Autorità Portuale** dello Stretto di Messina, appena insediato. Manca il componente della Regione Siciliana, che tre mesi fa ha persino fatto ricorso al Tar del Lazio contro la nomina del presidente dell' Authority, Mario Mega. I rapporti con la Regione Siciliana 'Per conto mio i rapporti con la Regione Siciliana sono ottimi - dice Mega -. Anche in periodo di emergenza Covid ci siamo confrontati normalmente con l' assessore Falcone. Le loro scelte sono legittime e le rispetto, per me non c'è nessuna frizione. Ho sperato fino all' ultimo che il comitato di gestione potesse partire al completo. Non è stato così ma pazienza, intanto possiamo comunque lavorare e sono certo che presto si comprenderà che è utile dare piena agibilità all' ente'. e quelli con la Regione Calabria Tutto invertito rispetto ad una prima fase, perché ora i rapporti con la Regione Calabria, la cui vecchia amministrazione era contraria a quest' unione, sono invece migliori. 'Con l' assessore Catalfamo abbiamo affrontato le difficoltà dei pendolari - prosegue Mega - e stiamo lavorando per recuperare le risorse del piano operativo regionale per i porti di Reggio e Villa, perse perché non sono stati presentati i progetti'. Sul progetto di un nuovo porto a Reggio in zona Pentimele. 'Mi pare una proposta solo **portuale** e marittima, che non tiene conto del conseguente aumento dei traffici a terra, che stravolgerebbe l' attuale destinazione del porto di Reggio e creerebbe interferenze col territorio, che sono da considerare prioritarie. Le amministrazioni calabresi sono contrarie, non si può non tenerne conto'. Il sottosegretario Traversi Alla prima videoconferenza del comitato di gestione era presente anche il sottosegretario delle infrastrutture e dei trasporti, Roberto Traversi. 'L' **Autorità Portuale** dello Stretto è organizzata bene e potrà fare un grande lavoro per il territorio, importante per l' intera nazione' - ha detto -. E sul crocerismo. 'Va rilanciato, vogliamo farlo prima possibile e stiamo studiando le soluzioni ma non dipende da noi. Si potrà ripartire solo quando i dati ci diranno che potranno riprendere i viaggi con migliaia di persone'. Uffici a Messina, Milazzo e Reggio. Organico da potenziare Presenti anche i componenti del comitato ma è stato il presidente Mega a parlare della gestione. Uno dei primi atti. 'Abbiamo istituito uffici decentrati a Messina, Milazzo e Reggio Calabria - prosegue Mega -. Al momento siamo in 32 ma molto presto l' organico dovrà essere potenziato, più o meno raddoppiato, per assicurare la gestione degli uffici, le manutenzioni e le attività demaniali dei porti. Questa è la nostra prima sfida: migliorare la qualità dell' amministrazione in ogni porto. Abbiamo già lavorato sulla programmazione insieme ai Comuni, le Camere di Commercio e gli operatori, abbiamo intenzione di partecipare a bandi ministeriali per i fondi del Piano azione e coesione'. Gli obiettivi Quali gli obiettivi? 'Migliorare i servizi per i pendolari. Il Covid ha dimostrato che c'è un' integrazione fortissima tra le due sponde e che molti servizi si reggono così. Poi rendere più efficace il traghettamento delle merci, che per alcuni versi non ha risentito dell' emergenza perché i mercati italiani hanno ricominciato a usare i prodotti agricoli siciliani, invece che quelli francesi o spagnoli. Dobbiamo ripartire da qui,

The screenshot shows the website 'tempostretto' with a navigation bar and a main article. The article title is 'AUTORITÀ PORTUALE, C'È IL COMITATO DI GESTIONE. MEGA: "SERVIZI MIGLIORI SULLO STRETTO DI MESSINA"'. Below the title is a video player showing a man speaking. To the right of the video are several widgets: 'SEGNALAZIONI' with a phone icon and the number 'AL 966.072677', 'PREVISIONI METEO' with a sun icon, and a 'VIDEO' section with a play button icon and the text 'VIDEO Alla scoperta della "Parlita della giustizia", dove è possibile donare e ricevere abiti!'. At the bottom of the article, there is a caption: 'Alberto Porcelli, designato dalla Regione Calabria, l'avv. Mario Calderera, dal sindaco di Messina, il consigliere regionale Domenico Donato Battaglia, dal sindaco di Reggio Calabria, il direttore marittimo della Sicilia Orientale, Giancarlo Russo. Sono i componenti del nuovo comitato di gestione dell' Autorità Portuale dello Stretto di Messina, appena insediato. Manca il componente della Regione Siciliana, che tre mesi fa ha persino fatto ricorso al Tar del Lazio'.

sfruttare le risorse di Sicilia e Calabria partendo dal miglioramento dei servizi portuali, costi minori del traghettamento, ridiscutere la continuità territoriale'. La fiera La fiera. 'Credo poco nei grossi investitori che trasformano le aree, si rischia di perdere il controllo delle funzioni' - afferma

---



## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri

---

Mega -. Per i lavori in corso, invece, fermi da agosto 2019, 'speriamo nel giro di qualche giorno di raggiungere l'intesa per approvare la perizia di variante e riprendere le opere'. E a breve potrebbero iniziare i lavori per il teatro, aggiudicati appena prima dell'emergenza Covid. Il turismo Poi il turismo, crocieristico e non. 'Quello crocieristico purtroppo adesso è azzerato, dovremo vedere cosa faranno le compagnie. Intanto si tornerà a puntare sul turismo di prossimità e quindi dobbiamo studiare nuovi itinerari tra Sicilia e Calabria, vogliamo comunicare la possibilità di usare i nostri porti per destinazioni sicure'. Il nuovo logo "Porti dello Stretto" A tal proposito, l' Authority ha indetto una selezione aggiudicata all'agenzia 'Comunicami' di Milazzo, che ha creato un nuovo logo dei porti dello Stretto, strumento che sarà usato per valorizzare l'offerta turistica. (

## La Sicilia

### Catania

Interporto: domani la consegna dei lavori nell' area di Bicocca, l' opera impegnerà 100 operai

### Polo intermodale, una luce nel buio

Cesare La Marca Cento posti di lavoro "veri" nel pieno dell' emergenza occupazionale e sociale innescata dal coronavirus, oltre all' indotto che ricomincerà a girare attorno all' enorme cantiere che sta per muovere i primi passi nell' area di Bicocca. Oggi non è poco - anzi è moltissimo - proprio mentre migliaia di persone stanno perdendo e chiedono il lavoro, e altre migliaia si aggrappano disperatamente e necessariamente a sussidi, Cig e redditi d' emergenza. Forse era destino, chissà, che dopo decenni di attesa i lavori del polo intermodale dell' Interporto dovessero cominciare proprio adesso, al culmine di una crisi senza precedenti dal dopoguerra a oggi, assumendo un valore simbolico non meno rilevante dell' opera stessa, che è di portata enorme, perché è da questa piattaforma logistica che tra circa due anni (tempo stimato dei lavori, per 20 milioni di euro in un' area per il 75% compresa nella Zes della zona industriale) potrà partire un vero sistema di connessioni e intermodalità gomma ferro per la logistica delle merci da e per la Sicilia orientale, con un ruolo tutto da valorizzare per il porto nella sua vocazione turistica, e per l' area retroportuale per la logistica. La consegna dei lavori, che di fatto segnerà l' avvio dei primi interventi in cantiere, è fissata per domani, come anticipato dall' assessore alle Infrastrutture Falcone, e come conferma il presidente di Interporto Torrisi Rigano: «I primi interventi saranno quelli delle macchine di movimento terra nella grande area di 140mila metri quadrati, per predisporla alle connessioni intermodali e logistiche previste dall' opera, che comprende anche l' interrimento della stazione di Bicocca con la conseguente possibilità di prolungare la pista dell' aeroporto. Non c' è più tempo per interventi scollegati e scarsa programmazione, vogliamo svolgere fino in fondo il nostro ruolo propulsore per l' economia della Sicilia orientale, valorizzando in questo sistema anche il porto di Augusta, così come sul versante opposto stiamo facendo con Termini Imerese». L' **Autorità portuale** di Catania, intanto, ha accolto la manifestazione d' interesse di Interporto affinché container e tir possano trovare spazio in apposite aree interne a due chilometri di distanza, e questo significherebbe "liberare" l' ingresso sud della città, una zona di grande attrattiva turistica tra mare, porto e barocco.



# La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

## Unionports dona mascherine

*Al Muscatello anche guanti e occhiali per i sanitari*

Augusta. Dispositivi di protezione individuale per il personale sanitario, come mascherine, guanti e occhiali sono stati donati da Unionports al Muscatello per fronteggiare l'emergenza Covid 19. Gli imprenditori del porto megarese, riuniti nell'associazione, hanno scelto di supportare l'ospedale di Augusta. E lo hanno fatto contribuendo economicamente ad una iniziativa della Fondazione "Francesca Rava" di Milano che da venti anni risponde ad emergenze sanitarie e sociali in Italia e nel mondo, anche in sinergia con altre organizzazioni, come in questo caso. La presidente della Fondazione Mariavittoria Rava ha inviato oggi una lettera al presidente di Unionports Davide Fazio esprimendo gratitudine nei confronti dell'associazione degli imprenditori portuali per il concreto sostegno dato. Intanto i cittadini attendono dal Comune le mascherine, più che mai necessarie anche se in esiguo numero per componente familiare in un periodo in cui quelle chirurgiche sono introvabili nei punti vendita della città. A. S.

XIII LA BIBLIOTECA Sicusci 13 Maggio 2020  
Siracusa Provincia

### Una petizione per il mercato della Borgata

Per 30 anni ha servito la Borgata ma con lo spostamento in via Buzzi per esigenze sanitarie, niente più bancarelle.



Una petizione per il mercato della Borgata. Per 30 anni ha servito la Borgata ma con lo spostamento in via Buzzi per esigenze sanitarie, niente più bancarelle.

Una petizione per il mercato della Borgata. Per 30 anni ha servito la Borgata ma con lo spostamento in via Buzzi per esigenze sanitarie, niente più bancarelle.

### Unionports dona mascherine

Al Muscatello anche guanti e occhiali per i sanitari



Unionports dona mascherine. Al Muscatello anche guanti e occhiali per i sanitari.

### Indice FIMON: METEOROLOGIA E FENOMENI DI MARE IN LIGURIA

Esportello, apertura totale per evitare assembramenti

In corso Sicilia sarà possibile recarsi dalle 9 alle 19 dalle 15 alle 19 fino a venerdì



In corso Sicilia sarà possibile recarsi dalle 9 alle 19 dalle 15 alle 19 fino a venerdì

L' allagamento per proteggere l' infrastruttura

## Fincantieri in... porto, il bacino va sott' acqua

*L' annuncio dei sindacati dopo il confronto con Pasqualino Monti*

Torna l' acqua nel bacino di carenaggio di 150mila tonnellate nello stabilimento Fincantieri. Il primo step di lavori che riguardava la bonifica, la messa in sicurezza e il consolidamento delle paratoie in cemento armato e del fondale, è stato completato dalla ditta Trevi. L' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale ha dato l' ordine di allagare l' infrastruttura per proteggerla dalle intemperie, in attesa della gara di circa 80 milioni per i lavori conclusivi che potrebbe essere pubblicata a settembre. Lo rendono noto i sindacati dei metalmeccanici, che ieri hanno partecipato alla conference call, richiesta dalla Fiom Cgil, con il presidente dell' **Autorità portuale**, Pasqualino Monti. Procedono intanto i lavori, per la costruzione della banchina di trecento metri accanto il bacino di 400mila tonnellate. Ad ottobre è previsto il ritorno crociera a Palermo. Spazio anche a Termini Imerese, dove i lavori del nuovo porto stanno rispettando la tempistica e dovrebbero concludersi entro il prossimo anno. «Una volta completato il bacino da 150mila tonnellate - dicono Angela Biondi e Francesco Foti, della segreteria Fiom Cgil - nello stabilimento torneranno le costruzioni di navi, come la stessa Fincantieri ha detto in occasioni di incontri pubblici. Il cantiere navale avrà a disposizione le infrastrutture adatte per portare avanti le tre missioni produttive per ogni tipo di nave: costruzioni, manutenzione e trasformazione. Apprezziamo il dialogo e il lavoro del presidente Monti e chiediamo alle istituzioni un maggiore supporto per dare forza all' unico agglomerato industriale rimasto a Palermo». Non si scioglie ancora il nodo che riguarda i vecchi bacini galleggianti di carenaggio, di 52 e 19 tonnellate, ormai considerati relitti, che ancora rimangono nello specchio d' acqua del porto di Palermo e, come ha più volte rilevato l' **Autorità portuale**, sono di intralcio alla navigazione delle grandi navi da crociera e rappresentano anche un ostacolo per alcune aree produttive del Cantiere, e vanno rimossi. Ma non è ancora chiaro cosa voglia fare la Regione, proprietaria di bacini, delle due infrastrutture: fare un mega bacino (progetto ormai datato che non si sa che fine ha fatto) o alienarli. «Purtroppo, la Regione non sta mantenendo gli impegni sulla costruzione di un nuovo bacino di carenaggio - concludono i due sindacalisti della Fiom - una struttura fondamentale per il rilancio dello stabilimento. Nei prossimi giorni riscriveremo al presidente Musumeci per avere fatta chiarezza su cosa la Regione intenda fare».



### Fincantieri: concluso il primo step dei lavori a Palermo

Ad ottobre è previsto il ritorno delle crociere

Torna l'acqua nel bacino di carenaggio di 150mila tonnellate nello stabilimento Fincantieri di Palermo. Il primo step di lavori che riguardava la bonifica, la messa in sicurezza e il consolidamento delle paratoie in cemento armato e del fondale, è stato completato dalla ditta Trevi. L' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale ha dato l'ordine di allagare l'infrastruttura per proteggerla dalle intemperie, in attesa della gara di circa 80 milioni, si pensa che sarà pubblicata già a settembre, per i lavori conclusivi. Ne danno notizia i sindacati dei metalmeccanici, che oggi hanno partecipato alla conference call, richiesta dalla Fiom Cgil, con il presidente dell' **Autorità portuale**, Pasqualino Monti. Procedono intanto i lavori, per la costruzione della banchina di trecento metri accanto il bacino di 400mila tonnellate. Ad ottobre è previsto il ritorno crociere a Palermo. Spazio anche a Termini Imerese, dove i lavori del nuovo porto stanno rispettando la tempistica e dovrebbero concludersi entro il prossimo anno. "Una volta completato il bacino da 150mila tonnellate - dicono Angela Biondi e Francesco Foti, della segreteria Fiom Cgil di Palermo - nello stabilimento torneranno le costruzioni di navi, come la stessa Fincantieri ha detto in occasioni di incontri pubblici. Il Cantiere navale avrà a disposizione le infrastrutture adatte per portare avanti le tre missioni produttive per ogni tipo di nave: costruzioni, manutenzione e trasformazione. Apprezziamo il dialogo e il lavoro del presidente Monti e chiediamo alle istituzioni un maggiore supporto per dare forza all'unico agglomerato industriale rimasto a Palermo". Non si scioglie ancora il nodo che riguarda i vecchi bacini galleggianti di carenaggio, di 52 e 19 tonnellate, ormai considerati relitti, che ancora rimangono nello specchio d'acqua del porto di Palermo e, come ha più volte rilevato l' **Autorità portuale**, sono di intralcio alla navigazione delle grandi navi da crociera e rappresentano anche un ostacolo per alcune aree produttive del Cantiere, e vanno rimossi. Ma non è ancora chiaro cosa voglia fare la Regione, proprietaria di bacini, delle due infrastrutture: fare un mega bacino (progetto ormai datato che non si che fine ha fatto) o alienarli. "Purtroppo, la Regione non sta mantenendo gli impegni sulla costruzione di un nuovo bacino di carenaggio - concludono i due sindacalisti della Fiom - una struttura fondamentale per il rilancio dello stabilimento. Nei prossimi giorni riscriveremo al presidente Musumeci per avere fatta chiarezza su cosa la Regione intenda fare". (ANSA).



## Bacino carenaggio Fincantieri, dai sindacati la richiesta "Si sburocratizzino procedure"

'Appreziamo quanto finora fatto dall' Autorità di Sistema portuale Sicilia Occidentale e confidiamo nella determinazione e nella serietà che ha contraddistinto la gestione messa in campo fino ad oggi, per arrivare quanto prima alla realizzazione e quindi all' assegnazione del bacino di carenaggio nell' area di Fincantieri . Ora però torniamo a chiedere che tutte le istituzioni, Governo nazionale e Regione siciliana, facciano il proprio dovere attuando tutto quello che serve, anche in termini di sburocratizzazione delle procedure, che spesso sono il vero freno allo sviluppo e facendo venir meno la caratteristica dell' attrattiva industriale del nostro territorio'. Così il segretario generale Fim Cisl Palermo Trapani Antonio Nobile ha commentato l' esito della riunione in videoconferenza avvenuta oggi tra il Presidente dell' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale **Pasqualino Monti** e i sindacati, che era stato chiesto dalle parti sociali per avere informazioni circa lo stato di avanzamento dei lavori sul bacino da 150 mila tonnellate del cantiere navale di Palermo . Il Presidente, fa sapere la Fim Cisl, ha fornito dettagli sullo stato di avanzamento che ha visto una prima fase, riguardante lavori già appaltati, completata con l' allagamento del bacino. La procedura di allagamento ha lo scopo di non preservare la struttura in attesa della seconda fase di attività. **'Monti** - commenta Nobile -, ha evidenziato che le problematiche dovute all' emergenza covid 19, hanno di fatto ritardato di circa 2 mesi le attività di progettazione previste per le successive fasi di lavoro. Le attività sono riprese a pieno regime considerando comunque che si devono mettere in atto tutte le disposizioni previste dai protocolli anticontagio. Questo elemento è da tenere in considerazione perché comporterà nella fase di realizzazione dei lavori ulteriori ritardi che al momento non possono essere quantificati' . 'L' Autorità concorda con noi circa l' importanza dell' opera confermando che al netto dei ritardi dovuti all' emergenza sanitaria che stiamo vivendo, si andrà spediti verso la fase 2, mettendo già a settembre in gara la realizzazione dei lavori. Purtroppo di fatto il completamento dei lavori non è di facile previsione, proprio per via delle nuove regole da rispettare nei luoghi di lavoro con la turnazione degli operai'. La Fim Cisl aggiunge 'i lavoratori hanno il know-how e tutta la formazione necessaria per procedere con i lavori. Il bacino rappresenta il tassello mancante che serve per dotare il cantiere di infrastrutture all' avanguardia. Questo è l' impegno che anche Fincantieri deve portare a compimento mettendo in atto gli investimenti previsti. Abbiamo infine sottolineato quanto sia stato e sarà fondamentale il continuo confronto tra i sindacati e l' Autorità portuale con la quale condividiamo, dalle prime fasi di questo progetto, l' obiettivo di far sviluppare l' attività del cantiere navale di Palermo che, per posizione geografica può e deve giocare un ruolo fondamentale nello scenario delle attività di costruzione navale'. L' Autorità ha infine preannunciato che convocherà a breve i sindacati, per un ulteriore approfondimento sui progetti così da poter informare e coinvolgere sempre più i lavoratori. 'Nonostante l' imprevedibilità del settore dovuta alla pandemia, non possiamo mancare l' appuntamento con il mercato che deve vedere il cantiere navale di Palermo, che rappresenta una delle più grandi e importanti realtà industriali dell' isola, protagonista come costruttore di navi' conclude Nobile.



L' ANCIP plaude all' AdSP Palermo

ROMA Abbiamo appreso, con soddisfazione scrive il presidente dell'ANCIP Luca Grilli 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 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 conclude Grilli 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.



# Avvisatore Marittimo

## Focus

### Porti sotto cura

*Continua la sospensione delle tasse di ancoraggio, dei canoni di concessione e dei diritti doganali (differiti). Per i mancati introiti delle Autorità di sistema portuali, 20 milioni di indennizzo. Proroga della Convenzione con Tirrenia*

Roma. (P. Bo.). Almeno 60 milioni di euro allo shipping italiano. Per sgravare gli operatori dalle tasse di ancoraggio, dai canoni di concessione, per risollevere i portuali, incentivare le ferrovie e le autostrade del mare, per indennizzare i trasporti marittimi locali e le Autorità di sistema portuale (Adsp). Una serie di misure mai viste prima per estensione e profondità, contenute nell'ultima bozza del DL Rilancio, circolato ieri sera e oggi sviscerato dai giornali, contenente misure economiche da decine di miliardi. Per il trasporto marittimo e la portualità le misure coprono diversi settori. I principali sono: Azzeramento dei canoni demaniali per le imprese articolo 18 (terminalisti); fino a 2 milioni di euro da parte delle Adsp per il 2020 e altrettanti nel 2021 per risollevere le compagnie dei portuali articolo 17. Proroga delle autorizzazioni per due anni; fino a dodici mesi di proroga delle concessioni per i servizi di rimorchio portuale; esenzione della tassa di ancoraggio fino al 30 giugno; differimento dei diritti doganali di altri trenta giorni; indennità mensile di disoccupazione marittima (NASPI e DIS-COLL) prorogata di altri due mesi. A indennizzo di tutti questi introiti persi per le Autorità di sistema portuale, lo Stato le rimborserà con 20 milioni di euro. Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, la notizia più importante è la volontà, contenuta nella bozza del DL, di prorogare il rinnovo della Convenzione tra lo Stato e i servizi di trasporto di cabotaggio attualmente in vigore con la ex Tirrenia di Navigazione, di proprietà di Compagnia Italiana di Navigazione del gruppo Onorato - che segue in ultima pagina



# Avvisatore Marittimo

## Focus

### Porti sotto cura

potrà essere prorogata fino a un anno dalla fine dello stato di emergenza per l'epidemia di Coronavirus. La Convenzione sarebbe scaduta a luglio. Per il trasporto ferroviario e quello di ro-ro/ro-pax sono finanziati il Ferrobonus e il Marebonus. Per la precisione, 14 milioni di euro per quest'anno, 20 milioni di euro per il 2021, entrambi destinati al «miglioramento della catena intermodale e il decongestionamento della rete viaria». Inoltre, 25 milioni per il 2021 lo sviluppo del trasporto intermodale.

**DALLA PRIMA PAGINA**

**Porti sotto cura**  
La nuova proroga fino a un anno dalla fine dello stato di emergenza per l'epidemia di Coronavirus. La Convenzione sarebbe scaduta a luglio. Per il trasporto ferroviario e quello di ro-ro/ro-pax sono finanziati il Ferrobonus e il Marebonus. Per la precisione, 14 milioni di euro per quest'anno, 20 milioni di euro per il 2021, entrambi destinati al «miglioramento della catena intermodale e il decongestionamento della rete viaria». Inoltre, 25 milioni per il 2021 lo sviluppo del trasporto intermodale.

**Portuali di Napoli**  
Il nuovo piano strategico triennale. Il porto di Napoli è stato designato come porto di riferimento per il centro-sud della Campania. Il piano prevede investimenti per 25 milioni di euro per il 2021, 20 milioni per il 2022 e 25 milioni per il 2023. Inoltre, 25 milioni per il 2021 lo sviluppo del trasporto intermodale.

**Dragaggi a Venezia**  
Il nuovo piano strategico triennale. Il porto di Venezia è stato designato come porto di riferimento per il centro-sud della Campania. Il piano prevede investimenti per 25 milioni di euro per il 2021, 20 milioni per il 2022 e 25 milioni per il 2023. Inoltre, 25 milioni per il 2021 lo sviluppo del trasporto intermodale.

**Rina certifica C&T**  
Il nuovo piano strategico triennale. Il porto di Venezia è stato designato come porto di riferimento per il centro-sud della Campania. Il piano prevede investimenti per 25 milioni di euro per il 2021, 20 milioni per il 2022 e 25 milioni per il 2023. Inoltre, 25 milioni per il 2021 lo sviluppo del trasporto intermodale.

**GRIMALDI GROUP Short Sea Services**

La Dorsale Adriatica  
La Dorsale Tirrenica

Scopriamola la nuova  
concezione logistica  
risparmi fino al 50 %  
rispetto ai costi  
del trasporto stradale.

www.grimaldigroup.com



## Armatori contro il governo: senza aiuti ci sta affondando ferme merci e crociere

IL CASO Antonino Pane Armatori uniti contro il governo. Confitarma e Assarmatori all' attacco contro l' ultima versione del Decreto Rilancio ritenuto assolutamente inadeguato a risolvere i problemi di un comparto fortemente penalizzato dal Covid: basti pensare che tutte le navi da crociera sono ferme. E con il fermo delle aziende, il trasporto via mare delle merci si è praticamente bloccato. «Il Governo - tuona Assarmatori - ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l' approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito». Stefano Messina, presidente di Assarmatori spiega così la profonda delusione del comparto: «Nell' ultima versione del Decreto Rilancio, all' articolo 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all' articolo 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell' economia nazionale e l' immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il Governo aveva assicurato di voler fare». LA DELUSIONE Messina sottolinea come «la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia. Il settore crocieristico, che secondo le previsioni di fine 2019 quest' anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo». Delusione anche in Confitarma. Il presidente Mario Mattioli esprime forte preoccupazione e delusione per il mancato accoglimento delle istanze. «Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo - afferma Mario Mattioli - siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi, ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione». Confitarma mette nel mirino anche Tirrenia: «Non vorremmo - dice Mattioli - che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stato di ulteriori 72 milioni di euro, nonostante la Commissione europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore. Abbiamo chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall' emergenza Covid stanno subendo notevoli cali di fatturato pur continuando ad assicurare quotidianamente servizi strategici ed essenziali per il Paese come la continuità territoriale e i rifornimenti energetici». GLI AUTOTRASPORTATORI Del tutto insoddisfatti anche gli autotrasportatori. Il direttore di Alis, Marcello Di Caterina, non prende scorciatoie: «Ci aspettavamo dal Governo misure straordinarie di sostegno alle aziende e ai lavoratori del comparto, soprattutto considerando l' importanza fondamentale dei servizi





## Il Mattino

### Focus

---

svolti per la vita quotidiana del popolo italiano. Come Alis ci siamo fatti portatori di proposte costruttive nell'interesse del cluster del trasporto marittimo, stradale e ferroviario - aggiunge Di Caterina - producendo qualificati contributi tecnici per superare l'emergenza e passare al rilancio dell'intero settore e del Paese. Il nostro popolo prende atto che ad oggi purtroppo le priorità del Governo sono state altre, non certo il nostro settore ed il suo rilancio, nonostante lo spirito eroico con il quale le nostre imprese ed i nostri lavoratori hanno affrontato l'emergenza nell'interesse del Paese. In tutta Europa sono stati introdotti regimi e dati aiuti ai settori del trasporto e della logistica, non a singole imprese, mentre in Italia si fa il contrario». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Trasporto marittimo, allarme per gli aiuti

MAURO ROMANO

Il mondo del trasporto marittimo si sente discriminato dal governo nel mezzo della crisi da Covid-19. Denuncia infatti l' assenza di indennizzi o aiuti alle compagnie, analoghi a quanto invece messo a disposizione del trasporto aereo che nel decreto Rilancio può contare, secondo le bozze, su 15 0 milioni di compensazione per la riduzione dei passeggeri. Le compagnie di navigazione che al contrario non possono imbarcare si sono dovute accontentare della sospensione della tassa di ancoraggio. «Il governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l' approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito», lancia l' allarme Assarmatori. Assieme a Confrasperto e alle altre associazioni del cluster ha quindi chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo dl Cura Italia di metà marzo. (riproduzione riservata)

The image shows a screenshot of a Wall Street Journal article. The main headline is "Auto senza pilota, Fca accelera" (Self-driving cars, Fca accelerates). Below the headline, there is a sub-headline: "L'accordo non prevede solo la fornitura di una Chrysler Pacifica convertita appannamento per facilitare l'installazione di tecnologia driverless, ma anche una continua collaborazione tecnica fra i due partner". The article text is partially visible, mentioning "1,5 miliardi di ordini in tre mesi" and "Trasporto marittimo, allarme per gli aiuti". There is a small inset image of a man, likely a representative of Fca, and a small line graph showing a trend. The article is dated May 13, 2020.

## Il Governo affossa lo shipping

Dopo Confitarma, che stamani aveva criticato i contenuti delle ultime bozze del Decreto Rinascita circolate in questi giorni sulla stampa, scende in campo anche Assarmatori, che accusa il Governo di voler salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo. A esprimere le proprie preoccupazioni è il numero uno dell'Associazione, Stefano Messina, che lamenta la disparità di trattamento tra i due comparti: «Mentre nell'ultima versione del Decreto Rilancio sono previsti 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali e 3 miliardi per la costruzione di una nuova compagnia di bandiera, per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio». Per Messina il Governo non ha mantenuto la promessa di voler sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell'economia nazionale.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, and Osservatorio Europeo. Below this is the PORT NEWS logo and the text 'Maggazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settemerale'. A search bar is visible. The main content area features a large image of Stefano Messina, president of Assarmatori, with the headline 'La critica di Assarmatori' and 'Il Governo affossa lo shipping'. Below the headline, there is a sub-headline 'di Redazione Port News' and a short article snippet. To the right of the main article, there is a vertical sidebar menu with various categories: Ambiente, Autorità, Portuali, Crociere, Coronavirus, and Traffici marittimi.

## Di Rilancio: Confitarma, dimentica gli armatori

*"Inascoltate le nostre istanze per la riduzione dei costi"*

"Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo". Mario Mattioli, presidente di Confitarma, critica l' assenza, dalle bozze del decreto Rilancio, delle istanze presentate dalla confederazione degli armatori per la riduzione dei costi delle imprese marittime e auspica che siano accolte nella versione finale "incluse quelle a costo zero , come la possibilità di effettuare crociere anche solo tra porti nazionali" come si sta già programmando in altri Paesi dell' Ue, per contribuire al rilancio della filiera del turismo. "Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione" dice. Nel decreto ci sono risorse per Tirrenia e Alitalia, mentre le richieste di Confitarma sono rimaste inascoltate. "Non vorremmo che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stato di ulteriori 72 milioni di euro, nonostante la Commissione Europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore" sottolinea Matteoli. Le richieste di Confitarma riguardano la riduzione temporanea del costo del lavoro per le imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali, e misure per la riduzione dei costi di approdo per le navi nei porti che "diversi Stati membri dell' Ue anticipando le indicazioni della Commissione europea hanno già predisposto". (ANSA).



# Il Nautilus

## Focus

### Forte preoccupazione per mancato accoglimento delle misure proposte da Confitarma nelle bozze del Decreto Rilancio

Confitarma esprime forte preoccupazione e delusione per il mancato accoglimento delle sue istanze nelle bozze del Decreto Rilancio circolate oggi sulla stampa Roma - 'Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione'. In particolare, Confitarma sottolinea che le sue istanze non sono state accolte mentre sono state trovate risorse ingenti per Tirrenia e Alitalia. 'Non vorremmo che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stato di ulteriori 72 milioni di Euro, nonostante la Commissione europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore'. 'Abbiamo chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro - aggiunge- Mario Mattioli - per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall' emergenza COVID-19, stanno subendo notevoli cali di fatturato pur continuando ad assicurare quotidianamente servizi strategici ed essenziali per il Paese come la continuità territoriale e i rifornimenti energetici'. 'Non abbiamo letto neanche della previsione di misure richieste da Confitarma per la riduzione dei costi di approdo delle navi nei porti, mentre diversi Stati membri dell' Ue, anticipando le indicazioni della Commissione europea, le hanno già introdotte'. 'L' auspicio - conclude Mario Mattioli - è che nel Decreto siano accolte le richieste di Confitarma, incluse quelle a costo zero, come ad esempio la possibilità di effettuare crociere anche solo tra porti nazionali, così come già si sta programmando in altri Paesi dell' Ue, per contribuire al rilancio della filiera del turismo'.



## Governo non accoglie istanze Confitarma

*Mattioli: Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto, risorse ingenti solo per Tirrenia e Alitalia*

Redazione

ROMA Confitarma esprime forte preoccupazione e delusione per il mancato accoglimento delle sue istanze nelle bozze del Decreto Rilancio circolate oggi su alcuni organi di stampa. Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma. Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione. In particolare, la Confederazione Italiana Armatori sottolinea che le sue istanze non sono state accolte mentre sono state trovate risorse ingenti per Tirrenia e per Alitalia. Non vorremmo che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stato di ulteriori 72 milioni di euro, nonostante la Commissione europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore. Abbiamo chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro aggiunge Mario Mattioli per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall'emergenza Covid-19, stanno subendo notevoli cali di fatturato pur continuando ad assicurare quotidianamente servizi strategici ed essenziali per il Paese come la continuità territoriale e i rifornimenti energetici. Non abbiamo letto neanche della previsione di misure richieste da Confitarma per la riduzione dei costi di approdo delle navi nei porti, mentre diversi Stati membri dell'Ue, anticipando le indicazioni della Commissione europea, le hanno già introdotte. Il presidente della Confederazione Italiana Armatori, Mario Mattioli, conclude infine il suo intervento con un auspicio: che nel Decreto siano accolte le richieste di Confitarma, incluse quelle a costo zero, come ad esempio la possibilità di effettuare crociere anche solo tra porti nazionali, così come già si sta programmando in altri Paesi dell'Unione europea, per contribuire al rilancio della filiera del turismo.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI S.R.L.' with a navigation menu (SHIPPING, LOGISTICA, FOTO, ALTROTRAFICANTI) and a search bar. The main headline is 'Governo non accoglie istanze Confitarma' with a sub-headline 'Mattioli: Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto, risorse ingenti solo per Tirrenia e Alitalia'. Below the headline is a photo of Mario Mattioli speaking into a microphone. To the right is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the photo is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and WhatsApp. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'ULTIME' news items.

**Confitarma boccia il DI Rilancio**

«Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo. Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione». A parlare è il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, che esprime forti preoccupazione per quel che è trapelato dalle ultime bozze del Decreto Rilancio circolate sulla stampa. In particolare, Confitarma sottolinea che le sue istanze non sono state accolte mentre sono state trovate risorse ingenti per Tirrenia e Alitalia. «Non vorremmo che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stato di ulteriori 72 milioni di Euro, nonostante la Commissione europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore», dice Mattioli che ricorda di aver chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall'emergenza COVID-19, stanno subendo notevoli cali di fatturato. «Non abbiamo letto neanche della previsione di misure richieste da Confitarma per la riduzione dei costi di approdo delle navi nei porti, mentre diversi Stati membri dell'Ue, anticipando le indicazioni della Commissione europea, le hanno già introdotte», aggiunge Mattioli, che conclude il suo intervento auspicando che nel Decreto siano accolte le richieste della Confederazione.



## Confitarma bocchia il DI Rilancio e attacca i 72 milioni garantiti a Tirrenia

Confitarma, la Confederazione Italiana degli armatori, in una nota esprime forte preoccupazione e delusione per il mancato accoglimento delle sue istanze nelle bozze del Decreto Rilancio circolate finora sulla stampa. 'Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma. Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione'. In particolare, Confitarma sottolinea che le sue istanze non sono state accolte mentre sono state trovate risorse ingenti per Tirrenia e Alitalia. 'Non vorremmo che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stato di ulteriori 72 milioni di euro, nonostante la Commissione europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore'. Mattioli ancora aggiunge: 'Abbiamo chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro - aggiunge per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall'emergenza Covid-19, stanno subendo notevoli cali di fatturato pur continuando ad assicurare quotidianamente servizi strategici ed essenziali per il Paese come la continuità territoriale e i rifornimenti energetici. Non abbiamo letto neanche della previsione di misure richieste da Confitarma per la riduzione dei costi di approdo delle navi nei porti, mentre diversi Stati membri dell'Ue, anticipando le indicazioni della Commissione europea, le hanno già introdotte'. Mattioli conclude la sua critica con l'auspicio 'che nel Decreto siano accolte le richieste di Confitarma, incluse quelle a costo zero, come ad esempio la possibilità di effettuare crociere anche solo tra porti nazionali, così come già si sta programmando in altri Paesi dell'Ue, per contribuire al rilancio della filiera del turismo'.



Confitarma, la Confederazione Italiana degli armatori, in una nota esprime forte preoccupazione e delusione per il mancato accoglimento delle sue istanze nelle bozze del Decreto Rilancio circolate finora sulla stampa. "Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo" afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma. "Siamo considerati un

## Di Rilancio: Assarmatori, Governo dimentica il mare

*Nel decreto solo soldi per trasporto aereo*

(ANSA) - GENOVA, 12 MAG - "Il governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo". E' l' accusa lanciata da Assarmatori. Nell' ultima versione del decreto Rilancio, spiegano, è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione dei passeggeri durante l' emergenza Coronavirus, più 3 miliardi per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera, mentre per le compagnie di navigazione "che i passeggeri proprio non li possono imbarcare", non è previsto "alcun indennizzo o aiuto" oltre alla sospensione delle tassa di ancoraggio. "Il governo si assumerà una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l' approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito" sottolinea una nota di Assarmatori. La situazione è pesante per le crociere, che nel 2020 avrebbero dovuto segnare il record sopra 13 milioni di passeggeri in Italia, invece sono ferme e alle prese con le difficoltà di rientro dei marittimi. I traghetti continuano a trasportare le merci ma non potendo imbarcare passeggeri non riescono a compensare i costi. Infine container e rinfuse: "Le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi" denuncia Assarmatori. Il calo nei porti italiani supera il 30%, e si prevede peggiori. (ANSA).



## **Decreto Rilancio - Assarmatori, Dov' è il sostegno al comparto marittimo?**

Grido di allarme di Assarmatori, mancano le misure di sostegno al comparto marittimo. Aiuti solo al trasporto aereo ROMA - Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l' approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito. Nell' ultima versione del Decreto Rilancio , infatti, all' art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all' art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera . Per le compagnie di navigazione , che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto , se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell' economia nazionale e l' immediata

cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il Governo aveva assicurato di voler fare. A lanciare nuovamente l' allarme è Assarmatori , che denuncia come «la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia'. In ballo non c' è solo il destino delle imprese armatoriali che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani. Il settore crocieristico , che secondo le previsioni di fine 2019 quest' anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l' 80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi (in tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un' inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza. Non va meglio al cabotaggio nazionale di trasporto merci e passeggeri : i traghetti che collegano i principali porti nazionali e in particolare le isole maggiori e minori e le navi impegnate sulle Autostrade del Mare, continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci, indispensabile per gli approvvigionamenti e per garantire la continuazione di attività economiche e industriali vitali, ma i costi ingenti di questi servizi, essenziali per il Paese, non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown, per poter garantire il distanziamento fisico che giustamente dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per cui le aziende armatoriali hanno già adottato tutti i protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti, che mentre i ricavi caleranno per oltre la metà (il calo attuale è superiore al 90%) i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per





## Corriere Marittimo

### Focus

---

L'accesso alla liquidità con garanzie pubbliche resta al momento solo un'illusione. Quanto al traffico internazionale di container e rinfuse, le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Di conseguenza il calo dell'attività nei porti italiani supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro. Per reggere questa situazione di autentica calamità Assarmatori, insieme a Confrtrasporto a cui aderisce e alle altre Associazioni del cluster, ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. 'Misure che dovranno aiutare l'intero impianto del trasporto marittimo e passeggeri in particolare, a garanzia della più grande popolazione insulare d'Europa. Ma finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto. E il tempo sta scadendo facendo emergere i confini di una crisi sistemica che, per un Paese che dipende in modo così evidente dal trasporto marittimo, è destinata ad assumere le caratteristiche di un vero e proprio suicidio collettivo'.

## Assarmatori ribadisce la richiesta di misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori del settore marittimo

Il governo - ha accusato l'associazione - ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo. L'associazione armatoriale italiana Assarmatori non è per nulla soddisfatta delle nuove misure che il governo sta predisponendo per un rilancio dell'economia alla luce della crisi provocata dall'emergenza sanitaria da Covid-19. «Il governo - ha accusato l'associazione - ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito». Assarmatori ha spiegato che nell'ultima versione del Decreto Rilancio, all'art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza in partenza e all'art. 206 è previsto un fondo di tre miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare - ha osservato l'associazione - non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che - ha denunciato Assarmatori - sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell'economia nazionale e l'immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il governo aveva assicurato di voler fare. Assarmatori ha rimarcato come «la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia». L'associazione ha specificato il rilevante impatto negativo, già evidenziato al governo, che la crisi sanitaria ha avuto e sta avendo sul settore marittimo, a partire dal segmento delle crociere che - ha ricordato Assarmatori - secondo le previsioni di fine 2019 quest'anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, e che ora è interamente fermo. E in Italia - ha rilevato l'associazione - la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l'80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari governi (in tutto il mondo sono 100mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo a causa di un'inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta - ha criticato Assarmatori - tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza. Non va meglio - ha spiegato ancora l'associazione - al cabotaggio nazionale di trasporto merci e passeggeri: i traghetti che collegano i principali porti nazionali e in particolare le isole maggiori e minori e le navi impegnate sulle Autostrade del Mare, continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci, indispensabile per gli approvvigionamenti e per garantire la continuazione di attività economiche e industriali vitali, ma i costi ingenti di questi servizi, essenziali per il Paese, non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E - ha precisato l'associazione - non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche



12 maggio 2020

Assarmatori ribadisce la richiesta di misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori del settore marittimo

Il governo - ha accusato l'associazione - ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo

L'associazione armatoriale italiana Assarmatori non è per nulla soddisfatta delle nuove misure che il governo sta predisponendo per un rilancio dell'economia alla luce della crisi provocata dall'emergenza sanitaria da Covid-19. «Il governo - ha accusato l'associazione - ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito».

Assarmatori ha spiegato che nell'ultima versione del Decreto Rilancio, all'art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza in partenza e all'art. 206 è previsto un fondo di tre miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare - ha osservato l'associazione - non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che - ha denunciato Assarmatori - sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell'economia nazionale e l'immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il governo aveva assicurato di voler fare.

Assarmatori ha rimarcato come «la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia».

L'associazione ha specificato il rilevante impatto negativo, già evidenziato al governo, che la crisi sanitaria ha avuto e sta avendo sul settore marittimo, a partire dal segmento delle crociere che - ha ricordato Assarmatori - secondo le previsioni di fine 2019 quest'anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, e che ora è interamente fermo. E in Italia - ha rilevato l'associazione - la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l'80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari governi (in tutto il mondo sono 100mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo a causa di un'inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta - ha criticato Assarmatori - tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la

meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown, per poter garantire il distanziamento fisico che giustamente dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per cui le aziende armatoriali hanno già adottato



## Informare

### Focus

---

tutti i protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti - ha spiegato Assarmatori - che mentre i ricavi caleranno per oltre la metà (il calo attuale è superiore al 90%) i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende "capital and labour intensive", l'accesso alla liquidità con garanzie pubbliche resta al momento solo un'illusione. Quanto al traffico internazionale di container e rinfuse - ha spiegato infine l'associazione - le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Di conseguenza il calo dell'attività nei porti italiani supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro. Assarmatori, assieme a Confrtrasporto a cui aderisce e alle altre associazioni del cluster, ha pertanto chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori del settore marittimo analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. «Misure - ha concluso l'associazione - che dovranno aiutare l'intero impianto del trasporto marittimo e passeggeri in particolare, a garanzia della più grande popolazione insulare d'Europa. Ma finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto. E il tempo sta scadendo facendo emergere i confini di una crisi sistemica che, per un Paese che dipende in modo così evidente dal trasporto marittimo, è destinata ad assumere le caratteristiche di un vero e proprio suicidio collettivo».

### ASSARMATORI: IL GOVERNO DIMENTICA IL MARE

"J' Accuse di ASSARMATORI sull' assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo" Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l' approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito. Nell' ultima versione del Decreto Rilancio, infatti, all' art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all' art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell' economia nazionale e l' immediata cancellazione di migliaia di

posti di lavoro, come il Governo aveva assicurato di voler fare. A lanciare nuovamente l' allarme è ASSARMATORI, che denuncia come "la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia". In ballo non c' è solo il destino delle imprese armatoriali che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani. Il settore crocieristico, che secondo le previsioni di fine 2019 quest' anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l' 80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi (in tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un' inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza. Non va meglio al cabotaggio nazionale di trasporto merci e passeggeri: i traghetti che collegano i principali porti nazionali e in particolare le isole maggiori e minori e le navi impegnate sulle Autostrade del Mare, continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci, indispensabile per gli approvvigionamenti e per garantire la continuazione di attività economiche e industriali vitali, ma i costi ingenti di questi servizi, essenziali per il Paese, non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown, per poter garantire il distanziamento fisico che giustamente dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per cui le aziende armatoriali hanno già adottato tutti i protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti, che mentre i ricavi caleranno per oltre la metà (il calo attuale è superiore al 90%) i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione,





## Informatore Navale

### Focus

---

garanzie pubbliche resta al momento solo un'illusione. Quanto al traffico internazionale di container e rinfuse, le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Di conseguenza il calo dell'attività nei porti italiani supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro. Per reggere questa situazione di autentica calamità ASSARMATORI, insieme a Confrasperto a cui aderisce e alle altre Associazioni del cluster, ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. "Misure che dovranno aiutare l'intero impianto del trasporto marittimo e passeggeri in particolare, a garanzia della più grande popolazione insulare d'Europa. Ma finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto. E il tempo sta scadendo facendo emergere i confini di una crisi sistemica che, per un Paese che dipende in modo così evidente dal trasporto marittimo, è destinata ad assumere le caratteristiche di un vero e proprio suicidio collettivo".

### ASSARMATORI: Aiuti solo al trasporto aereo. Il Governo dimentica il mare

J' accuse di ASSARMATORI sull' assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l' approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito. Nell' ultima versione del Decreto Rilancio, infatti, all' art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all' art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell' economia nazionale e l' immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il Governo aveva assicurato di voler fare. A lanciare nuovamente l' allarme è ASSARMATORI, che denuncia come "la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia". In ballo non c' è solo il destino delle imprese armatoriali che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani. Il settore crocieristico, che secondo le previsioni di fine 2019 quest' anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l' 80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi (in tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un' inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza. Non va meglio al cabotaggio nazionale di trasporto merci e passeggeri: i traghetti che collegano i principali porti nazionali e in particolare le isole maggiori e minori e le navi impegnate sulle Autostrade del Mare, continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci, indispensabile per gli approvvigionamenti e per garantire la continuazione di attività economiche e industriali vitali, ma i costi ingenti di questi servizi, essenziali per il Paese, non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown, per poter garantire il distanziamento fisico che giustamente dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per cui le aziende armatoriali hanno già adottato tutti i protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti, che mentre i ricavi caleranno per oltre la metà (il calo attuale è superiore al 90%) i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende "aperte agli aiuti", l' indennizzo sarà pagato solo qualora si verifichi un momento di crisi.





## Sea Reporter

### Focus

---

garanzie pubbliche resta al momento solo un'illusione. Quanto al traffico internazionale di container e rinfuse, le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Di conseguenza il calo dell'attività nei porti italiani supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro. Per reggere questa situazione di autentica calamità ASSARMATORI, insieme a Confrasporto a cui aderisce e alle altre Associazioni del cluster, ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. "Misure che dovranno aiutare l'intero impianto del trasporto marittimo e passeggeri in particolare, a garanzia della più grande popolazione insulare d'Europa. Ma finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto. E il tempo sta scadendo facendo emergere i confini di una crisi sistemica che, per un Paese che dipende in modo così evidente dal trasporto marittimo, è destinata ad assumere le caratteristiche di un vero e proprio suicidio collettivo".

## Assarmatori: Il Governo aiuta il trasporto aereo e affonda lo shipping

Redazione

Roma Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito. Lo denuncia Assarmatori in una nota. Nell'ultima versione del Decreto Rilancio, infatti, all'art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all'art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell'economia nazionale e l'immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il Governo aveva assicurato di voler fare.

Assarmatori denuncia ' la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo , componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia'. In ballo non c'è solo il destino delle imprese armatoriali che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani. Il settore crocieristico, che secondo le previsioni di fine 2019 quest'anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l'80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi (in tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un'inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza. Non va meglio al cabotaggio nazionale di trasporto merci e passeggeri: i traghetti che collegano i principali porti nazionali e in particolare le isole maggiori e minori e le navi impegnate sulle Autostrade del Mare, continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci, indispensabile per gli approvvigionamenti e per garantire la continuazione di attività economiche e industriali vitali, ma i costi ingenti di questi servizi, essenziali per il Paese, non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown, per poter garantire il distanziamento fisico che giustamente dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per cui le aziende armatoriali hanno già adottato tutti i protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti, che mentre i ricavi caleranno per oltre la metà (il calo attuale è superiore al 90%) i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che



### Assarmatori: "Il Governo aiuta il trasporto aereo e affonda lo shipping"

12 MAGGIO 2020 - Redazione



Roma - "Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito". Lo denuncia Assarmatori in una nota.

Nell'ultima versione del Decreto Rilancio, infatti, all'art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all'art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e

Iscriviti alla newsletter

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

rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende 'capital and labour intensive', l'accesso alla liquidità con garanzie pubbliche resta al momento solo un'illusione. Quanto al traffico internazionale di container e rinfuse, le navi



continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Di conseguenza il calo dell'attività nei porti italiani supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro. Per reggere questa situazione di autentica calamità Assatmatori, insieme a Conftrasporto a cui aderisce e alle altre Associazioni del cluster, ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. Misure che dovranno aiutare l'intero impianto del trasporto marittimo e passeggeri in particolare, a garanzia della più grande popolazione insulare d'Europa. Ma finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto. E il tempo sta scadendo facendo emergere i confini di una crisi sistemica che, per un Paese che dipende in modo così evidente dal trasporto marittimo, è destinata ad assumere le caratteristiche di un vero e proprio suicidio collettivo'.

## Di Rilancio: Assarmatori si lamenta attaccando i soldi ad Alitalia (risparmiando Tirrenia-Cin)

Assarmatori si aggiunge alla lista (sempre più lunga: Asea, Confitarma, Alis) di associazioni di categoria del settore trasporti che esprimono un parere critico e insoddisfatto su quanto previsto dal decreto legge Rilancio. A differenza delle altre, com'era prevedibile, non attacca però i 72 milioni di euro concessi a Tirrenia Cin con la proroga della convenzione poiché fra i propri associati c'è il Gruppo Moby. 'Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito. Nell'ultima versione del Decreto Rilancio, infatti, all'art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all'art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell'economia nazionale e l'immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il Governo aveva assicurato di voler fare' recita una nota dell'associazione datoriale degli armatori aderente a Confrtrasporto-Confercommercio. Secondo Assarmatori 'la gravità della situazione non è stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia. In ballo non c'è solo il destino delle imprese armatoriali che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani'. Un riferimento specifico viene fatto anche al mercato delle crociere: 'Il settore crocieristico - afferma Assarmatori è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l'80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi (in tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un'inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza'. A proposito poi del cabotaggio l'associazione presieduta da Stefano Messina dice: 'I traghetti che collegano i principali porti nazionali, e in particolare le isole maggiori e minori, e le navi impegnate sulle Autostrade del Mare continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci ma i costi ingenti di questi servizi, essenziali per il Paese, non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown, per poter garantire il distanziamento fisico che giustamente dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per cui le aziende armatoriali hanno già adottato tutti i protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti, che



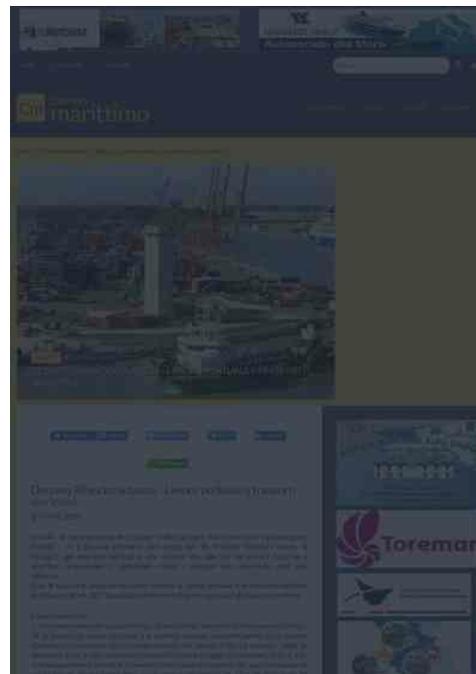
mentre i ricavi caleranno per oltre la metà (il calo attuale è superiore al 90%) i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi



di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende 'capital and labour intensive', l'accesso alla liquidità con garanzie pubbliche resta al momento solo un'illusione'. Quanto al traffico internazionale di container e rinfuse, le navi 'continuano a essere - dice Assarmatori - rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Di conseguenza il calo dell'attività nei porti italiani supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro'. Per reggere questa situazione l'associazione, insieme a Confrasperto a cui aderisce e alle altre associazioni del cluster, ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. 'Finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto. E il tempo sta scadendo facendo emergere i confini di una crisi sistemica che, per un Paese che dipende in modo così evidente dal trasporto marittimo, è destinata ad assumere le caratteristiche di un vero e proprio suicidio collettivo' è la amara conclusione di Assarmatori.

**Decreto Rilancio, la bozza - Lavoro portuale e trasporti marittimi**

ROMA - In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall'emergenza COVID - 19, il governo all' interno della bozza del "DL Rilancio " introduce misure di sostegno agli operatori portuali e alle imprese che operano nel settore portuale e marittimo, prevedendo, in particolare, misure a sostegno della operatività degli scali nazionali Ecco di seguito le principali misure in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi predisposte all' art. 202 "Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi" - Canoni concessori 1. In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall' emergenza COVID - 19, le Autorità di sistema portuale e le Autorità portuali, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio e fermo quanto previsto dall' articolo 9-ter del decreto - legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130: a) possono disporre, fino all' azzeramento, la riduzione dell' importo dei canoni concessori di cui all' articolo 36 del codice della navigazione e agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 , dovuti in relazione all' anno 2020 ed ivi compresi quelli previsti dall' articolo 92, comma 2, del decreto - legge 17 marzo 2020, n. 18, nell' ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione; Lavoro portuale temporaneo (art.17) b) sono autorizzate a corrispondere, nell' ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all' articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 , un contributo, nel limite massimo di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021 , per eventuali minori giornate di lavoro rispetto all' anno 2019 riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all' emergenza COVID -19. Tale contributo è erogato dalla stessa Autorità di sistema portuale o Autorità portuale a fronte di avviamenti integrativi e straordinari da attivare in sostituzione di mancati avviamenti nei terminal, da valorizzare secondo il criterio della tariffa media per avviamento applicata dai soggetti autorizzati ai sensi dell' articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nell' ultimo semestre dell' anno 2019. Eventuali minori giornate di lavoro indennizzate Le Eventuali minori giornate di lavoro indennizzate dal contributo di cui alla presente lettera non sono computate o elette dal soggetto operante ai sensi dell' articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, ai fini dell' indennità di mancato avviamento (IMA ). Autorizzazioni art. 17 prorogate 2 anni 2. In relazione al rilievo esclusivamente locale della fornitura del lavoro portuale temporaneo e al fine di salvaguardare la continuità delle operazioni portuali presso gli scali del sistema portuale italiano, compromessa dall' emergenza COVID - 19, fermo quanto previsto all' articolo 9 - ter del decreto - legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, le autorizzazioni attualmente in corso, rilasciate ai sensi dell' articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono prorogate di due anni. Autorizzazioni art. 16 e 18 prorogate 12 mesi 3. Al fine di ridurre gli effetti economici derivanti dalla diffusione del COVID-19 e dalle conseguenti misure di prevenzione e contenimento adottate: a) la durata delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell' articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, attualmente in corso o scadute in data successiva al 30 gennaio 2020, è prorogata di 12 mesi; b) la durata delle concessioni rilasciate nei porti ai sensi dell' articolo 36 del codice della navigazione e dell' articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, attualmente in corso o scadute in data successiva al 30 gennaio 2020, è prorogata di 12 mesi ; Concessioni servizio di rimorchio c) la durata delle concessioni per il servizio di rimorchio rilasciate ai sensi dell' articolo 101 del codice della navigazione attualmente in corso o scadute in data successiva al





## Corriere Marittimo

### Focus

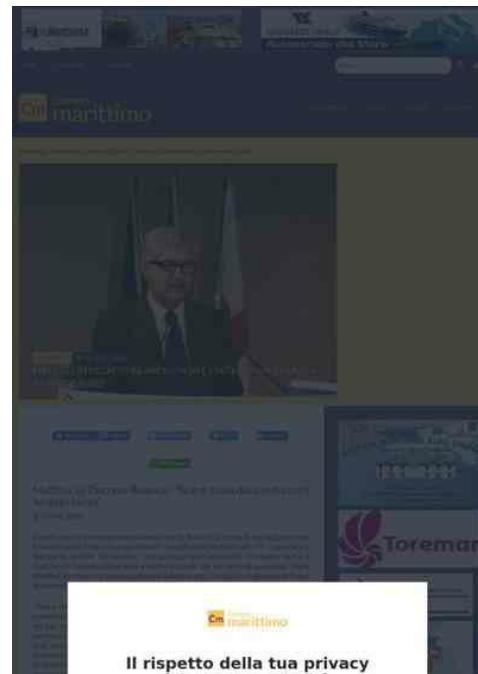
---

30 gennaio 2020, è prorogata di 12 mesi; Pagamenti dei diritti doganali, differiti 30 giorni d) all' articolo 92, comma 3, del decreto - legge 17 marzo 2020, n. 18 le parole ' i pagamenti dei diritti doganali, in scadenza tra la data di entrata in vigore della presente disposizione ed il 30 aprile 2020 ed effettuati secondo le modalità previste dagli articoli 78 e 79 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, sono differiti di ulteriori trenta giorni i senza applicazione di interessi' sono sostituite dalle seguenti: 'i pagamenti dei diritti doganali, in scadenza tra la data di entrata in vigore della presente disposizione ed il 30 giugno 2020 ed effettuati secondo le modalità previste dagli articoli 78 e 79 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, sono differiti di ulteriori trenta giorni senza applicazione di interessi. Il differimento di cui al primo periodo non riduce il conto di debito disponibile'. Magazzinaggio 4. La proroga di cui alle lettere a) e b) del comma 3 non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle autorizzazioni o delle concessioni previste dagli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ovvero dell' articolo 36 del codice della navigazione, già definite con l' aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020. 5. Fermo quanto previsto dall' articolo 1, comma 107, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, l' agevolazione di cui ai commi da 98 a 106 del medesimo articolo 1 si applica anche ai soggetti operanti nei settori del magazzinaggio e supporto ai trasporti. Tassa di ancoraggio Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dall' improvvisa riduzione dei traffici marittimi afferenti al trasporto di merci e di persone, in relazione alle operazioni effettuate a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 30 giugno 2020, non si procede all' applicazione della tassa di ancoraggio di cui all' articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107. Non si fa luogo a rimborso di quanto eventualmente versato. Per l' attuazione del presente comma è autorizzata la spesa di XX milioni di euro per l' anno 2020.

## Mattioli su Decreto Rilancio, 'Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto'

A poche ore dalla circolazione della Bozza del DL Rilancio, in rampa di lancio da parte del Governo per far fronte alla grave difficoltà a seguito dell'epidemia Covid - 19 - cominciano a fioccare le reazioni, non positive, dei principali attori economici. Tra queste quella di Confitarma, Confederazione degli armatori nazionali, che per voce del presidente, Mario Mattioli, esprime forte preoccupazione e delusione per il mancato accoglimento delle sue istanze nelle bozze del Decreto Rilancio. ' Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo - afferma Mattioli, - Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione '. In particolare, Confitarma sottolinea che le sue istanze non sono state accolte mentre sono state trovate risorse ingenti per Tirrenia e Alitalia. ' Non vorremmo che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stato di ulteriori 72 milioni di Euro, nonostante la Commissione europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore'.

'Abbiamo chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro - aggiunge- Mario Mattioli - per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall' emergenza COVID-19, stanno subendo notevoli cali di fatturato pur continuando ad assicurare quotidianamente servizi strategici ed essenziali per il Paese come la continuità territoriale e i rifornimenti energetici '. ' Non abbiamo letto neanche della previsione di misure richieste da Confitarma per la riduzione dei costi di approdo delle navi nei porti, mentre diversi Stati membri dell' Ue, anticipando le indicazioni della Commissione europea, le hanno già introdotte' . 'L' auspicio - conclude il presidente di Confitarma - è che nel Decreto siano accolte le richieste di Confitarma, incluse quelle a costo zero, come ad esempio la possibilità di effettuare crociere anche solo tra porti nazionali, così come già si sta programmando in altri Paesi dell' Ue, per contribuire al rilancio della filiera del turismo '.



## Il Governo dimentica il mare

*J'accuse di Assarmatori sull'assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo*

Redazione

ROMA Il Governo dimentica il mare. Ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito. Nell'ultima versione del Decreto Rilancio, infatti, all'art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all'art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell'economia nazionale e l'immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il Governo aveva assicurato di voler fare. A lanciare nuovamente l'allarme è Assarmatori, che denuncia come la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia. In ballo non c'è solo il destino delle imprese armatoriali che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani. Il settore crocieristico, che secondo le previsioni di fine 2019 quest'anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l'80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi (in tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un'inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza. Non va meglio al cabotaggio nazionale di trasporto merci e passeggeri: i traghetti che collegano i principali porti nazionali e in particolare le isole maggiori e minori e le navi impegnate sulle Autostrade del Mare, continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci, indispensabile per gli approvvigionamenti e per garantire la continuazione di attività economiche e industriali vitali, ma i costi ingenti di questi servizi, essenziali per il Paese, non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown, per poter garantire il distanziamento fisico che giustamente dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per cui le aziende armatoriali hanno già adottato tutti i protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti, che mentre i ricavi



caleranno per oltre la metà (il calo attuale è superiore al 90%) i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende capital and labour intensive, l'accesso alla liquidità con garanzie pubbliche resta al momento solo un'illusione. Quanto al traffico



## Messaggero Marittimo

### Focus

---

internazionale di container e rinfuse, le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Di conseguenza il calo dell'attività nei porti italiani supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro. Per reggere questa situazione di autentica calamità Assarmatori insieme a Confrasperto a cui aderisce e alle altre Associazioni del cluster, ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. Misure che dovranno aiutare l'intero impianto del trasporto marittimo e passeggeri in particolare, a garanzia della più grande popolazione insulare d'Europa. Ma finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto. E il tempo sta scadendo facendo emergere i confini di una crisi sistemica che, per un Paese che dipende in modo così evidente dal trasporto marittimo, è destinata ad assumere le caratteristiche di un vero e proprio suicidio collettivo.

# I portuali in rivolta: "Il decreto Crescita così non va"

Redazione

I portuali in rivolta: Il decreto Crescita così non va 12 Maggio 2020 - Redazione Roma Il decreto crescita così non va. Va migliorato salvaguardando davvero il lavoro e i lavoratori. E' il duro attacco di Ancip, l'associazione delle compagnie portuali italiane. Ed è urgente un incontro scrive ancora l'associazione in una lettera di fuoco alla ministra Paola De Micheli. Non è accettabile che il principio dell'autonomia amministrativa e contabile delle Autorità di Sistema Portuale venga derogato solo per i vettori marittimi, leggasi armatori per lo più battenti bandiere extracomunitarie, a cui sono concessi gli azzeramenti della tassa di ancoraggio, mentre questa deroga non venga minimamente contemplata per gli aiuti alle imprese art. 17 che de facto svolgono un ruolo di servizio di interesse economico generale a beneficio dell'efficienza e dell'operatività dei porti italiani, quindi dell'interesse generale della nazione intera scrive l'associazione dei portuali italiani, che ora chiede di essere convocata urgentemente.

**Informative**

Illeciti, così e gli avvenimenti di fatto sono in modo integrato trattato del personale con, uso di navigazione in internet (IP) e forme di dati e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il miglioramento della qualità del servizio offerto. Desidero di accettare l'invio di cookie e altri identificatori cliccando o nascondendo questa informativa, proseguendo la navigazione o questa pagina, cliccando un link o un pulsante e continuando a navigare in altro modo.

**Scopri di più e personalizza**

**I portuali in rivolta: "Il decreto Crescita così non va"**

12 MAGGIO 2020 - Redazione

Roma - "Il decreto crescita così non va. Va migliorato salvaguardando davvero il lavoro e i lavoratori". È il duro attacco di Ancip, l'associazione delle compagnie portuali italiane. "Ed è urgente un incontro" scrive ancora l'associazione in una lettera di fuoco alla ministra Paola De Micheli.

"Non è accettabile che il principio dell'autonomia amministrativa e contabile delle Autorità di Sistema Portuale venga derogato solo per i vettori marittimi, leggasi armatori per lo più battenti bandiere extracomunitarie, a cui sono concessi gli azzeramenti della tassa di ancoraggio, mentre questa deroga non venga minimamente contemplata per gli aiuti alle imprese art. 17 che de facto svolgono un ruolo di servizio di interesse economico generale a beneficio dell'efficienza e dell'operatività dei porti italiani, quindi dell'interesse generale della nazione intera" scrive l'associazione dei portuali italiani, che ora chiede di essere convocata urgentemente.

**Il documento di Ancip**

**Iscriviti alla newsletter**

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

## Autoproduzione e pochi aiuti: sale la rabbia dei portuali contro la De Micheli

La pazienza dei portuali italiani sembra essersi esaurita. L'associazione di categoria Ancip (Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali) ha spedito una dura missiva diretta alla ministra dei trasporti, Paola De Micheli, piena di critiche, insoddisfazione e con un lungo elenco di richieste. Il tutto accompagnato dalla richiesta di un incontro 'urgentissimo'. L'elenco delle critiche parte dal Decreto Rilancio dove, 'stando anche all'ultimo testo circolante, non s'intravedono misure volte a risolvere i problemi dei lavoratori dei porti'. Ancip aggiunge: 'È del tutto evidente come il dettato normativo del DL Rilancio (nel testo ultimo conosciuto del 11 maggio) così strutturato, non arrechi alcun aiuto alle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 17 legge n. 84/94. Non è accettabile che il principio dell'autonomia amministrativa e contabile delle Autorità di Sistema Portuale venga derogato solo per i vettori marittimi, leggasi armatori per lo più battenti bandiere extracomunitarie, a cui sono concessi gli azzeramenti della tassa di ancoraggio, mentre questa deroga non venga minimamente contemplata per gli aiuti alle imprese art. 17 che de facto svolgono un ruolo di servizio d'interesse economico generale a beneficio

dell'efficienza e dell'operatività dei porti italiani, quindi dell'interesse generale della nazione intera'. I portuali parlano anche in difesa degli ormeggiatori 'che svolgono servizi pubblici di interesse generale, lavoratori anch'essi che non hanno stipendi né ristoro dei servizi effettuati'. L'associazione delle compagnie portuali rincara la dose nei confronti degli armatori: 'È da rimarcare come l'impianto della legge assegni contributi agli armatori (che già godono di notevoli benefici regionali e nazionali) in maniera ridondante e, comunque, a carico dello Stato, consentendo nei fatti politiche di monopolio e di dumping, mentre i contributi eventualmente previsti per le società di lavoro portuale sono a carico delle casse delle Autorità di Sistema Portuale, in qualche caso non in grado di far fronte alle spese e che anzi sono già state private con il DL 18/2020 di 13 milioni di euro e che ora perderebbero altri 18 milioni di euro'. Ancip nella missiva destinata alla De Micheli solleva anche il delicato tema dell'autoproduzione: 'Giova inoltre ricordare - si legge che non è stata prevista nessuna indicazione o norma per arginare e impedire le attività di autoproduzione da parte degli armatori, la cui autorizzazione è spesso ottenuta in spregio alla normativa vigente e comunque, a loro volta, causa di crisi e deficit per le imprese e i lavoratori del porto benché la scrivente, al pari delle organizzazioni sindacali le ha trasmesso un preciso articolato di proposta di modifica dell'art.16. Che fine ha fatto?'. Secondo i lavoratori portuali, 'qualora non venisse recepita all'interno dell'impianto della legge la circostanza in forza della quale i contributi previsti devono andare innanzitutto a sanare i bilanci delle società art. 17 legge 84/1994, non sarà possibile evitare che le sofferenze dovute all'attuale periodo di emergenza diventino un baratro dal quale le società citate non riusciranno a uscire nemmeno negli anni a venire. Una volta chiarito, quindi, che lo scopo principale delle somme già previste (fino a un massimo di 2 milioni di euro per ognuno degli anni 2020 - 2021) consiste nel loro utilizzo allo scopo di ripianare i bilanci sulla base delle previsioni dell'art. 17, comma 15 bis, legge 84/1994, vanno superate le resistenze burocratiche e vanno tutelati e incoraggiati i Presidenti delle **Adsp** (seguendo gli esempi di Palermo, Trieste e Venezia), che devono poter effettuare con serenità gli interventi che sono 'dovuti' e non discrezionali'. Ancip prosegue affermando che occorre inoltre prorogare 'di almeno 5 anni le autorizzazioni ex art. 17', comprese quelle attualmente in regime di proroga, 'al fine di concedere a tutte le imprese interessate un congruo periodo per recuperare efficienza, produttività e redditività eventualmente perse a causa dell'emergenza sanitaria'. Tornando poi sul tema





da Luca Grilli sottolinea che 'sarà necessario intervenire normativamente al fine di rendere chiara ed esaustiva la previsione dell'art. 16, comma 4, legge 84/94, ivi compreso l'ambito regolamentare inerente i relativi profili autorizzatori, e ciò al fine di impedire ogni sorta di abuso dello strumento dell'autoproduzione delle operazioni e servizi portuali da parte dei vettori marittimi in mancanza degli elementi tassativamente previsti dalla legge'. In pratica i portuali vorrebbero che fosse stabilito con una norma ad hoc il divieto di svolgere attività di autoproduzione nel carico e scarico dei traghetti nei porti italiani. Nel lungo elenco di richieste alla ministra, Ancip inserisce anche l'espressa esclusione delle attività proprie dei soggetti ex art. 16 e 17 legge 84/1994 dall'ambito di intervento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

## Covid-19: linee guida Imo per i marittimi

*Garantisce un'interfaccia sicura tra personale a bordo delle navi e quello a terra*

Redazione

ROMA L'Organizzazione marittima internazionale (Imo) ha pubblicato le linee guida, realizzate dall'International Chamber of Shipping (Ics) insieme ad una coalizione di associazioni dell'industria marittima, per garantire un'interfaccia sicura tra il personale a bordo delle navi e quello a terra. La circolare dell'Imo n. 4204 / Add.16 mira a rispondere alle principali preoccupazioni e aspettative degli equipaggi e del personale di terra attraverso l'implementazione di misure pratiche e basate sul rischio per affrontare i rischi Covid-19 per tutto il personale coinvolto a bordo e a terra. Jonathan Spremulli, principal director Marine dell'International Chamber of Shipping, ha dichiarato: La pandemia da Covid-19 sta creando sfide senza precedenti per il settore marittimo. Per mantenere tutti al sicuro nel settore, compresi gli equipaggi delle navi e il personale di terra che visita le navi per svolgere un lavoro essenziale, è chiaro che dovremo lavorare tutti insieme e cooperare per garantire che tutti abbiano un posto sicuro dove lavorare. Il messaggio di questa guida è che una comunicazione chiara è vitale per ridurre il rischio per tutte le parti. A tal fine la comunicazione è fondamentale, ha sottolineato Spremulli. Il settore marittimo deve continuare a funzionare in modo che i paesi possano mantenere le forniture essenziali di cibo, carburante e altre merci, comprese le forniture mediche essenziali, di cui tutti abbiamo bisogno. Ma dobbiamo farlo in modo sicuro e in modo da eliminare il rischio di infezione per i nostri marittimi e quelli che salgono a bordo, ha concluso il dirigente dell'International Chamber of Shipping. La guida è stata prodotta da una coalizione di organismi del settore e organizzazioni internazionali per fornire linee guida chiare e coerenti che possono essere attuate in tutto il mondo. È stata realizzata da Ics anche una versione per le compagnie di navigazione, disponibile per il download gratuito da <https://www.ics-shipping.org/free-resources/covid-19>.

The screenshot shows the website header with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL' and navigation links for 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTS'. The main article title is 'Covid-19: linee guida Imo per i marittimi' with a sub-headline 'Garantisce un'interfaccia sicura tra personale a bordo delle navi e quello a terra'. Below the title is a large image of a container ship at sea. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Ritardato: quando in positivo, riparte dopo l'Estate' and 'Covid-19: linee guida Imo per i marittimi'.

## #Coronavirus: pubblicata guida dell' ICS per interfaccia sicura tra personale di bordo delle navi e di terra

(FERPRESS) - Roma, 12 MAG - L' ICS-International Chamber of Shipping ha diramato un comunicato stampa relativo alla guida, pubblicata dall' Organizzazione marittima internazionale (IMO) e realizzata dall' International Chamber of Shipping (ICS) insieme ad una coalizione di associazioni dell' industria, per garantire un' interfaccia sicura tra il personale a bordo delle navi e quello a terra. La Circolare dell' IMO n. 4204 / Add.16 mira a rispondere alle principali preoccupazioni e aspettative degli equipaggi e del personale di terra attraverso l' implementazione di misure pratiche e basate sul rischio per affrontare i rischi COVID-19 per tutto il personale coinvolto a bordo e a terra. Jonathan Spremulli, Principal Director - Marine dell' International Chamber of Shipping, ha dichiarato: "La pandemia di COVID-19 sta creando sfide senza precedenti per il settore marittimo. Per mantenere tutti al sicuro nel settore, compresi gli equipaggi delle navi e il personale di terra che visita le navi per svolgere un lavoro essenziale, è chiaro che dovremo lavorare tutti insieme e cooperare per garantire che tutti abbiano un posto sicuro dove lavorare . "Il messaggio di questa guida è che una comunicazione chiara è vitale per ridurre il rischio per tutte le parti. A tal fine la comunicazione è fondamentale. "Il settore marittimo deve continuare a funzionare in modo che i paesi possano mantenere le forniture essenziali di cibo, carburante e altre merci, comprese le forniture mediche essenziali, di cui tutti abbiamo bisogno. Ma dobbiamo farlo in modo sicuro e in modo da eliminare il rischio di infezione per i nostri marittimi e quelli che salgono a bordo". La guida è stata prodotta da una coalizione di organismi del settore e organizzazioni internazionali per fornire linee guida chiare e coerenti che possono essere attuate in tutto il mondo. È stata realizzata da ICS anche una versione per le compagnie di navigazione, disponibile per il download gratuito da <https://www.ics-shipping.org/free-resources/covid-19>.



# Informazioni Marittime

## Focus

### Navi riempite a metà e tanta distanza, per mare si viaggia così

*Grimaldi Lines avvia nuovi protocolli di bordo, fino al 15 luglio. Check-in più simile all' aeroporto. Tanta assistenza e controllo. Sanificazione dopo ogni approdo*

Navi riempite per metà, mascherine e guanti obbligatori (forniti gratuitamente) e divieto di imbarco per i passeggeri con febbre. Autocertificazione sul proprio stato di salute ed eventuali contatti con positivi da Coronavirus. Cabine ad esclusivo uso familiare, sorveglianza sanitaria continua a bordo e sanificazione totale dei locali dopo ogni viaggio. Sono le principali procedure che la compagnia marittima napoletana Grimaldi Lines ha adottato a bordo di tutte le sue navi. Regole che rappresentano il presente e il futuro dello shipping in generale, considerando che si tratta di protocolli che più o meno nella loro interezza dovranno essere rispettati a bordo di tutte le navi che trasportano persone. Al momento, le nuove "Misure straordinarie di prevenzione alla diffusione del Coronavirus" di Grimaldi saranno in vigore fino al 15 luglio. Il check-in a bordo dei traghetti è diventato molto più simile a quello di un aeroporto, con rigorosi orari da rispettare per la presentazione all'imbarco. Per evitare di allungare troppo i tempi di partenza e arrivo, tutti i passeggeri saranno costantemente informati, sia prima della partenza che durante il viaggio, su tutto quello che devono fare per mantenere il ritmo delle procedure di imbarco e sbarco. App, locandine affisse, servizi di bordo, tutto sarà orientato al mantenimento del distanziamento sociale e al rispetto delle norme igieniche. Sarà più complicato trovare aperti bar e ristoranti ventiquattr' ore, che invece apriranno e chiuderanno a seconda dell' affluenza. Tutte le navi di Grimaldi saranno sottoposte a sanificazione continua dopo ogni viaggio. Per chi volesse leggere il regolamento completo, può cliccare qui .



# Informazioni Marittime

## Focus

### Autostrade del mare, ricavi dimezzati per le compagnie italiane

*Nel 2020 perso almeno un terzo del traffico container e rotabile. Abortito un altro anno di crescita per le crociere. Il quadro di Assarmatori*

Nel 2020, a causa del lockdown, l'Italia dovrebbe bruciare circa un terzo di container e merce rotabile. Per le compagnie ro-ro e ro-pax che scalano il Mediterraneo i ricavi potrebbero dimezzarsi, avendo perso mediamente il 90 per cento degli incassi negli ultimi due mesi. Infine, le navi da crociera hanno visto abortito un altro anno consecutivo di crescita dei passeggeri. Assarmatori tratteggia un quadro molto pesante dell'armamento italiano, denunciando la sproporzione tra gli aiuti per il settore aereo e lo shipping contenuti nell'ultima bozza del decreto economico, il "DL Rilancio".

Crociere Quest'anno sarebbe dovuto essere un altro anno di crescita consistente del settore crocieristico, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti. Da due mesi è fermo, e lo sarà ancora perlomeno fino a luglio. In Italia, spiega Assarmatori, la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi, e che per l'80 per cento sono aziende internazionali, hanno fatto fronte, soprattutto nelle ultime settimane, a complicate operazioni di rientro delle navi da crociera partite prima dello scoppio della pandemia, per far ritornare a casa i marittimi e i passeggeri. Traghettoni Dai calcoli di Assarmatori le compagnie traghetti che collegano le isole italiane e quelle impegnate nelle "autostrade del mare" vedranno calare a fine anno circa la metà dei ricavi (negli ultimi due mesi il calo è stato intorno al 90 per cento). Sono compagnie che devono continuare a viaggiare, anche se con meno navi o con approdi ridotti, per consentire il trasporto dei pendolari e l'approvvigionamento, «ma i costi ingenti di questi servizi non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60 per cento, e forse anche meno, della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown». Con il drastico calo dei ricavi, «i costi fissi e variabili per garantire i servizi non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende "capital and labour intensive", l'accesso alla liquidità con garanzie pubbliche resta al momento solo un'illusione». Container e rinfuse Quest'anno il traffico di queste due merci dovrebbe calare di un terzo rispetto al 2019, ma potrebbe essere anche maggiore. Si tratta di navi, spiega Assarmatori, che «continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali».



# Duci: Concessioni nei porti senza regolamento, il sospetto di interessi e connivenze è oggettivo

Redazione

Genova Ho la sensazione che ripetere solo il mantra dei porti bloccati a causa dell'inserimento nell' elenco Istat delle amministrazioni pubbliche e dall'obbligo di applicazione del Codice degli Appalti, per quanto vero, stia diventando un modo per parzialmente autoassolversi e spostare la soluzione nel campo della politica più distante dal settore. Lo dice in un'intervista al Secolo XIX il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci. Restando nel campo della politica 'vicina', quella che si fa al ministero, mi chiedo, invece, perché, dopo 26 anni di attesa, non si riesca ad emanare il regolamento sulle concessioni previsto dalla riforma del 1994 che tutti, apparentemente, invocano. Il sospetto che dietro al mancato varo di questo regolamento si celino interessi e connivenze è oggettivo . Senza un regolamento moderno, chiaro, basato su parametri predefiniti e comparabili su base nazionale, le modalità di attribuzione e revoca delle concessioni sono sostanzialmente soggettive e lasciano spazio a dinamiche di libero arbitrio a volte in aree grigie del rapporto fra pubblico e privato. La logica delle Repubbliche marinare fa comodo a qualcuno, ma non fa il bene del sistema Paese.



## Duci: "Concessioni nei porti senza regolamento, il sospetto di interessi e connivenze è oggettivo"

12 MAGGIO 2020 - Redazione



Genova - "Ho la sensazione che ripetere solo il mantra dei porti bloccati a causa dell'inserimento nell'elenco Istat delle amministrazioni pubbliche e dall'obbligo di applicazione del Codice degli Appalti, per quanto vero, stia diventando un modo per parzialmente autoassolversi e spostare la soluzione nel campo della politica più distante dal settore". Lo dice in un'intervista al Secolo XIX il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci. "Restando nel campo della politica 'vicina', quella che si fa al ministero, mi chiedo, invece, perché, dopo 26 anni di attesa, non si riesca ad emanare il regolamento sulle concessioni previsto dalla riforma del 1994 che tutti, apparentemente, invocano".

**Iscriviti alla newsletter**

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

"Il sospetto che dietro al mancato varo di questo regolamento si celino interessi e connivenze è oggettivo. Senza un regolamento moderno, chiaro, basato su parametri predefiniti e comparabili su base nazionale..."

## Peggiora la connettività dei porti italiani: solo due scali fanno eccezione

Contributo a cura di Antonella Teodoro \* \* consulente dei trasporti presso MDS Transmodal Gli ultimi dati del Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) elaborati da MDS Transmodal (MDST) in collaborazione con UNCTAD aggiornati a maggio 2020 (utilizzati come proxy per il secondo trimestre del 2020) non mostrano alcun cambiamento rispetto al 2019-Q2 per i primi tre posti della graduatoria europea e mediterranea sulla connettività portuale. Più in dettaglio, Rotterdam, Anversa e Amburgo confermano le loro posizioni al vertice con l'indice per Rotterdam e Amburgo in aumento da 91 a 92 punti e da 75 a 78 punti rispettivamente tra il secondo trimestre del 2019 e il secondo trimestre del 2020. Anversa, pur mantenendo la seconda posizione in classifica, ha invece visto una leggera diminuzione del suo LSCI da 89 punti a 88 durante lo stesso periodo. Una maggiore dinamicità è invece riportata dagli altri sette porti della classifica. Con l'eccezione del Pireo, che ha visto un peggioramento della sua posizione dal quinto al decimo posto e il suo LSCI ridotto da 62 punti nel secondo trimestre del 2019 a 61 nello stesso periodo del 2020, i restanti porti del Mediterraneo presenti in classifica hanno tutti

visto un miglioramento della loro posizione a discapito dei porti del Nord Europa. Valencia è il porto che ha registrato il maggiore aumento del suo LSCI, passando da 60 a 68 punti e ora al quarto posto in classifica. Il grafico seguente mostra le variazioni percentuali nei primi due trimestri del 2020 rispetto al 2019 per i primi 10 porti del Nord Europa e del Mediterraneo. Figura 1: LSCI Variazione nei primi due trimestri del 2020 rispetto al 2019 Fonte: MDS Transmodal, Containership Databank, www.portlsci.com Il primo porto italiano nella classifica dei porti europei e mediterranei è Gioia Tauro, al 12° posto in aumento rispetto al 16° posto occupato nel secondo trimestre del 2019. Il porto ha visto il suo indice aumentato da 47 a 57 punti nel 2020. Il principale fattore a supporto di questo miglioramento è l'acquisizione del terminal container da parte del gruppo MSC. Estendendo l'analisi agli altri principali porti container italiani, scorgiamo Vado Ligure tra i primi 10 porti container italiani grazie all'apertura del suo nuovo terminal container, Vado Gateway, il 12 dicembre 2019. Il terminal, commissionato dall'Autorità Portuale di il Mar Ligure occidentale e in gestione a Terminali APM per 50 anni, dovrebbe contribuire ad aumentare la competitività del sistema portuale ligure e italiano, permettendogli di essere un gateway per le merci che si spostano nella parte settentrionale del Paese, nonché potenzialmente mercati a nord delle Alpi, come Svizzera, Germania e Francia sud-orientale. Il principale servizio al momento per il nuovo terminal è il servizio Maersk Line ME2 che opera sulla rotta commerciale Europa & Mediterraneo Golfo & ISC impiegando 7 navi di dimensioni medie di 7.200 TEU. Al contrario, Venezia ha visto il più significativo calo del suo LSCI, in discesa da 19 a 11 nel corso dell'ultimo anno. La contrazione è dovuta principalmente al servizio OCEAN ALLIANCE PHOEX / AAS / BEX che opera sulla rotta commerciale Europa & Mediterraneo Golfo & ISC Estremo Oriente con 10 navi con una capacità media di circa 6.300 TEU: da aprile 2020 questo servizio marittimo non fa più scalo a Venezia mentre Trieste è ora l'unico porto italiano inserito nella rotazione. Gli indici di connettività per gli altri porti container italiani sono generalmente stabili o in riduzione, con le performance negative dovute principalmente alla riduzione nel numero di servizi marittimi e la riduzione del numero di collegamenti diretti per i porti italiani, come illustrato nei seguenti grafici e tabella. I porti italiani stanno soffrendo della riduzione della domanda interna a causa di Covid-19. Una delle strategie adottate dalle società di navigazione per meglio bilanciare l'offerta alla domanda è offrire servizi di deposito di container in vari hub di trasbordo in Asia, Medio

Shipping Italy logo and navigation menu: SPAI, PORTI, SPEDIZIONI, CARBENI, INTERVISTE, POLITICHE ASSOCIAZIONI, NEWS

Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

Contributo a cura di Antonella Teodoro \*  
\* consulente dei trasporti presso MDS Transmodal

Gli ultimi dati del Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) elaborati da MDS Transmodal (MDST) in collaborazione con UNCTAD aggiornati a maggio 2020 (utilizzati come proxy per il secondo trimestre del 2020) non mostrano alcun cambiamento rispetto al 2019-Q2 per i primi tre posti della graduatoria europea e mediterranea sulla connettività

Porto	2019-Q2	2020-Q2	Variazione (%)
Rotterdam	91	92	+1.1%
Anversa	89	88	-1.1%
Amburgo	75	78	+4.0%
Valencia	60	68	+13.3%
Amsterdam	58	59	+1.7%
Stoccolma	57	58	+1.8%
Osaka	56	57	+1.8%
Yokohama	55	56	+1.8%
Shanghai	54	55	+1.9%
Gioia Tauro	47	57	+21.3%
Pireo	62	61	-1.6%

Oriente, Europa e America. MSC, ad esempio, offre un servizio di sospensione del transito ('Suspension Of Transit', SOT)

---



ai propri clienti che esportano dalla Cina, consentendo loro di avvicinare il loro carico alle destinazioni finali. Questo servizio è progettato anche per limitare gli impatti negativi sulle catene di approvvigionamento una volta che le politiche restrittive adottate in risposta alla pandemia saranno attenuate. Figura 2: Numero di servizi marittimi Variazione nei primi due trimestri del 2020 rispetto al 2019 Fonte: MDS Transmodal, Containership Databank, [www.portlsci.com](http://www.portlsci.com) Figura 3: Collegamenti diretti Variazione nei primi due trimestri del 2020 rispetto al 2019 Fonte: MDS Transmodal, Containership Databank, [www.portlsci.com](http://www.portlsci.com) Tabella 1: Primi 10 porti italiani, LSCI 2020Q2 vs 2019Q2 Fonte: MDS Transmodal, Containership Databank, [www.portlsci.com](http://www.portlsci.com)

### Tasse sui porti, Bilbao si muove contro l'Ue

«I nostri introiti investiti in infrastrutture di interesse pubblico»

ALBERTO GHIARA GENOVA. La Spagna si è mossa prima dell'Italia sulla questione posta dalla Commissione europea delle tasse da riscuotere dalle Autorità portuali. L'Authority del porto di Bilbao, di cui è presidente Ricardo Barkala, ha presentato ricorso alla Corte di Giustizia dell'Unione europea contro la Commissione europea, che vorrebbe che i porti pagassero le imposte sui loro introiti, come quelli da canone concessorio, allo stesso modo di una società. La Commissione ha già messo in mora da due anni sia la Spagna sia l'Italia chiedendo che modificano la loro legislazione. La Spagna ha risposto alla fine del 2019 che modificherà la legge, ma intanto comincia a muoversi sul fronte giuridico per contrastare la Commissione nelle aule dei tribunali. Dall'Italia, invece, non sono ancora arrivati segnali sulla direzione che si intende intraprendere, anche se finora non ci sono state aperture neanche alla richiesta della Commissione. Nei giorni scorsi la deputata di Italia Viva, raffaella Paita, aveva proposto sulle pagine del Secolo XIX un'alleanza con la Spagna. «Se passasse - aveva detto Paita - la linea comunitaria, peraltro con un sistema portuale fortemente indebolito dagli effetti del Covid, sarebbe un colpo pesantissimo». Aggiungendo: «L'Italia deve far valere la propria posizione a Bruxelles». Per adesso Bilbao va avanti da solo, fra l'altro a difesa di un sistema portuale, quello spagnolo, in cui le Autorità portuali hanno molta più autonomia economica rispetto all'Italia. Su questo fa leva il ricorso dell'ente guidato da Barkalà. «La Commissione europea - afferma l'ente portuale della regione basca - non ha preso in considerazione, tra l'altro, il fatto distintivo che le autorità portuali si autofinanziano, senza ricevere risorse da altre amministrazioni pubbliche, assegnando le loro entrate principalmente, oltre che a coprire le proprie spese operative, agli investimenti nelle infrastrutture portuali e a altri investimenti di interesse generale, a beneficio della società nel suo insieme». È quindi «una spesa pubblica che, altrimenti, dovrebbe essere coperta dai bilanci delle amministrazioni pubbliche corrispondenti». La Commissione europea ha cercato per più di due anni di modificare i regimi fiscali applicabili ai porti spagnoli e italiani. Alla fine del 2019, la Spagna ha accettato di riformare la propria legislazione in materia di imposta sulle società per allinearla alle norme sugli aiuti di Stato dell'Unione europea, sottoponendo i porti statali, compresi quelli baschi, alle norme ordinarie sull'imposta sulle società a partire dal 2020. La nuova legge tuttavia non c'è ancora. In Spagna, le autorità portuali sono attualmente esenti da imposta sulle loro principali fonti di reddito, come tasse portuali o entrate derivanti da contratti di concessione. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



### Rinnovabili? Pensiamo alle aree portuali

*Migliorini (European Energy): Molte opportunità anche sul territorio ligure*

L'emergenza Covid-19 ha stimolato il dibattito sul mondo che verrà, lo sviluppo di nuove forme di produzione di energia elettrica ne è diventato il cuore pulsante. Quanto sta avvenendo in Puglia, a Troia, nel foggiano, ha anticipato i tempi, seguendo un percorso già faticosamente tracciato nel nostro Paese: produrre energia dal sole. Regista di quella che ad oggi è la più grande solar farm italiana, ora in fase di accelerazione dopo il blocco imposto dalla pandemia, è un manager genovese, Alessandro Migliorini, 46 anni, che da otto vive a Copenaghen dove ha sede la European Energy, azienda specializzata nel settore, che detiene impianti per la produzione di energia anche in Germania, Svezia, Danimarca, e di cui Migliorini è country manager per Italia e area balcanica. Un investimento da 100 milioni di euro per arrivare a produrre energia solare pari a 150 milioni di Kilowatt (il consumo medio di circa 50.000 famiglie per un anno). "L'Italia è e sarà uno dei primi mercati per European Energy - ha detto al Secolo XIX Migliorini - Quello di Troia è un investimento importante che a breve andrà a regime, ma guardiamo con fiducia al futuro e abbiamo un piano strategico che prevede numerosi progetti, di cui una quota importante in Italia, paese nel quale da sei anni la società danese progetta e realizza - in alcuni casi anche curando la gestione - impianti solari ed eolici chiavi in mano, partecipando anche a operazioni di acquisizione e rinnovamento di strutture già esistenti, con 200 milioni investiti negli ultimi due anni e un programma di nuovi progetti per oltre 1 Gigawatt di energia prodotta. Con importanti ricadute sul territorio, non solo per la parte energetica. "Non siamo una di quelle società che fa tutto da sé, usa proprie maestranze, fa business e si porta a casa tutti i margini dice Migliorini. No, laddove le competenze lo consentono utilizziamo imprese e professionisti del luogo, vogliamo creare un valore aggiunto anche per le comunità locali. Per parlare di numeri, all'indotto e le aziende italiane protagoniste nella costruzione di opere civili e impiantistica, va circa il 60% del valore totale dell'investimento. Nel caso specifico di Troia, l'azienda danese si è attivata anche per far arrivare e donare alla popolazione un carico di mascherine e addirittura una necropoli romana, scoperta durante le fasi di lavorazione, è stata messa in sicurezza e riportata alla luce. Il faro della società è sempre acceso alla ricerca di opportunità, specialmente nel recupero di aree dismesse o che ricadono nelle cosiddette zone Sic: Dove ci sono stati presidi industriali oggi è possibile installare parchi fotovoltaici o eolici prosegue Migliorini con bonifiche di quei territori di cui ci facciamo carico. Inevitabile una domanda sulla Liguria. In generale ci auguriamo che a breve si verifichino le condizioni perché il Paese e gli investimenti legati all'energia pulita ripartano a pieno regime. Nello specifico, la Liguria presenta parametri di irraggiamento solare molto elevati e paragonabili a quelli del sud e quindi ha enormi margini e permetterebbe interventi sul fotovoltaico e sull'eolico, il tutto valutando sempre l'impatto e gli spazi, ovviamente. Ma penso anche alle aree che ospitano centrali a carbone e che verranno spente o quelle che hanno ospitato attività legate al petrolio nelle aree portuali. Ci sono potenzialità conclude Migliorini e l'importante è operare con un programma ben strutturato che coinvolga enti locali e aziende. E pensare che produrre energia laddove viene consumata permetterà di affrontare e rispettare i traguardi fissati anche dalle agende europee di transizione dal petrolio all'elettrico. L. CRE.





## EU REGULATIONS REVIEWED

Professor Dr. Eric Van Hooydonk has published a new manual on EU Seaports Regulations Felicity Landon reviews a recently published manual on the EU Seaports regulation - all 1,307 pages In introducing 25 Frequently Asked Questions relating to the EU Seaports Regulation, Professor Dr. Eric Van Hooydonk writes: We are aware that newcomers to the field may feel uneasy about the prospect of perusing a commentary of over a thousand pages replete with legal minutiae and subtleties in order to get answers to very simple and practical questions about the daily business of running a port or a port services. Indeed, his recently published manual on the EU Seaports Regulation said to be the only one in existence stretches to 1,307 pages. It's a hefty read. When it entered into force in 2017, the regulation applied to 323 explicitly designated maritime ports or port clusters located in 23 member states of the EU. Brexit means crossing 40 off that list. In addition, in 2019 there were 21 ports in Iceland and Norway added to the regulation's scope, as part of the European Free Trade Association and wider EEA. The regulation applies to bunkering, cargo handling, mooring, passenger services, the collecting of ship-generated waste and cargo residues, pilotage and towage, with some exceptions. Antwerp-based lawyer Dr. Hooydonk, who is port law professor at the Maritime Institute of the University of Ghent, examines the policy background, legalities, scope of application, provision of port services, financial transparency and autonomy and procedural safeguards associated with a regulation that took two decades of debate and three attempts to cross the finishing line. A Desperate Debate In his critical assessment, he says that a major merit of the regulation is that it concludes, at long last, a desperate debate'. The EU Seaports Regulation is the keystone if not the crown jewel of European port policy, he says. It submits the European seaport sector to liberalisation and charging principles which were introduced long ago for other transport and utilities sectors characterised by large-scale public intervention and special or exclusive rights, such as air transport, airports, rail transport, telecommunications, post services and energy. Making Comprises However, many compromises were made in the route to this regulation, so that the final contents were somewhat watered down. On this, Dr Hooydonk warns: One cannot ignore the fact that the addition of a significant dose of fuzzy give-and-take language in the course of the legislative process is likely to increase the risk of legal controversy, increasing the need to the parties to seek internal and external legal assistance, both to prevent litigation and to handle it when it has become unavoidable. In a doomsday scenario', he says lawsuits over the correct interpretation and/or validity of the regulation might delay, interrupt or even bring to a full stop normal decision-making processes, investment and construction projects, revenue collection and daily operations. Risking Legal Disputes This risk of legal disputes caused by the introduction of a new legal framework, set to contain, inevitably, a good measure of ambivalent compromise wording, is a serious administrative and financial impact, which the Commission seems conveniently to have overlooked in its initial analysis. Only time will show whether Rapporteur Knut Fleckenstein was right in assuring the European Parliament that the regulation would create legal certainty for the ports' or if EU Transport Commission Violeta Bulc had a point in telling MEPs during the final debate that it would end today's unclear situation where port policy is not decided by you, the legislators, but rather by judgments of the European Court of Justice on a case-by-case basis', says Dr Hooydonk. At this stage, we have our doubts, not only because not all MEPs concurred with the Commissioner's view but also because ascertaining the correct interpretation of the





and EU level. Anachronistic Pool Systems Inevitably, he says, the regulation has not resolved all the issues that today's EU ports industry is facing. For example: The regulation does not address the negative impact of the anachronistic pool systems for port labour which still prevail in various European ports. The resistance of trade unions was a major stumbling block for Port Packages I and II (the first and second attempts at regulation), he points out, so it comes as no surprise that in 2013 the Commission simply preferred to shut its eyes to the issue, although it did order a study to gain better insight in the labour systems. However, crystal-clear case law shows that dock labour monopolies are incompatible with the Treaty principles, he says. Expectations are that the Commission will closely monitor developments and open new infringement procedures against member states that continued to refuse to abide by these principles.