



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
venerdì, 15 maggio 2020**



## Prime Pagine

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

## Trieste

15/05/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 8	26
Sostenibilità, il porto giuliano capofila di un progetto Ue		
15/05/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 6	27
A Trieste Cral e Ferroviario si arrendono «Impossibile aprire i nostri stabilimenti»		
15/05/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 26	29
Accordo di programma sulla Ferriera: riparte il confronto per la riconversione		

If children can't go to the port in Trieste, the port visits them at home!

---

## Venezia

15/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 20	32
<hr/>			
15/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 20	33
<hr/>			
15/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 20	34
<hr/>			
15/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 31	35
<hr/>			
14/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	36
<hr/>			
14/05/2020	<b>Venezia Today</b>		37
<hr/>			

## Savona, Vado

15/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 21	38
<hr/>			
15/05/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 33	40
<hr/>			
14/05/2020	<b>Savona News</b>		42
<hr/>			
15/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 29	44
<hr/>			
15/05/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 35	45
<hr/>			
14/05/2020	<b>Il Vostro Giornale</b>	FRANCESCO SAVONA	46
<hr/>			

## Genova, Voltri

15/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 5	47
<hr/>			
15/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 23	49
<hr/>			
14/05/2020	<b>Ansa</b>		50
<hr/>			
14/05/2020	<b>BizJournal Liguria</b>		51
<hr/>			
14/05/2020	<b>Genova24</b>		52
<hr/>			
14/05/2020	<b>Ansa</b>		53
<hr/>			
14/05/2020	<b>BizJournal Liguria</b>		54
<hr/>			

14/05/2020	<b>Informare</b>		55
Nominato il nuovo consiglio di amministrazione di Stazioni Marittime			
14/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	56
Nuovo Cda e bilancio per Stazioni Marittime			
14/05/2020	<b>The Medi Telegraph</b>		57
Stazioni Marittime Genova: Solimena presidente, Monzani confermato amministratore delegato			
14/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		58
Delta Agenzia Marittima teme la fuga delle navi Bahri da Genova: i lavoratori contro il Calp			
14/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		59
Genova perde anche il servizio Australia-Europa di Msc e Cma Cgm			
14/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		60
Hapag Lloyd cancella altre partenze del servizio MGE: colpite Genova e Livorno			

## La Spezia

15/05/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b>	Pagina 37	61
Via libera della Toscana al Documento di pianificazione strategica			
14/05/2020	<b>Expartibus</b>		62
Sistema portuale Mar ligure orientale: sì Toscana a pianificazione			
14/05/2020	<b>Regione Toscana</b>		63
Sistema portuale Mar ligure orientale: sì a intesa su pianificazione, ma valorizzare vocazione di Carrara - Toscana Notizie			

## Ravenna

15/05/2020	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b>	Pagina 5	64
Siglato il protocollo per la sicurezza delle attività portuali			
15/05/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b>	Pagina 30	65
«Marzo e aprile, 30% del traffico in meno»			
14/05/2020	<b>Il Nautilus</b>		66
Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale: Firmato Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali			
14/05/2020	<b>Informare</b>		67
Approvato a Ravenna il Protocollo per la sicurezza in ambito portuale			
14/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	68
Approvato Protocollo sicurezza a Ravenna			
14/05/2020	<b>Ravenna Today</b>		69
Coronavirus, firmato il Protocollo sulla sicurezza per le attività portuali			
14/05/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>		70
Ravenna, approvato definitivamente il Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali			
14/05/2020	<b>ravennawebtv.it</b>		71
Porto: firmato il protocollo per garantire la sicurezza di lavoratori e attività portuali contro il contagio			
14/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	72
Covid-19, AdSP di Ravenna: disco verde al Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali			

## Marina di Carrara

15/05/2020	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b>	Pagina 24	73
Porto, documento strategico sì condizionato della Regione			
15/05/2020	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b>	Pagina 37	74
Sviluppo del porto, via libera della Regione			

## Livorno

15/05/2020	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 24	75
<hr/>			
15/05/2020	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 24	76
<hr/>			
15/05/2020	<b>Il Tirreno</b>	Pagina 24	77
<hr/>			

## Piombino, Isola d' Elba

15/05/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b>	Pagina 15	78
<hr/>			
15/05/2020	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b>	Pagina 48	79
<hr/>			
14/05/2020	<b>Regione Toscana</b>		80
<hr/>			

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/05/2020	<b>Corriere Adriatico</b>	Pagina 15	81
<hr/>			
14/05/2020	<b>Ansa</b>		82
<hr/>			
14/05/2020	<b>FerPress</b>		83
<hr/>			
14/05/2020	<b>Informare</b>		84
<hr/>			
14/05/2020	<b>Informatore Navale</b>		85
<hr/>			
14/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	86
<hr/>			
14/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	87
<hr/>			
15/05/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b>	Pagina 34	88
<hr/>			
15/05/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b>	Pagina 44	89
<hr/>			
14/05/2020	<b>Abruzzo News</b>	<i>MARINA DENEGRÌ</i>	90
<hr/>			
14/05/2020	<b>Cronache Ancona</b>		91
<hr/>			

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/05/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 33	92
<hr/>			

15/05/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 33	93
<hr/>		
14/05/2020	<b>FerPress</b>	94
DI Rilancio: Di Majo (AdSP), fiducioso che Governo e Regione sapranno ulteriormente valutare la specificità della crisi del porto di Civitavecchia		
<hr/>		
14/05/2020	<b>Il Faro Online</b>	95
Decreto Rilancio, Grasso: "Dal Governo uno schiaffo al Porto e a tutta Civitavecchia"		
<hr/>		

## Napoli

15/05/2020	<b>Il Sannio</b> Pagina 5	96
<hr/>		
15/05/2020	<b>La Repubblica (ed. Napoli)</b> Pagina 8	97
Porto di Napoli, sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali		
<hr/>		
14/05/2020	<b>Affari Italiani</b>	98
Sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali al porto di Napoli		
<hr/>		
14/05/2020	<b>Ansa</b>	99
Sequestro 8 tonnellate rifiuti speciali		
<hr/>		
14/05/2020	<b>Cronache Della Campania</b>	100
La Finanza sequestra nel porto di Napoli 8 tonnellate di rifiuti pericolosi destinati in Africa <i>LA REDAZIONE</i>		
<hr/>		
14/05/2020	<b>Gazzetta di Napoli</b>	101
Rifiuti speciali destinati al Burkina Faso, operazione GdF al Porto di Napoli, sequestrate 8 tonnellate.		
<hr/>		
14/05/2020	<b>lidenaro.it</b>	102
Sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali al porto di Napoli		
<hr/>		
14/05/2020	<b>Italpress</b>	103
Sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali al porto di Napoli		
<hr/>		
14/05/2020	<b>Napoli Village</b>	104
Rifiuti speciali sequestrati al Porto di Napoli GDF		
<hr/>		
14/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	105
Sequestrate in porto a Napoli 8 tonnellate di rifiuti speciali diretti in Africa (FOTO)		
<hr/>		
14/05/2020	<b>Stylo 24</b>	106
Porto di Napoli, sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali		
<hr/>		

## Salerno

15/05/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b> Pagina 29	<i>Davide Speranza</i> 107
<hr/>		
Piano eventi Arena incontro tra Comune e Autorità portuale		

## Bari

14/05/2020	<b>Bari Today</b>	108
<hr/>		
Nuovo terminal passeggeri per il porto di Bari, c'è l'appalto per la progettazione definitiva		

## Taranto

14/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	109
<hr/>		
Taranto rimette in discussione le banchine in concessione ad Arcelor Mittal		

## Cagliari

14/05/2020	<b>Agi</b>	<i>AGI AGENZIA ITALIA</i> 110
<hr/>		
La Sardegna non scioglie il nodo spiagge		

14/05/2020	<b>metronews.it</b>	111
<hr/>		
14/05/2020	<b>Travelnostop</b>	112
<hr/>		
In Sardegna 4 fasi dall' 1 giugno per la ripartenza di tutti i voli		

## Messina, Milazzo, Tremestieri

15/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 27	113
<hr/>		
15/05/2020	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 14	114
<hr/>		
L' area integrata dello Stretto: nuovi scenari dopo la pandemia		
14/05/2020	<b>Il Metropolitano</b>	115
<hr/>		
Domani conferenza del Rotary e del Lions con il presidente dell' Autorità portuale dello Stretto		

## Focus

15/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 18	116
<hr/>		
'Concessioni in banchina? Il regolamento non serve più Basta applicare le norme'		
15/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 5	117
<hr/>		
Gli armatori: 'Dimenticati dal decreto Merci, passeggeri e crociere al disastro'		
14/05/2020	<b>Dire</b>	119
<hr/>		
Imprese, turismo, famiglie, sport, istruzione: ecco cosa c' è nei 14 capitoli del decreto		
14/05/2020	<b>FerPress</b>	129
<hr/>		
DI Rilancio: le principali misure previste nel settore delle infrastrutture e dei trasporti		
14/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	131
<hr/>		
Fase 2, troppo Stato nelle imprese private. La denuncia di Laghezza		
14/05/2020	<b>FerPress</b>	133
<hr/>		
Laghezza denuncia: soldi ad Alitalia, Tirrenia e Compagnie portuali. Disastro partecipazione pubblica nelle imprese private		
14/05/2020	<b>Informatore Navale</b>	135
<hr/>		
LAGHEZZA SPA - Attenti alla voglia di Stato: non dimentichiamo i danni già causati a trasporti e logistica in Italia		
14/05/2020	<b>Sea Reporter</b>	137
<hr/>		
Attenti alla voglia di Stato: non dimentichiamo i danni già causati a trasporti e logistica in Italia		
14/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	139
<hr/>		
Laghezza mette in guardia dalla "voglia di Stato" nei trasporti e nella logistica		
14/05/2020	<b>The Medi Telegraph</b>	141
<hr/>		
"Attenti alla voglia di Stato: non dimentichiamo i danni già causati a trasporti e logistica in Italia" / LA LETTERA		
14/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Veziro Benetti</i> 143
<hr/>		
Luca Becce: la lotta dei terminalisti portuali		
14/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i> 144
<hr/>		
DI Rilancio, Gariglio (Pd): "Tutelati i lavoratori del settore trasporti"		
14/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i> 145
<hr/>		
Mai mancato l'apporto dei piloti dei porti		
14/05/2020	<b>Portnews</b>	146
<hr/>		
Ripartire non è un lusso		
14/05/2020	<b>Il Nautilus</b>	<i>SCRITTO DA REDAZIONE</i> 148
<hr/>		
L' ECSA accoglie con favore il pacchetto della Commissione europea su turismo e trasporti nel 2020 e oltre		
14/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i> 149
<hr/>		
Ecsa favorevole al pacchetto Ue sui trasporti		
14/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i> 150
<hr/>		
Dorsman (ECSA): 'Turismo e Trasporti, piano Ue positivo per gli operatori passeggeri'		

14/05/2020	<b>Ansa</b>		151
<hr/>			
14/05/2020	<b>BizJournal Liguria</b>		152
<hr/>			
14/05/2020	<b>FerPress</b>		153
<hr/>			
14/05/2020	<b>Il Giornale del Turismo</b>		154
<hr/>			
14/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	155
<hr/>			
14/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	156
<hr/>			
14/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	157
<hr/>			
14/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		158
<hr/>			
14/05/2020	<b>TeleBorsa</b>		159
<hr/>			
14/05/2020	<b>The Medi Telegraph</b>		160
<hr/>			
14/05/2020	<b>trasporti-italia.com</b>		161
<hr/>			
14/05/2020	<b>Travelnostop</b>		162
<hr/>			
14/05/2020	<b>TTg Italia</b>		163
<hr/>			
14/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		164
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921  
Roma, Via Camparia 33/C - Tel. 06 688251

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979510  
mail: servizioclienti@corriere.it



**Il Diario**  
Un amore andato via una notte alla volta  
di **Maurizio de Giovanni**  
nel supplemento domani in edicola



**Serie A**  
Il calcio in rivolta contro i ritiri  
No agli allenamenti di **Bocci e Colombo**  
a pagina 44



**Ripartenza** Oggi il decreto. Bar, palestre e ristoranti: sarà la misura minima. Verifiche sul dispositivo ogni due settimane

## La nuova distanza: due metri

Boccia alle Regioni: dati in ritardo. Sicurezza, imprenditori in rivolta sui rischi penali

### TENTAZIONI DI STATO

di **Nicola Saldutti**

**L**o Stato, in questa situazione di emergenza, sta affrontando simultaneamente tante situazioni di crisi, dalla liquidità, al lavoro, alle imprese. E questa è l'unica strada per tentare di attenuare, almeno per il momento, gli effetti della crisi. C'è però una tentazione che resta molto forte nella politica, l'idea che lo Stato possa sostituirsi alla capacità degli imprenditori di reagire, di trovare le risposte di mercato a questa emergenza.

continua a pagina 15

### AMBIZIONI PERICOLOSE

di **Franco Venturini**

**N**on c'è stata soltanto la liberazione di Silvia Romano, che ha richiesto il fondamentale aiuto dei servizi turchi presenti in Somalia come un tempo lo eravamo noi. Non c'è soltanto la presenza militare turca in quella Tripolitania dove l'Italia ha cruciali interessi, e non ci sono soltanto le esplicite ambizioni di Ankara sui giacimenti energetici del Mediterraneo. La Turchia del «Sultano» Recep Tayyip Erdogan, sulla scena internazionale a noi più prossima, si muove ormai come una potenza che non esita a usare la forza.

continua a pagina 26



Cordella metrica fra le mani, prove di distanziamento in un bar-ristorante di Milano: lunedì si potrà riaprire

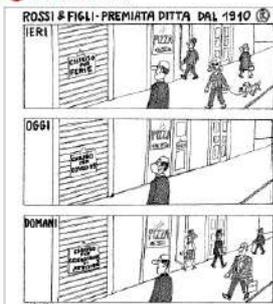
### L'appello Silvia Romano sui social «Non arrabbiatevi per difendermi»

di **Cesare Guzzi**

**S**ilvia Romano rompe il silenzio. Scrive un messaggio Facebook per far sentire la sua voce e dire grazie per l'affetto ricevuto. E chiede a chi le sta vicino: «Non arrabbiatevi per difendermi, il peggio per me è passato. Godiamoci questo momento». Ma sono ancora arrivate minacce alla giovane cooperante. Per lei è stata disposta la Vigilanza generica radiocontrollata, il primo passaggio delle misure di protezione

alle pagine 22 e 23  
**Andris, L.Cremonesi**

### GIANNELLI



Due metri: questa la distanza minima per bar, palestre e ristoranti. Oggi il decreto sulla ripartenza. Verifiche ogni due settimane. Tensione tra il ministro Boccia e le Regioni. Imprese in rivolta: «Se il contagio è un infortunio sul lavoro, non riapriamo».

da pagina 2 a pagina 21

### LO SPECIALE

#### Migranti, colf ed ecobonus: guida agli aiuti

di **Andrea Ducci** e **Lorenzo Salvi**

**B**racianti agricoli, colf e badanti, 500 euro per la regolarizzazione. E per poter ottenere l'ecobonus del 10% occorre cambiare insieme caldaie e finestre. Ecco la guida del Corriere, quattro pagine per districarsi tra le misure del governo.

da pagina 10 a pagina 13  
**Borrillo, Foschini, Pagliuca Quarez, Voltattorni**

### L'EMERGENZA

PARLA **DAVID QUAMMEN**

#### «Io, Spillover e un altro libro sul coronavirus»



di **Paolo Giordano**

**D**avid Quammen scriverà un libro sul Covid-19. Ha senso. È stato fra i primi a parlare dell'inevitabilità che una nuova grave pandemia investisse il pianeta. Era il 2012 e... be', sappiamo com'è andata. Ritaglie quella manciata di righe di Spillover oggi procura una strana vertigine: Sarà causato da un virus? Si manifesterà nella foresta pluviale o in un mercato cittadino della Cina meridionale? Farà trenta, quaranta milioni di vittime?

continua alle pagine 38 e 39

### IL GIORNO DEL RICORDO

#### Il senso di colpa verso i defunti

di **Guido Tonelli** a pagina 28

## Perché in Lombardia ancora tante vittime?

### IL GOVERNATORE FRANCESE «La Bce da sola non vince la crisi»



di **Federico Fubini** e **Stefano Montefiori**

a pagina 30

Quello delle vittime, tra i dati che ogni giorno tracciano l'andamento della pandemia, è «l'ultimo a calare». Lo spiega l'epidemiologo Vittorio Demicheli, direttore dell'Asl Città metropolitana di Milano. Ieri in Lombardia i morti sono stati 111, «ma l'indice di contagio è basso e questo fa ben sperare». Ecco il piano del governatore Fontana per la ripartenza.

alle pagine 4 e 5  
**Iossa, Landi, Rossi**

### IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

**I**n cerca di una guida per questi giorni complessi, ho alzato lo sguardo verso le tribune di Montecitorio e ho trovato l'onorevole Belotti, omonimo ma non parente del mio centravanti preferito, che muoveva le mani in modalità sussultoria, il pollice e l'indice aperti a mimare la caratteristica sagoma di un mazzo. È stato come rituffarmi nell'adolescenza, quando frequentavo le curve e quel gesto veniva rivolto all'arbitro che aveva fischciato qualcosa di sgradito. Il destinatario dell'onorevole era invece il collega di un'altra fazione, un tempo alleata e oggi rivale, che nel suo discorso stava imputando al governo lombardo i morti della pandemia.

Non ho citato le memorie di stadio a caso. L'onorevole Belotti ha imputato la sua perdita di controllo al distanziamento so-

### L'onorevole Belotti



ciali che, confinandolo nella parte più elevata dell'emiciclo, gli aveva restituito la sensazione di trovarsi, cito testualmente, «nel terzo anello di San Siro». Quindi i comportamenti del parlamentare dipendono dal punto dell'aula in cui si trova: se fosse stato seduto sullo scranno del presidente, il Belotti avrebbe declamato la Divina Commedia, mentre se gli avessero impreso la ex poltrona di Draghi alla Bce avrebbe scandito anche lui «Whatever it takes». Ma non me la sento di biasimarlo più di tanto, dato che non me l'ero sentita nemmeno di applaudirlo quando aveva piantato in aula per i nonni di Bergamo declamati dal virus. L'emotività in politica porterà voti, ma ha spesso propiziato disastri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ParkinGO**  
Il tuo Network di parcheggi negli aeroporti  
Oltre 90 strutture in tutta Europa  
WWW.PARKINGO.COM

VIAGGIA SICURO CON IL PROTOCOLLO PARKINGO SAFE

IN PARTNERSHIP WITH **MANI SICURE** e **FreeHands**

- SANIFICAZIONE AMBIENTI
- MASCHERINE E DPI OPERATORI
- SANIFICAZIONE POINT
- SHUTTLE BUS CON PROTEZIONE
- SANIFICAZIONE VEICOLO GRATUITA

00515  
9 771120 4 98008





**Israele, parte male il governo a due Netanyahu-Gantz: il giuramento previsto ieri slitta a domenica. E tra una settimana Bibi si deve presentare al processo**



Venerdì 15 maggio 2020 - Anno 12 - n° 133  
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,00 con il libro "Pippo Fava"  
 Spedizioni abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/7009

**Franceschini**  
 "Per tutti i turisti norme uguali: l'Ue non ci discrimini"



ZANCA A PAG. 3

**Tridico (Inps)**  
 "In due settimane l'anticipo Cig: ora cambiare welfare"



CANNARÒ A PAG. 4

**Decreto Rilancio**  
 Confindustria tace I fondi alle aziende saliti a 20 miliardi

DI FOGGIA A PAG. 4-5

**Caso Palamara**  
 Le chat pro Emmi e Minniti: "Salvate il soldato De Raho"

MASSARI A PAG. 15

**PARLA LA MELIS**  
 L'altra Silvia: "Offesa pure perchè bella"

» SELVAGGIA LUCARELLI

"Io so cosa succede dopo un rilascio. Avrebbero dovuto proteggerla da tutto questo". Silvia Melis, stesso nome della cooperante tornata a casa dopo 18 mesi di prigionia tra Kenya e Somalia, vittima anche lei di un sequestro che durò 9 mesi nel 1997 in Sardegna, conosce il circuito feroce in cui dopo la liberazione può finire una donna.

SEGGUE A PAGINA 11

**La francese Sanofi: "Prima agli Usa"**  
**Big Pharma: il vaccino è mio e me lo gestisco io**

DE MICCO A PAG. 16



**MillenniumM domani**  
 La legge perduta contro il caro-farmaci dei grandi gruppi

JONA A PAG. 10

# TOCCA ALLE REGIONI MA FANNO DISASTRI

OGGI CONTE PASSA LORO IL CERINO DELLE RIAPERTURE: 5 NON DANNO I DATI, IN LOMBARDIA PIÙ MORTI E INFETTI

DE CAROLIS, PALOMBI E PASCIUTI A PAG. 2 - 3 E 6



**Le imprese della giunta Santelli**  
 Catastrofe Calabria: 1500 tamponi lasciati marcire per oltre 10 giorni

RONCHETTI A PAG. 6

**Maturità, il Consiglio superiore**  
 "Esami a distanza senza sicurezza" La Azzolina: "No, pronte le misure"

DELLA SALA A PAG. 10

**SILVIA L'HANNO RAPITA 2 VOLTE**

ANTONIO PADELLARO A PAG. 10

**COME EVITARE DI FARE PIÙ DEBITI**

PHILIP LAROMA JEZZI A PAG. 13

**COSA CONTAGIA L'INFORMAZIONE**

LUIGI ZOJA A PAG. 18

**L'INUTILE PIANTO DELLA BELLANOVA**

SILVIA TRUZZI A PAG. 5



L'UNICA MEDICINA CHE GUARISCE L'ANIMA BOTTEGAIA



**La cattiveria**  
 Coronavirus: in Francia si lancia l'idea di vendere la Gioconda. Ok, ma in cambio vi prendete la Leopolda?  
 WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

**CHE C'È DI BELLO**  
 Pezzi di Bernhard, veleni sentimentali e la nuova "Skam"  
 DA PAG. 20 A PAG. 23

**È tornato Capannelle**

» MARCO TRAVAGLIO

**E**niente, volevo assegnare il premio "Oggi le comiche" della settimana, ma ho dovuto arrendermi per eccesso di pretendenti, tutti meritevoli. Ex aequo.

Francesco Merlo, sulla nuova Repubblica alla Sambuca, non sapendo più cosa inventarsi contro Conte, spiega che fascisti e odiatori insultano Silvia Romano per colpa del governo che l'ha "esibita sul red carpet degli squilibri". Giusto: dovevano carrucolarla direttamente sui tetti di casa sua, onde evitare fotografi e telecamere.

A proposito di Silvia: Toni Capuozzo, inviato di guerra Mediaset con la sindrome di Rambo in tempo di pace, già noto per le equilibrate posizioni sul Covid, si associa su *La Verità* al frullo del Merlo e dice che "il governo hanno agito da cazzari e fatto pubblicità ai terroristi", oltre ad aver "pagato il riscatto". Sono opinioni rispettabili, meglio lo sarebbero se il Capuozzo le avesse mai esternate quando a pagare i riscatti e a far pubblicità ai terroristi erano Berlusconi e Gianni Letta. Cioè quei cazzari che gli pagano lo stipendio. Ma non risulta.

A proposito di Mediaset: Elisabetta Casellati Alberti Serbelloni Mazzanti Vieni dal Mare, interpellata sui vergognosi delirii alla Camera del siculoleghista Alessandro Pagano su Silvia "neo-terrorista", risponde che "la stigmatizzazione di questo intervento esula dalle mie competenze", essendo lei (inopinatamente) presidente del Senato. È fatta così: ha l'indignazione selettiva, retrattile e perimetrale. Al metro quadro.

Il *Giornale*, sul governo che stanziava 55 miliardi (oltre ai 25 dell'altro decreto: cifre mai viste tutte insieme) per le vittime dell'emergenza Covid, titola "Le manette di Conte". Urge colletta per Sallusti.

A proposito di manette e anche di *red carpet*: la Regione Lombardia ha buttato dalla finestra una cinquantina di milioni di donazioni private (inclusi i 3 raccolti dagli incolpevoli lettori di *Libero e Giornale*) per il famoso ospedale alla Fiera di Milano, orgoglio e vanto della Nazione e di Bertolosso, che ora ospita 4 malati dopo aver raggiunto la vertice di 12 e ora - parola del capo delle Terapie intensive della Regione stessa - verrà presto chiuso per manifesta inutilità. Alla fine della Fiera.

A proposito di Lombardia: leggiamo su *Libero* che "Le Regioni sono stufe di aspettare" il governo. Povere stelle. E in prima fila c'è "la Lombardia in pressing sul governo", cioè la Regione che - in tandem col gemello Piemonte - non ne ha azzeccata una, infatti continua a moltiplicare i morti e i contagi e a costringere tutte le altre a restare ferme. Stufe di aspettare.

SEGGUE A PAGINA 24







# il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



VENEDÌ 15 MAGGIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 115 - 1.50 euro\*

www.iltgornale.it

## PRIMA GLI STRANIERI

# PIANGI E FOTTI

Lacrime per gli immigrati, ma per commercianti e imprese sul lastrico per ora niente soldi, solo promesse e burocrazia

## «REGOLE ASSURDE», TUTTI CONTRO IL GOVERNO

di Alessandro Sallusti

«**C**hiagni e fotti» - in italiano «piangi e fotti» - è un'espressione vernacolare napoletana sdoganata dalla volgarità ed entrata nel linguaggio comune per definire chi la butta sulla lacrima per nascondere i suoi errori e i suoi interessi. Ed è quindi, dopo le lacrime dell'altra sera in diretta tv della ministra Teresa Bellanova mentre annunciava il decreto salva immigrati - un'espressione che ben si addice a questo governo che «piange» per i disgraziati di colore regolarizzati e intanto «fotte» milioni di italiani, lasciati senza soldi e direttive chiare per una riapertura sostenibile economicamente, oltre che dal punto di vista della sicurezza sanitaria.

Chissà perché i ministri piangono solo per provvedimenti sciagurati o comunque portatori di sventura, sia per chi li subisce che per chi li vara, come fu per il precedente di Elsa Fornero (la famigerata legge sulle pensioni che provocò gli esodati) e per l'allora governo Monti.

A fare piangere è la confusione che regna su tutti i fronti. Le cinquecento pagine del decreto economico varato l'altro giorno sono un ginepraio di norme, vincoli e rimandi ad altre leggi da far perdere la testa. E a tre giorni dalla riapertura delle attività commerciali e dei servizi, nessuno sa cosa deve fare per non incappare nelle ire (e nelle multe) dei solerti controllori. Per la stessa situazione, lo Stato, tramite l'Inail, dà un'indicazione e le Regioni un'altra, spesso inconciliabili con la realtà o assurde, come quella che sconsiglia ai bagnini di fare la rianimazione bocca a bocca a un bagnante sul punto di morire annegato.

La verità è che tutte queste norme sono scritte da professori a tre stelle che però conoscono i ristoranti solo per averci mangiato, un lido balneare per averci preso il sole, un negozio per averci fatto shopping. Chiedere consigli, o meglio ancora lasciare fare liberamente a chi si occupa di queste cose invece che affidare la pratica al supermanager Colao - che in una trattoria non entra da vent'anni - non era forse cosa più intelligente?

Non solo nei fatti il governo non sta aiutando nessuno, ma considera pure i nostri imprenditori un branco di dementi e li costringe a girare nei loro locali con il metro in mano. Questi sono in un delirio di potere, qualcuno deve ricordare loro che siamo in una democrazia liberale, non in uno Stato di polizia permanente.

servizi da pagina 2 a pagina 14



PROTESTA Il flash mob dei ristoratori in centro a Milano

## SILERI ACCUSA IL SEGRETARIO DEL MINISTERO Assenteismo e veleni La Sanità nel pallone

Francesca Angeli

Il segretario generale del ministero della Salute su due mesi ha fatto un mese e mezzo di assenza: c'è qualcosa che non va. L'accusa arriva da Pierpaolo Sileri, viceministro M5s alla Salute, durante un'intervista a *Mattino Cinque*.

a pagina 10

IL RETROSCENA

## Il premier-tampone: con il rimpasto inizia anche la fine

di Augusto Minzolini

a pagina 8

### I COMMENTI

## Se la politica dimentica il «modello Morandi»

di Vittorio Macioce

Il decreto «Rilancio» è una litania: 256 articoli e 464 pagine. È la summa teologica del Conte bis. Ci sono voluti mesi di litigi e compromessi per battezzarlo. Come al solito è

raccontato come qualcosa di biblico. La promessa è salvare tutti quelli senza speranza. Quello che manca è la cosa più importante. Manca l'aria. È un decreto che vuole (...)

segue a pagina 3

## Così comprano gli artisti senza arte ma di parte

di Alessandro Gnocchi

Il decreto Rilancio tratta la cultura come si merita: un'accozzaglia di gente senza arte ma di parte alla quale lanciare un tozzo di pane in cambio di propaganda. Sfolgia-

telo e vedrete: ci sono mance per tutti, idee per nessuno. Tra le «certezze» spiega il «Netflix della cultura», una rete per trasmettere film e spettacoli, cioè il nulla con un nome (...)

segue a pagina 6

## Arcuri, maschera socialista che vuole il prezzo morale

di Nicola Porro

In un articolo uscito sul *Los Angeles Times* il 17 febbraio del 1977, il premio Nobel per l'Economia, Milton Friedman, scriveva: «Noi economisti non conosciamo molte cose,

ma sappiamo come creare una carenza nei mercati. Se vuoi creare una carenza di pomodori, per esempio, basta approvare una legge che vieta ai rivenditori di vendere (...)

segue a pagina 11

### UN MODELLO PER L'EUROPA

## Berlino copia l'ospedale di Milano

Alberto Giannoni

Un ospedale d'emergenza, messo in «stand by», realizzato nel quartiere fieristico e pronto per essere attivato in caso di necessità. Non ci sono polemiche, siamo in Germania, ma il *Corona treatment center Jaffeistrasse* appena terminato a Messe Berlin risponde alla stessa identica logica dell'ospedale aperto alla Fiera di Milano, realizzato

anche grazie ai soldi del lettore del *Giornale*. Il ministro della Salute del Land Dilek Kalayci ha spiegato che fungerà da «ospedale di riserva» e il presidente federale Frank Steinmeier l'ha appena visitato guardando complaciuto i letti vuoti. In Italia invece l'ospedale, apprezzato anche dal Quirinale, è oggetto di critiche strumentali da sinistra.



FOTOCOPIA L'interno dell'ospedale tedesco

IN ITALIA FATE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA SITUAZIONE NOTTE E SANI SONO IL SOSTEGNO AI PAZZI E I TORRIONI

Advertisement for Sustenium Bioritmo 3, highlighting benefits for muscles, nervous system, and mental well-being.



# IL GIORNO

VENERDÌ 15 maggio 2020  
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

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

Milano, lo sfogo su Facebook della volontaria rapita

**Silvia Romano, l'appello: non dovete arrabbiarvi per difendermi sui social**

Giorgi a pagina 17



Brescia e Sondrio, Sos dagli hotel

**Vacanze ai monti «ma vincono le seconde case»**

Galliani a pagina 3

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Il governo alle regioni: si riapre così

Entro domani le linee per spiagge, locali e negozi. Derogare è possibile, ma dove torna il contagio interviene lo Stato  
In Lombardia 700mila di nuovo al lavoro. Fontana: scaglionate gli orari. La guida alle ristrutturazioni. Il contagio non rimbalza

Servizi  
da p. 2 a p. 13

Trump ci soffia il vaccino

**Europa debole anche di fronte alla pandemia**

Giovanni Serafini

**A**merica first. Che lo dica il presidente degli Stati Uniti, passi: siamo abituati al suo linguaggio roboante. Ma che sia un'azienda francese ad avallare i precepti di Donald Trump, è proprio incredibile. Stando alle dichiarazioni di Paul Hudson, direttore generale del colosso farmaceutico Sanofi, il giorno in cui il vaccino anti Covid verrà scoperto dal suo gruppo, gli Americani saranno «prioritari»: loro e soltanto loro lo avranno subito. Gli altri aspettino. «Gli Usa sono stati i primi a finanziare le nostre ricerche. Dunque hanno diritto a un vantaggio di qualche giorno, o di qualche settimana», ha commentato Hudson con cinico candore.

Continua a pagina 7

**LA FRANCESE SANOFI: «GLI USA CI FINANZIANO, DOSI PRIMA A LORO»  
L'IRA DI MACRON: «DATELE A TUTTI». LA RISPOSTA: SÌ, SE PAGATE**



**IL MONDO LITIGA SUL VACCINO**

Farruggia  
a pagine 7

DALLE CITTÀ

Milano

**Medici e infermieri Sette su dieci accusano stress da Covid**

Lazzari nelle Cronache

Nel Pavese

**Incidente fatale all'erede della dinastia Crespi**

Zanotte nelle Cronache

Milano

**Saluti romani al Musocco Altra condanna**

Servizio nelle Cronache



Operazione a Milano. Un mago dei travestimenti

**Diamanti e tesori d'arte Preso il re delle truffe**

Vazzana a pagina 16



Nel 1940 la rivoluzione delle gambe

**Le calze di nylon, 80 anni di seduzione**

Ponchia a pagine 24

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

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

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

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

A. M. SUSTENIUM



**Le Monde diplomatique**

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



**Domani su Alias**

**NANNI BALESTRINI** A un anno dalla scomparsa celebriamo un maestro con il contributo di amici, complici, discepoli, per immagini e parole



**Culture**

**INTERVISTA** Parla Eike Schmidt, direttore delle Gallerie degli Uffizi che si preparano alla riapertura  
**Arianna Di Genova** pagina 10

quotidiano comunista  
**il manifesto**

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE  
EURO 7,00

VENERDÌ 15 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 116

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**SALUTE E AMBIENTE, LE MISURE GREEN PER LA MOBILITÀ E LA CASA**

**Sanità, il rilancio parte dal territorio**

■ Come saranno investiti i 3 miliardi e 250 milioni che il decreto Rilancio destina al comparto della sanità? Il ministro Speranza in un videomessaggio sul sito del ministero della Salute illustra i provvedimenti: «I spendiamo in tre grandi ambiti. La sanità del territorio, dunque

assistenza domiciliare, infermiere di quartiere, e unità sanitarie di continuità assistenziale. Gli ospedali, con i Covid hospital, il rafforzamento delle terapie intensive e subintensive, e l'aggiornamento del pronto soccorso e delle ambulanze. Infine il personale, con nuove assun-

zioni, incentivi, e aumento delle borse di specializzazione». In dettaglio, risorse pari a 1.256 miliardi serviranno per rafforzare la sanità del territorio. Nel decreto gli incentivi green per la mobilità urbana e le ristrutturazioni energetiche delle case  
**CHIARI, MARTINELLI PAGINE 3, 4**

**SCUOLA, MATURITÀ IN CLASSE**  
**Il Consiglio bacchetta la ministra**

■ Parere severo del Consiglio della pubblica istruzione sull'ordinanza sugli esami di Stato. Potranno essere svolti in classe solo se ci sono le condizioni di sicu-

rezza. Se no, da remoto. La ministra ai ripari: il protocollo, fa sapere, è quasi pronto. Stavolta, assicura, ne ha persino parlato con i sindacati. **PREZIOSI A PAGINA 3**

I laboratori di Sanofi a Val-de-Reuil, Francia foto Horacio Villalobos/Risa



*Il vaccino della multinazionale francese Sanofi sarà riservato al mercato Usa. L'azienda ricatta l'Ue: meno vincoli e più fondi pubblici. La rabbia di Macron. E c'è un caso analogo in Italia, che riguarda lo stabilimento di Pomezia. Intanto tornano a salire i decessi da Covid* **a pagina 5**

**BRACCIANTI A TRAPANI**  
**I confinati del ghetto di Campobello di Mazara**



■ Centinaia di braccianti delle campagne del trapanese confinati senz'acqua nelle baracche di Campobello di Mazara. Sono soprattutto migranti senegalesi stanziati che nei periodi in cui non raccolgono gli agrumi o fanno i venditori ambulanti, in autunno raccolgono a mano le olive dopo «occellara del Belice». **POLLICE A PAGINA 6**

**Decreto Rilancio**  
**Cosa non si fa per l'impresa, rischi e limiti**

ALFONSO GIANNI

L'hanno chiamato decreto «rilancio». La terminologia pokeristica ben si presta in questo caso. Infatti, salvo disperati bluff, rilancia chi ha una buona «posta» avanti a sé. Non cercate quindi i vincenti tra i lavoratori, tantomeno i precari, per non dire delle badanti. **— segue a pagina 15 —**

**NATO/GERMANIA**  
**Diktat Usa sulle atomiche che la Spd non vuole più**



■ L'ambasciatore-falco Grenell respinge al mittente la richiesta dei socialdemocratici di ritirare gli ordigni atomici statunitensi presenti sul territorio tedesco: «impossibile, il ritiro minerebbe la capacità nucleare dell'Alleanza atlantica». E Washington torna a chiedere a Merkel di destinare il 2% del Pil alle spese militari. **CANETTA A PAGINA 8**

**all'interno**

**Cile** I carabinieri picchiano e i tamponi scarseggiano

CLAUDIA FANTI **PAGINA 7**

**Israele** Governo, rissa Likud Il giuramento è rimandato

MICHELE GIORGIO **PAGINA 6**

**Intervista** Higgins, presidente d'Irlanda: «Europa solidale»

ENRICO TERRINONI **PAGINA 16**

**Lezioni dalla crisi**  
**La democrazia nel degrado del costume politico**

ALRO MASTROPALO

Niente vale a impartire lezioni come una crisi, specie quando è crisi vera, non turbolenza drammatizzata dalla politica. Sono lezioni severissime stavolta, da cui sarebbe saggio imparare. Stenderne l'inventario porterebbe lontano. Contentiamoci di ragionare su quella che non è improprio definire l'emergenza democratica. I regimi democratici sono deboli da tempo, ma il Covid minaccia di metterli alle corde. **— segue a pagina 15 —**

**Israele/Palestina**  
**Dal circo Pompeo-Trump a quello Netanyahu**

ZVI SCHULDNER

Il segretario di Stato Mike Pompeo ha fatto visita al suo grande amico che nelle prossime ore darà avvio a un nuovo ciclo della cosiddetta «democrazia israeliana». Intanto il presidente Donald Trump inizia - forse - a comprendere i tragici risultati della sua incredibile performance di fronte al virus. Gli oltre 83.000 morti nella pandemia lo lasciano con un solo alleato affidabile per le prossime elezioni: gli evangelici. **— segue a pagina 15 —**

**La crisi nella crisi**  
**Vivere in affitto ai tempi del Covid 19**

FRANCESCO CHIODELLI

La situazione di crisi legata alla pandemia ha bruscamente enfatizzato l'importanza dell'oggetto-casa e messo in luce come la stratificazione sociale del Belpaese si riverbera plasticamente non solo nelle caratteristiche fisiche dell'abitazione, ma anche nelle sue forme di possesso. In Italia, infatti, a vivere in affitto è soprattutto la popolazione che risulta più povera o precaria. **— segue a pagina 14 —**

04815  
9 770623 213000  
Pirella Göttsche S.p.A. - D.L. 303/2010 (orm. L. 46/2014) art. 1, c. 1. GpmCRM/202/103







# Il Messaggero



€ 1,40 ANNO L. 133 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 15 Maggio 2020 • S. Torquato

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Esce "Italian life"**  
Tim Parks  
«Scrittori italiani  
dovreste smettere  
di fare rubriche»  
Musolino a pag. 24



**L'erede di Vettel**  
La Ferrari sceglie  
Carlos Sainz jr.  
due baby piloti  
per la Rossa  
Ursicino nello Sport



**Turbolenze in Serie A**  
Lazio, caso partitelle  
La Figc invia gli ispettori  
Roma, Inter e Napoli:  
no alla squadra in ritiro  
Bernardini nello Sport



**Il Messaggero**  
**Casa**  
**TOC TOC**  
[messengerocasa.it](http://messengerocasa.it)

## Dati in ritardo, caos Regioni

►Non arrivano al governo le informazioni: slittano le pagelle sanitarie. Dal 18 pericolo riaperture al buio ►Oggi il decreto, i governatori fisseranno le regole sui negozi. Lombardia, risalgono morti e contagiati

**L'Italia e gli altri**  
Burocrazia  
la zavorra  
che pregiudica  
la ripartenza

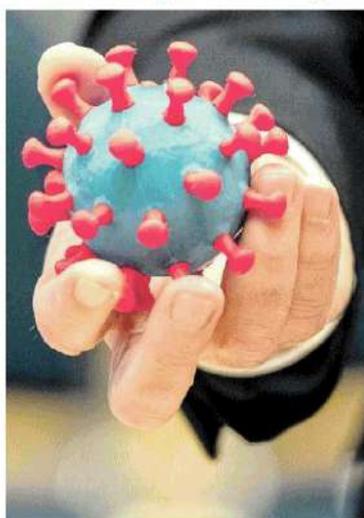
Vittorio E. Parisi

Il voto che i neozelandesi assegnano alla premier Jacinda Ardern per la gestione dell'emergenza Covid-19 è 7,9. Una conferma delle qualità della signora primo ministro, che lo scorso anno si era già messa in luce per la fermezza unita all'empatia dimostrate in occasione delle strage della moschea di Christchurch, opera di un suprematista bianco arrivato dall'Australia. La sufficienza (6) per Angela Merkel e la quasi sufficienza per Boris Johnson (5,8) e Giuseppe Conte (5,5). Mentre Emmanuel Macron, ex enfant prodige della politica europea, riceve una solenne bocciatura, rimediando un imbarazzante 4,1.

Sono i risultati di un sondaggio condotto in diversi Paesi dall'Istituto di ricerca francese Ipsos in collaborazione con la parigina Science Po. Il rapporto fornisce poi tutta una serie di altre informazioni sugli umori degli intervistati, tra i quali spicca il giudizio tendenzialmente negativo espresso dagli europei sull'adeguatezza delle misure messe in campo dall'Unione.

Continua a pag. 16

La francese Sanofi pronta a vendere agli Usa



«I vaccini non sono merce»  
L'altolà di Macron a Trump

Un modello in plastica del virus (foto ANSA) Pierantozzi a pag. 14

ROMA C'è un rischio che il governo non aveva calcolato: la riapertura al buio da lunedì 18. L'ormai famoso algoritmo che decreta quali territori sono a rischio Covid e possono tornare al lockdown più rigoroso, non può essere applicato perché le Regioni non hanno ancora comunicato tutti i dati necessari a misurare l'andamento dell'epidemia. Governatori liberi di fissare le regole sui negozi. Lombardia, risalgono morti e contagiati. Ajello, Canettieri, Dimito e Pirone alle pag. 2, 3, 4 e 12. Servizi da pag. 2 a pag. 15

**Speranza: pronti ad una seconda ondata**  
Piano Sanità: rianimazioni raddoppiate e infermieri di quartiere contro Covid-19

Mauro Evangelisti

Posti di terapia intensiva raddoppiati, investimenti sull'assistenza a domicilio e sull'infermiere di quartiere, realizzazione di una rete di Covid-Hospital, 190



milioni di euro per gli straordinari e le indennità del personale ospedaliero che in questi mesi si è battuto in prima linea. Dal dl Rilancio arrivano 3,2 miliardi di euro per la sanità. A pag. 5

## Aiuti, il rischio tempi lunghi non c'è lo sblocco dei cantieri

►Il dl Rilancio al via tra le incognite. Conte: semplificheremo

Roberta Amoroso e Luca Cifoni

Rischio tempi lunghi per gli aiuti. A pesare è l'incognita dei nuovi bonus: servono decreti e circolari. Cambio di procedura per velocizzare la Cig ma il ristoro alle pmi arriverà solo a giugno. Ennesimo slittamento per le norme sui cantieri vecchi. L'ultima bozza ha visto svanire le norme sul pagamento immediati e le semplificazioni per i cantieri pubblici sospesi. Conte: semplificheremo.

Ale a pag. 7 e 8

**Il focus/1**  
Colf e badanti sanatoria da giugno per duecentomila

Giusy Franzese

Le stime parlano di circa 200 mila colf e badanti che potrebbero essere coinvolti nella sanatoria appena varata dal governo. Dal primo giugno tutti in coda per regolarizzarsi. A pag. 9

**Il focus/2**  
Sussidio a 1600 euro ma niente cumulo con il Reddito

ROMA Fino a 1600 euro di bonus. In due quote, per i nuclei con un valore Isee non superiore a 15 mila euro. Il reddito di emergenza andrà anche a chi è residente in Italia da meno di dieci anni. Escluso chi ha il reddito di cittadinanza. Bisozzi a pag. 7

**Niente esami in presenza**  
Il rebus Maturità: troppi annunci senza istruzioni

ROMA Annunci, pareri e stroncature, proteste da un lato e bozze di ordinanze dall'altro, sulla scuola sta andando in scena un tira e molla che assolutamente non fa bene agli studenti. Tra le riserve da sciogliere, una volta per tutte, ci sono le indicazioni per le procedure con cui si svolgeranno maturità, esame di terza media e il rientro ai banchi a settembre. Loiacono a pag. 13

Loiacono 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

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

**IL GRANDE BRANDO**

**I PESCI ROMANTICI**

Buongiorno, Pesci! Luna in Pesci vicino a Nettuno, una musica che aumenta la voglia di essere finalmente e senza remore romantici! Me il cielo è anche sensuale, grazie a Plutone e Marte, finalmente si può ben dire che si tratta di un vero maggio! I vostri occhi, famosi come quelli di Liz Taylor e Paul Newman nel film "La gatta sul tetto che scotta", brillano come una stiletta nella notte e sembra che una sirena danti nelle vostre pupille. Auguri.

© REPRODUCTION PERMATA  
L'oroscopo all'interno

\* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardem con altri quotidiani non acquistabili separatamente nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tattometro € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport Stadio € 1,40. nel Mezzogiorno, il Messaggero + Primo Piano Plus € 1,20. nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport Stadio € 1,40.



# il Resto del Carlino

VENERDÌ 15 maggio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



**CRASTAN**  
1870

**100% ORZO ITALIANO**

A Carpi, nel Modenese

### Uccide il figlio disabile e si suicida I corpi trovati dalla moglie al rientro a casa dopo la spesa

Reggiani e commento di Pandolfi a pagina 15



**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Il governo alle regioni: si riapre così

Entro domani le linee guida su spiagge, locali e negozi. Derogare è possibile, ma dove torna il contagio interviene lo Stato  
Emilia Romagna, ecco la mappa di regole e divieti. Ristrutturazioni e bonus famiglie, guida a tutte le novità

Servizi  
da p. 2 a p. 13

Trump ci soffia il vaccino

### Europa debole anche di fronte alla pandemia

Giovanni Serafini

**A**merica first. Che lo dica il presidente degli Stati Uniti, passi: siamo abituati al suo linguaggio roboante. Ma che sia un'azienda francese ad avallare i precepti di Donald Trump, è proprio incredibile. Stando alle dichiarazioni di Paul Hudson, direttore generale del colosso farmaceutico Sanofi, il giorno in cui il vaccino anti Covid verrà scoperto dal suo gruppo, gli Americani saranno «prioritari»: loro e soltanto loro lo avranno subito. Gli altri aspettino. «Gli Usa sono stati i primi a finanziare le nostre ricerche. Dunque hanno diritto a un vantaggio di qualche giorno, o di qualche settimana», ha commentato Hudson con cinico candore.

Continua a pagina 7

**LA FRANCESE SANOFI: «GLI USA CI FINANZIANO, DOSI PRIMA A LORO»  
L'IRA DI MACRON: «DATELE A TUTTI». LA RISPOSTA: SÌ, SE PAGATE**



**IL MONDO LITIGA  
SUL VACCINO**

Farruggia  
a pagine 7

DALLE CITTÀ

Budrio: nuovo aumento

### Il sindaco: «Troppi contagi all'ospedale L'Ausl chiarisca»

Bianchi in Cronaca

Bologna

### Fondazione Carisbo Quorum ai ribelli «Ma impugneremo»

Carbutti in Cronaca

Bologna

### Anarchici, la sfilata dell'Xm 24

Orlandi in Cronaca



Operazione a Milano. Un mago dei travestimenti

### Diamanti e tesori d'arte Preso il re delle truffe

Vazzana a pagina 16



Nel 1940 la rivoluzione delle gambe

### Le calze di nylon, 80 anni di seduzione

Ponchia a pagine 24

Prova **Sustenium Bioritmo 3**



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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- BELLEZZA DI PELLE (UNGHIE E CAPELLI)
- OSSEA
- MENTE
- FUNZIONE CARDIACA

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

A. M. S. N. I. N. T. A.





# IL SECOLO XIX



VENERDÌ 15 MAGGIO 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXV - NUMERO 115, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - OR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul: SECOLO XIX e RADIO 19T. Tel. 010 5368 200 www.manzonipublishing.it

**FORMULA 1: DAL 2021 FARÀ COPPIA CON LECLERC**  
**La Ferrari punta sui giovani**  
**Dopo Vettel un volante a Sainz**



MANZONI / PAGINA 44

**SERIE A, POLEMICHE SULLE LINEE GUIDA**  
**L'Inter dice no ai ritiri blindati**  
**Il calcio ricomincia dalle liti**

BASSO E UN COMMENTO DI PAOLO GIAMPIERI / PAGINE 42 E 43



INDICE

Prime Pagine	Pagina 2
Crónicas	Pagina 12
Commenti	Pagina 14
Economia / Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 20
Arte	Pagina 38
Spett.	Pagina 42
Mezzo	Pagina 47

OGGI UN ALTRO CONFRONTO ESECUTIVO-REGIONI PER LA RIPARTENZA DI LUNEDÌ. LA PROTESTA DEGLI ARMATORI: DIMENTICATI DAL DECRETO

## La Liguria scrive al governo «Vogliamo riaprire tutto»

Toti: i parametri sanitari lo consentono. I ristoratori chiedono solo un metro di distanza tra i tavoli

La Liguria vuole riaprire tutto già da lunedì: ristoranti, palestre, centri sportivi e ricreativi. Secondo il presidente della Regione Toti, che ha inviato la richiesta al governo, i parametri sanitari lo consentono. Restano alcune preoccupazioni per i casi positivi al virus nelle Rsa, ma sul territorio ligure il contagio è in forte calo. I ristoratori chiedono alla Regione di ridurre a un metro le distanze tra i tavoli. Gli armatori protestano per le carenze del decreto Rilancio.

BERVIO / PAGINA 2-13

L'INTERVISTA

**Zingaretti: «Dal governo uno sforzo immane**  
**Garantire la pace sociale»**

«Ora la nostra missione è una sola: ri creare un clima di fiducia nel Paese e garantire la pace sociale». Il segretario del Pd Zingaretti spiega di averlo detto ai suoi ministri. «Vi chiedo solo soluzioni, non problemi».

N. OVA / PAGINA 3



IL TURISMO CHE CAMBIA

Marco Menduni

**Torna la villeggiatura: i liguri cercano case per un'estate da soli**

Le agenzie immobiliari specializzate in affitti di seconde case continuano a ricevere telefonate, come non accadeva da anni. Chi abita in Liguria cerca ville o case isolate.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

IL COMMENTO

Carlo Cottarelli

**UNA MANOVRA TROPPO DIFENSIVA: NON BASTERÀ**

Passerà probabilmente ancora qualche giorno prima che il decreto Rilancio venga pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Non resta, per ora, che affidarsi alle bozze che, come di consueto, sono circolate prima del consiglio dei ministri di mercoledì scorso. La prima impressione nel leggere il decreto è che manchi alla fine dell'ultimo articolo una cosa. Vi ricordate i fumetti di una volta in cui le storie non si concludevano ma si rinvia al numero successivo? Ecco, manca la scritta: «continua». Sì, perché questo non sarà certo l'ultimo decreto anticrisi di questo annus horribilis. Vi spiego perché. Il decreto è molto complesso. Le bozze circolate esagerano un po' la sua lunghezza perché includono anche pezzi della «relazione illustrativa».

SEBIO / PAGINA 13



### I pesci invadono i fondali nella Liguria delle bandiere blu

Il sub Andrea Bada esplora i fondali vicino al relitto di un sottomarino tedesco al largo di Portofino

VIGNALI / PAGINA 9

LE IDEE

**Ghosh: un filo rosso tra la pandemia e il clima che cambia**

CATERINA SOFFICI

Quando il contagio è apparso in Cina tutto il mondo lo ha ignorato. Solo quando il sistema sanitario italiano è andato in crisi l'Occidente si è svegliato. Lo stesso accade con il clima. I Paesi ricchi pensano che non ne saranno toccati, invece il pericolo è già qui». A fare il paragone tra l'epidemia di Covid-19 e i cambiamenti climatici è lo scrittore indiano Amitav Ghosh, che partecipa al Salone internazionale del libro di Torino con i ragazzi di Fridays for future. «La pandemia - sostiene Ghosh - è il prezzo che stiamo già pagando alla crescita. Ma non basterà a fermare il surriscaldamento globale. Durante il lockdown le emissioni sono calate solo del 5%».

L'ARTICOLO / PAGINA 39

**Loach: dal virus una lezione per la politica**

FULVIA CAPRARA

La capacità di entrare in contatto diretto con le persone, di ascoltare con reale interesse per gli altri. Al telefono da Londra, Ken Loach, il grande maestro del cinema dalla parte degli ultimi, chiede prima di tutto come va e poi affronta i problemi di petto, senza giri di parole, con la coerenza lucida che lo ha guidato nell'intera carriera. Proprio un anno fa, al Festival, Loach aveva presentato "Sorry, We Missed You", cento minuti per descrivere l'inferno dei nuovi schiavi degli anni Duemila, gli "auto-siruttati" delle consegne a domicilio, senza tetto né legge che, dall'emergenza Covid, vengono fuori più deboli e in pericolo che mai.

L'ARTICOLO / PAGINA 38

PRODOTTI PER LA CARA - LATTE - OLIO - NELLE - BISTE - RICICCHE - ACCIAI - VINO - PESTO - SALSA CINQUE

ACQUA E BIANCO a domicilio Sant'Anna

Consegniamo in tutta Genova!

**SUPER PROMO!**

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

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

BUONGIORNO

La giornata ha avuto un andamento interessante. Prima Giorgia Meloni ha contrapposto le lacrime di dolore del popolo a quelle commosse del ministro Bellanova, versate però - scandalot - per la sanatoria dei clandestini. Poi Matteo Salvini ha espresso il suo più genuino sbalordimento per tante energie dedicate non al benessere degli italiani ma a quello degli immigrati. Infine Bobo Maroni, leghista storico, due volte ministro dell'Interno e una del Lavoro nei vari governi Berlusconi, che stè andato a leggere il decreto sulla sanatoria di colf, badanti e braccianti, e ci ha trovato qualcosa di familiare: rapida verifica e, guarda un po', è tale e quale al suo di undici anni fa. Un esempio fra tanti: «...assistenza per sé stesso o per componenti della propria famiglia, ancorché non conviventi, affetti da patologie o handicap

I nuovi padani

che ne limitino l'autosufficienza: lavoro domestico di sostegno al bisogno familiare», dice la sanatoria di ieri l'altro; «...assistenza per sé stesso o per componenti della propria famiglia, ancorché non conviventi, affetti da patologie o handicap che ne limitino l'autosufficienza, lavoro domestico di sostegno al bisogno familiare», dice la sanatoria del 2009 (sempre santo sia Larry Tesler, l'inventore del copia e incolla). La giornata dall'andamento interessante è dunque così riassumibile: non piace alla destra la riforma della sinistra coplata alla destra. Cose che succedono quando non si ha la minima idea delle proprie idee (a proposito, tanti saluti dai terribili albanesi degli anni Novanta che, regolarizzati, sono usciti dalla cronaca nera per entrare, a mani rimboccate, in una vita quotidiana di nuovi padani). —

MATTIA FELTRI

Rivara 1802  
vendita online  
consegna a domicilio.

CHE SEMMO!

info@rivara1802.it  
www.rivara1802.it





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo



### Speciale Di Rilancio

Oggi. Focus su Fisco, imprese e bonus casa  
Domani. Sotto esame lavoro, Pa e indennità alle partite Iva

Doppio approfondimento con Il Sole sul Di Rilancio. Oggi un inserto di quattro pagine prende in esame le novità su imprese, Fisco e bonus casa. Domani sarà la volta, sempre con un inserto estraibile di lavoro, Pa e indennità alle partite Iva

—inserto all'interno del giornale

**MARSH RISK CONSULTING**

ESG: soluzioni per lo sviluppo sostenibile del business.

**MARSH**

FTSE MIB 16867,76 -1,84% | SPREAD BUND 10Y 238,00 +5,70 | €/€ 1,0792 -0,76% | BRENT DTD 28,48 +1,10% | Indici e Numeri → PAGINE 40-43

## Rischio Covid, imprenditori in rivolta

### EFFETTO PANDEMIA

Tutti contro la responsabilità ampia delle imprese se un dipendente si ammalia

«Perché dobbiamo subire un processo se il contagio avviene fuori dell'azienda?»

Edizione chiusa in redazione alle 22

«Ma ha senso il nostro impegno in azienda, che supera i vincoli di ogni protocollo e di ogni richiesta sanitaria? Tra gli imprenditori c'è un crescente scontento e rabbia per la responsabilità civile e penale che le nuove norme scaricano sui datori di lavoro in caso di contagio da Covid di un dipendente. L'ultimo partito giurista - con una proposta di Covid insurance per superare il problema, rimasta inascoltata - è diventato una valanga di proteste contro quello che viene visto come accanimento in un contesto già difficile. Una situazione frutto di un combinato disposto fra il decreto Cura Italia e una circolare Inail del 3 aprile in cui, se un lavoratore dipendente viene contagiato da coronavirus, ne è responsabile civile e penale l'azienda in cui lavora. Ovunque sia avvenuto il contagio anche fuori del luogo di lavoro, da dispetto di qualcuno tutela adottata. Il ruolo dell'azienda - insieme agli imprenditori - deve essere circoscritto ciò che accade in fabbrica nei cantieri, gli alberghi, i ristoranti, i negozi, le farmacie, le palestre, le piscine, le discoteche, i centri di cura, le case private, le strutture ricettive, le strutture sanitarie, le strutture di accoglienza, le strutture di cura, le strutture di accoglienza, le strutture di cura, le strutture di accoglienza...»

**Sicurezza/1**  
L'azienda non può imporre il test sierologico

Annunello Cheri — a pagina 27

**400 mila**  
I lavoratori interessati all'aggiornamento del contratto nel settore

Cristina Casadei — a pagina 22

**Sicurezza/2**  
Alimentare, c'è l'accordo per lo smart working

Cristina Casadei — a pagina 22

## Cancellata l'Irap di giugno Ritorna l'autocertificazione

### IL DECRETO LEGGE

Il Mef: l'acconto del 2020 non dovrà essere versato con i pagamenti successivi

Saldo e acconto Irap dovuti a giugno da imprese e professionisti al fisco 250 milioni di riciclaggio definitivamente cancellati. Lo fa sapere il Mef in risposta all'allarme dei commentatori sul fisco che i mancati pagamenti in acconto rischiavano sul fisco. Il fisco ha un suo modo di vedere il decreto «Rilancio» la norma che la strada dell'autocertificazione per ottenere i mutui da parte delle Pa. Bisogna che preveda che i versamenti automatici vadano invariati per garantire le misure anticongestivo. **Mobili e Travel** — a pag. 3

### LE ALTRE NOVITÀ

**AL LAVORO SUL TESTO**  
Il decreto in Gazzetta solo lunedì  
Manuela Perrone — a pag. 3

**IVA E ACCISE**  
Stop alle clausole di salvaguardia  
Marco Rogari — a pag. 2

**LAVORO**  
Licenziamenti ancora sospesi  
Arturo Zambelli — a pag. 27

## Riaperture, caos Regioni-Governo

### FASE 2

Ancora in attesa che il Governo e le Regioni si accordino sui protocolli per la riapertura delle attività economiche prevista per lunedì 18 maggio. Molte Regioni si sono fatte portavoce delle imprese che denunciano limiti troppo rigidi sul distanziamento sociale. Il Consiglio dei ministri per il decreto è previsto per oggi. **Fiammetta** — a pag. 9

### AIUTI ALLE FAMIGLIE

**Turismo, il bonus vacanze per redditi fino a 40mila euro**  
Gli operatori: insufficiente  
Marzia Bartolotti — a pag. 5

### I COSTI PER IL SETTORE ASSICURATIVO



Il colosso. Il big assicurativo (nella foto, la sede di Londra) stima i costi: 107 miliardi solo per eventi e viaggi annullati

## Lloyd's, 200 miliardi il conto pandemia

Laura Galvani — a pag. 17

### PANORAMA

#### PROTEZIONE CIVILE

### Positivi in calo ma aumenta il numero dei morti

Scendono di 2.057 unità gli attualmente positivi al coronavirus a quota 76.440, ma si registrano 262 decessi (+67) per un totale di 31.368. Questi i dati di ieri della Protezione civile. Inoltre sono registrati 992 nuovi positivi. La Lombardia si conferma come la regione con il maggior numero di casi: ci sono stati 522 nuovi contagi (61.850 totali), mentre i decessi ieri sono stati 111, che portano il totale della Lombardia a 15.395.

### PIÙ 24

**Investire sulla casa, prove di rilancio dopo lo stop legato al virus**  
—domani con il quotidiano

### UNIONE PETROLIFERA

**Carburi, per lo Stato 7 miliardi di minori entrate**  
È deluso Claudio Spinaci, presidente dell'Unione petrolifera. In merito al decreto Rilancio approvato mercoledì dal Governo, Spinaci dice che non c'è stata la dovuta attenzione per un settore considerato strategico e che l'impatto sul comparto dei carburi comporterà un taglio drastico di 7 miliardi alle entrate dello Stato. — a pagina 6

### INFRASTRUTTURE

**Aspi: entro metà 2021 gallerie liguri a norma**  
C'è una novità inattesa tra i lavori in corso sulla rete di Autostrade per l'Italia (Aspi) previsti al completamento entro metà 2021: della piena messa a norma delle gallerie più problematiche, quelle della Liguria. Aspi ha terminato le ispezioni sul 90% delle sue 457 gallerie in tutta Italia. Via libera del Cipe alla Aspi-Cuneo. — a pagina 22

**ASTRA PER L'ITALIA CON ORGOGLIO.**  
L'eccellenza tutta italiana dei veicoli per costruzione dal 1946.

**BEYOND THE ROAD**  
www.veco-astra.com  
ASTRA Via Via Cassara, 75 - 29122 Piacenza

## Il virus risveglia le Borse oscure: gli scambi dark in rialzo del 65%

### MERCATI

I listini oscuri, dove gli operatori non vedono le proposte di vendita ed acquisto (né i volumi), crescono. E lo fanno in sintonia al Covid-19. Il ritorno delle dark pool europee, nei primi tre mesi dell'anno, è arrivato a 199,72 miliardi (+ 66% rispetto al stesso periodo del 2019). Il marzo 2020 il balzo è del 181%.

**1,3 miliardi**  
È il fatturato trimestrale, in calo del 4,5%, causa l'impatto sull'attività del Covid-19

**Industria Fincantieri, la trimestrale regge l'impatto Covid**  
Dominelli — a pag. 15

### DEMOGRAFIA & RIPARTENZA

**Pianeta senior, sfida dell'Italia sempre più over 60**

di **Alessandro Rosina**  
Uno dei motivi più indicati del perché Covid-19 abbia colpito l'Italia settentrionale in modo più severo rispetto al resto del Paese è il maggior invecchiamento della popolazione. Altri fattori da considerare — al netto delle modalità con cui è stata gestita l'emergenza — sono la densità della popolazione, la mobilità interna, l'intensità delle connessioni internazionali, oltre che, come messo in luce da varie ricerche, l'inquinamento atmosferico.

—continua a pagina 30

**.moda**  
INDUSTRIA STILE BELLEZZA

Il business degli abiti di nozze aspetta le cerimonie invernali  
María Casadei — a pag. 32

**beauty**  
SOSTENIBILITÀ CONSUMI MATERIE PRIME

In epoca Covid la cosmesi evolve non solo per l'estetica  
—alle pagine 33-38





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 15 maggio 2020  
Anno LXXVI - Numero 133 - € 1,20  
Sant'Isidoro l'agricoltore

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Celso 166, tel. 06/676 801 - Spedizioni in abbonamento postale - DL 353/2003  
iscr. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DGR ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov. Il Tempo + Latina Oggi €1,50  
a Frosinone e prov. Il Tempo + Giornale 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 0291-6900

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



## FIFONI D'ITALIA

Altro che buon esempio: i dipendenti Bankitalia si rifiutano di tornare in ufficio fino ad ottobre Hanno paura del virus e a casa stanno meglio

**Il Tempo di Osho**  
**Ma quale lunedì di riposo dal parrucchiere è già fila**



Verucci a pagina 16

DI FRANCO BECHIS

La proposta gliela hanno fatta con tutta la prudenza del caso. Il Governatore della Banca di Italia, Ignazio Visco e i suoi principali collaboratori avevano immaginato che potesse esserci dal 4 maggio una fase 2 anche per via Nazionale. Da quando è scoppiata l'emergenza Covid infatti dalla sede principale della banca centrale italiana, uno dei centri nevralgici delle analisi e delle decisioni in tempi di crisi economica, sono scomparsi quasi tutti. Dirigenti e dipendenti come è capitato anche nelle filiali territoriali e in molte altre aziende e banche italiane non hanno più varcato la soglia dell'ufficio preferendo lavorare da casa nel decantato smart working. Praticamente lo hanno fatto nove sui dieci, e solo in rarissimi casi per emergenze particolari sono tornati al lavoro fisicamente per poche ore. (...)

Segue a pagina 7

**Decreto «senza» famiglia**  
**Bonus babysitter solo per figli fino a dodici anni**

Mineo a pagina 2

**Adeguamento energetico e sismico**  
**L'incentivo per la casa funziona ma solo a metà**

De Leo a pagina 3

**Sondaggio dei consulenti del lavoro**  
**La Cig resta un miraggio finora 6 su 100 l'hanno avuta**

Bonanni a pagina 4

PAROLA ALL'ESPERTO

**«Nel salvataggio in mare impossibile rispettare distanze e mascherine»**

Sbraga a pagina 9



**PEGASO**  
Università Telematica  
La distanza che ci unisce

**"Dietro ogni problema c'è un'opportunità."** Galileo Galilei

Impegna al meglio il tuo tempo, investi sulla tua formazione. Studia online dove vuoi e quando vuoi con la migliore formazione universitaria online d'Italia.

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

[www.unipegaso.it](http://www.unipegaso.it) 800.185.095

**Ieri linea B in tilt**  
**Prove di ripresa in metropolitana È un gran caos**  
Mariani a pagina 17

**Campionato in bilico**  
**La serie A si spacca su ritiri e protocolli**  
Pieretti a pagina 23

**Il diario**  
di Maurizio Costanzo

**R**imango sull'argomento che è motivo di discorso perenne in famiglia o sul lavoro: la pandemia. Tutti ormai, anche per strada, portano la mascherina, anche quelli che accompagnano i cani a fare una passeggiatina e i loro bisogni. Immagino che i cani, di qualunque razza, ridacchino guardando i padroni o le padrone con la mascherina in quanto per anni loro sono stati costretti alla museruola e nessuno ci faceva caso. Adesso le museruole non ci sono quasi più, mascherine molle e i cani, ripeto, ridacchiano. C'è un Dio per tutti in questa strana stagione che stiamo vivendo.



**ALQUOTE IVA**  
**Addio ai 20 miliardi delle clausole di salvaguardia**  
*Ilvati a pag. 25*

**CONSULENTI DEL LAVORO**  
**L'anticipo Cig è arrivato solo a 6 lavoratori su 10 richiedenti**  
*a pag. 33*

**DECRETO RILANCIO**  
**Nasce l'infermiere di famiglia, previste 9 mila assunzioni**  
*Damiani a pag. 39*

**SU WWW.ITALIAOGGI.IT**  
**Coronavirus/1 - La bozza del decreto legge Rilancio**  
**Coronavirus/2 - Resilienza dei sindacati-revisori, il documento dei commercialisti**  
**10 ONLINE Cassazione - La sentenza sulle verifiche sui soci di società estinte**

# GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno



## Fisco, Babele dei versamenti

*Alcune scadenze tributarie, come Iva, ritenute dipendenti, addizionali, sono state prorogate al 16 settembre. Altre, come Imu e dichiarazione dei redditi, no*

Per Iva, ritenute alla fonte dei lavoratori dipendenti, addizionali regionali e comunali, contributi previdenziali, si va al prossimo 16 settembre. Ma le ritenute di lavoro automatico o sulle provvigioni, sulle lezioni brevi, sui redditi di capitale, sui premi e sulle vincite e dell'imposta sugli intrattenimenti, l'imposta municipale e quelle da dichiarazioni dei redditi restano dovute alle scadenze ordinarie.

*Paggiari da pag. 25*

### Istruzione nel caos mentre a Bolzano aule in funzione ma solo per i tedeschi



Le scuole si possono ancora riaprire. Il ministro Lucia Azzolina lascia un colpo. Si stanno moltiplicando gli appelli in tutta Italia da parte di intellettuali, docenti, amministratori locali, genitori, semplici cittadini. Intanto, prevale il caos. A Bolzano, per esempio, le aule per le lezioni in lingua tedesca sono aperte, mentre quelle per la lingua italiana sono chiuse. Non è questione di maggioranza o di opposizione: Brenda Barnini, sindaco di Empoli e membro della segreteria nazionale del Pd, l'ha esultata come città pilota: «Le scuole dev'essere il punto di partenza nella strategia di riapertura», dice.

*Volentini a pag. 8*

### DIRITTO & ROVESCIO

Con la svolta del Covid-19, lo Stato impazzisce che stacca già crescendo da decenni, anche se in dati approssimativi unipolitico. In questo che può comportarsi molto di più, in dati industriali, senza che nessuno lo quasi nel regno, distinguere, sempre. Per evitare che il dissenso possa esprimersi, si è chiuso il parlamento. Così impazza. E a questo punto i burocrati si sono accorti, predisponendo documenti ingorriati, redatti in una lingua che sembra l'italiano ma non lo è. C'è una legge fessure enormi. Ad esempio hanno impedito spostamenti fra le regioni. Per cui uno di Ventimiglia non può andare in Piemonte che dista poche decine di km ma può arrivare a La Spezia che ne dista 250. Gli abitanti di San Rocco al Porto (Lodi) non possono andare a Piacenza che dista 4 km (in direzione, fra Piazza Navona e Fontana di Trevi) ma possono andare a Sondrio 240 km più in là. Insomma, si sono serviti il cervello. La legge esige rispetto ma deve anche meritarselo.

**MEDIA**  
**Milano Capitali chiude in bellezza, boom di utenti per le dirette**  
*Mendaita a pag. 19*



## TELESIA È VICINA ALL'ITALIA CHE RIPARTE

Sempre on air per supportare, con news e aggiornamenti, gli italiani durante i loro spostamenti.  
*A loro è dedicato il nostro palinsesto.*

**GO TV » GO ITALIA**



Civ. «Rivestimento con» e € 6,00 in più. Civ. «E decreto Casa Italia» e € 6,00 in più. Civ. «Credito alle imprese» e € 6,00 in più.



# LA NAZIONE

VENERDÌ 15 maggio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

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

Poche dosi. La Sanofi si mette d'accordo con Trump, l'ira di Macron

## Il mondo litiga sul vaccino No al monopolio degli Usa

Farruggia a pagina 7



**ristora**  
INSTANT DRINKS

# Il governo alle regioni: si riapre così

Entro domani le linee guida su spiagge, locali e negozi. Derogare è possibile, ma dove torna il contagio interviene lo Stato. Ristrutturazioni e bonus famiglie, guida alle novità. Verifica sul virus dopo la fine del lockdown: per ora il rimbalzo non c'è Servizi da p. 2 a p. 13

Trump ci soffia il vaccino

## Europa debole anche di fronte alla pandemia

Giovanni Serafini

**A**merica first. Che lo dica il presidente degli Stati Uniti, passi: siamo abituati al suo linguaggio roboante. Ma che sia un'azienda francese ad avallare i precetti di Donald Trump, è proprio incredibile. Stando alle dichiarazioni di Paul Hudson, direttore generale del colosso farmaceutico Sanofi, il giorno in cui il vaccino anti Covid verrà scoperto dal suo gruppo, gli Americani saranno «prioritari»: loro e soltanto loro lo avranno subito. «Gli Usa sono stati i primi a finanziare le nostre ricerche. Dunque hanno diritto a un vantaggio di qualche giorno, o di qualche settimana», ha commentato Hudson con cinico candore.

Continua a pagina 7

## TRE TAPPE IN TRE SETTIMANE: IL PIANO DELLA TOSCANA PER RIPARTIRE PRIMA I PARRUCCHIERI, POI BAR E RISTORANTI, INFINE GLI SPOSTAMENTI



DALLA CITTA'

Firenze

## «Aprire il centro» E il Comune cancella la Ztl estiva

Baldi in Cronaca

Firenze

## Arresti confermati per l'aggressione ai vigili urbani

Brogioni in Cronaca

Firenze

## Criteri cambiati per l'ammissione agli asili nido

Gullè in Cronaca



Operazione a Milano. Un mago del travestimenti

## Diamanti e tesori d'arte Preso il re delle truffe

Vazzana a pagina 16



Nel 1940 la rivoluzione delle gambe

## Le calze di nylon, 80 anni di seduzione

Ponchia a pagina 24

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

- MUSCOLI
- OSSEA
- 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.

L. SERIO & C.





# la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*il **venerdì**Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N°14

Venerdì 15 maggio 2020

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

INTERVISTA A GUALTIERI

## “Capisco la rabbia Aiuteremo tutti”

Il ministro dell'Economia: “La manovra da 55 miliardi crea sviluppo. Ci saranno crescita e occupazione”  
Conte: “Subito un decreto per semplificare la burocrazia e far correre il Paese. Non mollo, il governo va avanti”  
**Scontro imprese-Inail: “Se il contagio è un infortunio, non si riapre”**

**Il populismo in calo**

Contro il virus  
rinasce lo Stato

di **Lucio Caracciolo**

La notizia della morte dello Stato è grossolanamente esagerata. Parafrasando Mark Twain, questo possiamo stabilire oggi, trascorsi i primi mesi dell'emergenza da Covid 19.

● a pagina 26

**La sfida con Usa e Cina**

E c'è un'Europa  
che vive ancora

di **Marta Dassù**

La sorpresa geopolitica del mondo post Covid potrebbe essere l'Europa. È una conclusione controintuitiva.

● a pagina 26

«Le legittime preoccupazioni di una situazione senza precedenti possono generare anche rabbia. Lo capiamo e per questo il governo è impegnato a sostenere imprese e cittadini». Così il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri nell'intervista a *Repubblica*.

di **D'Argenio, Manacorda e Petri** ● a pagina 3

I servizi ● da pagina 2 a pagina 7

**Quelli che non riescono a ripartire**

“Con il ristorante chiuso  
siamo in quattro famiglie  
senza più un reddito”

di **Tanzarella** ● a pagina 4

“Prima insegnavo nuoto  
Ora non pago le bollette  
per poter mangiare”

di **Pasolini** ● a pagina 4

IL DOSSIER

Guida a sgravi  
e incentivi  
per aziende  
e cittadini

di **Bini, Conte e Ricciardi**  
● alle pagine 8 e 9**Il grande fotografo e il pericolo dell'epidemia**

SEBASTIÃO SALGADO/AMAZONAS/IMAGES/CONTRASTO

Salgado: salviamo l'Amazzonia  
o perderemo la nostra umanità

di **Michele Smargiassi**  
● a pagina 15

Lettere

Cosa ho scoperto  
parlando  
con il Covid

di **Massimo Recalcati**

La mappa della sofferenza psichica generata dalla pandemia di Covid 19 appare frastagliata e per certi versi sorprendente.

● a pagina 27

Chiambretti:  
grazie agli angeli  
sono risorto

di **Piero Chiambretti**

● a pagina 13

Quanto serve  
la cultura  
nella pandemia

di **Giuseppe Laterza**

In tempi normali gli intellettuali sono utili, in tempi di rivolgimento sono necessari». Così scriveva Ralf Dahrendorf. Un giudizio su cui riflettere.

● a pagina 31

**Domani Robinson**

Un racconto inedito  
di Italo Calvino  
sulla Resistenza



## MANI SICURE.

**Mani sicure**  
è una promessa  
di vitale importanza,  
e **FreeHands** è capace  
di mantenerla.

**FreeHands Gel** lo trovi nei supermercati,  
in farmacia e su [www.freehandsgel.com](http://www.freehandsgel.com)



**FreeHands**



+39 039 9300396 | [info@freehandsgel.com](mailto:info@freehandsgel.com) | [www.freehandsgel.com](http://www.freehandsgel.com)

Sped. 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49832, Fax 06/4982233 - Sped. Abb.  
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionario di pubblicità: A. Manzoni & C.  
Milano - via Venezia, 21 - Tel. 02/574941.  
e-mail: [pubblicita@amanzoni.it](mailto:pubblicita@amanzoni.it)

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isola Canaria,  
Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Svezia € 3,20 - Canada \$ 3,20 -  
Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera/Italia/USA CHF 3,30 - Svizzera/Francia e Tedesca CHF 4,00

con Libri  
Storie di Resistenza  
€ 9,90

RZ

Nomine Rai Orfeo va al Tg3 Sala, prima donna alle radio

MICHELA TAMBURINO - P. 27

Salone del Libro Amitav Ghosh "Il Covid è il prezzo della crescita"

CATERINA SOFFICI - P. 22



Ferrari Sainz con Leclerc, è ufficiale È la coppia più giovane dal 1968

MANCINI E SEMERARO - P. 28



# LA STAMPA

VENEDÌ 15 MAGGIO 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N 131 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV./N.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

PIOGGIA DI CRITICHE CONTRO IL DECRETO RILANCIO. SANGALLI, CONFCOMMERCIO: GLI SGRAVI FISCALI NON BASTANO

## “Garantiamo la pace sociale”

Parla Zingaretti: sforzo immane per ridare fiducia al Paese. Non c'è alternativa a questo governo Ripartenza, da lunedì le Regioni in ordine sparso. Toti: riaprire subito tutto per salvare le aziende

L'ANALISI

### TANTA SPESA MA POCHE INVESTIMENTI

CARLO COTTARELLI

Passerà probabilmente ancora qualche giorno prima che il decreto Rilancio venga pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Non resta, per ora, che affidarsi alle bozze che, come di consueto, sono circolate prima del consiglio dei ministri di mercoledì scorso. La prima impressione nel leggere il decreto è che manchi alla fine dell'ultimo articolo una cosa. Vi ricordate i fumetti di una volta in cui le storie non si concludevano ma si rinviava al numero successivo? Ecco, manca la scritta: «continua». Sì, perché questo non sarà certo l'ultimo decreto anticrisi di questo annus horribilis. Vi spiego perché.

CONTINUA A PAGINA 5

(m. gia.) «L'ho detto a tutti i miei ministri. Ora la nostra missione è una sola: ricreare un clima di fiducia nel Paese e garantire la pace sociale. Per questo vi chiedo solo soluzioni, non problemi...». Forte della sua debolezza, silente ma non assente, il Pd di Nicola Zingaretti prova a rilanciare. Dopo lunghi giorni di estenuanti discussioni notturne e diurne, il governo ha finalmente varato il decreto-aprile-che-ora-è-maggio. Il "Signor Frattanto", come i pentastellati irredenti chiamano Giuseppe Conte, ha portato a casa in qualche modo la manovra Arlecchino da 55 miliardi, che forgia milioni di italiani.

CONTINUA A PAGINA 3

LE INTERVISTE

VICEPRESIDENTE COMMISSIONE EUROPEA

### Timmermans "Ora serve una nuova politica industriale"

MARCO ZATTERIN - P. 9

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA CGIL

### Landini: bene la Cig ma l'abbuono Irap è troppo generoso

ALESSANDRO BARBERA - P. 4

LA RIVOLUZIONE IN UFFICIO

### SE ANCHE IL LAVORO SI FA SMART

GIANLUCA NICOLETTI

Il virus ci ha atterrito ma ci ha fatto scoprire il lavoro agile. Sembrava un ripiego, una maniera per salvare il salvabile o qualcosa che comunque associavamo al concetto di provvisorio, e di precario. Lo smart working è invece entrato dopo solo due mesi nella lista dei nostri diritti. - P. 21

IL PERSONAGGIO

L'APPELLO DI SILVIA ROMANO SU FACEBOOK

### “Sono qui e viva non dovete litigare per me”

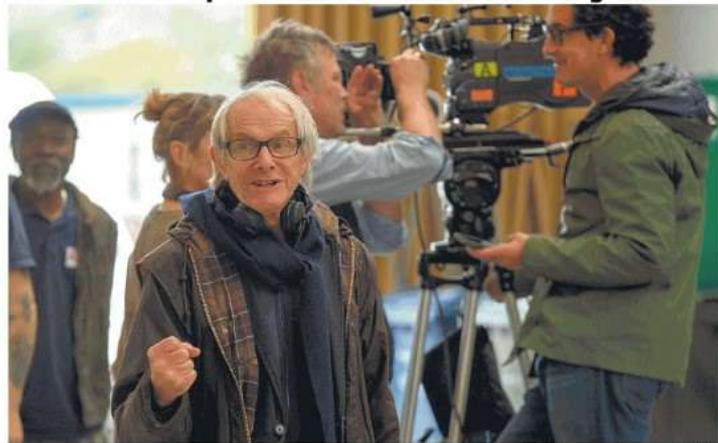


SILVIA ROMANO

A tutti gli amici e le amiche che mi sono stati vicini con il cuore in questo lungo tempo: grazie grazie grazie. Grazie anche a chi non era un amico, ma un conoscente o uno sconosciuto e mi ha dedicato un pensiero. A tutti coloro che hanno supportato i miei genitori e mia sorella in modo così speciale e inaspettato: scoprire quanto affetto gli avete dimostrato per me è stato ed è solo motivo di gioia, sono stati forti anche grazie a voi e io sono immensamente grata per questo. Non vedevo l'ora di scendere da quell'aereo perché per me pensavo solo rabbracciare le persone più importanti della mia vita, sentire ancora il loro calore e dirgli quanto le amassi, nonostante il mio vestito. Sentivo che loro e voi avreste guardato il mio sorriso e avreste gioito insieme a me perché, alla fine, io sono viva e sono qui. Sono felice perché ho ritrovato i miei cari ancora in piedi, grazie a Dio, nonostante il loro grande dolore.

Perché ho ritrovato voi, tutti voi, pronti ad abbracciarmi. Io ho sempre seguito il cuore e quello non tradirà mai. Vi chiedo di non arrabbiarvi per difendermi, il peggio per me è passato. Godiamoci questo momento insieme. Vi abbraccio tutti virtualmente, forte. E spero di farlo presto dal vivo. Vi voglio bene. —

### Ken Loach: l'Europa batte il virus schierandosi con gli sfruttati



Il regista britannico Ken Loach, 83 anni, sul set di "Sorry We Missed You" FULVIA CAPRARA - PP. 16-17

IL CASO

GLI ERRORI DELLA MINISTRA AZZOLINA

### LA SCUOLA HA TRADITO I PIÙ DEBOLI

CHIARA SARACENO

Dall'inizio della pandemia, quando l'intero sistema è stato stravolto, sembra che le preoccupazioni principali della ministra dell'Istruzione siano state il mantenimento del calendario scolastico, la garanzia che nessuno sarebbe stato bocciato e la valutazione degli apprendimenti. - P. 21

BUONGIORNO

La giornata ha avuto un andamento interessante. Prima Giorgia Meloni ha contrapposto le lacrime di dolore del popolo a quelle commosse del ministro Bellanova, versate però - scandaloso - per la sanatoria dei clandestini. Poi Matteo Salvini ha espresso il suo più genuino sbalordimento per tante energie dedicate non al benessere degli italiani ma a quello degli immigrati. Infine Bobo Maroni, leghista storico, due volte ministro dell'Interno e una del Lavoro nei vari governi Berlusconi, che si è andato a leggere il decreto sulla sanatoria di colf, badanti e braccianti, e ci ha trovato qualcosa di familiare: rapida verifica e, guarda un po', è tale e quale al suo di undici anni fa. Un esempio fra tanti: «...assistenza per sé stesso o per componenti della propria famiglia, ancorché non conviventi, affetti da patologie o handicap

che ne limitino l'autosufficienza; lavoro domestico di sostegno al bisogno familiare», dice la sanatoria di ieri l'altro; «...assistenza per sé stesso o per componenti della propria famiglia, ancorché non conviventi, affetti da patologie o handicap che ne limitino l'autosufficienza; lavoro domestico di sostegno al bisogno familiare», dice la sanatoria del 2009 (sempre santo sia Larry Tesler, l'inventore del copia e incolla). La giornata dall'andamento interessante è dunque così riassumibile: non piace alla destra la riforma della sinistra copiata alla destra. Cose che succedono quando non si ha la minima idea delle proprie idee (a proposito, tanti saluti dai terribili albanesi degli anni Novanta che, regolarizzati, sono usciti dalla cronaca nera per entrare, a mani che rimboccate, in una vita quotidiana di nuovi padani).

MATTIA FELTRI

### Inuovi padani

IMPORTANTE E SERIA

**ENOTECA COMPREA**

**VECCHIE BOTTIGLIE**

IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunate  
Barbaresco

Whisky  
Macallan | Samaroli

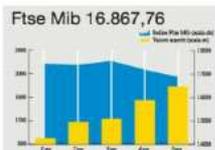
Champagne

349 499 84 89  
enoteca@comprea.it



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





BORSA -1,84% 1€ = \$1,0792

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	83.353	Euro-Dollaro	0,9200
Nasdaq	8.816	Euro-Yen	110,48
S&P 500	2.817	Euro-Fr.Su.	1,0913
Hong Kong	19.916	Euro-Yuan	7,8888
Francfort	10.827	Imp. 10 Y.	1,8916
Zurigo	8.448	Bund 10 Y.	-0,8882
Londra	5.742	FUTURE	
Parigi	4.273	Euro-Btp	136,26
VALUTE		Euro-Doll.	172,17
Euro-Dollaro	1,0792	Ftse Mib	16,867

**L'aumento di capitale della Pop Bari lievita fino a quota 1,6 miliardi**

Il cda del Fondo Interbancario esamina i conti e lo schema di salvataggio. Ma resta l'incognita Ue  
**Guaitieri a pagina 13**



**Palmieri: serve una task force per le pmi**  
Il numero uno di Piquadro chiede finanziamenti veloci  
**Merli in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 065  
Venerdì 15 Maggio 2020

€2,00 *Classedtori*



**IL NUOVO SPAZIO DI INCONTRO DIGITALE**  
Idee - Esperienze - Persone  
Istituzioni - Azienda

Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €2,00 (D) 105 a € 3,00 - Con MF Magazine for Living n. 36 a €2,00 (D) 36 a € 3,00 - Con i Beni Immobiliari n. 4 a €2,00 (D) 4 a € 3,00

**PIANO DA DOPOGUERRA ANCHE IL BIG DI TORINO ACCEDE AGLI AIUTI PER SOSTENERE LA LIQUIDITÀ**

# Il governo fa il pieno alla Fiat

*La Fca degli Agnelli-Elkann chiede a Sace garanzie statali per 6,5 miliardi. Per questo ha rinunciato al dividendo. In attesa dei soldi del rilancio l'esecutivo fissa i paletti per Cdp nelle aziende: zero aiuti a chi sta nei paradisi fiscali. Oltre all'auto, che vale l'11% del pil, anche il turismo (13%) trema. Federalberghi a MF: tagliano fuori l'Italia*

**IL PETROLIO SOPRA 30 \$ E I TITOLI BANCARI FANNO RIPARTIRE WALL STREET**



**MANAGER**

*L'ad Del Fante vara il rimpasto al vertice e passa a Novelli il timone di PosteVita*

**ALIMENTARE**

*Newlat integra Centrale Latte e studia la mossa inglese*

**MILANOCAPITALI 2020**

*Private equity in allerta per la finanza di Stato. Intanto studia come approfittare della crisi*



(servizi da pagina 2 a pagina 19)

Reinventate la shopping experience

C'è un nuovo modo di far vivere ai clienti il tuo brand. TVS ti aiuta a migliorare la conversion rate fino a 14 volte ed incrementare le vendite del 70%

14x

conversion rate

+ 70%

valore

temera

Dal 2009 preferred partner delle aziende Fashion Luxury per le soluzioni IoT.  
#donstopinnovation • www.temera.it

ambiente

## Sostenibilità, il porto giuliano capofila di un progetto Ue

*Collaborazione tra gli scali della sponda adriatica d' Italia e della Croazia*

Il porto di Trieste di nuovo capofila di un progetto europeo nel settore ambientale: Susport "Sustainable Ports", recentemente approvato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg Italia-Croazia. Il progetto ha un budget di circa 7 milioni di euro, di cui 753mila a favore dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**, e una durata di 34 mesi. Obiettivo principale di Susport è migliorare la performance ambientale ed efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell' aria e l' emissione di CO2. Susport è l' unico progetto strategico nell' ambito del trasporto merci marittimo approvato dal Programma e vede coinvolti tutte le **Autorità di sistema portuale** italiane della sponda adriatica, oltre a Trieste (Venezia, Ravenna, Ancona e Bari, Porto Nogaro), i principali porti croati (Fiume, Zara, Spalato, Ploë, Dubrovnik), enti di ricerca e agenzie di promozione di entrambi i Paesi. Il porto di Trieste approfondirà gli studi già eseguiti nell' ambito della carbon footprint per il **sistema portuale** di riferimento che include Monfalcone, sostituirà gli impianti di illuminazione delle aree

pubbliche del porto con sistemi a Led e acquisterà un' auto elettrica, in maniera sinergica alle attività che l' ente sta realizzando negli stessi ambiti, grazie ad altri progetti europei. Con Susport, salgono a 7 i progetti del settore ambientale portati avanti dall' Authority giuliana, un budget complessivo di investimento nel settore ambientale di circa 6,4 milioni di euro, e un finanziamento europeo sul settore di circa 5,6 milioni di euro. «La tutela ambientale diventa sempre più strategica per i porti» dice il presidente dell' **Autorità di sistema**, Zeno D' Agostino. «È anche grazie ai progetti europei - prosegue D' Agostino - se i porti stanno dando buona prova di collaborazione anche tra Paesi diversi. Insieme si può fare molto di più, scambiando buone pratiche e unificando protocolli. I porti del futuro devono e possono essere green. Questo è ciò che vogliamo portare avanti e questo è quello che ci chiedono i cittadini, i territori e tutti i nostri stakeholders, specie in questo momento storico». Guardando al totale dei progetti europei portati avanti dal porto di Trieste, il budget complessivo è di 129 milioni di euro, di cui 33 con finanziamento dell' Unione europea. I progetti attualmente in corso sono 21 e coprono svariati settori: oltre ai 7 ambientali, 9 su infrastrutture e Ict, 4 su infrastrutture fisiche (tra cui il progetto Trieste Rail Port sul potenziamento di Campo Marzio), uno nel settore della preservazione del patrimonio culturale. Inoltre la crescita dell' intermodalità con un nuovo servizio attivato nelle scorse settimane verso l' Austria e la riapertura della Transalpina per i treni cargo, rimarcano il ruolo chiave che la ferrovia riveste per il porto di Trieste, specialmente durante l' emergenza Covid. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Piccolo

Trieste

### A Trieste Cral e Ferroviario si arrendono «Impossibile aprire i nostri stabilimenti»

*La stagione balneare dei due circoli non partirà. Per il Dlf è la prima volta in 95 anni. «Norme e costi insostenibili»*

Andrea Pierini / TRIESTENon lo aveva fermato neanche la seconda guerra mondiale, lo hanno costretto alla resa l'emergenza Covid-19 e le norme «troppo restrittive». Il bagno Ferroviario di Trieste per la prima volta negli ultimi 95 anni non aprirà. E così sarà anche per i "vicini di casa" del Cral. Ad annunciare la decisione sono, con le lacrime agli occhi, Claudio Vianello, presidente del Dlf Trieste, e Lorenzo Deferrì, alla guida del Circolo ricreativo dell' **Autorità portuale**. «Lo stabilimento resterà chiuso e mi sembra evidente debba essere così - spiega Vianello - viste le regole imposte. Noi abbiamo 2 mila metri quadrati e il 70% di questi non potremmo usarlo. A ciò vanno aggiunti i soldi per raddoppiare il numero dei bagnini e aumentare il personale all' ingresso. Si sommano inoltre i lavori da fare: la manutenzione ordinaria va dai 15 ai 20 mila euro, poi ci sono 22 mila euro di adeguamenti, 33 mila sulle cabine. Oltre a, come detto, 40 mila euro per i bagnini. Se per caso dovesse arrivare un altro lockdown, significherebbe un passivo di 90 mila euro impossibile da recuperare. Abbiamo già speso 14 mila euro di locazione e credo dovremo pagare 3 mila euro di Imu non essendoci una situazione chiara. Abbiamo acquistato il nuovo registratore di cassa a 800 euro e fatto l' abbonamento per la connessione internet a 72 euro al mese». I gestori di bar e ristorante hanno già comunicato ai clienti la decisione di chiudere. Oltre al timore di un possibile nuovo lockdown, i conti non tornano vista la riduzione degli spazi fruibili del 70%. «Abbiamo 4.500 soci - prosegue il presidente del Dlf -, al bagno contemporaneamente possono stare in 300, con le nuove regole potrebbero entrare al massimo in 90. Il biglietto di ingresso costa 6 euro, i bambini fino a 11 anni non pagano ed esiste una tariffa ridotta per chi arriva a pomeriggio inoltrato». E c' è poi il rischio di una denuncia penale per i presidenti nel caso dovessero esserci dei contagi. Questa, confermano Vianello e Deferrì, è la pietra tombale sulla stagione. Così dunque anche al Cral, dove i numeri degli accessi sono poco più bassi. «Da noi contemporaneamente possono stare al mare 250 persone, con le regole anti-contagio ne perdiamo di più rispetto al Ferroviario in quanto lo spazio è ristretto. Con tutte le modalità imposte è impossibile pensare di far partire la stagione. Abbiamo 420 tessere, sono però familiari e dunque le persone che possono accedere sono pressoché il doppio in teoria, e si paga un abbonamento annuale. Spiace per tutta la socialità del circolo: penso alle signore e ai loro tornei di burraco, ai campi gioco dei bambini e a tutti i momenti insieme». Le regole impongono una sanificazione quasi costante degli spazi comuni, una distanza di quattro metri e mezzo tra gli ombrelloni e una separazione di ingressi e uscite con la creazione di tornelli. Le app restano complesse da realizzare e soprattutto da usare per la clientela anziana dei due stabilimenti. Esistono norme ferree sui fornitori e sugli accessi, a complicare il tutto ulteriormente. A questo si aggiungono le difficoltà per arrivare in zona, non potendo contare sugli autobus i quali hanno una capacità ridotta e con il solo parcheggio del Bovedo al momento a disposizione. Chiaramente se dovessero cambiare le norme, i due presidenti sarebbero pronti a riaprire. Il destino sembra però segnato. C' è comunque un appuntamento da non cancellare nell' agenda di Deferrì ed è quello della Barcolana: «Ogni anno ospitiamo gli amici di Unitalsi (associazione che si occupa di disabilità, ndr) nel nostro stabilimento, speriamo di non doverci rinunciare».





## Il Piccolo

Trieste

---

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Piccolo

Trieste

### Accordo di programma sulla Ferriera: riparte il confronto per la riconversione

*Gruppo Arvedi e Piattaforma logistica hanno intanto trovato l'intesa sui compiti nella fase di smantellamento dell'impianto*

Diego D'Amelio La fase 2 comincia anche per la Ferriera di Servola, che ieri ha visto riprendere il confronto sulla stesura dell'Accordo di programma, oggetto di una teleconferenza fra tutti i soggetti pubblici e privati interessati. La principale novità è che il gruppo Arvedi e la società Piattaforma logistica hanno trovato un'intesa definitiva sui rispettivi compiti nella fase di smantellamento dell'impianto e successiva messa in sicurezza, anche se le parti devono ancora trovare il punto di caduta per la compravendita dei terreni. Resta inoltre in sospeso la quantificazione delle risorse economiche che governo e Regione metteranno a disposizione per sostenere la riconversione per uso portuale e industriale. L'area a caldo è spenta da settimane, ma quando arriverà la firma dell'Adp è difficile dirlo. Dalle parti della Regione filtra comunque ottimismo, tanto che si ritiene possibile arrivare a una versione definitiva del testo già la prossima settimana. Vero è tuttavia che, stando agli annunci del ministro Stefano Patuanelli e della proprietà dello stabilimento, la stipula sarebbe dovuta avvenire entro dicembre e dunque l'esperienza consiglia cautela. Al confronto ancora in corso tra i privati sulla cessione dei terreni si somma infatti la necessità di dirimere il punto delle clausole sospensive che questi pretendono di inserire nel testo, ma che il Mise considera inaccettabili, perché renderebbero incerto il destino della riconversione. Arvedi e Piattaforma logistica (che in questa fase siede al tavolo attraverso la società costruttrice Icop) chiedono di poter revisionare i patti che verranno sottoscritti, in caso di successive modifiche al quadro normativo che potrebbero rendere l'operazione meno conveniente sul piano economico. La fumata bianca si è invece avuta sui compiti che Arvedi e Icop assumeranno nel corso delle opere di riconversione. Il confronto su questi aspetti ha richiesto settimane ma l'esito è ora inserito nella bozza di Adp e attende il favore del ministero dell'Ambiente. Spetterà al gruppo siderurgico lo smantellamento dell'impianto e il riutilizzo successivo delle parti e dei rottami, mentre sarà Icop a occuparsi della pavimentazione dei terreni dell'area a caldo e a partecipare alle spese di gestione dell'impianto di trattamento delle acque che sarà realizzato dalla parte pubblica. Come noto, nella zona oggi occupata da cokeria e altoforno sorgerà un terminal ferroviario, la cui costruzione sarà affidata a Rfi nell'ambito del piano di sviluppo del porto già finanziato a parte. Resta tuttavia ancora da delineare il ruolo nella partita dell'Agenzia del demanio, posto che l'accordo dei privati prevede un complicato scambio di terreni con il coinvolgimento dell'Autorità portuale, perché le aree sono in parte di proprietà dei privati e in parte date in concessione dall'Authority. Sta tutta qui dentro la questione dell'intesa economica tra Arvedi e Piattaforma logistica, che potrebbe essere formalizzata dopo la firma dell'Adp, non essendo intervenuto per ora nessun atto formale tra le parti. Anche su questo c'è tuttavia ottimismo, tanto più che la firma dell'Accordo impegnerà i privati con numerosi e onerosi adempimenti e dunque sono impensabili retromarcie sulla compravendita dei terreni, che potrebbe costare a Piattaforma logistica una ventina di milioni, che potrebbero essere messi dal player internazionale interessato a entrare in Plt per partecipare poi alla realizzazione del Molo VIII. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.





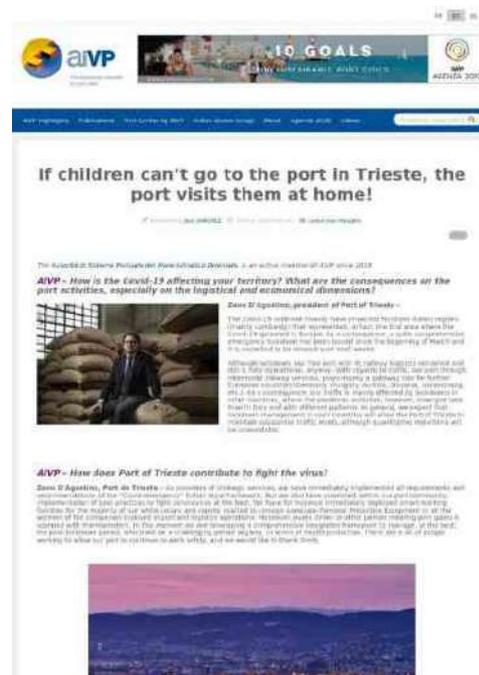
# If children can't go to the port in Trieste, the port visits them at home!

José SANCHEZ

AIVP - How is the Covid-19 affecting your territory? What are the consequences on the port activities, especially on the logistical and economical dimensions? Zeno D'Agostino, president of Port of Trieste The Covid-19 outbreak heavily have impacted Northern Italian regions (mainly Lombardy) that represented, in fact, the first area where the Covid-19 sprawled in Europe. As a consequence, a quite comprehensive emergency lockdown has been issued since the beginning of March and it is expected to be relaxed over next weeks. Although lockdown, our free port with its railway logistics remained and still is fully operational, anyway. With regards to traffic, our port through intermodal railway services, plays mainly a gateway role for further European countries (Germany, Hungary, Austria, Slovakia, Luxembourg, etc.). As a consequence, our traffic is mainly affected by lockdowns in other countries, where the pandemic outbreak, however, emerged later than in Italy and with different patterns. In general, we expect that lockdown management in such countries will allow the Port of Trieste to maintain substantial traffic levels, although quantitative reductions will be unavoidable.

AIVP - How does Port of Trieste contribute to fight the virus? Zeno D'Agostino, Port de Trieste As providers of strategic services, we have immediately implemented all requirements and recommendations of the 'Covid-emergency' Italian legal framework. But we also have promoted, within our port community, implementation of best practices to fight coronavirus at the best. We have for instance immediately deployed smart-working facilities for the majority of our white-collars and rapidly reacted to consign adequate Personal Protective Equipment to all the workers of the companies involved in port and logistics operations. Moreover, every driver or other person entering port gates is scanned with thermometers. In this moment we are developing a comprehensive integrated framework to manage, at the best, the post-lockdown period, which will be a challenging period anyway, in terms of health protection. There are a lot of people working to allow our port to continue to work safely, and we would like to thank them.

AIVP - We recently highlighted your educational initiative for the #Stayathome campaign, which consisted in posting creative workshops, videos or readings for children on the Port's social media channel. Could you explain us, in few words, this initiative, or other actions you may have launched to keep the link with the citizens and to maintain the access to Port City culture? What kind of social actions have you launched to support the community in this difficult period? Zeno D'Agostino, Port de Trieste The port continues to work, but like everyone else we have had to cancel all of our events, including our Open Day, children's workshops, and guided visits to our historic head office at Torre del Lloyd. We have thus decided to adhere to the 'iorestoacasa' campaign with a special hashtag #iorestoacasaenavigo and stay in touch with the citizenry, so as to make these days filled with worry and doubt more bearable and to give children and families the gift of a smile. The port of Trieste's social media channels are periodically broadcasting original content, workshops, videos, readings, and nursery rhymes for young children, so that the time they spend at home may be creative and pleasant, and to introduce children to the port. If children can't go to the port of Trieste for educational activities, then the port visits them at home. This is the initial message of the first of a series of online creative workshops for children. The port has a social role for the local community and the



goal of this campaign is to continue interacting with families even during the coronavirus emergency. Some workshops, available in English at <https://www.youtube.com/watch?v=sDfybNVWIGg> and <https://www.youtube.com/watch?v=LfpK8NUnkfo> require papers, scissors, and a lively imagination for a fun exploration of the sea, among ships and cranes, without leaving home. Adults will be able to enjoy virtual visits



**aivp.org**

**Trieste**

---

to Torre dell Lloyd curated by the Friuli Venezia Giulia Association of Tourist Guides and other initiatives, all available online at <https://www.youtube.com/c/PortodiTrieste>

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Fase 2 al porto, ma i traffici precipitano

*Primi rientri con il termoscanner a San Basilio mentre gli effetti della pandemia sulle attività marittime peggiorano*

Gianni Favarato / venezia La Fase 2 è cominciata anche nella sede di San Basilio dell' Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia. La gran parte dei cento dipendenti continua ancora a lavorare in modalità smart working ma da lunedì scorso sono cominciati i primi rientri al lavoro "in sicurezza", si intensificheranno nei prossimi giorni quando sarà attivo il termoscanner in allestimento all' entrata principale. Il Comitato di Gestione dell' Autorità, presieduta da **Pino Musolino**, ha fatto il punto, in video-conferenza, sulle misure avviate per il contenimento del rischio di contagio, sottolineando che il porto lagunare è stato tra i primi, in Italia, a dover far fronte all' emergenza sanitaria già dai primi giorni di marzo, quando è stata istituita la "zona rossa" seguita dai primi casi di coronavirus registrati nel padovano e veneziano. «In queste settimane è stato fatto il possibile per venire incontro ai residenti veneziani \_ sottolinea una nota stampa dell' ente portuale \_ siglando con il terminal passeggeri di Vtp e con il Comune di Venezia un accordo per consentire il libero utilizzo di un parcheggio in area Marittima per la durata del lockdown. Inoltre sono stati utilizzati tutti gli strumenti normativi disponibili per offrire sostegno economico ai terminalisti e ai concessionari e delle cooperative dei lavoratori portuali , tramite la sospensione dei canoni». «Ciò ha consentito - aggiunge l' Autorità Portuale - di attenuare almeno in parte le ricadute economiche della crisi, immediatamente misurabili in una flessione dei traffici e delle ore lavorate e in un aumento dei costi per le aziende sul fronte dell' adeguamento delle procedure, della ridefinizione delle aree di lavoro e dell' acquisto dei dispositivi di sicurezza individuali per dipendenti e fornitori». Le attività portuali, dall' inizio dell' emergenza sanitaria, non si sono mai fermate ma nel primo trimestre di quest' anno il traffico merci si è ridotto del 10 % quello passeggeri del 65% in seguito alla sospensione delle crociere. In aprile la riduzione si è accentuata ed è destinata ad acuirsi in maggio e giugno, come sostengono ormai tutti gli analisti delle attività marittime. A causa della pandemia di coronavirus nel primo trimestre di quest' anno il valore degli scambi commerciali mondiali è diminuito del -3%, trend negativo che è destinato ad accentuarsi drammaticamente nel trimestre successivo nel quale è atteso un calo del -27%, come prevede il rapporto congiunto di 36 organizzazioni internazionali sull' evoluzione del commercio globale pubblicato Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (Unctad). In questo quadro davvero difficile, l' associazione che rappresenta le società armatoriali (Assarmatori) 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, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani» dice Assarmatori che insieme a Conftrasporto ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

san basilio

### Al lavoro con la crisi

Sopra la sede dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** a San Basilio dove sono cominciati i rientri al lavoro dei dipendenti. Intanto i traffici commerciali continuano a ridursi in tutti i terminal (nella foto grande il terminal container di Vecon).



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Gli interventi avviati dall' autorità di sistema portuale

### In attesa del Protocollo fanghi si iniziano a scavare i canali

*Caratterizzazioni e lavori al via in attesa delle nuove norme per la gestione dei sedimenti scavati dai canali navigabili*

venezial' attesa sembra non finire mai, malgrado le rassicurazioni del ministro dell' Ambiente e dello stesso, Governo. Mancano solo gli ultimi atti del complesso iter di autorizzazione per la pubblicazione del nuovo Protocollo Fanghi e del Piano Morfologico della laguna - che, una volta adottati permetteranno di pianificare nel lungo periodo interventi di manutenzione dei canali portuali, incluso eventualmente anche avviare le procedure per realizzare i progetti di escavo del canale Vittorio Emanuele per le navi da crociera e del Canale dei Petroli per il traffico commerciale. Nel frattempo l' Autorità Portuale di Sistema di Venezia e Chioggia ha avviato una serie di interventi per la caratterizzazione dei fondali \_ propedeutica al ripristino del pescaggio \_ . Per i porti di Venezia e Chioggia dopo la firma dell' Accordo Quadro per l' escavo dei canali portuali di grande navigazione \_ con un importo di spesa finanziato di 5,5 milioni \_ in questi giorni è prevista l' apertura delle offerte. Il progetto più importante approvato, con un impegno di spesa di 9,7 milioni di euro, è quello che riguarda l' ulteriore innalzamento dell' isola delle Tresse per il conferimento dei sedimenti raccolti con gli scavi manutentivi all' imbocco del canale dei Petroli. Per il canale Sud \_ dove si affaccia l' area Montesyndial destinata a diventare un nuovo terminal container \_ è stata affidata ed eseguita la caratterizzazione dei sedimenti depositati nei fondali, mentre per il canale dei Petroli (Malamocco-Marghera) è in corso di affidamento del piano di caratterizzazione, con 145 campionamenti dei sedimenti, che riguarderà tutto il canale, compresa Fusina ma esclusi i bacini di evoluzione. E' stata realizzata anche la caratterizzazione del canale San Leonardo \_ sul lato ovest del Canale Malamocco-Marghera a circa 4 km dalla bocca di **porto** \_ dove si trova il terminal dell' oleodotto lagunare. Infine, per il **porto** di Chioggia sono in corso discussioni ed analisi per superare la necessità di operare la bonifica bellica e dare inizio alle caratterizzazioni, dopo aver concluso la procedura di affidamento del servizio. In questo anche al Capitaneria di **Porto** di Chioggia è stata coinvolta e dovrebbe provvedere a fornire le autorizzazioni previste.. --



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

fondali da rialzare e avamposto al lido

### Mose, crociere, petroli «Era già tutto scritto»

Nei progetti di Pino Rosa Salva la visione modernissima di una «laguna compatibile». Boato: «Ora bisogna attuarli»

VENEZIA Fondali delle bocche di **porto** da rialzare per limitare le acque alte. Navi fuori dalla laguna, avamposto «leggero» e reversibile al Lido per le grandi navi, a Malamocco per le petroliere. Progetti che avevano visto il «futuro sostenibile», quelli di Pino Rosa Salva, storico esponente dell'ambientalismo veneziano e presidente di Italia Nostra. Adesso le sue idee vengono rilanciate dal mondo ambientalista. «Proposte da seguire ancora oggi», dice Stefano Boato, «salvo aggiornare i limiti di compatibilità e adeguare le proposte alla situazione odierna». «Rosa Salva», ricorda Boato, «è sempre stato per me il patriarca dell' ambientalismo veneziano. Per le sue battaglie contro i progetti sbagliati e disastrosi come il Mose e il canale dei petroli. Ma anche e soprattutto per le proposte in positivo derivanti dalle sue conoscenze». Rosa Salva aveva condotto in prima persona la battaglia contro lo scavo del canale dei petroli, alla fine degli anni Sessanta. Guidando i pescatori in rivolta e finendo anche in Tribunale insieme a Indro Montanelli. «Come previsto», continua Boato, «il canale, giustificato allora per togliere le grandi petroliere da San Marco, «non solo ha aumentato le acque alte, ma ha anche demolito la morfologia e l' ecosistema lagunare. Pino aveva una precisa e grande conoscenza del funzionamento idraulico della laguna e degli sconvolgimenti portati dai canali sempre più profondi. Aveva anche ben presente il rapporto storico fra le tre bocche di **porto**. Per questo ricordo come un vangelo la sua proposta per il riequilibrio della laguna: la riduzione dei fondali a meno 7 metri a Chioggia, 9 metri al Lido, 12 metri a Malamocco». Rosa Salva aveva proposto poi il terminal in mare per le navi passeggeri che doveva essere collegato al Lido con un pontile parallelo alla diga, dove oggi c' è la lunata a protezione del Mose- E un terminal per le petroliere galleggianti e provvisorio, per le petroliere. Proposte innovative e modernissime per l' epoca. Che Pino aveva anche portato all' attenzione del Consiglio comunale, come consigliere del gruppo dei Verdi. «La sua proposta ambientalista non ha avuto ascolto», ricorda Boato, «e si è andati in direzione opposta. Con i risultati che vediamo. E' un nostro impegno riprendere e rilanciare le proposte di Pino Rosa Salva, che trent' anni fa aveva già capito tutto sulla laguna». Morto nel 2008 all' età di 93 anni, Rosa Salva è stato di recente ricordato in una pubblicazione edita da SuperNova. --Alberto vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



**Venezia: Comitato di gestione sull'emergenza**

*Linee guida ideate qui sono la base delle direttive nazionali su lavoro portuale*

Redazione

VENEZIA Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale si è riunito l'altro ieri in videoconferenza per fare il punto con tutti i membri sulle misure intraprese dall'Ente per il contenimento del rischio di contagio da Coronavirus nel corso dell'emergenza sanitaria, dopo che lunedì si era riunito l'Organismo di Partenariato. L'AdSp si è trovata, prima tra le varie Authorities che compongono il sistema portuale italiano, a far fronte all'emergenza, essendo stata immediatamente inserita nella zona rossa, già dai primi giorni di Marzo. Le linee guida ideate a Venezia per la gestione della crisi sono divenute così un'utile traccia su cui impostare le direttive nazionali in materia di lavoro portuale successivamente adottate. L'Autorità guidata dal presidente Pino Musolino, ha fatto il possibile in queste settimane per venire incontro ai residenti veneziani, siglando con VTP e con il Comune di Venezia un accordo per consentire il libero utilizzo di un parcheggio in area Marittima per la durata del lockdown. Inoltre, l'Ente è stato tra i primi a utilizzare appieno gli strumenti normativi disponibili per offrire sostegno economico ai terminalisti e ai concessionari, tramite la sospensione dei canoni, e ai lavoratori, grazie alla previsione di strumenti di sostegno a favore delle cooperative di lavoro portuale di Venezia e Chioggia. Tali interventi stanno consentendo di attenuare almeno in parte le ricadute economiche della crisi, immediatamente misurabili in una flessione dei traffici e delle ore lavorate e in un aumento dei costi per le aziende sul fronte dell'adeguamento delle procedure, della ridefinizione delle aree di lavoro e dell'acquisto dei dispositivi di sicurezza individuali per dipendenti e fornitori. Tra i vari provvedimenti adottati, ricordiamo l'ultimo in ordine di tempo, relativo alla sospensione dei canoni demaniali nei porti di Venezia e Chioggia 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. Si è trattato di una scelta, come dichiarato nell'occasione dal presidente Musolino, fatta per rimanere vicino alle imprese e ai lavoratori dei nostri porti.



## Chioggia, da venerdì 15 maggio litorale e diga aperti

*Lo comunica il sindaco Ferro, aggiungendo che per il via agli stabilimenti si attendono le indicazioni del governo*

Giovedì 14 maggio è l'ultimo giorno di efficacia dell'ordinanza di chiusura del litorale di Sottomarina e Isola Verde, oltre che della diga foranea del porto di Chioggia sud. Il sindaco Alessandro Ferro ha deciso di non prorogare ulteriormente l'ordinanza, per cui da venerdì 15 maggio sarà possibile tornare a frequentare le spiagge della città. «Ritengo che sia una scelta di buon senso - ha comunicato il sindaco - Le condizioni sono mature per permettere il libero accesso alla diga e alla spiaggia per l'attività sportiva e motoria, sempre in sicurezza e nel rispetto delle regole, come ad esempio il distanziamento tra persone non conviventi». Possono quindi tornare anche i praticanti delle attività sportive d'acqua come il kitesurf. «Per il via agli stabilimenti e ai servizi connessi siamo in attesa delle indicazioni del governo, che dovrebbero arrivare a breve - ha aggiunto Ferro -. Sono certo che il nostro litorale saprà rispondere in modo scrupoloso e attento alle misure indicate». Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. I controlli Ecco com'è andata l'attività della polizia locale di Chioggia e della protezione civile comunale per il contenimento dell'epidemia Covid-19 nei due mesi di lockdown: sono stati effettuati 4.161 controlli, tra persone fisiche (2.501) ed esercizi commerciali (1.660), contestate 70 violazioni ai dpcm ed ordinanze in materia. Nel bimestre, i mezzi della polizia locale e della protezione civile hanno percorso le strade del comune diffondendo continuamente con gli altoparlanti messaggi alla popolazione. Sono state distribuite oltre 190 mila mascherine, sia per tutti i nuclei familiari residenti in città che a favore delle strutture ed uffici che svolgono attività essenziali.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Albissola pensa a migliorare i servizi: pranzo in spiaggia Alassio prende bene la proposta sul distanziamento sociale

### Ripascimento e spazi: ecco tutti gli incubi degli stabilimenti balneari

Luca Rebagliati Giovanni Vaccaro / SAVONA Timori e speranze animano i gestori degli stabilimenti balneari. Da una parte brucia il timore di dover sottostare a vincoli troppo penalizzanti, che potrebbero mettere a rischio la stagione di molti bagni marini, dall'altra si cercano soluzioni per ovviare alle difficoltà pur di ripartire con l'attività estiva. E nel frattempo, oggi, È in programma una riunione con l' **Autorità di sistema portuale** dei sindaci di Savona, Albissola Marina, Vado e Bergeggi, le cui spiagge ricadono sotto alla "giurisdizione" di Palazzo San Giorgio. L'obiettivo È capire come gestire le spiagge libere, fra proposte surreali e problemi concreti. Ad Albissola Marina È in corso una complessa operazione di ripascimento, che permetterà di aumentare la profondità della spiaggia in modo da offrire più spazio e quindi aumentare la superficie per gli ombrelloni, per compensare in parte il fatto il loro numero sarà ridotto a causa delle norme sul distanziamento. La sabbia, 4500 metri cubi) viene prelevata dalla foce del torrente Sansobbia, da diversi anni una sorta di riserva naturale di materiale sabbioso accumulato dalle correnti del mare, e portata sul litorale. Uno dei balneari albissolesi più attivi È

di sicuro Gianni Abbriata, titolare del Nettuno Beach e coordinatore del sindacato locale: 'Dobbiamo ormai accettare il fatto che cambierà tutto, quindi anche noi ci adatteremo. Credo che non si vedranno più scene con spiagge piene di persone stipate come sardine. Anche la gestione cambierà: noi per esempio stiamo studiando nuovi servizi all'ombrellone, come servire il pranzo direttamente al posto, in modo da evitare code e assembramenti ai tavoli del ristorante. Nel frattempo lavoriamo sulla spiaggia: stiamo facendo la "vagliatura" della sabbia per tirare su quella più fine e pulita, in modo che faccia meno polvere, separandola da quella più grossolana. Per il 2021 l'idea È di allungare la spiaggia FRANCHI già di altri venti metri per risolvere i problemi di movimento delle persone sul litorale». Nel Ponente il "3x3", ossia le distanze tra gli ombrelloni previste dal protocollo della Regione, scioglie le riserve sul ripascimento e dovrebbe salvare la stagione alassina, almeno secondo i balneari locali. La Città del Muretto sta soffrendo una pesante crisi, esplosa già nella scorsa estate, a causa dell'erosione che ha drammaticamente ridotto la profondità della spiaggia. I gestori degli stabilimenti erano letteralmente insorti di fronte alle misure suggerite dall'Inail, affermando di non essere in grado di aprire i propri stabilimenti, dove abitualmente le distanze tra gli ombrelloni si aggirano tra 1,90 e due metri, mentre lo spazio tra le file si aggira sui 2,70 metri. 'Una distanza di tre metri fra gli ombrelloni e altrettanti tra le file o afferma il presidente dei balneari alassini, Emanuele Schivo o comporterà certamente una riduzione della capienza più o meno del 40%, che non È certo poco, ma che consente di affrontare la stagione. Sarebbe stato impossibile con le indicazioni precedenti, che avrebbero comportato un "taglio" almeno del 70%. L'aspetto positivo È che i bagnanti che arriveranno ad Alassio avranno più spazio a disposizione e potranno usufruire di un servizio ancora migliore e più accurato». Poi, però, bisognerà mantenere questi livelli di servizio e di comodità anche in futuro, a emergenza finita, quando ciascun concessionario vorrà e dovrà (se i turisti continueranno ad arrivare in massa) recuperare la capienza originaria. 'Se si farà il ripascimento strutturale previsto per l'inverno, dovremmo riuscire ad incrementare le file senza ridurre le distanze, continuando a garantire spazi ampi anche in futuro. Nel frattempo le nuove misure più ragionevoli,





## **Il Secolo XIX (ed. Savona)**

**Savona, Vado**

---

consentendoci di affrontare la stagione, fanno sì che possiamo andare avanti con il ripascimento previsto per giugno: nei prossimi giorni firmeremo il contratto».

## La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Conto alla rovescia con tante difficoltà da affrontare per gli stabilimenti balneari in provincia di Savona e Imperia

### Spiagge, lavori con il metro alla mano e tante incertezze in vista dell'estate

DENISE GIUSTO

Denise Giusto Conto alla rovescia per il 18 maggio, data in cui la Regione ha annunciato di riaprire anche le spiagge. E parte quindi anche la corsa per capire con quali modalità affrontare in sicurezza la prossima stagione balneare, tra incertezze e metro alla mano. Stabilimenti balneari In Liguria, distanza minima tra gli ombrelloni di tre metri, di un metro e mezzo per i lettini. Lo ha annunciato l'assessore al Demanio di Regione Liguria Marco Scajola, che ha siglato un protocollo in accordo con le associazioni di categoria dei balneari e le Camere di commercio, che ora dovrà essere validato dal comitato tecnico scientifico, composto da figure sanitarie. Tra le linee guida dell'Inail, prenotazione obbligatoria per fasce orarie, sanificazione di sdraio, lettini e ombrelloni ad ogni cambio di bagnante, niente uso promiscuo delle cabine, docce all'aperto e con divisori se non si può mantenere la distanza di sicurezza di almeno due metri. Off limits giochi da spiaggia, come partita a pallone o beach volley, e piscine. «Se il ripascimento dell'arenile si farà, firmeremo il contratto con la ditta specializzata con una clausola specifica: se si dovessero manifestare nuovi contagi in Piemonte e Lombardia e di

conseguenza una riduzione di turisti a quel punto verrebbe sospeso l'intervento. Sarebbe inutile investire 300-400 mila euro», lo afferma Emanuele Schivo, presidente dell'Associazione Bagni Marini di Alassio. Anche nell'Imperiese, dove ci sono 133 imprese balneari (fonte Infocamere) con personale dalle 10 alle 20 unità e più, emergono preoccupazioni per l'inizio della stagione balneare, soprattutto per la distanza di 5 metri prospettata dall'Inail. «Mettere gli ombrelloni a 5 metri qui vuol dire chiudere - dice Domenico Mazzitelli, responsabile Sib Confcommercio Imperia - visto che in Liguria non abbiamo certo gli spazi di Rimini. Certo, ci vuole sicurezza e rispetto delle regole. Ma chi ha dato quelle misure non conosce il territorio». «Che senso ha avere 1 metro di distanza in un supermercato chiuso e 5 metri in spiaggia all'aperto?», aggiunge Davide Berardi, presidente balneari di Confartigianato Imperia. Per le spiagge libere la Regione ha prospettato accessi controllati. Le modalità, però, non sono ancora definite e diverse sono le opzioni messe in campo: app, vigilanza tramite steward, affidamento alle cooperative facendo pagare gli ingressi a 0,50 euro, il braccialetto hi-tech dell'Iit che vibra quando ci si avvicina troppo a un'altra persona. Due giorni fa si è svolta anche una riunione coordinata da Anci Liguria alla quale hanno partecipato tutti i sindaci costieri della Regione, uniti dalla richiesta di risorse. In più i Comuni di Bergoggi, Albissola Marina, Savona e Vado Ligure non hanno la gestione diretta della spiaggia ma se ne occupa direttamente l'Autorità di Sistema Portuale con la quale hanno in programma una riunione oggi. «Per il Comune è impossibile fare la vigilanza delle spiagge libere e la chiusura sarebbe altrettanto difficile», spiega la sindaca di Savona Ilaria Caprioglio, mentre il sindaco di Bergoggi Roberto Arboscello nei giorni scorsi ha lanciato la proposta di una semplice App per la prenotazione del posto all'interno della spiaggia libera. «Sono contrario a far pagare un biglietto di ingresso, ma per gestirle abbiamo bisogno di risorse economiche», ha dichiarato il sindaco di Borghetto Santo Spirito Giancarlo Canepa. Da Ceriale, tra i Comuni della Riviera a contare il maggior numero di spiagge libere (ben 14), arriva la proposta di affidare il controllo e la gestione a disoccupati o a ragazzi che abitualmente lavorano nelle spiagge, attraverso contratti di Borsa Lavoro del





## La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

---

responsabile Sib Confcommercio Imperia, propone «di utilizzare per il guardianaggio delle libere chi riceve il reddito di cittadinanza, o chi è in cassa integrazione senza lavoro». Intanto, per le spiagge libere attrezzate, la Regione prospetta, a discrezione dei Comuni, la possibilità di far rispettare una proporzione diversa tra parte fruibile liberamente e parte occupabile a pagamento con lettini e ombrelloni: anziché 50-50, il 70% attrezzata e 30% di libera.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA

## Spiagge libere, è bagarre sulla gestione degli accessi. I sindaci costieri del savonese: "Abbiamo bisogno di risorse e poi di una scelta univoca"

*Nella riunione di Anci di ieri i sindaci della costa hanno messo in campo tutte le possibili soluzioni: dalle app, all'affidamento alle cooperative o agli stabilimenti balneari, la vigilanza tramite gli steward e far pagare gli ingressi oppure libere attrezzate ovunque*

App, vigilanza tramite steward, affidamento alle cooperative facendo pagare gli ingressi, una deroga per farle gestire agli stabilimenti balneari oppure libere attrezzate ovunque. Queste le proposte messe in campo ieri durante la riunione di Anci Liguria alle quali hanno partecipato tutti i sindaci costieri della Regione con al centro il tema delle spiagge libere e le soluzioni che si potrebbero attuare per far sì che non si verificano assembramenti durante la prossima stagione estiva. Il problema più importante che unisce tutti i comuni, i quali la maggior parte hanno in gestione le spiagge libere, riguarda un'assenza di risorse, questo il grido d'allarme lanciato nell'incontro di ieri. "È stata una riunione costruttiva ma non si è arrivati ad un documento condiviso. Non è vero che non ci sono stati punti in comune, tutti i sindaci hanno chiesto più risorse. I primi cittadini non si tirano indietro, vogliamo farlo in totale sicurezza e per questo dobbiamo avere tempo per organizzarci, l'apertura deve essere assolutamente in sicurezza e tra tutti deve esserci un'omogeneità di scelta" ha spiegato il sindaco di Bergeggi Roberto Arboscello che qualche giorno fa ha lanciato la proposta che prevedeva l'utilizzo di una semplice App per la prenotazione del posto all'interno della spiaggia libera, a cui l'amministrazione assegnava una capienza massima in base a dimensioni e regole di distanziamento. Il comune di Bergeggi insieme ad Albisola Marina, Savona e Vado Ligure non ha la gestione diretta della spiaggia ma se ne occupa direttamente l'Autorità di Sistema Portuale con la quale hanno in programma una riunione domani, venerdì 15 maggio. "Ci sono state richieste abbastanza precise, per gestire la sicurezza nelle spiagge libere sono necessari investimenti. Se dobbiamo garantire il distanziamento gli adempimenti da mettere in campo, ci servono ingenti risorse. Devono essere perimetrare, avere un numero preciso a metro quadrato, ci deve essere distanziamento e evitare assembramenti, contingentando gli accessi - prosegue il sindaco di Vado Monica Giuliano - Abbiamo bisogno di un confronto con l'Autorità Portuale e capire se hanno già valutato come gestirle, devono proporci come vogliono organizzarle e se riescono a garantire quelle prescrizioni. È tutto molto confuso ad oggi. È impossibile, impensabile, che la polizia locale gestisca le spiagge. Da lunedì sicuramente non potremo aprire". "Abbiamo riscontrato tanto impegno da parte di Anci nel voler fare da regia ma non ci sono soluzioni, ovvero le soluzioni ci sarebbero ma, non ci sono i soldi" ha dichiarato il primo cittadino di Albisola Superiore Maurizio Garbarini. "Ho ribadito la mia preoccupazione sia sulla necessità di fondi da mettere a disposizione dei comuni sia, soprattutto, sull'esigenza di garantire l'ordine pubblico sia all'interno sia all'esterno delle spiagge. Sono contrario a far pagare un biglietto di ingresso, le spiagge libere devono rimanere tali. Ma per gestirle abbiamo bisogno di risorse economiche" spiega il sindaco di Borghetto Santo Spirito Giancarlo Canepa. "Mi auspico che ci sia da parte di Regione e Governo una presa d'atto di tutte le criticità legate alla gestione di questa situazione e che vengano ascoltate le richieste emerse oggi. Ho confermato la mia proposta che prevede che ci venga fornito a supporto personale della Marina Militare o dell'Esercito. Ciò comporterebbe costi notevolmente inferiori rispetto a una vigilanza privata (i militari percepiscono già uno stipendio) e garantirebbe quell'autorità



necessaria a far rispettare quelle regole alle quali tutti, quest' anno, dovremo purtroppo attenerci" conclude Canepa. "Con i sindaci abbiamo accolto alcune proposte in merito alle spiagge libere attrezzate e poter permettere di utilizzare il 70 per cento di spiaggia attrezzata e 30% di spiaggia libera e andare così



## Savona News

### Savona, Vado

---

incontro alle esigenze dei concessionari. E' aperto un confronto con Anci, siamo a disposizione dei comuni, stiamo vagliando alcune linee guide che possono applicare, non li lasciamo soli" ha detto nel punto stampa l' assessore regionale al demanio Marco Scajola. Il presidente della Regione Giovanni Toti nei giorni scorsi aveva proposto l' utilizzo di steward oppure delle cooperative facendo pagare 0.50 euro per l' ingresso nelle spiagge libere.

## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Il difensore civico scrive all'Authority sul caso Costa

Scende in campo il difensore civico, Francesco Lalla, per tutelare i diritti dei savonesi, a fianco del sindaco Ilaria Caprioglio. A fronte della mancanza di risposte da parte dell' **Autorità portuale** di **sistema** rispetto alla richiesta di un monitoraggio sull' emissione dei fumi di Costa Luminosa, e dopo l' articolo del Secolo XIX, Lalla È intervenuto direttamente. La nave È in porto dal 20 marzo e probabilmente resterà sino a fine dicembre. «Ho avuto conoscenza di numerose segnalazioni di cittadini savonesi che abitano nei pressi della Darsena e aree limitrofe, i quali lamentano da tempo la presenza di manifesto odore di zolfo e polveri, a causa dello stazionamento di navi nel porto di Savona o scrive Lalla in una lettera all' **Autorità Portuale**. Chiedo pertanto di predisporre rapporti sul potenziale impatto sanitario delle emissioni portuali e di voler considerare ogni possibile forma di cooperazione territoriale con il sindaco e Arpal, per analizzare le varie componenti nella gestione e mitigazione dei rischi ambientali».

**Bandiere blu, tredici gioielli per una provincia turistica**  
Lume, il premio europeo per la qualità delle spiagge, è stato assegnato a Costa Luminosa. Il sindaco Ilaria Caprioglio ha ricevuto il premio a nome della provincia di Savona. Il premio è stato consegnato a Savona dal sindaco di Lume, il sindaco di Lume, il sindaco di Lume.

**Luoghi del Cuore, il San Giacomo vola nelle prime posizioni**  
Il Comune di Savona ha ottenuto il premio "Luoghi del Cuore" per il complesso monumentale di San Giacomo. Il premio è stato assegnato al complesso monumentale di San Giacomo.

**Castel Gavone avvilto dalle luci tricolori**  
Il castello di Gavone è stato illuminato con le luci tricolori italiane. Il sindaco ha chiesto di non illuminare il castello con le luci tricolori.

Dopo la protesta del sindaco di Savona

## Luminosa, il Difensore civico impone di monitorare i fumi

Il difensore civico regionale chiede il monitoraggio immediato delle emissioni prodotte dalla nave da crociera Costa Luminosa, dal 20 marzo scorso ormeggiata in porto a Savona. La decisione è stata assunta dopo le ripetute richieste avanzate dal sindaco di Savona Ilaria Caprioglio all' **Autorità** di **sistema portuale**. Francesco Lalla, difensore civico della Regione, è intervenuto in qualità di Garante per il diritto alla salute, nei confronti dell' **Autorità** di **sistema portuale**. Una presa di posizione dopo le ripetute segnalazioni di cittadini savonesi, che abitano nella Vecchia Darsena a cui poi si sono aggiunte le lettere del sindaco Caprioglio. Il Garante ha quindi scritto alla direzione dello scalo chiedendo il monitoraggio delle emissioni prodotte dalla nave. A bordo di Luminosa restano un centinaio di persone dell' equipaggio che devono tenere in esercizio la nave. Gli abitanti dei quartieri limitrofi lamentano, tuttavia che da settimane si avverte un penetrante odore di zolfo e polveri e nemmeno le ripetute richieste di controlli, indirizzate all' **Autorità** di **Sistema** dal sindaco di Savona, hanno ottenuto risultati. Gli abitanti chiedevano tra l' altro che la nave venisse almeno trasferita negli Alti Fondali in modo che il fumaiolo fosse più lontano dalle finestre delle case. «Posto che il sindaco è responsabile delle condizioni di salute e della salubrità ambientale, e quindi ha diritto di ottenere informazioni sulle emissioni inquinanti generate dalle attività portuali - si legge nella lettera del Garante - nel caso specifico, si chiede di conoscere se l' **Autorità** di **sistema** ha avviato un piano d' azione per i controlli della qualità dell' aria nel porto di Savona». Nel documento Lalla ricorda, inoltre, che gennaio sono entrati in vigore gli aggiornamenti normativi dell' IMO, l' Organizzazione Marittima Internazionale, che inaspriscono i limiti per le emissioni di zolfo dei trasporti marini e che il monitoraggio delle emissioni è previsto anche dalla Direttiva UE 802. Il Garante suggerisce quindi una collaborazione tra Authority **portuale**, Comune e Arpal per il rilevamento delle emissioni della nave ormeggiata a Savona. M.C.A. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



**Emissioni Costa Luminosa, interviene il difensore civico: "Subito il monitoraggio"**

*Lalla ha scritto una lettera alla direzione dello scalo in cui chiede il monitoraggio delle emissioni prodotte dalla nave*

FRANCESCO SAVONA

Savona. Francesco Lalla, difensore civico della Regione, interviene, in qualità di Garante per il diritto alla salute, nei confronti dell' **Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale** in merito alla questione Costa Luminosa. La nave, infatti, dal 20 marzo scorso è ormeggiata nel porto savonese e le emissioni provocate dai motori del natante (accesi al minimo) hanno generato la preoccupazione di diversi residenti nei pressi della Darsena e dello stesso primo cittadino Ilaria Caprioglio. Dopo le ripetute segnalazioni di numerosi cittadini savonesi, che risiedono nei pressi dello porto di Savona, e le richieste di controlli presentate più volte dal sindaco di Savona, Lalla ha scritto una lettera alla direzione dello scalo in cui, a sostegno dei precedenti interventi del primo cittadino chiede il monitoraggio delle emissioni prodotte dalla nave da crociera Luminosa, ormeggiata dal 20 marzo scorso. Gli abitanti dei quartieri limitrofi lamentano, infatti, da settimane un penetrante odore di zolfo e polveri, nemmeno le ripetute richieste di controlli, indirizzate all' **Autorità di Sistema** dal sindaco di Savona, hanno ottenuto soddisfazione.

"Posto che il Sindaco è responsabile delle condizioni di salute e della salubrità ambientale, e quindi ha diritto di ottenere informazioni sulle emissioni inquinanti generate dalle attività portuali - si legge nella lettera - nel caso specifico, si chiede di conoscere se codesta **Autorità** ha avviato un piano d' azione per i controlli della qualità dell' aria nel porto di Savona". Nel documento Lalla ricorda, inoltre, che dal gennaio scorso sono entrati in vigore gli aggiornamenti normativi dell' IMO, l' Organizzazione Marittima Internazionale, che inaspriscono i limiti per le emissioni di zolfo dei trasporti marini e che il monitoraggio continuativo delle emissioni è previsto anche dalla Direttiva UE 802 del 2016/802. "La invito pertanto - conclude il garante regionale rivolgendosi al direttore dell' **Autorità di Sistema portuale** - a voler considerare ogni possibile forma di cooperazione territoriale con il Sindaco, la Civica Amministrazione e Arpal, per analizzare le varie componenti nella gestione e mitigazione dei rischi ambientali".



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Confindustria: 'Manca il rilancio Non vogliamo assistenzialismo'<sup>a</sup>

Odone: «Più finanziamenti a fondo perduto per il commercio Buone intenzioni, ma la burocrazia sta uccidendo il tessuto produttivo E serve più velocità»  
Matteo Dell' Antico / GENOVA Le nuove misure decise dal governo per fronteggiare l' emergenza coronavirus non convincono del tutto. Tanto che gli interventi inseriti nel nuovo decreto, se da un lato vengono considerati positivi perché danno una boccata d' ossigeno a lavoratori e imprese, dall' altro sono visti come misure ancora troppo distanti da quelle che sono le necessità sia del mondo occupazionale sia delle famiglie. Secondo Giuseppe Zampini, presidente di Confindustria Liguria, manca «un vero progetto di rilancio. I fondi stanziati rischiano di essere assistenzialismo fine a se stesso. Manca - aggiunge - un vero piano di rilancio per tutto il **sistema** produttivo, non ci sono idee chiare e soprattutto non si è ancora capito quale è la strada da intraprendere visto che è ormai ovvio che per almeno un periodo piuttosto lungo nulla sarà più come prima. Penso al turismo - chiude Zampini - dove è evidente che non potremo contare, se altro per quest' anno, sulle migliaia di turisti che da tutto il mondo visitavano la Liguria compresi i moltissimi visitatori che sbarcavano dalle navi da crociera». Per Paolo Odone, presidente Confcommercio Liguria, il mondo del commercio ha necessità di «più finanziamenti a fondo perduto. Alcune decisioni del governo sono positive - prosegue - e ci sono certamente delle buone intenzioni. Ma la burocrazia sta uccidendo il nostro tessuto produttivo e penalizza chi vorrebbe ripartire: serve più velocità». Anche secondo Cna Liguria l' aspetto legato ai tempi d' azione sarà determinante: «Il decreto fornisce significative risposte. L' efficacia delle misure adottate dipende però dalla velocità con cui si sapranno trasformare gli impegni in atti concreti», sottolinea il presidente, Massimo Giacchetta. Un giudizio in chiaroscuro arriva anche dai sindacati confederali. «La gestazione è stata lunga ma alla fine le misure varate sono importanti. Vengono rifinanziati gli ammortizzatori sociali - dice Luca Maestripietri, segretario generale Cisl Liguria - e ci auguriamo che il provvedimento riesca a colmare i gravi ritardi nei pagamenti della cassa in deroga. Adesso, però, serve una stagione duratura di confronto e di dialogo sociale tra sindacato e istituzioni a tutti i livelli, con scelte che abbiano la capacità di badare al concreto senza inseguire logiche di bottega». Secondo Federico Vesigna, segretario generale Cgil Liguria, la prima impressione «è che siamo di fronte ad una manovra eccezionale con un impiego di risorse senza precedenti che offre risposte all' emergenza, ma che non sarà sufficiente a recuperare il terreno perduto e a sostenere la ripresa. Sul capitolo lavoro - aggiunge - ci sono alcune misure che vanno nella giusta direzione come il rifinanziamento della cassa integrazione per altre nove settimane o la proroga del divieto di licenziamento ma resta il problema dei tempi di pagamento. Positivo il superbonus del 110% che potrebbe rilanciare davvero il settore delle costruzioni. Sul fronte famiglie è importante aver raddoppiato il bonus baby sitter e il congedo parentale, anche se è arrivato il tempo di pensare ad una complessiva riforma degli strumenti di conciliazione. Bene - chiude - le risorse alla sanità pubblica». «Dal decreto - dichiara Mario Ghini, segretario generale Uil Liguria - ci saremmo aspettati qualcosa di più, ad esempio per le famiglie che continuano ad avere i figli a casa: i congedi parentali sono ancora troppo bassi, non sono sufficienti a garantire la copertura alla famiglia. Ci saremmo aspettati qualcosa di più per le fasce socialmente più deboli, colpite dalla situazione di crisi. Ci auguriamo, piuttosto, che le risposte per le risorse messe a disposizione arrivino rapidamente».





## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

Nel decreto Rilancio è confermato che le **Autorità** di **sistema portuale** potranno riconoscere alle compagnie due milioni di euro nel 2020 e 2021 fino ad un massimo di 60 euro a lavoratore per ogni giornata di mancato avviamento: a beneficiarne sarà anche la Culmv del porto di Genova.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Operazione della Capitaneria di porto Contravvenzione da 3000 euro per la ditta

### Sabbia dalla spiaggia per rifare il lungomare Scatta il blitz a Pegli

In una stagione balneare già precaria come non se ne ricordano da tempo, a causa delle tante limitazioni e incognite che le norme anti contagio da coronavirus impongono, ogni movimento, ogni piccolo cambiamento viene subito notato. Ed è per questo che l'altro giorno qualcuno ha segnalato alla Guardia costiera che la ditta che in quel momento si stava occupando di rifare la passeggiata a mare di Pegli gli aveva preso sabbia dalla spiaggia per i lavori. Un'operazione vietata. Il blitz della squadra **portuale** della Capitaneria ha permesso, nel pomeriggio, di fermare quello che stava accadendo. Non da molto, in base a quanto appurato dagli investigatori. Questa operazione mette in luce anche quanto la guardia costiera dovrà vigilare in un contesto di grossa difficoltà, normativa ed economica, a seguito del coronavirus. Proprio ieri la stessa sezione ha compiuto una ricognizione della costa dalla Foce a Nervi, per prendere atto dello stato dell'arte degli stabilimenti. Non un controllo, una semplice supervisione. L'attività di preparazione e adeguamento alle nuove norme, in molti di questi, è sembrata frenetica, ma sulle riaperture le incognite ancora ci sono. Tornando a Pegli, il controllo ha permesso alla Capitaneria di scoprire che il prelevamento di sabbia era davvero iniziato. I militari hanno elevato un verbale di tremila euro al gruista e alla ditta che l'altro giorno si stava occupando dei lavori di rifacimento della passeggiata. La contestazione è quella di estrazione abusiva di arena e spiaggia. Violazioni amministrative, non penali. I militari hanno avvisato anche l'**Autorità di sistema portuale**, perché la gestione delle aree demaniali in quel tratto di costa spetta a loro, secondo la Capitaneria stessa. E l'**Authority** ha inviato alla società una diffida a ripristinare lo stato precedente della spiaggia. Cioè a riposizionare la sabbia presa da quella porzione di arenile. M. FAG. - T. FREG.



## Istituito il Tavolo Permanente Porto-Città

Ufficio stampa Comune di Genova

Oggi la giunta, su proposta dell' assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca , ha istituito il "Tavolo Permanente Porto-Città" : sarà la sede consultiva di un costante confronto e aggiornamento mensile tra l' amministrazione comunale e i soggetti socio-economici coinvolti nello sviluppo economico portuale e logistico e, più in generale, della Blue Economy cittadina. I suoi obiettivi sono quelli di delineare strategie comuni, condividere buone pratiche e realizzare azioni sinergiche per rendere Genova sempre più un punto di riferimento nazionale e una città leader a livello internazionale. Si tratta di uno strumento nato nell' ottica della proficua collaborazione tra istituzioni e imprese attraverso un adeguato riconoscimento del comparto. Mira ad implementare una rete tra tutti gli attori, istituzionali e privati, che operano nell' ambito delle attività economiche del porto e della logistica finalizzata al rilancio e al rafforzamento del settore marittimo e di tutte le attività ad esso collegate. La partecipazione al Tavolo sarà aperta alle associazioni di categoria, alle organizzazioni sindacali e gli enti competenti in materia. «Abbiamo deciso di istituzionalizzare il "Tavolo Permanente Porto-Città" per rendere il rapporto tra comunità marittima genovese e Comune sempre più stretto e sinergico - spiega l' assessore Francesco Maresca - . Una volta al mese ci incontreremo con enti ed associazioni di categoria e sindacati per fare il punto della situazione. L' azione svolta fa parte di una strategia mirata volta ad aumentare la crescita del porto di Genova parallelamente a quella della città. Genova è il suo porto e viceversa» . Genova riveste già un ruolo di spicco nell' attività portuale così come nella cantieristica navale nazionale e internazionale ma intende rafforzare questa sua leadership nella Blue Economy . Ora più che mai è fondamentale e di interesse strategico per la città giungere ad una definizione di intenti e buone pratiche da parte di tutti i soggetti interessati nel processo di sviluppo del porto e delle sue attività. Questa condivisione rappresenta una grande opportunità collettiva e potrà rendere Genova un esempio anche nella definizione di politiche condivise per il rilancio economico nella fase di ripartenza post-emergenza Covid-19. Archiviato in.



## Genova: istituito il tavolo permanente porto-città

*I suoi obiettivi sono quelli di delineare strategie comuni, condividere buone pratiche e realizzare azioni sinergiche*

Oggi la giunta del Comune di **Genova**, su proposta dell' assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca, ha istituito il "Tavolo permanente **porto-città**": sarà la sede consultiva di un costante confronto e aggiornamento mensile tra l' amministrazione comunale e i soggetti socio-economici coinvolti nello sviluppo economico portuale e logistico e, più in generale, della Blue Economy cittadina. I suoi obiettivi sono quelli di delineare strategie comuni, condividere buone pratiche e realizzare azioni sinergiche per rendere **Genova** sempre più un punto di riferimento nazionale e una città leader a livello internazionale. Si tratta di uno strumento nato nell' ottica della proficua collaborazione tra istituzioni e imprese attraverso un adeguato riconoscimento del comparto. Mira a implementare una rete tra tutti gli attori, istituzionali e privati, che operano nell' ambito delle attività economiche del **porto** e della logistica finalizzata al rilancio e al rafforzamento del settore marittimo e di tutte le attività ad esso collegate. La partecipazione al Tavolo sarà aperta alle associazioni di categoria, alle organizzazioni sindacali e gli enti competenti in materia. «Abbiamo deciso di istituzionalizzare il "Tavolo permanente **porto-città**" per rendere il rapporto tra comunità marittima genovese e Comune sempre più stretto e sinergico - spiega l' assessore Francesco Maresca - una volta al mese ci incontreremo con enti e associazioni di categoria e sindacati per fare il punto della situazione. L' azione svolta fa parte di una strategia mirata volta ad aumentare la crescita del **porto** di **Genova** parallelamente a quella della città. **Genova** è il suo **porto** e viceversa». **Genova** riveste già un ruolo di spicco nell' attività portuale così come nella cantieristica navale nazionale e internazionale ma intende rafforzare questa sua leadership nella Blue Economy. Ora più che mai è fondamentale e di interesse strategico per la città giungere a una definizione di intenti e buone pratiche da parte di tutti i soggetti interessati nel processo di sviluppo del **porto** e delle sue attività. Questa condivisione rappresenta una grande opportunità collettiva e potrà rendere **Genova** un esempio anche nella definizione di politiche condivise per il rilancio economico nella fase di ripartenza post-emergenza Covid-19.



## Genova24

Genova, Voltri

## Istituto il tavolo permanente porto-città, il Comune incontra l' economia del mare

Genova. Oggi la giunta, su proposta dell' assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca, ha istituito il

**Genova**. Oggi la giunta, su proposta dell' assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca, ha istituito il 'Tavolo Permanente Porto-Città': sarà la sede consultiva di un costante confronto e aggiornamento mensile tra l' amministrazione comunale e i soggetti socio-economici coinvolti nello sviluppo economico portuale e logistico e, più in generale, della Blue Economy cittadina. I suoi obiettivi sono quelli di delineare strategie comuni, condividere buone pratiche e realizzare azioni sinergiche per rendere **Genova** sempre più un punto di riferimento nazionale e una città leader a livello internazionale. Si tratta di uno strumento nato nell' ottica della proficua collaborazione tra istituzioni e imprese attraverso un adeguato riconoscimento del comparto. Mira ad implementare una rete tra tutti gli attori, istituzionali e privati, che operano nell' ambito delle attività economiche del **porto** e della logistica finalizzata al rilancio e al rafforzamento del settore marittimo e di tutte le attività ad esso collegate. La partecipazione al Tavolo sarà aperta alle associazioni di categoria, alle organizzazioni sindacali e gli enti competenti in materia. «Abbiamo deciso di istituzionalizzare il 'Tavolo Permanente Porto-Città' per rendere il rapporto tra comunità marittima genovese e Comune sempre più stretto e sinergico - spiega l' assessore Francesco Maresca -. Una volta al mese ci incontreremo con enti ed associazioni di categoria e sindacati per fare il punto della situazione. L' azione svolta fa parte di una strategia mirata volta ad aumentare la crescita del **porto** di **Genova** parallelamente a quella della città. **Genova** è il suo **porto** e viceversa». **Genova** riveste già un ruolo di spicco nell' attività portuale così come nella cantieristica navale nazionale e internazionale ma intende rafforzare questa sua leadership nella Blue Economy. Ora più che mai è fondamentale e di interesse strategico per la città giungere ad una definizione di intenti e buone pratiche da parte di tutti i soggetti interessati nel processo di sviluppo del **porto** e delle sue attività. Questa condivisione rappresenta una grande opportunità collettiva e potrà rendere **Genova** un esempio anche nella definizione di politiche condivise per il rilancio economico nella fase di ripartenza post-emergenza Covid-19.



## Stazioni marittime Genova, bilancio in utile e nuovo cda

(ANSA) - **GENOVA**, 14 MAG - Il bilancio 2019 di Stazioni marittime spa, approvato oggi dall' assemblea, si è chiuso con un fatturato di 25.195.000 e un utile di 284.384 euro. Il 2019 è stato anche l' anno che ha segnato il record assoluto di crocieristi per la società che gestisce il traffico passeggeri nel **porto** di **Genova**: 1.349.370 crocieristi, il 33,42% in più rispetto al 2018. In tutto, fra crociere e traghetti, sono transitati 3.518.091 passeggeri, ma per i traghetti (2.168.721) la crescita è stata solo del 4,24%. L' assemblea ha nominato anche il nuovo cda che resterà in carica per i prossimi due anni con il notaio Federico Solimena presidente e la riconferma di Edoardo Monzani amministratore delegato. Gli altri consiglieri sono Giacomo Costa, Simone Gardella, Massimo Mura, Antonio Pedevilla, Pietro Pellerano, Franco Ronzi, Enrico Vergani. Msc Crociere resta il principale cliente con 1.100.000 crocieristi trasportati con 203 toccate, seguita da Costa Crociere con 41 toccate e 178 mila passeggeri. Nelle crociere i passeggeri in transito (637.870) sono aumentati del 43% a fronte di una diminuzione del 26% di quelli home port che restano comunque la maggioranza: 711.500. Per i traghetti, sono cresciute le auto e le moto trasportate, mentre è diminuito del 4,62% il traffico commerciale (1.793.116 metri lineari). Sulla rotta per la Sardegna i passeggeri sono saliti di 108 mila unità, mentre sono calate le altre destinazioni: Sicilia 11 mila passeggeri in meno, Corsica 5 mila e Nord Africa 4.800. (ANSA).



## Stazioni Marittime, utile di 284 mila euro. Nominato il nuovo cda

Si chiude con un fatturato di 25.195.000 euro e un utile di 284.384 euro il bilancio 2019 di Stazioni marittime spa, approvato oggi dall' assemblea. Il 2019 è stato anche l' anno che ha segnato il record assoluto di crocieristi per la società che gestisce il traffico passeggeri nel **porto di Genova**: sono stati 1.349.370, il 33,42% in più rispetto al 2018. In tutto, fra crociere e traghetti, sono transitati 3.518.091 passeggeri, ma per i traghetti (2.168.721) la crescita è stata solo del 4,24%. L' assemblea ha nominato anche il nuovo cda che resterà in carica per i prossimi due anni con il notaio Federico Solimena presidente e la riconferma di Edoardo Monzani amministratore delegato. Gli altri consiglieri sono Giacomo Costa, Simone Gardella, Massimo Mura, Antonio Pedevilla, Pietro Pellerano, Franco Ronzi, Enrico Vergani . Msc Crociere resta il principale cliente con 1.100.000 crocieristi trasportati con 203 toccate, seguita da Costa Crociere con 41 toccate e 178 mila passeggeri. Nelle crociere i passeggeri in transito (637.870) sono aumentati del 43% a fronte di una diminuzione del 26% di quelli home port che restano comunque la maggioranza: 711.500. Per i traghetti, sono cresciute le auto e le moto trasportate, mentre è diminuito del 4,62% il traffico commerciale (1.793.116 metri lineari). Sulla rotta per la Sardegna i passeggeri sono saliti di 108 mila unità, mentre sono calate le altre destinazioni: Sicilia 11 mila passeggeri in meno, Corsica 5 mila e Nord Africa 4.800.



# Informare

Genova, Voltri

## Nominato il nuovo consiglio di amministrazione di Stazioni Marittime

L' esercizio 2019 è stato archiviato con un utile netto di 284mila euro (+241%)  
 Oggi l' assemblea degli azionisti di Stazioni Marittime, la società che gestisce il traffico dei passeggeri nel **porto di Genova**, ha nominato il nuovo consiglio di amministrazione indicando come presidente il notaio Federico Solimena e come amministratore delegato Edoardo Monzani. Gli altri componenti del consiglio, che resterà in carica per due anni, sono Giacomo Costa, Simone Gardella, Massimo Mura, Antonio Pedevilla, Pietro Pellerano, Franco Ronzi ed Enrico Vergani. Il collegio sindacale risulta composto da Stefano Franciolini (presidente), Paolo Ravà e Antonio Rosina. Inoltre l' assemblea ha approvato il bilancio 2019, anno in cui nel **porto di Genova** sono transitati più di 3,5 milioni di passeggeri ( del 19 febbraio 2020), che è stato archiviato con un utile netto di 284mila euro (+241% sul 2018) su un fatturato pari a circa 25,2 milioni di euro (+5%).



## Nuovo Cda e bilancio per Stazioni Marittime

*Utile netto di 284.384 euro. Federico Solimena nuovo presidente*

Redazione

GENOVA Nella seduta odierna, l'assemblea degli azionisti ha approvato il bilancio 2019 e nominato il nuovo Cda di Stazioni Marittime Spa. L'utile netto ammonta a 284.384 euro. Il fatturato, pari a circa 25,2 milioni di euro, è incrementato del 5% circa rispetto al 2018, mentre il cash flow si è attestato a 3,3 milioni di euro. Il 2019 ha registrato 281 toccate nave con 1.349.370 crocieristi, di cui 711.500 home port e 637.870 in transito, in forte incremento rispetto al 2018 (+ 337.972 passeggeri). I passeggeri di transito sono incrementati del 43% circa, confermando la tendenza in corso da tempo di un aumento progressivo della quota rappresentata dai crocieristi in transito, mentre i passeggeri home port sono diminuiti del 26% circa. Sempre importante e maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2019 ha portato nei terminali genovesi 203 toccate con oltre 1.100.000 passeggeri, confermando la leadership del traffico crociere nel porto di Genova. Di rilievo anche i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il porto di Genova, portando un totale di 41 toccate e oltre 178.000 passeggeri. Il traffico traghetti ha chiuso il 2019 con un discreto incremento rispetto all'anno precedente, ad eccezione del traffico commerciale. Rispetto al 2018 sono stati movimentati circa 88.274 passeggeri in più. La Sardegna ha registrato un significativo incremento pari a oltre 108.000 unità rispetto al 2018, mentre per contro le altre destinazioni hanno subito dei cali: la Sicilia ha registrato circa 11.000 pax in meno, la Corsica 5.000, il Nord Africa 4.800 circa. Il traffico commerciale ha chiuso in flessione (-87.000 metri lineari circa). A partire dal 2002 Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e Stazioni Marittime hanno investito complessivamente sull'area passeggeri (Ponte dei Mille, Ponte Andrea Doria e Terminali Traghetti) circa 90 milioni di euro, effettuando importanti operazioni di adeguamento delle strutture di banchina (per un totale di oltre 16.000 mq di nuovi piazzali) e profondi interventi di ampliamento, ridefinizione e modernizzazione dei 5 terminali passeggeri all'interno dell'area in concessione, anche creando nuove aree dedicate al traffico extra Schengen. Nel corso dell'assemblea è stato nominato il nuovo Consiglio di amministrazione che resterà in carica per due anni, composto da: Federico Solimena, Edoardo Monzani, Giacomo Costa, Simone Gardella, Massimo Mura, Antonio Pedevilla, Pietro Pellerano, Franco Ronzi ed Enrico Vergani. Il Collegio sindacale è invece formato dal presidente Stefano Franciolini, Paolo Ravà ed Antonio Rosina. L'assemblea ha indicato come presidente il notaio Federico Solimena e come amministratore delegato il dott. Edoardo Monzani.

The screenshot shows the website interface for 'Msc Stazioni Marittime'. The main headline reads 'Nuovo Cda e bilancio per Stazioni Marittime' with a sub-headline 'Utile netto di 284.384 euro. Federico Solimena nuovo presidente'. Below the headline is a large image of the port terminal buildings in Genova. To the right of the main article is a sidebar with a newsletter sign-up form and several smaller article teasers, including one about 'Approvato Protocollo sicurezza a Ravenna' and another about 'Mai mancato l'appoggio dei piloti del porto'.

## Stazioni Marittime Genova: Solimena presidente, Monzani confermato amministratore delegato

**Genova** - Il bilancio 2019 di Stazioni Marittime spa, approvato oggi dall'assemblea, si è chiuso con un fatturato di 25.195.000 e un utile di 284.384 euro. Il 2019 è stato anche l'anno che ha segnato il record assoluto di crocieristi per la società che gestisce il traffico passeggeri nel **porto** di **Genova**: 1.349.370 crocieristi, il 33,42% in più rispetto al 2018. In tutto, fra crociere e traghetti, sono transitati 3.518.091 passeggeri, ma per i traghetti (2.168.721) la crescita è stata solo del 4,24%. L'assemblea ha nominato anche il nuovo cda che resterà in carica per i prossimi due anni con il notaio Federico Solimena presidente e la riconferma di Edoardo Monzani amministratore delegato. Gli altri consiglieri sono Giacomo Costa, Simone Gardella, Massimo Mura, Antonio Pedevilla, Pietro Pellerano, Franco Ronzi, Enrico Vergani. Msc Crociere resta il principale cliente con 1.100.000 crocieristi trasportati con 203 toccate, seguita da Costa Crociere con 41 toccate e 178 mila passeggeri. Nelle crociere i passeggeri in transito (637.870) sono aumentati del 43% a fronte di una diminuzione del 26% di quelli home port che restano comunque la maggioranza: 711.500. Per i traghetti, sono cresciute le auto e le moto trasportate, mentre è diminuito del 4,62% il traffico commerciale (1.793.116 metri lineari). Sulla rotta per la Sardegna i passeggeri sono saliti di 108 mila unità, mentre sono calate le altre destinazioni: Sicilia 11 mila passeggeri in meno, Corsica 5 mila e Nord Africa 4.800.



## Delta Agenzia Marittima teme la fuga delle navi Bahri da Genova: i lavoratori contro il Calp

Si riaccende, dopo diverse settimane di silenzio imposte indirettamente anche dal lockdown e dalle misure restrittive adottate dal Governo contro la diffusione del contagio di coronavirus, la questione delle navi Bahri prese di mira nel porto di Genova dal Collettivo autonomo lavoratori portuali (Calp) perchè accusate di trasportare armi, mezzi militari e altri strumenti che generano morti fra i civili in diversi conflitti (in primis nella guerra in Yemen). Un anno fa era stato il Calp a rivolgersi ai lavoratori di Delta Agenzia Marittima invitandoli al senso di responsabilità e rivolgendosi alla loro coscienze chiedendo di non favorire il traffico di armi che più o meno direttamente il loro lavoro alimenta secondo il Collettivo. Oggi sono questi stessi agenti marittimi che, con una lettera pubblica indirizzata alle istituzioni locali (Comune, Regione, prefetto e **AdSP**) oltre che ai lavoratori del porto e della Culmv, chiedono di intervenire per scongiurare che la compagnia di navigazione saudita Bahri decida di abbandonare il porto o possa ridurre l'attività sotto la Lanterna. La lettera in questione si conclude infatti dicendo:

Infrangiamo il silenzio assordante dei sindacati e di talune istituzioni, ma anche dei media, per denunciare un rischio concreto: che alla crisi che il porto già sperimenta, come tutti noi in faticosa uscita dallo tsunami del Covid-19, si sommino anche le preoccupazioni e le perplessità crescenti (incentrate sull'affidabilità di Genova e del suo porto) della nostra clientela saudita, informata dei rischi che lo scalo può rappresentare per l'incolumità dei loro equipaggi e delle loro navi. La richiesta contenuta nella missiva è quella di un'azione forte da parte delle Autorità e di tutta la comunità portuale, per garantire la continuità e la sicurezza del nostro lavoro, che è l'unica cosa che ci preme salvaguardare. Nella lettera vengono posti anche diversi interrogativi in merito alle azioni messe in atto dal Calp nei mesi scorsi contro le navi di Bahri che scalano il Genoa Metal Terminal. E' accettabile e normale scrivono che in un porto italiano, il nostro porto di Genova, vengano sparati razzi contro una nave in manovra, sfiorando l'aletta del ponte di comando, perché questa nave è sospettata di trasportare materiale militare peraltro né imbarcato né sbarcato a Genova? E' accaduto l'9 marzo scorso [] Le immagini sono pubblicate sul sito del Calp stesso in rete. I lavoratori di Delta Agenzia Marittima domandano ancora se sia accettabile che nelle stive di una nave, [] che è territorio sovrano dello Stato di cui questa nave batte la bandiera, vengano inviati lavoratori portuali per fotografare il carico e pubblicare poi che nella stiva erano presenti anche mezzi militari imbarcati in America e regolarmente denunciati con destinazione Arabia saudita? E' accaduto il 17 aprile scorso. Poi ancora si domandano. E' normale che sulle ali di un presunto pacifismo, si proceda a un'opera di metodica intimidazione imbrattando con scritte minacciose le fiancate della nave o i muri del palazzo che ospita l'agenzia marittima nella quale noi lavoriamo? é accaduto e tanto è vero che risulta in Procura un fascicolo d'inchiesta penale contro ignoti' che tali poi non sono: sarebbe sufficiente aprire sul web il sito del Calp. Infine un altro interrogativo: E' accettabile che il porto di Genova impedisca l'imbarco di materiale non bellico, ma semplicemente destinato alle forze armate di un Paese con cui il nostro Governo intrattiene regolari e amichevoli rapporti diplomatici e poi lo stesso materiale (si trattava di generatori elettrici) venga regolarmente imbarcato in un altro porto italiano? Quello di Venezia. I lavoratori di Delta Agenzia Marittima scrivono di avere paura per il loro lavoro che, grazie al regolare arrivo delle navi saudite, ci ha consentito di mantenere le nostre famiglie.





## Genova perde anche il servizio Australia-Europa di Msc e Cma Cgm

Il porto di Genova continua a ricevere brutte notizie dalle linee marittime che trasportano container. L'ultimo report di DynaLiners rivela infatti che Cma Cgm e Msc apporteranno delle modifiche alle toccate nel Mediterraneo del servizio che collega Nord Europa e Australia noto come NEMO/Australia Express (a seconda di quale vettore lo commercializza). In direzione nord sono stati infatti eliminati gli scali a Genova (terminal Psa Genova Prà) e nel porto egiziano di Damietta mentre in direzione sud lo toccate a Port Said saranno discontinue mentre fermate aggiuntive saranno previste a Malta. La nuova rotazione è dunque la seguente: London Gateway, Rotterdam, Amburgo, Anversa, Le Havre, Marsiglia, La Spezia, Gioia Tauro, Malta, Port Louis, Reunion, Sydney, Melbourne, Adelaide, Fremantle, Singapore, Colombo, Malta, Gioia Tauro, Valencia e nuovamente Londra.



Il porto di Genova continua a ricevere brutte notizie dalle linee marittime che trasportano container. L'ultimo report di DynaLiners rivela infatti che Cma Cgm e Msc apporteranno delle modifiche alle toccate nel Mediterraneo del servizio che collega Nord Europa e Australia noto come NEMO/Australia Express (a seconda di quale

## Hapag Lloyd cancella altre partenze del servizio MGE: colpite Genova e Livorno

Il servizio di linea container ribattezzato Mediterranean Gulf Express di Hapag Lloyd che collega il Mediterraneo con il Centro America (Golfo del Messico) nelle prossime settimane avrà ancora una frequenza quindicinale. Il vettore marittimo tedesco ha infatti annunciato i blank sailing previsti a giugno e luglio che interessano direttamente i porti italiani di Livorno (Terminal darsena Toscana) e di Genova (Genoa Port Terminal). In direzione ovest le prossime navi saleranno da Livorno il 27 maggio, 10 giugno, 24 giugno e 8 luglio, mentre gli scali previsti a Genova sono fissati per il 29 maggio, 12 giugno, 26 giugno e 10 luglio. Oltreoceano questo servizio tocca i porti di Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans e Caucedo.



Il servizio di linea container ribattezzato Mediterranean Gulf Express di Hapag Lloyd che collega il Mediterraneo con il Centro America (Golfo del Messico)

### Sistema portuale

## Via libera della Toscana al Documento di pianificazione strategica

C'è l'intesa formale della Regione Toscana per l'approvazione del Documento di pianificazione strategica del sistema portuale del mar ligure orientale ma il sì è accompagnato da una serie di osservazioni con l'obiettivo di preservare vocazioni e rapporti col territorio del **porto** di Marina di Carrara, che con La Spezia fa parte del sistema. Lo scrive il presidente della Toscana, Enrico Rossi, al collega della Liguria, Giovanni Toti, alla ministra delle infrastrutture e alla presidente dell'Autorità Carla Roncallo. Prima dell'adozione del Piano regolatore portuale di Carrara sono valutati eventuali effetti negativi che nuove opere potrebbero avere sulla costa in termini di erosione.



## Sistema portuale Mar ligure orientale: sì Toscana a pianificazione

Valorizzare vocazioni di Marina di Carrara Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. C'è l'intesa formale della Regione Toscana per l'approvazione del Documento di pianificazione strategica del Sistema portuale del Mar ligure, ma il sì è accompagnato da una serie di osservazioni che hanno l'obiettivo di preservare vocazioni e rapporti con il territorio del porto di Marina di Carrara, che insieme a quello della Spezia fa parte del Sistema. È tutto nella lettera che il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha inviato al collega della Liguria, Giovanni Toti e, per conoscenza, alla ministra delle infrastrutture, Paola De Micheli, e alla Presidente dell'Autorità di Sistema, **Carla Roncallo**. Per la Regione Toscana è fondamentale che le linee di sviluppo dello scalo carrarese tengano insieme un'adeguata attenzione agli aspetti energetico e ambientali e a quelli di una crescita delle sue attività produttive, tra storiche vocazioni - traffico marmi, pesca, diporto - e nuove prospettive, come la crocieristica. Dal punto di vista ambientale, nella lettera del Presidente Rossi si sottolinea la necessità che prima dell'adozione dello specifico Piano Regolatore Portuale, PRP, del porto di Marina di Carrara, vengano valutati con grande attenzione gli eventuali effetti negativi che nuove opere marittime potrebbero avere sulla costa apuo-versiliese in termini di erosione. Necessario anche valutare l'impatto sull'abitato in termini di emissioni di CO2 e di inquinamento acustico a seguito di lavori di espansione. Non va inoltre dimenticato, sempre dal punto di vista ambientale, che l'area marina è parte del Santuario dei cetacei Pelagos - progetto cui aderisce anche il Comune di Carrara - e che quindi dovranno essere valutati gli impatti sulle specie presenti, in particolare il diffuso delfino tursiopo. Quanto alle attività di carattere economico e produttivo, Rossi sottolinea come in fase di redazione del PRP debbano essere preservate e qualificate quelle che il presidente definisce le attività correlate alla "vocazione storica e identitaria dello scalo marittimo", dalla movimentazione dei marmi alle attività di pesca, fino a quelle della nautica da diporto, nonché lo sviluppo del polo di meccanica industriale di alta qualità tecnologica insediato a Carrara (Nuovo Pignone) e i rapporti con il distretto della nautica da diporto apuo-versiliese. Sul potenziamento dei traffici crocieristici la richiesta della Toscana è che se ne valutino con attenzione gli effetti economici, sociali e ambientali, considerando, in via prioritaria, la necessità di favorire come ambito di destinazione la Riviera apuana e operando in modo che le sinergie con il porto di La Spezia non determinino una competizione con Livorno.

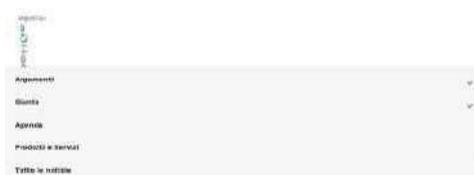


## Sistema portuale Mar ligure orientale: sì a intesa su pianificazione, ma valorizzare vocazione di Carrara - Toscana Notizie

Il **porto** di Marina di Carrara C' è l' intesa formale della Regione Toscana per l' approvazione del Documento di pianificazione strategica del Sistema portuale del Mar ligure orientale , ma il sì è accompagnato da una serie di osservazioni che hanno l' obiettivo di preservare vocazioni e rapporti col territorio del **porto** di Marina di Carrara, che insieme a quello della **Spezia** fa parte del Sistema.

E' tutto nella lettera che il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha inviato al collega della Liguria, Giovanni Toti e, per conoscenza, alla ministra delle infrastrutture, Paola De Micheli, e alla presidente dell' Autorità di Sistema, Carla Roncallo. Per la Regione Toscana è fondamentale che le linee di sviluppo dello scalo carrarese tengano insieme un' adeguata attenzione agli aspetti energetico e ambientali e a quelli di una crescita delle sue attività produttive, tra storiche vocazioni - traffico marmi, pesca, diporto - e nuove prospettive, come la crocieristica. Dal punto di vista ambientale, nella lettera del presidente Rossi si sottolinea la necessità che prima dell' adozione dello specifico Piano regolatore portuale (Prp) del **porto** di Marina di Carrara, vengano valutati con grande attenzione gli eventuali effetti negativi che nuove

opere marittime potrebbero avere sulla costa apuo-versiliese in termini di erosione. Necessario anche valutare l' impatto sull' abitato in termini di emissioni di CO2 e di inquinamento acustico a seguito di lavori di espansione. Non va inoltre dimenticato , sempre dal punto di vista ambientale, che l' area marina è parte del Santuario dei cetacei Pelagos - progetto cui aderisce anche il Comune di Carrara - e che quindi dovranno essere valutati gli impatti sulle specie presenti, in particolare il diffuso delfino tursiopo. Quanto alle attività di carattere economico e produttivo, Rossi sottolinea come in fase di redazione del Prp debbano essere preservate e qualificate quelle che il presidente definisce le attività correlate alla 'vocazione storica e identitaria dello scalo marittimo', dalla movimentazione dei marmi alle attività di pesca, fino a quelle della nautica da diporto, nonché lo sviluppo del polo di meccanica industriale di alta qualità tecnologica insediato a Carrara (Nuovo Pignone) e i rapporti con il distretto della nautica da diporto apuo-versiliese. Sul potenziamento dei traffici crocieristici la richiesta della Toscana è che se ne valutino con attenzione gli effetti economici, sociali e ambientali, considerando, in via prioritaria, la necessità di favorire come ambito di destinazione la Riviera apuana e operando in modo che le sinergie con il **porto** di La **Spezia** non determinino una competizione con Livorno.



### Infrastrutture e mobilità

18.05.2020  
14 maggio 2020  
13:00

## Sistema portuale Mar ligure orientale: sì a intesa su pianificazione, ma valorizzare vocazione di Carrara

E' tutto nella lettera che il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha inviato al collega della Liguria, Giovanni Toti e, per conoscenza, alla ministra delle infrastrutture, Paola De Micheli, e alla presidente dell' Autorità di Sistema, Carla Roncallo



Il porto di Marina di Carrara

C'è l'intesa formale della Regione Toscana per l'approvazione del Documento di pianificazione strategica del Sistema portuale del Mar ligure orientale, ma il sì è accompagnato da una serie di osservazioni che hanno l'obiettivo di preservare vocazioni e rapporti col territorio del porto di Marina di Carrara, che insieme a quello della Spezia fa parte del Sistema.

E' tutto nella lettera che il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha inviato al

## Siglato il protocollo per la sicurezza delle attività portuali

RAVENNA «Ringrazio il Sindaco del Comune di Ravenna, le Organizzazioni Sindacali, i rappresentanti delle Istituzioni e delle Imprese, l' Ausl, l' Ufficio di Sanità Marittima e la Capitaneria di Porto per lo stimolo e l' impegno che ci hanno consentito di adottare questo Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali». Con queste parole il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi, ha commentato la definitiva approvazione del Protocollo sulla Sicurezza avvenuta ieri, a conclusione di un serrato lavoro finalizzato a tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto sin dall' inizio dell' emergenza sanitaria legata al Covid 19. «Il Protocollo - fa sapere l' **autorità portuale** - è il risultato dello stimo lodi Prefettura, Comune e Provincia ed ha visto l' AdSP impegnata nel coordinare il contributo fattivo di tutte le Organizzazioni Sindacali del settore, delle rappresentanze delle imprese industriali, dei terminalisti ed operatori portuali, di quelle dell' artigianato e della cooperazione nonché l' indispensabile apporto dell' Ausl e dell' Ufficio di Sanità Marittima. Uno strumento che detta linee guida, coerenti con le molteplici disposizioni progressivamente emanate dalle competenti **Autorità**, che possono essere calate nelle singole realtà del settore **portuale** e consentono di armonizzare i livelli di prevenzione e le misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori impiegati nelle attività che si svolgono nel porto». Al di là dei contenuti di dettaglio (che vanno, per esempio, dagli obblighi di informazione e formazione alle modalità di ingresso e di uscita in azienda dei dipendenti) è il primo esempio di Protocollo adottato a livello regionale in funzione del contenimento della diffusione del COVID-19 e pertanto si candida legittimamente a best practice di riferimento per altri settori.



# Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

porto

## «Marzo e aprile, 30% del traffico in meno»

Anche il porto di Ravenna non sfugge alla logica del pesante calo di traffico di merce registrato soprattutto in marzo e aprile in piena emergenza coronavirus, e per questo motivo si cerca di accelerare l'iter per eseguire i lavori di approfondimento dei fondali. Di questi temi si è parlato ieri sera durante un videoincontro coordinato dal presidente del Propeller Club, Simone Bassi. Tra gli operatori collegati, anche il presidente nazionale dei Propeller, Umberto Masucci. «Il porto a marzo e aprile ha perso il 30% dei traffici», ha spiegato il presidente dell'Adsp e di **Assoport**, Daniele Rossi. Tra un mese dovrebbe però terminare il lavoro della commissione che sta esaminando le domande di partecipazione al bando per l'hub portuale. Con l'aggiudicazione, potrà partire la progettazione esecutiva «con la volontà di vedere all'opera le draghe entro fine anno». Nel frattempo, continua il livellamento del fondale davanti ai terminal dove si erano creati dei dossi. Per sistemare l'area davanti al TCR dovrà invece essere indetta una gara d'appalto. Rossi ha reso noto che ieri è arrivata anche la definitiva approvazione del Protocollo sulla Sicurezza. Io. taz.



### Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale: Firmato Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali

'Ringrazio il Sindaco del Comune di Ravenna, le Organizzazioni Sindacali, i rappresentanti delle Istituzioni e delle Imprese, l' AUSL, l' Ufficio di Sanità Marittima e la Capitaneria di Porto per lo stimolo e l' impegno che ci hanno consentito di adottare questo Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali'. Con queste parole il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi, ha commentato la definitiva approvazione del Protocollo sulla Sicurezza avvenuta in queste ultime ore, a conclusione di un serrato lavoro finalizzato a tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto sin dall' inizio dell' emergenza sanitaria legata al COVID 19. Il Protocollo è il risultato dello stimolo di Prefettura, Comune e Provincia ed ha visto l' AdSP impegnata nel coordinare il contributo fattivo di tutte le Organizzazioni Sindacali del settore, delle rappresentanze delle imprese industriali, dei terminalisti ed operatori portuali, di quelle dell' artigianato e della cooperazione nonché l' indispensabile apporto dell' AUSL e dell' Ufficio di Sanità Marittima. Uno strumento che detta linee guida, coerenti con le molteplici disposizioni progressivamente emanate dalle competenti **Autorità**, che possono essere calate nelle singole realtà del settore **portuale** e consentono di armonizzare i livelli di prevenzione e le misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori impiegati nelle attività che si svolgono nel porto. Al di là dei contenuti di dettaglio (che vanno, per esempio, dagli obblighi di informazione e formazione alle modalità di ingresso e di uscita in azienda dei dipendenti, dalle indicazioni sulle attività di pulizia e sanificazione da attuare alle precauzioni igieniche personali da osservare, dalla gestione degli spazi comuni alla riorganizzazione del lavoro, dal come gestire una persona sintomatica in azienda alla sorveglianza sanitaria da garantire ecc.) è il primo esempio di Protocollo adottato a livello regionale in funzione del contenimento della diffusione del COVID-19 e pertanto si candida legittimamente a best practice di riferimento per altri settori; linea guida per le imprese e modello di riferimento per tutte le diverse amministrazioni ed uffici pubblici che vigilano sulla sicurezza del lavoro in una fase in cui, pur attenuata, è alta l' attenzione su un' emergenza sanitaria senza precedenti da molti decenni a questa parte.



# Informare

## Ravenna

### Approvato a Ravenna il Protocollo per la sicurezza in ambito portuale

L' obiettivo è di garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali A Ravenna è stato approvato il Protocollo per la sicurezza in ambito portuale che ha lo scopo di tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali. Si tratta di uno strumento che detta linee guida, coerenti con le molteplici disposizioni progressivamente emanate dalle competenti autorità, che possono essere calate nelle singole realtà del settore portuale e consentono di armonizzare i livelli di prevenzione e le misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori impiegati nelle attività che si svolgono nel porto. Si tratta inoltre del primo esempio di protocollo adottato a livello regionale in funzione del contenimento della diffusione del Covid-19 e pertanto si candida a best practice di riferimento per altri settori. «Ringrazio - ha commentato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi - il sindaco del Comune di Ravenna, le organizzazioni sindacali, i rappresentanti delle istituzioni e delle imprese, l' AUSL, l' Ufficio di Sanità Marittima e la Capitaneria di Porto per lo stimolo e l' impegno che ci hanno consentito di adottare questo Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali».



**Approvato Protocollo sicurezza a Ravenna**

*Daniele Rossi: concluso un serrato lavoro finalizzato a tutelare la salute pubblica*

Redazione

RAVENNA Approvato Protocollo sulla sicurezza a Ravenna. Ringrazio il Sindaco, le Organizzazioni sindacali, i rappresentanti delle Istituzioni e delle Imprese, l'Ausl, l'Ufficio di Sanità Marittima e la Capitaneria di porto per lo stimolo e l'impegno che ci hanno consentito di adottare questo Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali. Con queste parole il presidente dell'Autorità di Sistema portuale di Ravenna, Daniele Rossi, ha commentato la definitiva approvazione del Protocollo sulla sicurezza, a conclusione di un serrato lavoro finalizzato a tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19. Il protocollo è il risultato dello stimolo di Prefettura, Comune e Provincia ed ha visto l'AdSp impegnata nel coordinare il contributo fattivo di tutte le Organizzazioni sindacali del settore, delle rappresentanze delle imprese industriali, dei terminalisti ed operatori portuali, di quelle dell'artigianato e della cooperazione nonché l'indispensabile apporto dell'Ausl e dell'Ufficio di Sanità marittima. Uno strumento che detta linee guida, coerenti con le molteplici disposizioni progressivamente emanate dalle competenti Autorità, che possono essere calate nelle singole realtà del settore portuale e consentono di armonizzare i livelli di prevenzione e le misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori impiegati nelle attività che si svolgono nel porto. Al di là dei contenuti di dettaglio (che vanno, per esempio, dagli obblighi di informazione e formazione alle modalità di ingresso e di uscita in azienda dei dipendenti, dalle indicazioni sulle attività di pulizia e sanificazione da attuare alle precauzioni igieniche personali da osservare, dalla gestione degli spazi comuni alla riorganizzazione del lavoro, dal come gestire una persona sintomatica in azienda alla sorveglianza sanitaria da garantire ecc.) è il primo esempio di Protocollo adottato a livello regionale in funzione del contenimento della diffusione del Covid-19. Pertanto si candida legittimamente a best practice di riferimento per altri settori; linea guida per le imprese e modello di riferimento per tutte le diverse amministrazioni ed uffici pubblici che vigilano sulla sicurezza del lavoro in una fase in cui, pur attenuata, è alta l'attenzione su un'emergenza sanitaria senza precedenti da molti decenni a questa parte.



## Coronavirus, firmato il Protocollo sulla sicurezza per le attività portuali

*Arrivano nel frattempo le prime stime del 2020. "Nel periodo tra gennaio e aprile si registra una perdita del 17 per cento", riferisce il presidente dell' Autorità Portuale Daniele Rossi*

Giunge l' approvazione del Protocollo sulla Sicurezza per le attività portuali e intanto arrivano anche le stime del primo quadrimestre 2020 per il Porto di Ravenna. Il Coronavirus causa perdite importanti per le merci in transito, ma se non altro la firma delle norme di sicurezza portano un po' di sollievo e speranza per l' intero settore. "Ringrazio il Sindaco del Comune di Ravenna, le Organizzazioni Sindacali, i rappresentanti delle Istituzioni e delle Imprese, l' AUSL, l' Ufficio di Sanità Marittima e la Capitaneria di Porto per lo stimolo e l' impegno che ci hanno consentito di adottare questo Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali". Con queste parole il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi, ha commentato la definitiva approvazione del Protocollo avvenuta a conclusione di un serrato lavoro finalizzato a tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto sin dall' inizio dell' emergenza sanitaria legata al Covid 19. Il Protocollo è il risultato dello stimolo di Prefettura, Comune e Provincia ed ha visto l' AdSP impegnata nel coordinare il contributo fattivo di tutte le Organizzazioni Sindacali del settore, delle rappresentanze delle imprese industriali, dei terminalisti ed operatori portuali, di quelle dell' artigianato e della cooperazione nonché l' apporto dell' Ausl e dell' Ufficio di Sanità Marittima. Uno strumento che detta linee guida, coerenti con le molteplici disposizioni progressivamente emanate dalle competenti **Autorità**, che possono essere calate nelle singole realtà del settore **portuale** e consentono di armonizzare i livelli di prevenzione e le misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori impiegati nelle attività che si svolgono nel porto. Al di là dei contenuti di dettaglio (che vanno, per esempio, dagli obblighi di informazione e formazione alle modalità di ingresso e di uscita in azienda dei dipendenti, dalle indicazioni sulle attività di pulizia e sanificazione da attuare alle precauzioni igieniche personali da osservare, dalla gestione degli spazi comuni alla riorganizzazione del lavoro, dal come gestire una persona sintomatica in azienda alla sorveglianza sanitaria da garantire ecc.) è il primo esempio di Protocollo adottato a livello regionale in funzione del contenimento della diffusione del Covid-19 e pertanto si candida legittimamente a best practice di riferimento per altri settori; linea guida per le imprese e modello di riferimento per tutte le diverse amministrazioni ed uffici pubblici che vigilano sulla sicurezza del lavoro in una fase in cui, pur attenuata, è alta l' attenzione su un' emergenza sanitaria senza precedenti da molti decenni a questa parte. Il tuo browser non può riprodurre il video. Arrivano anche le prime stime sui traffici del Porto di Ravenna: "I mesi di gennaio e febbraio sono in linea con gli anni precedenti, - comunica Daniele Rossi - a marzo perdita drastica del 30%, confermata anche dalle stime del mese di aprile. Guardando il trimestre la perdita si attesta attorno al 17%". Complessivamente in 4 mesi 7 milioni e 220mila tonnellate di merce sono state movimentate all' interno del Porto ravennate, circa un milione e mezzo in meno rispetto al 2019. Le perdite maggiori hanno interessato i settori metallurgici e petroliferi.



## Ravenna, approvato definitivamente il Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali

'Ringrazio il Sindaco del Comune di Ravenna, le Organizzazioni Sindacali, i rappresentanti delle Istituzioni e delle Imprese, l' AUSL, l' Ufficio di Sanità Marittima e la Capitaneria di Porto per lo stimolo e l' impegno che ci hanno consentito di adottare questo Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali'. Con queste parole il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi, ha commentato la definitiva approvazione del Protocollo sulla Sicurezza avvenuta in queste ultime ore, a conclusione di un serrato lavoro finalizzato a tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto sin dall' inizio dell' emergenza sanitaria legata al COVID - 19. Il Protocollo è il risultato dello stimolo di Prefettura, Comune e Provincia ed ha visto l' AdSP impegnata nel coordinare il contributo di tutte le Organizzazioni Sindacali del settore, delle rappresentanze delle imprese industriali, dei terminalisti ed operatori portuali, di quelle dell' artigianato e della cooperazione nonché l' indispensabile apporto dell' AUSL e dell' Ufficio di Sanità Marittima. Uno strumento che detta linee guida, coerenti con le molteplici disposizioni progressivamente emanate dalle competenti **Autorità**, che possono essere calate nelle singole realtà del settore **portuale** e consentono di armonizzare i livelli di prevenzione e le misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori impiegati nelle attività che si svolgono nel porto. Al di là dei contenuti di dettaglio (che vanno, per esempio, dagli obblighi di informazione e formazione alle modalità di ingresso e di uscita in azienda dei dipendenti, dalle indicazioni sulle attività di pulizia e sanificazione da attuare alle precauzioni igieniche personali da osservare, dalla gestione degli spazi comuni alla riorganizzazione del lavoro, dal come gestire una persona sintomatica in azienda alla sorveglianza sanitaria da garantire ecc.) è il primo esempio di Protocollo adottato a livello regionale in funzione del contenimento della diffusione del COVID-19 e pertanto si candida legittimamente a best practice di riferimento per altri settori; linea guida per le imprese e modello di riferimento per tutte le diverse amministrazioni ed uffici pubblici che vigilano sulla sicurezza del lavoro in una fase in cui, pur attenuata, è alta l' attenzione su un' emergenza sanitaria senza precedenti da molti decenni a questa parte.



## Porto: firmato il protocollo per garantire la sicurezza di lavoratori e attività portuali contro il contagio

"Ringrazio il Sindaco del Comune di Ravenna, le Organizzazioni Sindacali, i rappresentanti delle Istituzioni e delle Imprese, l' AUSL, l' Ufficio di Sanità Marittima e la Capitaneria di Porto per lo stimolo e l' impegno che ci hanno consentito di adottare questo Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali". Con queste parole il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi, ha commentato la definitiva approvazione del Protocollo sulla Sicurezza avvenuta in queste ultime ore, a conclusione di un serrato lavoro finalizzato a tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto sin dall' inizio dell' emergenza sanitaria legata al COVID 19. Il Protocollo è il risultato dello stimolo di Prefettura, Comune e Provincia ed ha visto l' AdSP impegnata nel coordinare il contributo fattivo di tutte le Organizzazioni Sindacali del settore, delle rappresentanze delle imprese industriali, dei terminalisti ed operatori portuali, di quelle dell' artigianato e della cooperazione nonché l' indispensabile apporto dell' AUSL e dell' Ufficio di Sanità Marittima. Uno strumento che detta linee guida, coerenti con le molteplici disposizioni progressivamente emanate dalle competenti **Autorità**, che possono essere calate nelle singole realtà del settore **portuale** e consentono di armonizzare i livelli di prevenzione e le misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori impiegati nelle attività che si svolgono nel porto. Al di là dei contenuti di dettaglio (che vanno, per esempio, dagli obblighi di informazione e formazione alle modalità di ingresso e di uscita in azienda dei dipendenti, dalle indicazioni sulle attività di pulizia e sanificazione da attuare alle precauzioni igieniche personali da osservare, dalla gestione degli spazi comuni alla riorganizzazione del lavoro, dal come gestire una persona sintomatica in azienda alla sorveglianza sanitaria da garantire ecc.) è il primo esempio di Protocollo adottato a livello regionale in funzione del contenimento della diffusione del COVID-19 e pertanto si candida legittimamente a best practice di riferimento per altri settori; linea guida per le imprese e modello di riferimento per tutte le diverse amministrazioni ed uffici pubblici che vigilano sulla sicurezza del lavoro in una fase in cui, pur attenuata, è alta l' attenzione su un' emergenza sanitaria senza precedenti da molti decenni a questa parte.



# Covid-19, AdSP di Ravenna: disco verde al Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali

Redazione

Ravenna Approvato il Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali nel porto di Ravenna . Il risultato è stato raggiunto dopo un confronto serrato tra **AdSP**, organizzazioni sindacali, istituzioni, imprese, terminalisti, operatori portuali, Ausl, Ufficio di Sanità marittima e Capitaneria di porto. Si tratta dello strumento che detta linee guida, coerenti con le molteplici disposizioni progressivamente emanate dalle competenti Autorità, che possono essere calate nelle singole realtà del settore portuale e consentono di armonizzare i livelli di prevenzione e le misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori impiegati nelle attività che si svolgono nel porto. In dettaglio, il Protocollo interviene su diversi ambiti: obblighi di informazione e formazione alle modalità di ingresso e di uscita in azienda dei dipendenti, indicazioni sulle attività di pulizia e sanificazione da attuare alle precauzioni igieniche personali da osservare, gestione degli spazi comuni alla riorganizzazione del lavoro, come gestire una persona sintomatica in azienda alla sorveglianza sanitaria da garantire. 'Al di là dei contenuti di dettaglio - spiega Daniele Rossi, presidente dell'**Adsp** di Ravenna è il primo esempio di Protocollo adottato a livello regionale in funzione del contenimento della diffusione del Covid-19 e pertanto si candida legittimamente a best practice di riferimento per altri settori; linea guida per le imprese e modello di riferimento per tutte le diverse amministrazioni ed uffici pubblici che vigilano sulla sicurezza del lavoro in una fase in cui, pur attenuata, è alta l'attenzione su un'emergenza sanitaria senza precedenti da molti decenni a questa parte'.



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

verso il nuovo piano regolatore dello scalo

### Porto, documento strategico si condizionato della Regione

*Il presidente Enrico Rossi: valutare gli effetti sull' erosione, preservare la vocazione storica (marmo e pesca), crociere finalizzate alla riviera apuana*

CarraraC' è l' intesa formale della Regione Toscana per l' approvazione del Documento di pianificazione strategica del **Sistema** portuale del Mar ligure, ma il sì - si spiega in una nota - è accompagnato da una serie di osservazioni che hanno l' obiettivo d«i preservare vocazioni e rapporti col territorio del porto di Marina di Carrara, che insieme a quello della Spezia fa parte del **Sistema**». E' tutto nella lettera che il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha inviato al collega della Liguria, Giovanni Toti e, per conoscenza, alla ministra delle infrastrutture, Paola De Micheli, e alla presidente dell' **Autorità** di **Sistema**, Carla Roncallo. Per la Regione Toscana è fondamentale «che le linee di sviluppo dello scalo carrarese tengano insieme un' adeguata attenzione agli aspetti energetico e ambientali e a quelli di una crescita delle sue attività produttive, tra storiche vocazioni - traffico marmi, pesca, diporto - e nuove prospettive, come la crocieristica». Dal punto di vista ambientale, nella lettera del presidente Rossi si sottolinea la necessità che prima dell' adozione dello specifico Piano regolatore portuale (Prp) del porto di Marina di Carrara, «vengano valutati con grande attenzione gli eventuali effetti negativi che nuove opere marittime potrebbero avere sulla costa apuo-versiliense in termini di erosione. Necessario anche valutare l' impatto sull' abitato in termini di emissioni di CO2 e di inquinamento acustico a seguito di lavori di espansione». Non va inoltre dimenticato, sempre dal punto di vista ambientale, «che l' area marina è parte del Santuario dei cetacei Pelagos - progetto cui aderisce anche il Comune di Carrara - e che quindi dovranno essere valutati gli impatti sulle specie presenti, in particolare il diffuso delfino tursiopo». Quanto alle attività di carattere economico e produttivo, Rossi sottolinea come «in fase di redazione del Prp debbano essere preservate e qualificate quelle che il presidente definisce le attività correlate alla "vocazione storica e identitaria dello scalo marittimo", dalla movimentazione dei marmi alle attività di pesca, fino a quelle della nautica da diporto, nonché lo sviluppo del polo di meccanica industriale di alta qualità tecnologica insediato a Carrara (Nuovo Pignone) e i rapporti con il distretto della nautica da diporto apuo-versiliense». Sul potenziamento dei traffici crocieristici la richiesta della Toscana è che «se ne valutino con attenzione gli effetti economici, sociali e ambientali, considerando, in via prioritaria, la necessità di favorire come ambito di destinazione la Riviera apuana e operando in modo che le sinergie con il porto di La Spezia non determinino una competizione con Livorno». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Sviluppo del porto, via libera della Regione

Rossi firma l'accordo per la pianificazione dello scalo di Marina: «Il progetto dovrà tener conto dell'ambiente e dell'erosione»

di Claudio Laudanna CARRARA Un nuovo piano di sviluppo per rilanciare il porto dopo l'emergenza Covid. Lo scalo di Marina ieri ha compiuto un primo passo verso il futuro grazie al via libera arrivato dalla Regione alla pianificazione del **Sistema** portuale del Mar ligure orientale. «Sarà prioritario valorizzare le vocazioni di Marina» ha ammonito il governatore Enrico Rossi dando l'ok della Toscana all'approvazione del documento di pianificazione strategica. «Il sì della Regione - spiegato da Firenze - è accompagnato da una serie di osservazioni che hanno l'obiettivo di preservare vocazioni e rapporti col territorio del porto di Marina, che insieme a quello della Spezia fa parte del **Sistema**». Tutto questo è stato messo nero su bianco e spedito da Rossi al collega ligure Giovanni Toti, al ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, e alla presidentessa dell'**Autorità di sistema**, Carla Roncallo. «Per la Toscana - sottolineano dalla Regione - è fondamentale che le linee di sviluppo dello scalo carrarese tengano insieme un'adeguata attenzione agli aspetti energetico e ambientali e a quelli di una crescita delle sue attività produttive, tra storiche vocazioni come traffico marmi, pesca, diporto e nuove prospettive, come la crocieristica». Dal punto di vista ambientale il presidente Rossi ha sottolineato la necessità che prima dell'adozione del Piano regolatore del porto vengano valutati gli effetti sull'erosione. Sarà necessario anche valutare l'impatto sull'abitato in termini di emissioni di anidride carbonica e di inquinamento acustico. Non va infine dimenticato che l'area marina è parte del Santuario dei cetacei Pelagos». Le valutazioni più economiche secondo le richieste della Regione dovranno guardare tanto al passato e al presente, quanto al futuro. «In fase di redazione del piano portuale - spiega lo stesso Rossi - dovranno essere preservate e qualificate le attività correlate alla vocazione storica e identitaria dello scalo: dalla movimentazione dei marmi alle attività di pesca, fino a quelle della nautica da diporto, nonché lo sviluppo del polo di meccanica industriale di alta qualità del Nuovo Pignone e i rapporti con il distretto della nautica da diporto apuo-versiliense. Sul potenziamento di traffici crocieristici la nostra richiesta è invece che se ne valutino con attenzione gli effetti considerando, in via prioritaria, la necessità di favorire come ambito di destinazione la Riviera apuana e operando in modo che le sinergie con il porto di La Spezia non determinino una competizione con Livorno». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno

Livorno

### «Sos Porto 2000, ora l'Authority deve farsi sentire»

*Traffici passeggeri ko, sindacati e lavoratori hanno paura «Gli altri scali si preparano a ripartire, qui da noi no»*

Arrangiandosi a stare distanziati come chiedono le regole anti-contagio, ieri pomeriggio i lavoratori della Porto 200 hanno manifestato davanti alla sede dell' Authority: solo una rappresentanza per evitare assembramenti, ma in occasione dell' appuntamento della "cabina di regia" sui problemi della portualità è arrivato un messaggio da parte dei lavoratori delle banchine che stanno soffrendo lo stop delle crociere e la drammatica riduzione delle corse dei traghetti. In ballo è il destino di tante famiglie, perché agli oltre sessanta addetti stabili in estate si aggiunge un piccolo esercito di una quarantina di precari. «Con la nostra protesta - spiegano i dirigenti sindacali Enrico Barbini (Filcams Cgil), Maria Grazia Macchia (Fisascat Cisl) e Davide Merolla (Uilucs Uil) - intendiamo portare l' attenzione sulle mancate risposte da parte dell' **Autorità di sistema**: continua a non darle su tutta una serie di questioni che le organizzazioni sindacali da tempo pongono». Quali? Il primo aspetto riguarda la tenuta occupazionale che «interessa la vita di oltre 100 famiglie». Il secondo ha a che vedere con «la crisi del Gruppo Onorato, maggior azionista di Porto 2000: minaccia la realizzazione delle infrastrutture per la realizzazione del nuovo porto passeggeri della città». Quel che vogliono mettere in evidenza i promotori dell' iniziativa di lotta è il fatto che, mentre «altri porti si stanno organizzando con misure di prevenzione e piani per contrastare il contagio del Covid-19 nelle aree di imbarco e a bordo dei traghetti», qui da noi la situazione brilla per «l' assenza di politiche e di idee per la ripartenza dell' attività lavorativa». L' Authority adesso ha una quota di minoranza nella società privatizzata ma per i sindacati questo non la esime affatto dalle responsabilità: «Come parte pubblica non deve lasciare al proprio destino i lavoratori, compresi i 40 precari, che ormai da molti anni rischiano di rimanere per strada alimentando l' esercito dei disoccupati nella nostra città». Barbini, Macchia e Merolla ribadiscono che ieri davanti all' Authority è andata in scena «solo la prima delle iniziative che organizzeremo fino a quando - viene rimarcato - non si incomincerà ad aver certezze sul nostro futuro indipendente dai danni recati ai traffici dall' emergenza sanitaria». --



## Il Tirreno

Livorno

la Cisl chiede scavalco e microtunnel

### Sostenere le imprese abbattendo i canoni e realizzando le opere

LIVORNO Sostenere le imprese portuali e dare corso alle infrastrutture. Lo chiedono il segretario generale e quello di presidio della Cisl Sefano Boni e Dario Pierfederici. «A causa della pandemia, nei primi mesi del 2020 - scrivono - il porto ha registrato un calo drastico del traffico da crociere che oggi si è completamente azzerato, una forte riduzione dei traghetti (-45%) e un'ulteriore riduzione del traffico dei container (-15%) rispetto al 2019; in calo (-24%) anche tutte le tipologie di navi ormeggiate: in termini di attracchi siamo passati dai 1800 del 2019 ai 1.400 del 2020. Una situazione che si ripercuote in maniera diretta sui lavoratori portuali, attraverso un utilizzo a volte non regolato del lavoro, col ricorso allo straordinario, con turni comandati giornalmente e con riposi spesso saltati. Una situazione determinata principalmente dal Covid-19 e quindi dal mancato utilizzo dei lavoratori ex art 17 (Cooperative di lavoro autorizzato e temporaneo)» Fit-Cisl chiede un presenziamento costante da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale**. «Quest'ultima deve vigilare rispetto ai protocolli di sicurezza condivisi che devono essere la base di riferimento per poter lavorare in tranquillità e anche per fare in modo che l'organizzazione dei turni di lavoro da parte delle imprese non abbia il solo obiettivo del risparmio, mentre invece è necessario fare riferimento alle regole esistenti e ai contratti vigenti». Una situazione che mette a rischio circa 150 lavoratori diretti e altri 50 stagionali che non vedono futuro davanti a loro. Per la Cisl è "fondamentale sostenere le imprese attraverso contributi finalizzati al sostenimento dei costi per adeguare gli impianti e per le protezioni individuali dei lavoratori, rivedere o abbattere i canoni demaniali e allo stesso tempo ragionare per mettere in campo, in materia di sicurezza». Sugli investimenti serve "realizzare lo scavalco ferroviario, opera finanziata con 27 milioni che collegherà direttamente il porto con l'interporto, la rete ferroviaria nazionale e il corridoio europeo-scandinavo-mediterraneo e che dovrebbe essere terminato entro il 2022; realizzare il micro-tunnel, per una spesa di 6 milioni, che collega la raffineria Eni con la Darsena Petroli, e consentirà l'allargamento del canale di accesso da 90 mt a 120 mt permettendo l'ingresso in porto di navi con maggiori dimensioni; realizzare e accelerare l'iter per inizio dei lavori della piattaforma Europa e altri interventi importanti». --



# Il Tirreno

Livorno

l' iniziativa

## Covid, osservatorio web per Palazzo Rosciano

LIVORNO Sulla homepage del sito web istituzione dell' **Autorità** di **Sistema portuale** che ha il quartier generale a Palazzo Rosciano c' è un link che porta all' Osservatorio messo in piedi per tenere gli sguardi puntati sull' emergenza coronavirus nel mondo **portuale** (lo trovate all' indirizzo internet [www.portialtotirreno.it/osservatorio-covid-19](http://www.portialtotirreno.it/osservatorio-covid-19)). Si tratta di «notizie tematiche, disposizioni normative e analisi statistiche periodicamente aggiornate con i traffici portuali e navali dei porti dell' Alto Tirreno», è stato sottolineato presentando l' iniziativa di questa nuova rubrica che già da alcuni giorni tiene banco nella comunicazione dell' ente. La nuova sezione, in via di completamento, contiene anche news aggiornate sulla gestione della Costa Diadema a Piombino e le attività delle amministrazioni di riferimento. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

solo 5 positivi a bordo

## Diadema, si allenta il cordone sanitario

PIOMBINO La struttura gonfiabile che costituisce il Posto medico avanzato, dal 2 aprile scorso in funzione sulla banchina del **porto**, a fianco della nave da crociera Costa Diadema, non verrà smontata. La tensostruttura per ora resta al suo posto, ma l' assistenza verrà rimodulata, in funzione delle diminuite necessità sanitarie. Al momento infatti sono rimasti a bordo 500 marittimi, di cui solo 5 positivi al tampone, che non presentano nessun tipo di sintomo. «Il Posto medico per ora resta lì - dice l' assessore al diritto alla salute Stefania Saccardi - Finché la Costa Diadema resterà in **porto** noi garantiremo l' assistenza. Ma in funzione del nuovo quadro sanitario, molto più tranquillo, abbiamo deciso di tenere sul posto un' ambulanza e abbiamo fatto un accordo con il 118 di zona. Ringrazio tutte le associazioni del volontariato sociosanitario, Anpas, Misericordie e Croce Rossa, che per un mese e mezzo ci hanno aiutato a garantire 24 ore su 24, assieme al personale medico, paramedico e di supporto logistico, tutta l' assistenza necessaria». --

**Bandiera blu al tempo del Covid**  
La consegna in videoconferenza

**Nati lunedì sulla crociera Martina senza acqua**

**La sfida delle sorelle Tosi**  
Riapre dopo un anno l'edicola di piazza Edison

**Diadema, si allenta il cordone sanitario**



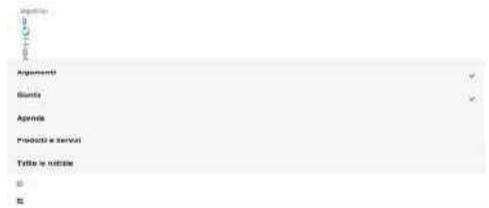


## Regione Toscana

Piombino, Isola d' Elba

### Coronavirus, a Piombino rimodulata l' attività del Posto medico avanzato per la Costa Diadema - Toscana Notizie

Costa Diadema La struttura gonfiabile che costituisce il Posto medico avanzato, dal 2 aprile scorso in funzione sulla banchina del **porto** nuovo di **Piombino**, a fianco della nave da crociera Costa Diadema, non verrà smontata. La tensostruttura per ora resta al suo posto, ma l' assistenza verrà rimodulata, in funzione delle diminuite necessità sanitarie. Al momento infatti sono rimasti a bordo 500 marittimi, di cui solo 5 positivi al tampone, che non presentano nessun tipo di sintomo. 'Il Posto medico per ora resta lì - dice l' assessore al diritto alla salute Stefania Saccardi - Finché la Costa Diadema resterà in **porto** noi garantiremo l' assistenza. Ma in funzione del nuovo quadro sanitario, molto più tranquillo, abbiamo deciso di tenere sul posto un' ambulanza e abbiamo fatto un accordo con il 118 di zona. Ringrazio tutte le associazioni del volontariato socio sanitario, Anpas, Misericordie e Croce Rossa, che per un mese e mezzo ci hanno aiutato a garantire 24 ore su 24, assieme al personale medico, paramedico e di supporto logistico, tutta l' assistenza necessaria'. 'L' unica garanzia che ho chiesto prima di accogliere la Diadema - spiega Francesco Ferrari, sindaco di **Piombino** - è stata che la mia città e i miei concittadini non corressero rischi, visto anche che il nostro ospedale non è nella rete Covid e non sarebbe stato possibile garantire la sicurezza e le necessarie cure ai pazienti: per questo il Posto medico avanzato è stato essenziale. Oggi che il numero dei marittimi a bordo è più che dimezzato e i soggetti positivi sono molto pochi e in condizioni di salute non gravi, è giusto che gli strumenti siano trasferiti dove la necessità è maggiore. In ogni caso, la sicurezza e la salute dei marittimi e dei piombinesi continuerà ad essere garantita grazie al continuo e insostituibile supporto del 118 e di tutte le associazioni di volontariato che sono state, e continueranno ad essere, al nostro fianco nella gestione di questa complessa emergenza'. Le operazioni della Centrale Regionale delle Maxiemergenze sono state gestite e coordinate per tutto il periodo dal dottor Piero Paolini (Referente regionale delle Maxiemergenze) e dal dottor Matteo Nocchi (Responsabile Centrale Operativa Maxiemergenze, Rete Ospedaliera). Il Posto medico avanzato (PMA) di secondo livello montato sulla banchina del **porto** di **Piombino** è il più grande esistente su tutto il territorio nazionale. Era stato montato il 2 aprile scorso, per far fronte al quadro sanitario esistente a bordo della Costa Diadema. 'A bordo c' erano 1.255 persone dell' equipaggio - riferisce Matteo Nocchi -, di cui non sapevamo con precisione quanti positivi'. Due gli obiettivi del PMA: gestire le emergenze sanitarie e la presa in carico dei pazienti marittimi, garantendo il massimo dello standard di bioprotezione; e costituire una sorta di braccio della rete ospedaliera, per gestire il paziente e indirizzarlo all' ospedale, non più vicino, ma più appropriato, nell' ottica di rete regionale. 'Una quindicina di pazienti critici sono stati trasferiti negli ospedali di Livorno, Pisa, Grosseto, Lucca, Siena', informa Nocchi. Un' altra attività importante, che Regione Toscana ha condotto in accordo con Usmaf (l' Ufficio di sanità marittima e aerea di frontiera, che ha la competenza sanitaria a bordo), è stato garantire tutta la sorveglianza sanitaria a bordo e l' esecuzione dei test.



#### Coronavirus, a Piombino rimodulata l'attività del Posto medico avanzato per la Costa Diadema

Finché la nave resta in porto l'assistenza verrà garantita, con un'ambulanza e l'accordo con il 118. La tensostruttura resta comunque in piedi. A bordo sono rimasti 500 marittimi, di cui solo 5 positivi al tampone, senza sintomi



### Gli agenti marittimi: «Via i diritti portuali»

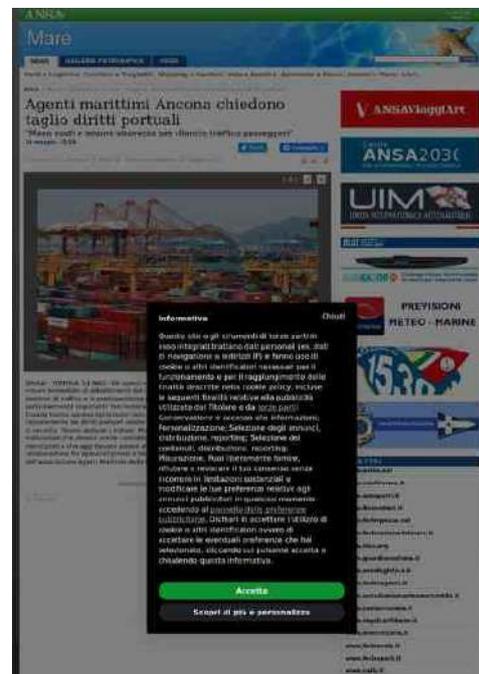
ANCONA Azzerare i diritti portuali per consentire il pieno rilancio dello scalo di Ancona in vista della ripresa dei traffici marittimi. La proposta è di Andrea Morandi, presidente del gruppo di famiglia Morandi e presidente dell'Associazione agenti marittimi delle Marche e dell' Abruzzo, che auspica, in questo momento, una forte sinergia tra privati e istituzioni, con un unico obiettivo: far ripartire l' economia del mare che, prima dell' emergenza, aveva mostrato grandi potenzialità e capacità di crescita trainando anche altri settori strategici dell' intera regione. Due le richieste di Morandi all' **Autorità** di **Sistema Portuale**: misure immediate di abbattimento dei costi che consentano di recuperare rapidamente tutte le direttrici di traffico che fanno capolinea nello scalo dorico e, in secondo luogo, la predisposizione e attuazione dei protocolli di sicurezza contro il Covid-19 che risultano di importanza vitale specie nel terminal passeggeri in considerazione del fatto che Albania e Croazia hanno appena ripristinato i loro collegamenti con l' Italia. In concreto, la richiesta è di azzerare i diritti portuali attualmente in vigore relativi alle tasse sui passeggeri, a quelle sui veicoli commerciali e ai diritti di security. «Siamo tutti consci delle difficoltà che le nostre aziende e gli armatori si troveranno ad affrontare afferma Morandi ma siamo abituati a lottare; proprio i momenti di difficoltà forniscono quelle eccezionali motivazioni che devono anche concretizzarsi oggi nella soluzione dei problemi che si sono cronicizzati e che oggi devono essere affrontati nella logica del rilancio nonché della massima collaborazione fra operatori privati e Istituzioni». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Agenti marittimi Ancona chiedono taglio diritti portuali

*"Meno costi e misure sicurezza per rilancio traffico passeggeri"*

(ANSA) - GENOVA, 14 MAG - Gli agenti marittimi di Ancona chiedono all'**Autorità di sistema portuale** misure immediate di abbattimento dei costi che consentano di recuperare rapidamente tutte le direttrici di traffico e la predisposizione e attuazione di protocolli di sicurezza contro il Covid-19 particolarmente importanti "nel terminal passeggeri in considerazione del fatto che Albania e Croazia hanno appena ripristinato i loro collegamenti con l'Italia". In particolare chiedono l'azzeramento dei diritti portuali relativi alle tasse sui passeggeri, sui veicoli commerciali e ai diritti di security. "Siamo abituati a lottare. Proprio i momenti di difficoltà forniscono quelle eccezionali motivazioni che devono anche concretizzarsi oggi nella soluzione dei problemi che si sono cronicizzati e che oggi devono essere affrontati nella logica del rilancio nonché della massima collaborazione fra operatori privati e Istituzioni" dichiara Andrea Morandi, presidente dell'associazione Agenti Marittimi delle Marche e dell'Abruzzo. (ANSA).



### Agenti Marittimi di Ancona: servono misure immediate di abbattimento dei costi

(FERPRESS) - Ancona, 14 MAG - Ancona affronta l' emergenza e chiede all' **Autorità di Sistema Portuale** misure immediate di abbattimento dei costi che consentano di recuperare rapidamente tutte le direttrici di traffico che fanno capolinea nello scalo dorico, nonché la predisposizione e attuazione di quei protocolli di sicurezza contro il Covid-19 che risultano di importanza vitale specie nel terminal passeggeri in considerazione del fatto che Albania e Croazia hanno appena ripristinato i loro collegamenti con l' Italia. Il messaggio lanciato dall' Associazione Agenti Marittimi di Ancona va diritto alla sostanza chiedendo all' **Autorità di Sistema Portuale** l' azzeramento dei diritti portuali attualmente in vigore relativi alle tasse sui passeggeri, a quelle sui veicoli commerciali e ai diritti di security. "Siamo tutti consci delle difficoltà che le nostre aziende e gli armatori si troveranno ad affrontare - afferma Andrea Morandi, presidente dell' Associazione Agenti Marittimi delle Marche e dell' Abruzzo - ma siamo abituati a lottare; proprio i momenti di difficoltà forniscono quelle eccezionali motivazioni che devono anche concretizzarsi oggi nella soluzione dei problemi che si sono cronicizzati e che oggi devono essere affrontati nella logica del rilancio nonché della massima collaborazione fra operatori privati e Istituzioni".



# Informare

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Gli agenti marittimi di Ancona chiedono all' AdSP misure immediate per sostenere la competitività del porto dorico

Sollecitato l' azzeramento dei diritti portuali L' Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi di Marche e Abruzzo chiede all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale di porre in atto misure immediate di abbattimento dei costi che consentano di recuperare rapidamente tutte le direttrici di traffico che fanno capolinea al **porto** di **Ancona**, nonché la predisposizione e attuazione di quei protocolli di sicurezza contro il Covid-19 che risultano di importanza vitale specie nel terminal passeggeri in considerazione del fatto che Albania e Croazia hanno appena ripristinato i loro collegamenti con l' Italia. In particolare l' associazione degli agenti marittimi sollecita l' azzeramento dei diritti portuali attualmente in vigore relativi alle tasse sui passeggeri, a quelle sui veicoli commerciali e ai diritti di security. «Siamo tutti consci - ha spiegato il presidente dell' associazione, Andrea Morandi - delle difficoltà che le nostre aziende e gli armatori si troveranno ad affrontare, ma siamo abituati a lottare. Proprio i momenti di difficoltà forniscono quelle eccezionali motivazioni che devono anche concretizzarsi oggi nella soluzione dei problemi che si sono cronicizzati e che oggi devono essere affrontati nella logica del rilancio nonché della massima collaborazione fra operatori privati e istituzioni».



# Informatore Navale

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Ancona: la sfida degli Agenti Marittimi per rilanciare i traffici passeggeri

Ancona affronta l'emergenza e chiede all'**Autorità di Sistema** Portuale misure immediate di abbattimento dei costi che consentano di recuperare rapidamente tutte le direttrici di traffico che fanno capolinea nello scalo dorico, nonché la predisposizione e attuazione di quei protocolli di sicurezza contro il Covid-19 che risultano di importanza vitale specie nel terminal passeggeri in considerazione del fatto che Albania e Croazia hanno appena ripristinato i loro collegamenti con l'Italia. Il messaggio lanciato dall'Associazione Agenti Marittimi di Ancona va diritto alla sostanza chiedendo all'**Autorità di Sistema** Portuale l'azzeramento dei diritti portuali attualmente in vigore relativi alle tasse sui passeggeri, a quelle sui veicoli commerciali e ai diritti di security. . "Siamo tutti consci delle difficoltà che le nostre aziende e gli armatori si troveranno ad affrontare - afferma Andrea Morandi, presidente dell'Associazione Agenti Marittimi delle Marche e dell'Abruzzo - ma siamo abituati a lottare; proprio i momenti di difficoltà forniscono quelle eccezionali motivazioni che devono anche concretizzarsi oggi nella soluzione dei problemi che si sono cronicizzati e che oggi devono essere affrontati nella logica del rilancio nonché della massima collaborazione fra operatori privati e Istituzioni".



# Porto di Ancona, agenti marittimi: 'Per rilanciare il traffico passeggeri, servono subito misure eccezionali'

Redazione

Porto di Ancona, agenti marittimi: 'Per rilanciare il traffico passeggeri, servono subito misure eccezionali' 14 Maggio 2020 - Redazione Ancona - 'Per affrontare l'emergenza Covid-19 , l'Autorità di Sistema Portuale introduca subito misure immediate di abbattimento dei costi che consentano di recuperare rapidamente tutte le direttrici di traffico che fanno capolinea nello scalo dorico, nonché la predisposizione e attuazione di quei protocolli di sicurezza contro il Covid-19 che risultano di importanza vitale specie nel terminal passeggeri in considerazione del fatto che Albania e Croazia hanno appena ripristinato i loro collegamenti con l'Italia'. E' il messaggio lanciato dall'associazione agenti marittimi di Ancona all'AdSP per l'azzeramento dei diritti portuali attualmente in vigore relativi alle tasse sui passeggeri, a quelle sui veicoli commerciali e ai diritti di security. 'Siamo tutti consci delle difficoltà che le nostre aziende e gli armatori si troveranno ad affrontare - afferma Andrea Morandi, presidente dell'Associazione Agenti Marittimi delle Marche e dell'Abruzzo - ma siamo abituati a lottare. Proprio i momenti di difficoltà forniscono quelle eccezionali motivazioni che devono anche concretizzarsi oggi nella soluzione dei problemi che si sono cronicizzati e che oggi devono essere affrontati nella logica del rilancio nonché della massima collaborazione fra operatori privati e Istituzioni'.



### Rilanciare traffici passeggeri nel porto di Ancona

*Agenti marittimi chiedono all'AdSp misure per abbattere i costi*

Redazione

ANCONA L'Associazione agenti marittimi di Ancona prova a rilanciare i traffici passeggeri. La città affronta l'emergenza e chiede all'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale, misure immediate di abbattimento dei costi che consentano di recuperare rapidamente tutte le direttrici di traffico che fanno capolinea nello scalo dorico, nonché la predisposizione e attuazione di quei protocolli di sicurezza contro il Covid-19 che risultano di importanza vitale specie nel terminal passeggeri in considerazione del fatto che Albania e Croazia hanno appena ripristinato i loro collegamenti con l'Italia. Il messaggio lanciato dall'Associazione Agenti Marittimi di Ancona va diritto alla sostanza chiedendo all'Autorità di Sistema portuale l'azzeramento dei diritti portuali attualmente in vigore relativi alle tasse sui passeggeri, a quelle sui veicoli commerciali e ai diritti di security, per cercare così di attenuare il crollo registrato nei traffici passeggeri a causa delle limitazioni imposte dall'emergenza epidemiologica. Siamo tutti consci delle difficoltà che le nostre aziende e gli armatori si troveranno ad affrontare afferma Andrea Morandi, presidente dell'Associazione Agenti Marittimi delle Marche e dell'Abruzzo ma siamo abituati a lottare; proprio i momenti di difficoltà forniscono quelle eccezionali motivazioni che devono anche concretizzarsi oggi nella soluzione dei problemi che si sono cronicizzati e che oggi devono essere affrontati nella logica del rilancio nonché della massima collaborazione fra operatori privati e Istituzioni.



## Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il fronte marino: dei 617 membri dell' equipaggio secondo tampone per i 49 risultati positivi all' arrivo ad Ancona. In gran parte sono rimasti sulla nave ormeggiata

### L' equipaggio della Costa Magica resta prigioniero al porto

Dalla prossima settimana il via ai tamponi-bis nei confronti dei 49 membri della Costa Magica risultati positivi al Coronavirus nella prima fase di test effettuata a cavallo tra la fine di aprile e il 2 maggio. Questi membri dell' equipaggio restano in isolamento obbligatorio e la speranza è che in questo lasso di tempo si possano essere negativizzati, in maniera da poter iniziare a prevedere il ritorno a casa. Il problema però è proprio questo, ossia le difficoltà che stanno incontrando la quasi totalità delle persone a bordo della nave ormeggiata alla banchina 19 del porto di Ancona dal 28 aprile. Nonostante il 92% dei 617 membri dell' equipaggio rimasti a bordo della nave da crociera da oltre due mesi siano risultati negativi, soltanto 50 sono stati in grado di essere evacuati da Costa per tornare a casa. Sono ovviamente i cittadini residenti in Italia e gli europei con cui è stato possibile organizzare il rientro nei rispettivi domicili. Il problema, purtroppo, è che la quasi totalità dei mestieranti è di origine asiatica, in particolare indiani, indonesiani e filippini, Paesi che ancora non hanno riaperto le porte per accogliere loro connazionali, specie dall' Italia. Sono giorni frenetici, la direzione di Costa sta facendo il possibile per sistemare le cose, ma non dipende solo dalla compagnia di bandiera con base portuale a Savona. Le misure di sicurezza non prevedono che i membri dell' equipaggio possano lasciare la nave, isolata dall' esterno, ma è chiaro che queste persone stanno vivendo un vero e proprio incubo: imbarcati dall' inizio di marzo scorso e in giro lungo l' Atlantico, dalle isole caraibiche fino al Mediterraneo e infine ad Ancona, dopo essere stati rifiutati da molti Paesi. Intanto, come accennato in precedenza, il team di sanitari guidato da Gores e Usmaf è pronto, all' inizio della prossima settimana, ad entrare di nuovo a bordo per raccogliere i tamponi dei 49 positivi e sottoporli a nuovo processo. In caso di situazione immutata dovranno restare altri 15 giorni in isolamento.



La struttura della Marina, Bigone San Marco, ha contribuito alla battaglia con i viali e Carlo Urbani di Jesi con 600 e cento operatori

### L'equipaggio della Costa Magica resta prigioniero al porto

Il team di sanitari è pronto a partire in questi giorni per il secondo tampone per i 49 membri dell'equipaggio della Costa Magica risultati positivi al Coronavirus nella prima fase di test effettuata a cavallo tra la fine di aprile e il 2 maggio. Questi membri dell'equipaggio restano in isolamento obbligatorio e la speranza è che in questo lasso di tempo si possano essere negativizzati, in maniera da poter iniziare a prevedere il ritorno a casa. Il problema però è proprio questo, ossia le difficoltà che stanno incontrando la quasi totalità delle persone a bordo della nave ormeggiata alla banchina 19 del porto di Ancona dal 28 aprile. Nonostante il 92% dei 617 membri dell'equipaggio rimasti a bordo della nave da crociera da oltre due mesi siano risultati negativi, soltanto 50 sono stati in grado di essere evacuati da Costa per tornare a casa. Sono ovviamente i cittadini residenti in Italia e gli europei con cui è stato possibile organizzare il rientro nei rispettivi domicili. Il problema, purtroppo, è che la quasi totalità dei mestieranti è di origine asiatica, in particolare indiani, indonesiani e filippini, Paesi che ancora non hanno riaperto le porte per accogliere loro connazionali, specie dall' Italia. Sono giorni frenetici, la direzione di Costa sta facendo il possibile per sistemare le cose, ma non dipende solo dalla compagnia di bandiera con base portuale a Savona. Le misure di sicurezza non prevedono che i membri dell'equipaggio possano lasciare la nave, isolata dall' esterno, ma è chiaro che queste persone stanno vivendo un vero e proprio incubo: imbarcati dall' inizio di marzo scorso e in giro lungo l' Atlantico, dalle isole caraibiche fino al Mediterraneo e infine ad Ancona, dopo essere stati rifiutati da molti Paesi. Intanto, come accennato in precedenza, il team di sanitari guidato da Gores e Usmaf è pronto, all' inizio della prossima settimana, ad entrare di nuovo a bordo per raccogliere i tamponi dei 49 positivi e sottoporli a nuovo processo. In caso di situazione immutata dovranno restare altri 15 giorni in isolamento.



## Istituzione della Zona economica speciale, Marsilio si rivolge a Provenzano

di Marina Denegri 14 maggio 2020 scritto da Marina Denegri 14 maggio 2020

MARINA DENEGRI

La Regione non può più aspettare per le Zone Economiche Speciali, strumenti di rilancio importanti per imprese e territori nel post Covid PESCARA - Il presidente Marco Marsilio ha inviato una lettera al Ministro per il Sud Giuseppe Provenzano per sollecitare l'istituzione della Zes (Zona economica speciale), il cui relativo iter funzionale è già stato attivato da tempo. Già con la deliberazione n. 396 dell'8 luglio 2019, la Giunta regionale si era impegnata a recepire le osservazioni pervenute dai competenti Ministeri, apportando le modifiche richieste al Piano Strategico di Sviluppo originariamente elaborato, trasmettendo una nuova proposta ai fini dell'ottenimento del Decreto Istitutivo ZES Abruzzo. Tuttavia, con ulteriore comunicazione del Dipartimento delle Politiche di Coesione, del 4 novembre 2019 erano state sollevate aggiuntive criticità, che, nonostante il puntuale riscontro fornito dalla Regione Abruzzo con nota 352310 del 16 dicembre 2019, avevano continuato ad essere oggetto di confronto anche durante la seduta della Cabina di Regia Interistituzionale ZES, tenutasi a Roma il 22 novembre 2019, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. A quel punto l'Amministrazione regionale per imprimere una definitiva accelerazione all'iter istitutivo della ZES che ormai il territorio abruzzese attende da troppo tempo, aveva provveduto alla costituzione di apposito gruppo di lavoro interdipartimentale incaricato di rivedere e integrare la precedente proposta istitutiva, approvata con la citata DGR 396/2019, riscontrando direttamente nel Piano di Sviluppo Strategico e in maniera ancora più dettagliata, le richieste pervenute dai competenti ministeri e recependo, in particolare, le indicazioni emerse nel corso della riunione tecnica tenutasi il 17 febbraio 2020 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Lo scorso 12 marzo 2020, infatti, con nota prot.n. RA/0074021/20, la Regione Abruzzo aveva provveduto a trasmettere, ancora una volta, la proposta istitutiva della ZES Abruzzo, in seguito all'elaborazione del nuovo Piano di Sviluppo Strategico approvato con la deliberazione di giunta regionale n. 128 del 4 marzo 2020. Marsilio ha scritto che a questo punto la Regione non perdere anche un solo giorno in più, soprattutto in considerazione della fase emergenziale che l'intero paese si è trovato ad affrontare. Gli esperti della materia hanno al riguardo evidenziato che il post emergenza Covid-19 potrebbe condurre ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità delle regioni del centro sud Italia e le Zone Economiche Speciali, in uno scenario profondamente mutato come quello che ci consegna il post epidemia, possono concretamente fungere, in maniera ancora più significativa, da strumenti di rilancio importanti per imprese e territori. Il Comitato scientifico dell'Osservatorio economico sulle ZES e le iniziative di sviluppo delle aree speciali, istituito con l'accordo fra **Assoporti** e Svimez, che ha di recente avviato i propri lavori, ha fatto un punto sullo stato attuale delle Zone Economiche Speciali sottolineando il contributo che possono dare insieme alle Zone logistiche speciali, per rafforzare il peso dell'economia del mare. Le Zone Economiche Speciali, definite un vero e proprio 'vaccino contro la crisi' ora più che mai possono fungere da strumento per favorire l'uscita dalla crisi, resa ancora più grave dall'impatto del blocco produttivo. Per queste ragioni si chiede un riscontro celere della proposta avanzata dalla Regione Abruzzo che merita ora, e non domani, l'istituzione della propria Zona Economica Speciale per poter dare al proprio territorio



le risposte che merita, al pari delle altre Regioni del Centro Sud, che già da tempo hanno avuto la possibilità di usufruire di questo prezioso strumento. Istituzione della Zona economica speciale, Marsilio si rivolge a Provenzano  
ultima modifica: 2020-05-14T11:43:26+00:00 da.



## Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Moduli dell' ospedale da campo della Marina Militare imbarcati al porto "Grazie dalle Marche per il sostegno" (Video)

*ANCONA - Stamattina, dopo la cerimonia dell' ammaina bandiera davanti al 'Carlo Urbani' di Jesi, i camion sono stati caricati sulla nave San Giusto nello scalo dorico. L' autorità portuale ha espresso gratitudine ai fucilieri della Brigata Marina San Marco per «il grande atto di solidarietà e di supporto alla comunità regionale» offerto nella fase acuta dell' emergenza sanitaria*

Con la solenne cerimonia dell' ammaina bandiera è terminata stamattina l' attività del posto medico avanzato (Pma) della Marina Militare presso l' ospedale 'Carlo Urbani' di Jesi. L' ospedale da campo, approntato dai fucilieri della Brigata Marina San Marco come struttura sanitaria a disposizione dell' ospedale marchigiano nella fase acuta dell' emergenza sanitaria per il Covid 19, è stato fondamentale in queste settimane per dare continuità al trattamento dei pazienti . «Il disallestimento del Pma segna l' inizio di una nuova speranza, sempre più uniti nella lotta contro il coronavirus. Insieme più forti» scrive nel post di commiato la Marina Militare sulla pagina istituzionale Fb pubblicando anche il video dell' ultimo ammaina bandiera. Poco dopo al porto di Ancona la nave San Giusto della Marina Militare ha imbarcato i camion con i moduli dell' ospedale da campo. «Un grande atto di solidarietà e di supporto alla comunità marchigiana che, per la sua realizzazione, ha potuto anche contare sullo scalo dorico che conferma così il suo ruolo di infrastruttura **centrale** nella regione sia per l' economia sia per le necessità emergenziale e di Protezione civile. Grazie da parte di tutte le Marche» è il saluto ai fucilieri della Marina Militare dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**.



## Niente contributi al porto la delusione è bipartisan

*Il sindaco giudica il decreto del Governo «Sono drammaticamente preoccupato» Ma di Majo resta fiducioso: «Sono sicuro che i fondi per lo scalo verranno elevati»*

SETTORE MARITTIMO IN CRISI «Sono drammaticamente preoccupato». E' racchiuso in questa frase del sindaco Ernesto Tedesco il sentimento che ieri, all'indomani della presentazione da parte del Governo del decreto Rilancio, aleggiava in città e tra il cluster portuale. Un decreto tanto atteso, sul quale la politica, con appelli bipartisan, aveva riposto la speranza che venisse riconosciuto allo scalo, leader in Italia per le crociere, il grave danno subito per il lockdown da Covid. Invece l' articolo 202 relativo alle disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi, parla solo di 6 milioni per compensare le 15 **Adsp**, senza alcun riconoscimento specifico per Civitavecchia. «Esprimiamo profonda delusione. Solo proclami finora dicono i parlamentari Alessandro Battilocchio (Fi), Claudio Durigon (Lega) e Marco Silvestroni (Fdl) - a cui non sono seguiti fatti. Ci batteremo da subito insieme in Parlamento per incalzare il Governo con proposte specifiche e per provare a migliorare il provvedimento, raccogliendo il grido d' allarme di Comune, imprese portuali e operatori, totalmente dimenticati dall' esecutivo. Troppe parole in queste settimane, urgono fatti concreti e risposte immediate». Un impegno congiunto molto apprezzato ieri dal primo cittadino che spera in una correzione in corsa. «Altrimenti il porto, che non è solo di Civitavecchia, ma di Roma e del Lazio, muore. Non voglio giudicare - afferma Tedesco ma non posso non constatare come al momento non ci sia un' idea di sviluppo, non siano state fatte scelte per uscire da questa situazione, grave soprattutto dal punto di vista sociale. Tanti anni fa la filiera Governo, Regione, Comune aveva portato lo scalo a crescere. Oggi, nonostante **Adsp**, Governo e Regione siano dello stesso colore, Civitavecchia è stata dimenticata». BOTTA E RISPOSTA A DISTANZA Anche per il vice sindaco Massimiliano Grasso si è trattato di «una mancanza che a dispetto degli annunci romani e delle dichiarazioni del presidente dell' **Adsp** Di Majo, fiducioso delle rassicurazioni dei politici locali e non solo del centrosinistra, denota chiaramente un gravissimo segnale per la città e per tutto il comparto del turismo». Ma nonostante tutto, il presidente Francesco Maria di Majo fiducioso lo è ancora. «Nell' auspicio che in sede di conversione del decreto legge il fondo possa essere elevato, ritengo positivo che il Governo lo abbia costituito, accogliendo le istanze giunte soprattutto da Civitavecchia. La criticità che sta vivendo il porto è stata, comunque, ben rappresentata alla Ministra De Micheli e sono fiducioso che il Governo adotterà ulteriori interventi per i porti maggiormente colpiti dalla crisi. Continuerò a rappresentare a Governo e Regione la necessità di ottenere contributi aggiuntivi, insistendo sulla specificità della crisi che sta vivendo il nostro scalo». LEGA E DEM SU SPONDE OPPOSTE A entrare nello specifico è invece il coordinatore locale della Lega Antonio Giannusso. «Per evitare che il porto finisca in disavanzo finanziario ha necessità di un fondo ad hoc di 15 milioni, oltre ad avere la possibilità di convertire il Fondo 18bis e il Fondo perequativo in spesa corrente altrimenti scalo e città si troveranno con altri 500 disoccupati». Più ottimista il segretario del Pd Stefano Giannini. «L' ascolto del territorio, in questa fase, è stato solo un primo passo che sarà vanificato se, in sede di lavoro parlamentare, non sarà più che ampliata la somma messa a disposizione dal Governo. Dobbiamo fare e faremo di più. Il Pd di Civitavecchia si è già messo al lavoro per riprendere la trattativa e presentare delle modifiche all' attenzione dei membri del Governo, del Parlamento, della Regione e dei livelli superiori del partito, da trasformare in emendamenti per la conversione in legge del





## Sos dei vigilantes. Seport, cig contestata

Nessun aiuto mirato per il porto di Civitavecchia dove cresce l'allarme sociale e i sindacati continuano a porre l'attenzione sul rischio sicurezza. Dopo l'Sos lanciato per Pas, Marco Feuli (Filcams Cgil) e Paolo Le Foche (Fisascat Cisl) denunciano ancora tagli per gli operatori della vigilanza privata nello scalo. «Le guardie particolari giurate dipendenti della Securitas metronotte, che operano nel terminal croceristico, già in cassa integrazione per la drastica riduzione degli attracchi, vedono aggravarsi la loro situazione per la sospensione di alcuni servizi». Oltre alla riduzione dello stipendio con la cig, i sindacati mettono l'accento sull'abbassamento dei livelli di sicurezza in porto. Intanto è stata aperta la cassa integrazione anche per la Seport. «O meglio spiega Sergio Muratore della Cgil Fp, che non ha firmato la richiesta solo per 24 dipendenti, 19 operativi e 5 amministrazioni che si solito svolgevano il servizio croceristico. Una scelta che non abbiamo condiviso: l'azienda non è divisa in comparti e i servizi spesso ruotano. Non è giusto che a pagare sia solo un terzo dei lavoratori (la società ha poco più di 60 unità, ndc). Se gli ammortizzatori sociali erano necessari, andavano spalmati su tutti, così da togliere meno ore e meno stipendio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



### Di Rilancio: Di Majo (AdSP), fiducioso che Governo e Regione sapranno ulteriormente valutare la specificità della crisi del porto di Civitavecchia

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 14 MAG - "Nell' auspicio che in sede di conversione del decreto legge il fondo istituito all' art. 202, par. 7 del Decreto Rilancio possa essere elevato, ritengo positivo che il Governo abbia costituito, accogliendo le istanze giunte soprattutto da **Civitavecchia**, un siffatto fondo in favore di quelle AdSP che si trovano nell' impossibilità, non avendo avanzi di amministrazione disponibili, di far fronte agli interventi previsti in favore delle società concessionarie di aree demaniali e delle imprese portuali nonché delle Compagnie Portuali. La criticità che sta vivendo il **porto di Civitavecchia** è stata, comunque, ben rappresentata alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli e sono fiducioso che il Governo adotterà ulteriori interventi per i porti maggiormente colpiti dalla crisi. Continuerò, pertanto, a rappresentare al Governo e alla Regione la necessità di ottenere contributi aggiuntivi a favore del **porto di Civitavecchia**, insistendo sulla specificità della crisi che sta vivendo il nostro scalo". E' quanto dichiara il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo all' indomani del cosiddetto Decreto Rilancio varato dal Governo.



## Decreto Rilancio, Grasso: "Dal Governo uno schiaffo al Porto e a tutta Civitavecchia"

*Il vicesindaco: "Dal Decreto Civitavecchia si è passati a decretare, di fatto, il default di un intero sistema portuale, con la concreta prospettiva, di conseguenza, di coinvolgere tutto il territorio"*

Grasso: 'Non si può che esprimere profonda delusione e preoccupazione per lo schiaffo dato a tutta la portualità italiana ed in particolare a Civitavecchia con questo decreto Rilancio. Si tratta di un provvedimento, annunciato in pompa magna dal Ministro e seguito da interventi di esponenti a tutti i livelli istituzionali del Governo, che riserva appena 6 milioni di euro da dividersi tra 15 **Autorità** di **Sistema**, e non contiene alcuna misura specifica per Civitavecchia, il porto leader delle crociere, azzerate per tutto l'anno, ed il territorio, colpito in maniera pesantissima dall'emergenza. Solo proclami finora, a cui non sono seguiti fatti concreti'. E' quanto dichiara Massimiliano Grasso, vicesindaco di Civitavecchia e assessore alla Portualità e Sviluppo **Portuale**, che aggiunge: 'Una mancanza che a dispetto degli annunci romani e delle dichiarazioni del presidente dell' Adsp Di **Majo**, 'fiducioso' rispetto alle rassicurazioni dei politici locali e non solo del centrosinistra, denota chiaramente un gravissimo segnale alla città e a tutto il comparto del turismo. Solo parole al vento, dal Governo, così come dalla Regione. Dal Decreto Civitavecchia si è passati a decretare, di fatto, il default di un intero **sistema**

**portuale**, con la concreta prospettiva, di conseguenza, di coinvolgere tutto il territorio'. Di **Majo**: 'Fiducioso nell'opera dell'Esecutivo' 'Nell'auspicio che in sede di conversione del decreto legge il fondo istituito all'art. 202, par. 7 del Decreto Rilancio possa essere elevato, ritengo positivo che il Governo abbia costituito, accogliendo le istanze giunte soprattutto da Civitavecchia, un siffatto fondo in favore di quelle AdSP che si trovano nell'impossibilità, non avendo avanzi di amministrazione disponibili, di far fronte agli interventi previsti in favore delle società concessionarie di aree demaniali e delle imprese portuali nonché delle Compagnie Portuali'. E' quanto dichiara il Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Francesco Maria** di **Majo** all'indomani del cosiddetto Decreto Rilancio varato dal Governo. La criticità che sta vivendo il porto di Civitavecchia è stata, comunque, ben rappresentata alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli e sono fiducioso che il Governo adotterà ulteriori interventi per i porti maggiormente colpiti dalla crisi. Continuerò, pertanto, a rappresentare al Governo e alla Regione la necessità di ottenere contributi aggiuntivi a favore del porto di Civitavecchia, insistendo sulla specificità della crisi che sta vivendo il nostro scalo'. Il Faro online - [Clicca qui per leggere tutte le notizie di Civitavecchia.](#)



## Il Sannio

### Napoli

Porto di Napoli Finanza sequestra un container pieno di rifiuti, diretto verso il Burkina Faso

### Scorie verso l' Africa, piano sgominato

Sigilli su otto tonnellate di residui elettronici e pneumatici esausti. Denunciati tre italiani e un africano

Ancora un carico malsano di rifiuti destinato ad essere 'esportato' verso l' Africa è stato scoperto e bloccato nel porto di Napoli a seguito di un operazione congiunta della Guardia di Finanza e dell' Agenzia delle Dogane. I militari e i funzionari hanno apposto i sigilli ad un container contenente al suo interno otto tonnellate di rifiuti pericolosi. I rifiuti consistevano in pneumatici esausti, materiali informatici da dismettere, abiti lerci e non recuperabili e scarpe consumate ormai non riutilizzabili. All' interno del container anche merce di buona qualità con ogni probabilità provento di furti: ottantacinque batterie e accumulatori per centrali telefoniche. Falsificata la bolla di accompagnamento per il container che indicava tutt' altra merce, in modo fraudolento. Sono finiti nei guai e sono stati denunciati in quattro: tre italiani e un africano. Il Paese di destinazione della merce di scarto e del materiale rubato era il Burkina Faso. Falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione, violazioni di norme ambientali i reati che sono stati contestati ai quattro coinvolti in questa brutta vicenda che certo non è la prima e non sarà l' ultima del genere. Sempre più ricorrente ormai l' emersione di traffici di rifiuti dalla Campania verso l' estero da parte di faccendieri senza scrupoli che accumulano lucri immensi facendo risparmiare ad aziende a loro volta senza scrupoli i soldi necessari per lo smaltimento legale dei rifiuti. Le indagini della Guardia di Finanza proseguiranno per verificare altri possibili coinvolgimenti in questa pericolosa matrice criminale, con il traffico rifiuti internazionale che rappresenta un business ramificato e molto redditizio con rischi di condanna che sono ben più bassi in confronto ad altre tipologie di traffico illecito e che richiamano la necessità evidentemente di normative più severe.



## Porto di Napoli, sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali

Otto tonnellate di rifiuti speciali pericolosi diretti in Africa sono state sequestrate nel porto di Napoli. Erano nascosti in un container. A operare i funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli e la Guardia di Finanza. La destinazione del container bloccato era il Burkina Faso.



# Affari Italiani

## Napoli

### Sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali al porto di Napoli

**NAPOLI** (ITALPRESS) - I funzionari dell' Agenzia Dogane e Monopoli e militari del Comando provinciale della Guardia di finanza di **Napoli** hanno sequestrato nello scalo marittimo partenopeo circa 8 tonnellate di rifiuti speciali pericolosi stivati in un container destinato al Burkina Faso che avrebbe dovuto contenere effetti personali e masserizie. Nel corso di un controllo, invece, sono stati rinvenuti - occultati da un autoveicolo utilizzato quale carico di copertura - un ingente quantitativo di elettrodomestici e pneumatici usati, balle di indumenti e scarpe non sanificati, nonché 85 batterie e accumulatori per ripetitori telefonici non dichiarati e verosimilmente provento di furto. Il carico, di quasi 8 tonnellate di rifiuti speciali e rifiuti pericolosi, avrebbe fruttato proventi per circa 50.000 euro. Sono state denunciate quattro persone - tre italiani e un cittadino del Burkina Faso - per falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione e violazioni del Testo unico ambientale. (ITALPRESS).fsc/com14-Mag-20 09:05.

The screenshot shows the website 'affaritaliani.it' with a navigation bar at the top. Below the navigation bar, there are several news thumbnails. The main article is titled 'Sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali al porto di Napoli' and is dated '14 maggio 2020 09:05'. The article text is partially visible, mentioning 'I funzionari dell'Agenzia Dogane e Monopoli e militari del Comando provinciale della Guardia di finanza di Napoli'. Below the article, there are two video thumbnails from 'nTV'. The first video is titled 'Coronavirus, l'ozonoterapia funziona o scatta il numero 115?' and the second is titled 'In vetrina'.

## Sequestro 8 tonnellate rifiuti speciali

*Erano nascosti in un container diretto in Africa*

(ANSA) - **NAPOLI**, 14 MAG - Otto tonnellate di rifiuti speciali pericolosi diretti in Africa sono state sequestrate nel **porto** di **Napoli**. A operare i funzionari di Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza. La destinazione del container bloccato era il Burkina Faso. In particolare, per contrastare i traffici illeciti transfrontalieri di rifiuti, è stato ispezionato un container che, sulla base della documentazione accompagnatoria, avrebbe dovuto contenere effetti personali e masserizie. Al suo interno sono stati rinvenuti, invece, occultati da un autoveicolo utilizzato quale carico di copertura, un ingente quantitativo di elettrodomestici e pneumatici usati, balle di indumenti e scarpe non sanificati, nonché 85 batterie ed accumulatori per ripetitori telefonici non dichiarati e verosimilmente provento di furto. Denunciati i 4 responsabili, tre italiani ed un cittadino africano, per falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione e violazioni al Testo Unico Ambientale.(ANSA).



## Cronache Della Campania

### Napoli

#### La Finanza sequestra nel porto di Napoli 8 tonnellate di rifiuti pericolosi destinati in Africa

Campania Cronaca di Napoli fatti di Napoli Il fatto del giorno Quartieri di Napoli La Finanza sequestra nel porto di Napoli 8 tonnellate di rifiuti pericolosi destinati in Africa Pubblicità Di La Redazione 26 minuti fa

LA REDAZIONE

I funzionari di Agenzia Dogane e Monopoli in servizio presso l' Ufficio delle Dogane di Napoli 1, unitamente a militari del II Gruppo Porto della Guardia di Finanza di Napoli, hanno sottoposto a sequestro circa 8 tonnellate di rifiuti speciali pericolosi stivati in un container destinato in Burkina Faso. In particolare, a seguito di analisi di rischio tesa a contrastare i traffici illeciti transfrontalieri di rifiuti, è stato ispezionato un container diretto in Africa che, sulla base della documentazione accompagnatoria, avrebbe dovuto contenere effetti personali e masserizie. Al suo interno sono stati rinvenuti, invece, occultati da un autoveicolo utilizzato quale carico di copertura, un ingente quantitativo di elettrodomestici e pneumatici usati, balle di indumenti e scarpe non sanificati, nonché 85 batterie ed accumulatori per ripetitori telefonici non dichiarati e verosimilmente provento di furto. All' esito delle attività di verifica sono stati denunciati all' Autorità Giudiziaria i 4 responsabili, tre italiani ed un burkinabe, per falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione e violazioni al Testo Unico Ambientale. L' operazione conferma la proficua sinergia tra l' Agenzia Dogane e Monopoli e la Guardia di Finanza nei controlli in ambito portuale e nel contrasto ai traffici illeciti.



### Rifiuti speciali destinati al Burkina Faso, operazione GdF al Porto di Napoli, sequestrate 8 tonnellate.

*Otto tonnellate di rifiuti speciali pericolosi diretti in Africa sono state sequestrate nel porto di Napoli. A operare i funzionari di Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza. La destinazione del container bloccato era il Burkina Faso. In particolare, per contrastare i traffici illeciti transfrontalieri di rifiuti, è stato ispezionato un container che, []*

Otto tonnellate di rifiuti speciali pericolosi diretti in Africa sono state sequestrate nel porto di Napoli. A operare i funzionari di Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza. La destinazione del container bloccato era il Burkina Faso. In particolare, per contrastare i traffici illeciti transfrontalieri di rifiuti, è stato ispezionato un container che, sulla base della documentazione accompagnatoria, avrebbe dovuto contenere effetti personali e masserizie. Al suo interno sono stati rinvenuti, invece, occultati da un autoveicolo utilizzato quale carico di copertura, un ingente quantitativo di elettrodomestici e pneumatici usati, balle di indumenti e scarpe non sanificati, nonché 85 batterie ed accumulatori per ripetitori telefonici non dichiarati e verosimilmente provento di furto. Denunciati i 4 responsabili, tre italiani ed un cittadino africano, per falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione e violazioni al Testo Unico Ambientale.(ANSA).



### Sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali al porto di Napoli

**NAPOLI** (ITALPRESS) - I funzionari dell' Agenzia Dogane e Monopoli e militari del Comando provinciale della Guardia di finanza di **Napoli** hanno sequestrato nello scalo marittimo partenopeo circa 8 tonnellate di rifiuti speciali pericolosi stivati in un container destinato al Burkina Faso che avrebbe dovuto contenere effetti personali e masserizie. Nel corso di un controllo, invece, sono stati rinvenuti - occultati da un autoveicolo utilizzato quale carico di copertura - un ingente quantitativo di elettrodomestici e pneumatici usati, balle di indumenti e scarpe non sanificati, nonché 85 batterie e accumulatori per ripetitori telefonici non dichiarati e verosimilmente provento di furto. Il carico, di quasi 8 tonnellate di rifiuti speciali e rifiuti pericolosi, avrebbe fruttato proventi per circa 50.000 euro. Sono stati denunciati quattro persone - tre italiani e un cittadino del Burkina Faso - per falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione e violazioni del Testo unico ambientale. (ITALPRESS). L' articolo Sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali al **porto** di **Napoli** proviene da Italtpress .



**Sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali al porto di Napoli**

**NAPOLI** (ITALPRESS) - I funzionari dell' Agenzia Dogane e Monopoli e militari del Comando provinciale della Guardia di finanza di **Napoli** hanno sequestrato nello scalo marittimo partenopeo circa 8 tonnellate di rifiuti speciali pericolosi stivati in un container destinato al Burkina Faso che avrebbe dovuto contenere effetti personali e masserizie. Nel corso di un controllo, invece, sono stati rinvenuti - occultati da un autoveicolo utilizzato quale carico di copertura - un ingente quantitativo di elettrodomestici e pneumatici usati, balle di indumenti e scarpe non sanificati, nonché 85 batterie e accumulatori per ripetitori telefonici non dichiarati e verosimilmente provento di furto. Il carico, di quasi 8 tonnellate di rifiuti speciali e rifiuti pericolosi, avrebbe fruttato proventi per circa 50.000 euro. Sono stati denunciate quattro persone - tre italiani e un cittadino del Burkina Faso - per falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione e violazioni del Testo unico ambientale. (ITALPRESS).



# Napoli Village

## Napoli

### Rifiuti speciali sequestrati al Porto di Napoli GDF

*NAPOLI - Otto tonnellate di rifiuti speciali pericolosi diretti in Africa sono state sequestrate nel porto di Napoli. A operare i funzionari di Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza. La destinazione del container bloccato era il Burkina Faso. In particolare, per contrastare i traffici illeciti transfrontalieri di rifiuti, è stato ispezionato un []*

**NAPOLI** - Otto tonnellate di rifiuti speciali pericolosi diretti in Africa sono state sequestrate nel **porto** di **Napoli**. A operare i funzionari di Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza. La destinazione del container bloccato era il Burkina Faso. In particolare, per contrastare i traffici illeciti transfrontalieri di rifiuti, è stato ispezionato un container che, sulla base della documentazione accompagnatoria, avrebbe dovuto contenere effetti personali e masserizie. Al suo interno sono stati rinvenuti, invece, occultati da un autoveicolo utilizzato quale carico di copertura, un ingente quantitativo di elettrodomestici e pneumatici usati, balle di indumenti e scarpe non sanificati, nonché 85 batterie ed accumulatori per ripetitori telefonici non dichiarati e verosimilmente provento di furto. Denunciati i 4 responsabili, tre italiani ed un cittadino africano, per falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione e violazioni al Testo Unico Ambientale.(ANSA).



## Sequestrate in porto a Napoli 8 tonnellate di rifiuti speciali diretti in Africa (FOTO)

Nel porto del capoluogo campano funzionari dell'Agenzia delle Dogane di Napoli 1, unitamente ai militari del Comando Provinciale della Guardia di Finanza, hanno sequestrato circa 8 tonnellate di rifiuti speciali pericolosi stivati in un container destinato in Burkina Faso. Lo rivelano le Dogane spiegando che, a seguito di analisi dei rischi tesa a contrastare i traffici illeciti transfrontalieri di rifiuti, è stato ispezionato un container ove sono stati rinvenuti, occultati da un autoveicolo utilizzato quale carico di copertura, un ingente quantitativo di elettrodomestici e pneumatici usati, balle di indumenti e scarpe non sanificati, nonché 85 batterie e accumulatori per ripetitori telefonici non dichiarati e verosimilmente provento di furto. All'esito delle attività di verifica i responsabili sono stati denunciati all'autorità giudiziaria per falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione e violazioni al Testo Unico Ambientale.



Nei porto del capoluogo campano funzionari dell'Agenzia delle Dogane di Napoli 1, unitamente ai militari del Comando Provinciale della Guardia di Finanza, hanno sequestrato circa 8 tonnellate di rifiuti speciali pericolosi stivati in un container destinato in Burkina Faso. Lo rivelano le Dogane spiegando che, a seguito di analisi dei rischi tesa a contrastare i traffici illeciti transfrontalieri di rifiuti, è stato ispezionato un container ove sono stati rinvenuti, occultati da un autoveicolo utilizzato quale carico di copertura, un ingente quantitativo di elettrodomestici e pneumatici usati, balle di indumenti e scarpe non sanificati, nonché 85 batterie e accumulatori per ripetitori telefonici non dichiarati e verosimilmente provento di furto. All'esito delle attività di verifica i responsabili sono stati denunciati all'autorità giudiziaria per falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione e violazioni al Testo Unico Ambientale.

## Porto di Napoli, sequestrate 8 tonnellate di rifiuti speciali

Otto tonnellate di rifiuti speciali pericolosi diretti in Africa sono state sequestrate nel porto di Napoli. A operare i funzionari di Agenzia delle Dogane e Monopoli e Guardia di Finanza. La destinazione del container bloccato era il Burkina Faso. In particolare, per contrastare i traffici illeciti transfrontalieri di rifiuti, è stato ispezionato un container che, sulla base della documentazione accompagnatoria, avrebbe dovuto contenere effetti personali e masserizie. Al suo interno sono stati rinvenuti, invece, occultati da un autoveicolo utilizzato quale carico di copertura, un ingente quantitativo di elettrodomestici e pneumatici usati, balle di indumenti e scarpe non sanificati, nonché 85 batterie ed accumulatori per ripetitori telefonici non dichiarati e verosimilmente provento di furto. ad Denunciati i 4 responsabili, tre italiani ed un cittadino africano, per falsità ideologica, traffico illecito di rifiuti, ricettazione e violazioni al Testo Unico Ambientale.



## Piano eventi Arena incontro tra Comune e Autorità portuale

Davide Speranza

Gli eventi dell' Arena del Mare più vicini? Parrebbe di sì, stando ai primi approcci tra Comune di Salerno e **Autorità Portuale**. Con tanto di valutazioni economiche, però, e fattibilità dell' uso dei luoghi. A confermarlo è l' assessore alla Cultura Antonia Willburger, che ieri mattina è stata impegnata in un primo incontro con tecnici e funzionari dell' **Autorità**. «Stiamo lavorando per vedere di far confluire le attività nell' Arena del Mare - spiega - Siamo nella fase iniziale di un momento molto delicato. Aspettiamo il loro preventivo. Se per un mese c' era un costo, adesso le cose cambieranno, perché stiamo proponendo tre mesi di attività. Da metà giugno a fine settembre. A brevissimo un nuovo incontro per vedere la parte economica». Dunque, primi passi, ma cauti. I tecnici e i funzionari dell' **Autorità Portuale** dovranno presentare al Comune di Salerno i preventivi e in ogni caso dovranno essere ben ponderati gli spazi. «Anche l' anno scorso è stata organizzata l' Arena del Mare con il Comune, ma oggi ci muoviamo in una situazione d' emergenza. A Salerno ci sono tanti altri spazi e tante realtà che hanno bisogno di riattivarsi. Stiamo valutando le cose possibili. Non è facile ma comprendiamo che le risposte debbano palesarsi in velocità».

Novità anche sul fronte Siae. Il Movimento artisti di Salerno, che comprende ormai più di 400 realtà del campo artistico e culturale del territorio, aveva chiesto assicurazioni e accordi con l' ente preposto alla protezione del diritto d' autore. «Abbiamo un incontro per la prossima settimana con il direttore della Siae, Claudio Preziosi aggiunge l' assessore Partiamo tutti dall' anno zero. Associazioni, gruppi, compagnie teatrali. Ma dobbiamo dare al pubblico la sicurezza di poter tornare a fruire di spazi e cultura senza problemi sanitari. Dal comitato scientifico sapremo meglio anche come comportarci». Intanto si è consumato anche l' incontro con le realtà musicali come tengono a chiarire gli amministratori del Movimento Artisti di Salerno, Luigi Plaitano, Dario Renda e Nicola Altieri. Tra le proposte avanzate, la possibilità di avere spazi a disposizione per le prove e per gli spettacoli; poter riprendere le attività artistiche in luoghi indicati dal Comune; l' accesso a luoghi e contenitori di eventi, come l' Arena del Mare; la creazione di una rete di coordinamento per poter stabilire una calendarizzazione. LA SATIRA E a proposito di artisti, Nicola Vicidomini indirizza a Giuseppe Conte, una lettera interamente pubblicata dalla piattaforma kulturjam.it. Originario di Tramonti e gioventù passata nell' Agro nocerino, il noto attore scrive un messaggio surreale, al collasso. Inizia con un «Caro Giuseppe», per poi proseguire vestendo i panni di un individuo al quale non è stato dato il bonus dell' Inps, un megafono di certa società italiana costretta a lavorare a nero e subire ogni tipo di vessazione. «Mi permetto di chiamarti per nome perché sei ancora abbastanza giovane scrive al presidente del Consiglio Mi permetto di darti del tu perché nonostante i vuoti di memoria, l' artrosi, la demenza e le perdite urinarie in marcia, sono ancora giovane anche ioserai tu a dirmi dove e quando ritirare i soldi in valigia». Poi allega un curriculum esilarante: attività di marinaio nel 68, inserimento nel gruppo dei Ricchi e Poveri, partecipante a sagre di paese, controfigura, «prostituito con parrucca bionda presso il bar Peroni, Torrione di Salerno», attore in una fantomatica compagnia di avanspettacolo di Vincenzo De Luca. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Nuovo terminal passeggeri per il porto di Bari, c'è l'appalto per la progettazione definitiva

*Tra i contratti siglati in questi giorni dall'Autorità portuale, anche quello per la progettazione definitiva ed esecutiva della nuova struttura sulla banchina 10. Appaltate anche altre opere di manutenzione e la realizzazione di un impianto fotovoltaico per la stazione marittima*

Sette contratti siglati, nonostante la crisi sanitaria e le misure restrittive per l'emergenza Coronavirus, per altrettante opere da realizzare nel porto di Bari. Nei mesi di marzo e aprile l'attività amministrativa dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale non si è fermata. Tutto l'iter procedurale per la sottoscrizione dei contratti (dodici quelli complessivamente siglati per tutti i porti della rete) è stato eseguito da remoto, attraverso l'utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare d'appalto. "Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia - afferma il presidente dell'**autorità** Ugo Patroni Griffi - è necessario riaccendere i motori produttivi del Paese. Il riavvio delle attività cantieristiche nei nostri porti vuole essere un significativo contributo finalizzato alla ripresa economica nei nostri territori". Tra gli interventi appaltati per il porto di Bari, figura anche il "servizio di progettazione definitiva ed esecutiva, nonché direzione lavori, incluso il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, per la realizzazione di un terminal passeggeri sulla banchina 10 del porto di Bari", un'opera del valore di 6,4 milioni. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. Altri appalti riguardano lavori di realizzazione dell'impianto fotovoltaico a servizio della stazione marittima (220mila euro), lavori di realizzazione di torri faro sui piazzali retrostanti le banchine operative della darsena di Levante (1 milione e 200mila euro), lavori di rimodulazione dei varchi carrabili e pedonali della port facility molo San Vito extra Schengen e adeguamento della viabilità (1 milione e 600mila euro).



## Taranto rimette in discussione le banchine in concessione ad Arcelor Mittal

Il sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, che prima di diventare il primo cittadino era (ed è ancora un agente marittimo), ha scritto al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, richiedendo aggiornamenti sulla rivisitazione delle vaste concessioni di banchine e infrastrutture assegnate in esclusiva allo stabilimento siderurgico. Secondo Melucci c'è 'ormai troppa Ilva per Taranto, i livelli produttivi, la prospettiva tecnologico-industriale e i comportamenti verso la città, i lavoratori e l'indotto non giustificano affatto la riserva di tutti quegli spazi a terra e a mare per lo stabilimento siderurgico'. La considerazione scaturisce dai 'numerosi incontri tenuti dall'amministrazione comunale negli scorsi giorni con gli altri Enti locali ed i comparti produttivi ionici e dalle loro sollecitazioni ormai ricorrenti sul punto'. Il comune di Taranto, si legge in una nota, 'già nei mesi scorsi, aveva formulato all'Autorità portuale l'istanza di avviare uno studio formale e obiettivo, che valutasse l'indice di utilizzo dei citati moli e calcolasse quanto gettito pubblico e quanta competitività il sistema economico territoriale perde ogni anno a causa di questi spazi sottratti ad iniziative commerciali e turistiche, certamente più sostenibili'. La conclusione del sindaco è questa: 'Oggi appare evidente che Arcelor Mittal abbia solo due interessi a non mollare ancora la presa su Taranto: le quote di mercato che non vuole cedere ai concorrenti europei in questa congiuntura assai negativa e la poderosa piattaforma logistica costituita dal nostro porto. Se non si impegna finalmente per Taranto, faremo comprendere al gruppo franco-indiano che queste positività non sono affatto acquisite. Lo stabilimento deve ormai arretrare dal tessuto urbano, per questioni sanitarie, ambientali e persino economiche. Si inizi con il liberare il porto per le nostre Pmi e le nostre energie'.



## La Sardegna non scioglie il nodo spiagge

*Dal 18 maggio, gli aeroporti della Sardegna riapriranno ai voli privati, quelli dell' aviazione generale, ma bisognerà aspettare giugno per riprendere a viaggiare con più libertà da e per la penisola. Sarà l' inizio di una graduale riapertura dell' isola, anche via mare, in vista della stagione estiva*

Da lunedì prossimo, 18 maggio, gli aeroporti della Sardegna riapriranno ai voli privati, quelli dell' aviazione generale, ma bisognerà aspettare giugno per riprendere a viaggiare con più libertà da e per la penisola. Sarà l' inizio di una graduale riapertura dell' isola, anche via mare, in vista della stagione estiva, sebbene resti da sciogliere il nodo spiagge: il presidente della Regione Christian Solinas, che due giorni fa ne aveva auspicato la riapertura già da lunedì prossimo, ha preso tempo, fra i 7 e i 10 giorni, per adattare alle peculiarità della Sardegna, col comitato tecnico-scientifico e con gli operatori balneari, le prescrizioni tecniche dell' Inail per la prevenzione del contagio da Covid-19. Solinas si è impegnato a fornire, comunque, indicazioni entro venerdì sulla riapertura dei litorali, al momento accessibili solo per pescare e nuotare. Andare al mare nei tratti senza stabilimenti - ha assicurato il presidente- resterà gratuito. Dal 1 giugno gli aeroporti di Alghero e Olbia dovrebbero riaprire ai voli della continuità territoriale, quelli che collegano i tre scali sardi (Cagliari e' sempre rimasto operativo, anche se a scartamento ridotto) con Roma Fiumicino e Milano Linate. "Il 15 giugno contiamo di riaprire i voli nazionali con origine da aeroporti italiani ed esclusione di eventuali scali in zone che in quella fase fossero ancora a forte rischio di trasmissione del virus", ha preannunciato Solinas, tracciando la roadmap della riapertura della Sardegna all' esterno. "Il 25 giugno prevediamo la riapertura dei voli internazionali", ha proseguito il presidente, "con un sistema di controlli che includa o il 'passaporto sanitario' o il controllo all' ingresso, in modo da garantire che non ci sarà circolazione di ritorno del coronavirus in Sardegna". Nel periodo del lockdown, con il blocco pressoché totale del traffico passeggeri, arrivi e partenza da e per la Sardegna si sono ridotte del 98-99% rispetto agli stessi mesi del 2019. "Guardiamo con attenzione a porti e aeroporti e", ha spiegato Solinas, "pensiamo di concordare con l' **Autorità** portuale, le compagnie e le società di gestione degli scali misure di sicurezza che conservino l' isola Covid-free. Le riaperture saranno graduali per consentire di testare i sistemi di sicurezza". Intanto, "da lunedì prossimo, 18 maggio, non ci sarà più bisogno in Sardegna di alcuna autocertificazione per muoversi sul territorio regionale", ha assicurato il presidente: "Questo se manteniamo bassi i valori di diffusione virale. Il periodo che ci attende comporta un attento monitoraggio a 7-14 giorni per verificare l' eventuale ripresa dei casi". Resteranno in vigore almeno fino al 1 giugno prossimo le restrizioni ai viaggi da e per la Sardegna imposte da metà marzo per contenere il contagio del Covid-19. Giustificare i viaggi, quindi, sarà necessario almeno per tutto maggio, chiedendo l' autorizzazione preventiva al presidente della Regione, che viene concessa solo per motivi di lavoro, salute, assoluta urgenza, rientro al proprio domicilio o residenza. "Poi ci sarà una riapertura anche in quel senso, se tutto andrà per il meglio", ha assicurato Solinas. Quanto al così detto 'passaporto sanitario', il presidente ha ipotizzato che non sia necessario per i sardi in uscita dall' isola. "Non ci sarà bisogno in uscita di effettuare tamponi o dotarsi di certificati di negatività, perché l' obiettivo è quello di spegnere i focolai di contagio nel caso di chi arriva: dovremmo assumere, invece, che chi esce sia tecnicamente negativo".

AGI AGENZIA ITALIA

Questo sito utilizza cookie tecnici e di profilazione propri e di terze parti per le sue funzionalità e per migliorarne l'usabilità e la sicurezza. Per saperne di più sui cookie e per gestire le preferenze di navigazione, cliccando sul link qui sotto, accedete al sito di [Cookie Consent](#). Chiama il numero verde 800 20 20 20.

### La Sardegna non scioglie il nodo spiagge

Dal 18 maggio, gli aeroporti della Sardegna riapriranno ai voli privati, quelli dell' aviazione generale, ma bisognerà aspettare giugno per riprendere a viaggiare con più libertà da e per la penisola. Sarà l' inizio di una graduale riapertura dell' isola, anche via mare, in vista della stagione estiva.



Da lunedì prossimo, 18 maggio, gli aeroporti della Sardegna riapriranno ai voli privati, quelli dell' aviazione generale, ma bisognerà aspettare giugno per riprendere a viaggiare con più libertà da e per la penisola. Sarà l' inizio di una graduale riapertura dell' isola, anche via mare, in vista della stagione estiva, sebbene resti da sciogliere il nodo spiagge. Il presidente della Regione Christian Solinas, che due giorni fa ne aveva auspicato la riapertura già da lunedì prossimo, ha preso tempo, fra i 7 e i 10 giorni, per adattare alle peculiarità della Sardegna, col comitato tecnico-scientifico e con gli operatori balneari, le prescrizioni tecniche dell' Inail per la prevenzione del contagio da Covid-19.



## La Sardegna non scioglie il nodo spiagge

Da lunedì prossimo, 18 maggio, gli aeroporti della Sardegna riapriranno ai voli privati, quelli dell' aviazione generale, ma bisognerà aspettare giugno per riprendere a viaggiare con più libertà da e per la penisola. Sarà l' inizio di una graduale riapertura dell' isola, anche via mare, in vista della stagione estiva, sebbene resti da sciogliere il nodo spiagge: il presidente della Regione Christian Solinas, che due giorni fa ne aveva auspicato la riapertura già da lunedì prossimo, ha preso tempo, fra i 7 e i 10 giorni, per adattare alle peculiarità della Sardegna, col comitato tecnico-scientifico e con gli operatori balneari, le prescrizioni tecniche dell' Inail per la prevenzione del contagio da Covid-19. Solinas si è impegnato a fornire, comunque, indicazioni entro venerdì sulla riapertura dei litorali, al momento accessibili solo per pescare e nuotare. Andare al mare nei tratti senza stabilimenti - ha assicurato il presidente- resterà gratuito. Dal 1 giugno gli aeroporti di Alghero e Olbia dovrebbero riaprire ai voli della continuità territoriale, quelli che collegano i tre scali sardi (Cagliari e' sempre rimasto operativo, anche se a scartamento ridotto) con Roma Fiumicino e Milano Linate. "Il 15 giugno contiamo di riaprire i voli nazionali con origine da aeroporti italiani ed esclusione di eventuali scali in zone che in quella fase fossero ancora a forte rischio di trasmissione del virus", ha preannunciato Solinas, tracciando la roadmap della riapertura della Sardegna all' esterno. "Il 25 giugno prevediamo la riapertura dei voli internazionali", ha proseguito il presidente, "con un sistema di controlli che includa o il 'passaporto sanitario' o il controllo all' ingresso, in modo da garantire che non ci sarà circolazione di ritorno del coronavirus in Sardegna". Nel periodo del lockdown, con il blocco pressoché totale del traffico passeggeri, arrivi e partenza da e per la Sardegna si sono ridotte del 98-99% rispetto agli stessi mesi del 2019. "Guardiamo con attenzione a porti e aeroporti e", ha spiegato Solinas, "pensiamo di concordare con l' **Autorità** portuale, le compagnie e le società di gestione degli scali misure di sicurezza che conservino l' isola Covid-free. Le riaperture saranno graduali per consentire di testare i sistemi di sicurezza". Intanto, "da lunedì prossimo, 18 maggio, non ci sarà più bisogno in Sardegna di alcuna autocertificazione per muoversi sul territorio regionale", ha assicurato il presidente: "Questo se manteniamo bassi i valori di diffusione virale. Il periodo che ci attende comporta un attento monitoraggio a 7-14 giorni per verificare l' eventuale ripresa dei casi". Resteranno in vigore almeno fino al 1 giugno prossimo le restrizioni ai viaggi da e per la Sardegna imposte da metà marzo per contenere il contagio del Covid-19. Giustificare i viaggi, quindi, sarà necessario almeno per tutto maggio, chiedendo l' autorizzazione preventiva al presidente della Regione, che viene concessa solo per motivi di lavoro, salute, assoluta urgenza, rientro al proprio domicilio o residenza. "Poi ci sarà una riapertura anche in quel senso, se tutto andrà per il meglio", ha assicurato Solinas. Quanto al così detto 'passaporto sanitario', il presidente ha ipotizzato che non sia necessario per i sardi in uscita dall' isola. "Non ci sarà bisogno in uscita di effettuare tamponi o dotarsi di certificati di negatività, perché l' obiettivo è quello di spegnere i focolai di contagio nel caso di chi arriva: dovremmo assumere, invece, che chi esce sia tecnicamente negativo". AGI.



# Travelnostop

## Cagliari

### In Sardegna 4 fasi dall' 1 giugno per la ripartenza di tutti i voli

La riapertura del traffico passeggeri da e per la Sardegna sarà graduale. Si comincia lunedì 18 maggio con l' aviazione generale, i voli privati. L' 1 giugno riparte quella civile con i voli in continuità territoriale con Roma e Milano: saranno riaperti anche gli scali di Olbia e Alghero. Dal 15 giugno è prevista la ripartenza dei voli nazionali provenienti dagli altri aeroporti italiani, con esclusione di quelli situati in zone che dovessero risultare ancora ad alto rischio di trasmissione del virus. Si chiude il 25 giugno con l' apertura ai voli internazionali. Sono i quattro step illustrati da Christian Solinas, presidente della Regione, durante il punto stampa odierno. "Ovviamente - ha chiarito - la riapertura di porti e aeroporti avverrà nel massimo rispetto delle regole anti contagio. Con le società di gestione aeroportuale, l' **Autorità portuale** del Mare di Sardegna e le compagnie stiamo concordando una serie di misure da attuare all' ingresso così da conservare l' Isola Covid free".



## Autorità portuale e area integrata dello Stretto

"L' area integrata dello Stretto: nuovi scenari dopo la pandemia". È questo il titolo dell' iniziativa organizzata dal Rotary Club Reggio Calabria e dal Lions Reggio Calabria "Città del Mediterraneo", alla quale parteciperà il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto, Mario Mega. La conferenza, in programma oggi alle 18.30, sarà trasmessa in diretta, attraverso la piattaforma online Zoom, sulle pagine Facebook dei due club service e dell' **Authority**. I lavori, moderati dal dirigente dell' **Authority** Corrado Savasta, saranno coordinati dai presidenti del Rotary reggino, Dina Porpiglia, e del Lions, Vincenzo Maria Romeo. Sono previsti gli interventi del sindaco Giuseppe Falcomatà, dell' assessore regionale ai Trasporti Domenica Catalfamo, dei componenti del comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale**, Domenico Battaglia e Alberto Porcelli, e del presidente della Fondazione Mediterranea, Vincenzo Vitale.



Z INIZIATIVA ROTARY

**L' area integrata dello Stretto: nuovi scenari dopo la pandemia**

"L' area integrata dello Stretto: nuovi scenari dopo la pandemia". E' questo il titolo dell' iniziativa organizzata dal Rotary Club Reggio Calabria e dal Lions Reggino Calabria "Città del Mediterraneo", alla quale parteciperà il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto, Mario Mega. La conferenza, in programma oggi alle ore 18.30, sarà trasmessa in diretta, attraverso la piattaforma online Zoom, sulle pagine Fb dei due club service e dell' **Authority**. I lavori, moderati da Corrado Savasta, saranno coordinati dai presidenti del Rotary reggino, Dina Porpiglia, e del Lions, Vincenzo Maria Romeo. Interverranno il sindaco di Reggio, Giuseppe Falcomatà; l' assessore ai Trasporti della Regione, Domenica Catalfamo; i componenti del comitato di gestione dell' autorità di **sistema portuale**, Domenico Battaglia e Alberto Porcelli; e il presidente della Fondazione Mediterranea, Vincenzo Vitale.



## Il Metropolitan

Messina, Milazzo, Tremestieri

### Domani conferenza del Rotary e del Lions con il presidente dell' Autorità portuale dello Stretto

L' area integrata dello Stretto: nuovi scenari dopo la pandemia'. E' questo il titolo dell' iniziativa organizzata dal Rotary Club Reggio Calabria e dal Lions Reggio Calabria 'Città del Mediterraneo', alla quale parteciperà il presidente dell' **Autorità** di sistema **portuale** dello Stretto, Mario Mega. La conferenza, in programma domani , venerdì 15 maggio 2020 alle ore 18.30, sarà trasmessa in diretta, attraverso la piattaforma online Zoom, sulle pagine Facebook dei due club service e dell' Authority. I lavori, moderati dal dirigente dell' AdSP Corrado Savasta, saranno coordinati dai presidenti del Rotary reggino, Dina Porpiglia, e del Lions, Vincenzo Maria Romeo. Interverranno il sindaco di Reggio Calabria, Giuseppe Falcomatà; l' assessore ai Trasporti della Regione Calabria, Domenica Catalfamo; i componenti del comitato di gestione dell' **autorità** di sistema **portuale**, Domenico Battaglia e Alberto Porcelli; e il presidente della Fondazione Mediterranea, Vincenzo Vitale. area dello Stretto  
CONFERENZA lions Rotary club.



## Il Secolo XIX

Focus

MASSIMO PROVINCIALI Lex numero uno dei porti al Mit risponde a Duci

### 'Concessioni in banchina? Il regolamento non serve più Basta applicare le norme'

Oggi un regolamento sulle concessioni aggiungerebbe poco all'efficienza dei porti italiani». Massimo Provinciali, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, risponde al presidente degli agenti marittimi italiani, Gian Enzo Duci, che nei giorni scorsi sul Secolo XIX - the Medi Telegraph aveva avvertito che 'senza un regolamento chiaro' si lascia spazio a 'aree grigie del rapporto fra pubblico e privato'. Duci si chiede perché, dopo 26 anni di attesa, non si riesca a emanare il regolamento sulle concessioni previsto dalla legge del 1994. **Lei È stato a lungo dirigente al ministero dei Trasporti, come sono andate le cose? 'L' articolo 18 nella legge del '94 che riguarda le concessioni nei porti era complicato e di difficile applicazione. Nel 2000 venne riformato con la legge 186. Dal 2000 al 2004, nel periodo in cui sono stato direttore per le Infrastrutture portuali al ministero, abbiamo cominciato a lavorare al regolamento. Abbiamo mandato la bozza al Consiglio di Stato, inviai anche una circolare che ne anticipava alle Authority il contenuto perché si tenessero pronte'. Poi che cosa È successo? '»** arrivata la riforma costituzionale del Titolo V, che nel 2005 ha messo la portualità fra le materie a legislazione concorrente. Palazzo Spada adottò un orientamento per cui lo Stato non ebbe più potere di regolamentare la materia. Soltanto il ministro Graziano Delrio provò a stilare una bozza di regolamento. Ma senza seguito'. **Quindi per fare il regolamento serve la condivisione Stato -Regioni? 'No, per il Cds lo Stato non aveva più potere regolamentare. Dal '95 al 2005 i porti hanno funzionato bene anche senza regolamento. Poi hanno pesato gli effetti della crisi del 2008. Oggi però mi pare che la necessità di un regolamento sia sfumata, ci sono altri strumenti'. Gli operatori denunciano mancanza di omogeneità da un porto all'altro in tema di concessioni. Duci parla di arbitrarietà. 'Stimo molto Duci, ma c'È una ragione storica se il regolamento non si È fatto. Non È dovuto a ignavia o incompetenza. Oggi i fondamenti sono uguali dappertutto: li danno la legge, l'Antitrust e l'Autorità di regolazione trasporti. Gara pubblica e comparazione sono principi acquisiti. Va trovato l'equilibrio fra autonomia regolamentare dei porti e necessità di principi omogenei'. **Quali sarebbero gli strumenti che rendono inutile il regolamento? 'Il ministero ha emanato linee guida su pubblicità, trasparenza, parità di trattamento. La comparabilità dei piani industriali in funzione di migliori traffici c'è sempre stata. Un altro criterio È l'ottimizzazione degli spazi. Inoltre due anni fa l'Art ha emanato una delibera molto netta che offre una griglia di criteri comparativi. Poi, una concessione a Genova È comunque diversa che a Taranto o a Ancona'.****



## Il Secolo XIX

### Focus

Merlo, numero uno di Federlogistica: 'A rischio 120 mila posti soltanto nel settore delle vacanze in mare'

### Gli armatori: 'Dimenticati dal decreto Merlo, passeggeri e crociere al disastro'

Simone Gallotti / GENOVA Due mesi di stop quasi completo, con le entrate praticamente azzerate e i costi elevati che vanno comunque sostenuti: dai marittimi a bordo, ai servizi minimi per mantenere le navi. Gli armatori italiani stanno lottando in alcuni casi persino per la sopravvivenza, ma l'ultima battaglia da combattere è politica. Il decreto Rilancio del governo «ci ha dimenticati, non c'è niente di quello che avevamo chiesto all'esecutivo» hanno tuonato per una volta all'unisono le due associazioni di categoria, Confitarma e Assarmatori. In ballo ci sono le migliaia di posti di lavoro generati dal settore (per l'Istat sono 38 mila i comunitari che lavorano su navi italiane), i lavoratori a terra e indirettamente anche i tanti operai che affollano i bacini dei cantieri navali. Il conto è salatissimo. Solo la merce ha potuto viaggiare per mare, i passeggeri sono invece rimasti a casa. La chiusura delle isole è stata decisa per creare una barriera naturale al virus. Navi ferme, ma equipaggi da pagare. E per le crociere è stato un disastro: Costa, la compagnia che fa parte del gruppo Carnival, è stata costretta a fare ricorso alla cassa integrazione. Ieri il boss americano Arnold Donald ha annunciato altri sacrifici «inevitabili, ma dolorosi» in attesa di poter ripartire. In fondo il colosso brucia ogni mese quasi un miliardo di dollari di cassa e per sopravvivere è costretto a tagliare. Per questo ieri il numero uno di Federlogistica Luigi Merlo ha tuonato: «Il governo ha ignorato il settore delle crociere e adesso a rischio ci sono 120 mila posti di lavoro». Nel conto finiscono anche i dipendenti dei cantieri navali: se le compagnie sono in crisi, non si costruiscono più navi e i bacini rischiano di rimanere vuoti. Il lockdown ha colpito e rischia di affondare molte compagnie. Tirrenia riceverà una proroga per la convenzione da 72 milioni di euro in scadenza per la continuità territoriale, ma le acque per il gruppo Onorato che controlla anche l'ex flotta di Stato, sono agitate e nel pieno dell'emergenza pandemica, c'era stato anche il sequestro dei conti correnti per le rate non pagate alla bad company sopravvissuta alla gestione pubblica. E gli armatori su questa unica mossa del governo, hanno anche litigato: Confitarma non vede di buon occhio quella manovra e si è chiesta se i 72 milioni prorogati a Tirrenia (che fa parte dell'associazione concorrente) non avessero drenato risorse «destinate invece all'intero settore». Il governo nel decreto Rilancio ha previsto invece 26 milioni di euro per gli ormeggiatori, ma delle richieste delle associazioni degli armatori non c'è traccia. Il mancato «Altro che DI Rilancio per noi È DI Rovina. Questo provvedimento È un disastro: il governo ha scelto di lasciar morire le aziende private e di favorire aziende che già ricevono finanziamenti pubblici o aziende di Stato, come nel trasporto ferroviario e aereo» accusa Andrea Incondi, managing director di FlixBus Italia. «Nel testo del decreto non ci sarà nulla. Le regole della concorrenza verranno travolte e gli effetti saranno devastanti. Capiamo l'emergenza, ma non comprendiamo la scelta deliberata di distruggere il trasporto di bus di linea».



## Il Secolo XIX

### Focus

---

incasso per lo stop imposto alle navi, era tra i primi punti della lista inoltrata da Assarmatori all' esecutivo: ci sono soldi per il trasporto aereo e per le ferrovie. Non ci sono per le navi. Nell' elenco c' era anche la decontribuzione per i 3 mila marittimi delle compagnie che effettuano cabotaggio, come avviene per il Registro Internazionale e il sostegno al reddito per gli equipaggi rimasti a casa per colpa della crisi innescata dalla pandemia: serve una misure alternativa e a supporto del fondo Solimare, hanno scritto più volte gli armatori al governo che dovrebbe averli accontentati però sulle Zone Economiche Speciali e gli sgravi che garantiscono così da poter riprendere meglio e più velocemente gli scambi. La.

## Imprese, turismo, famiglie, sport, istruzione: ecco cosa c'è nei 14 capitoli del decreto

ROMA - Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali, connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19: ecco tutto quello che contiene il decreto approvato ieri dal Consiglio dei Ministri. È diviso in 14 capitoli, interviene in diversi ambiti, in modo trasversale, con l'intento di assicurare l'unitarietà, l'organicità, e la completezza delle misure volte alla tutela delle famiglie e dei lavoratori, alla salvaguardia e al sostegno delle imprese, degli artigiani e dei liberi professionisti, al consolidamento, snellimento e velocizzazione degli istituti di protezione e coesione sociale. **SALUTE E SICUREZZA** Sul piano sanitario, si dispongono il potenziamento e la riorganizzazione della rete ospedaliera, di quella assistenziale e dell'attività di sorveglianza attiva. Sono stanziati complessivamente, per il solo 2020, oltre 3 miliardi e 200 milioni di euro. Si rende stabile l'incremento di 3.500 posti letto in terapia intensiva stabilito per far fronte all'emergenza, e si stabilisce la riqualificazione di 4.225 posti letto di area semi-intensiva, che saranno fruibili sia in regime ordinario, sia in regime di trattamento infettivologico ad alta intensità di cure e il 50 per cento dei quali dovrà essere immediatamente convertibile in posti letti di terapia intensiva. Inoltre, si rafforzano i servizi infermieristici distrettuali, con l'introduzione dell'infermiere di famiglia o di comunità, per potenziare la presa in carico sul territorio dei soggetti infettati da COVID-19. Per questo, si autorizza l'assunzione di un numero massimo di circa 9.000 infermieri. Si prevede l'assunzione di assistenti sociali e socio-sanitari, l'attivazione di centrali operative regionali di assistenza ai malati e il riconoscimento economico del lavoro di assistenza ai pazienti più fragili svolto dai medici di famiglia. Si consoliderà la separazione dei percorsi per i pazienti sospetti COVID-19 o potenzialmente contagiosi, rendendola strutturale e assicurando la ristrutturazione dei Pronto Soccorso con l'individuazione di distinte aree di permanenza, in attesa di diagnosi. Saranno implementati i mezzi di trasporto dedicati ai trasferimenti secondari per i pazienti COVID-19, per le dimissioni protette e per i trasporti interospedalieri per pazienti non affetti da COVID-19. Fino al 31 dicembre 2020, saranno resi disponibili 300 posti letto di terapia intensiva, suddivisi in 4 strutture movimentabili, ciascuna delle quali dotata di 75 posti letto, da allocare in aree attrezzabili preventivamente individuate da parte di ciascuna regione e provincia autonoma. Per il 2020, le regioni e le province autonome possono incrementare i fondi della contrattazione integrativa per riconoscere, al personale sanitario dipendente delle aziende e degli enti del Servizio sanitario nazionale direttamente impiegato nell'emergenza epidemiologica, un premio commisurato al servizio effettivamente prestato nel corso dello stato di emergenza. Dal 2020 al 2024, si incrementano di quasi 100 milioni di euro le borse di studio degli specializzandi di medicina. Si velocizzano e snelliscono le procedure per l'adozione, su tutto il territorio nazionale, del Fascicolo sanitario elettronico, che viene ulteriormente potenziato. Si incrementa di 1,5 miliardi di euro, per il 2020, il Fondo per le emergenze nazionali (FEN), destinandone 1 miliardo all'ulteriore finanziamento degli interventi di competenza del commissario straordinario per l'emergenza sanitaria da COVID-19. Si stanziano risorse per il potenziamento del sistema sanitario militare e per il pagamento degli straordinari delle forze armate e delle forze di polizia. **SOSTEGNO ALLE IMPRESE E ALL'ECONOMIA** Il decreto introduce misure concrete e immediate di sostegno alle imprese e agli altri operatori economici con partita Iva, compresi artigiani, lavoratori autonomi e professionisti colpiti dall'emergenza sanitaria. Tra le principali misure: un contributo a fondo perduto a favore dei soggetti esercenti attività d'impresa e di lavoro





## Dire

### Focus

---

imprese esercenti attività agricola o commerciale, anche se svolte in forma di impresa cooperativa, con fatturato nell' ultimo periodo d' imposta inferiore a 5 milioni di euro. Il contributo spetta se l' ammontare del fatturato e dei corrispettivi del mese di aprile 2020 è stato inferiore ai due terzi dell' ammontare del fatturato e dei corrispettivi del mese di aprile 2019. Per i soggetti che hanno iniziato l' attività a partire dal 1° gennaio 2019, il contributo spetta anche in assenza del requisito del calo di fatturato/corrispettivi. L' ammontare del contributo è determinato in percentuale rispetto alla differenza riscontrata , come segue: 20 per cento per i soggetti con ricavi o compensi non superiori a quattrocentomila euro nell' ultimo periodo d' imposta; 15 per cento per i soggetti con ricavi o compensi superiori a quattrocentomila euro e fino a un milione di euro nell' ultimo periodo d' imposta; 10 per cento per i soggetti con ricavi o compensi superiori a un milione di euro e fino a cinque milioni di euro nell' ultimo periodo d' imposta. Il contributo non concorrerà alla formazione della base imponibile delle imposte sui redditi e sarà erogato, nella seconda metà di giugno, dall' Agenzia delle entrate mediante accredito diretto in conto corrente bancario o postale intestato al beneficiario; l' esenzione dal versamento del saldo dell' IRAP dovuta per il 2019 e della prima rata, pari al 40 per cento, dell' acconto dell' IRAP dovuta per il 2020 per le imprese con un volume di ricavi compresi tra 0 e 250 milioni e i lavoratori autonomi con un corrispondente volume di compensi. Rimane fermo l' obbligo di versamento degli acconti per il periodo di imposta 2019; per i soggetti esercenti attività d' impresa, arte o professione, che abbiano subito nei mesi di marzo, aprile e maggio una diminuzione del fatturato o dei corrispettivi di almeno il 50 per cento rispetto allo stesso mese del periodo d' imposta precedente, si istituisce un credito d' imposta nella misura del 60 per cento dell' ammontare mensile del canone di locazione di immobili a uso non abitativo destinati allo svolgimento dell' attività industriale, commerciale, artigianale, agricola, di interesse turistico o all' esercizio abituale e professionale dell' attività di lavoro autonomo. Il credito spetta ai soggetti con ricavi o compensi non superiori a 5 milioni di euro nel periodo d' imposta precedente. Alle strutture alberghiere spetta indipendentemente dal volume di affari registrato nel periodo d' imposta precedente. In caso di contratti di servizi a prestazioni complesse o di affitto d' azienda, comprensivi di almeno un immobile a uso non abitativo destinato allo svolgimento dell' attività industriale, commerciale, artigianale, agricola, di interesse turistico o all' esercizio abituale e professionale dell' attività di lavoro autonomo, il credito d' imposta spetta nella misura del 30 per cento dei relativi canoni. Tale credito d' imposta è utilizzabile nella dichiarazione dei redditi relativa al periodo d' imposta di sostenimento della spesa ovvero in compensazione, successivamente all' avvenuto pagamento dei canoni, e non concorre alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e del valore della produzione ai fini dell' imposta regionale sulle attività produttive. Può essere ceduto al locatore o al concedente o ad altri soggetti, compresi istituti di credito e altri intermediari finanziari; l' abolizione del versamento della prima rata dell' IMU, quota-Stato e quota-Comune in scadenza alla data del 16 giugno 2020 per i possessori di immobili classificati nella categoria catastale D/2, vale a dire alberghi e pensioni, a condizione che i possessori degli stessi siano anche gestori delle attività ivi svolte. La norma prevede la stessa agevolazione per gli stabilimenti balneari, marittimi, lacuali e fluviali; la riduzione della spesa sostenuta dalle utenze elettriche connesse in bassa tensione diverse dagli usi domestici, con riferimento alle voci della bolletta identificate come 'trasporto e gestione del contatore' e 'oneri generali di sistema'. L' Autorità di regolazione per energia reti e ambiente ridetermina, senza aggravii tariffari per le utenze interessate e in via transitoria e nel rispetto del tetto di spesa, le tariffe di distribuzione e di misura dell' energia elettrica nonché le componenti a copertura degli oneri generali di sistema, per i mesi di maggio, giugno e luglio 2020; il rafforzamento patrimoniale delle piccole e medie imprese, con la previsione della detraibilità per le persone fisiche e della deducibilità per quelle giuridiche, per il 2020, del 20 per cento della somma investita dal contribuente nel capitale sociale di una o più società per azioni, in accomandita per azioni, a responsabilità limitata, anche semplificata, cooperativa, che non operino nel settore bancario, finanziario o assicurativo. L' investimento

massimo detraibile/deducibile non può eccedere l' importo di euro 2.000.000. L' ammontare, in tutto o in parte, non detraibile/deducibile nel periodo d' imposta di riferimento può essere portato in detrazione dall' imposta sul reddito delle persone fisiche nei periodi d' imposta successivi, ma



## Dire

### Focus

---

non oltre il terzo. Alle stesse società è riconosciuto, a seguito dell' approvazione del bilancio per l' esercizio 2020, un credito d' imposta pari al 50% delle perdite eccedenti il 10% del patrimonio netto fino a concorrenza del 30% dell' aumento di capitale e comunque nei limiti previsti dal decreto (con un tetto massimo di 800.000 euro). La distribuzione di riserve prima del 1° gennaio 2024 da parte della società comporta la decadenza dal beneficio per il contribuente che ha sottoscritto l' aumento di capitale e per la società stessa e l' obbligo per tutti i beneficiari di restituire gli importi, unitamente agli interessi legali; ulteriori norme per semplificare e velocizzare le operazioni di raccolta di capitali di rischio mediante aumenti di capitale delle società; l' autorizzazione a Cassa depositi e prestiti S.p.a. (CDP) alla costituzione di un patrimonio destinato, denominato "Patrimonio Rilancio", a cui sono apportati beni e rapporti giuridici dal Ministero dell' economia e delle finanze, che potrà essere articolato in comparti e le cui risorse saranno impiegate per il sostegno e il rilancio del sistema economico produttivo italiano, nel rispetto del quadro normativo dell' Unione europea sugli aiuti di Stato adottato per fronteggiare l' emergenza epidemiologica da COVID-19 o a condizioni di mercato. Gli interventi avranno ad oggetto società per azioni, anche con azioni quotate in mercati regolamentati, comprese quelle costituite in forma cooperativa, che hanno sede legale in Italia, non operano nel settore bancario, finanziario o assicurativo e presentano un fatturato annuo superiore a cinquanta milioni di euro. I requisiti di accesso, le condizioni, criteri e modalità degli interventi saranno definiti con DPCM, su proposta del Ministro dell' economia e delle finanze, sentito il Ministro dello sviluppo economico. CDP S.p.a. potrà utilizzare il patrimonio destinato per effettuare ogni forma di investimento, comunque di carattere temporaneo, ivi inclusi la concessione di finanziamenti e garanzie, la sottoscrizione di strumenti finanziari e l' assunzione di partecipazioni sul mercato primario e secondario, in via preferenziale mediante sottoscrizione di prestiti obbligazionari convertibili, la partecipazione ad aumenti di capitale, l' acquisto di azioni quotate sul mercato secondario in caso di operazioni strategiche. Per il finanziamento delle attività del patrimonio destinato o di singoli comparti è consentita l' emissione di titoli obbligazionari o altri strumenti finanziari di debito; l' istituzione del "Fondo Patrimonio PMI", la cui gestione sarà affidata all' Agenzia nazionale per l' attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa Spa - Invitalia. Il fondo sarà finalizzato a sottoscrivere, entro il 31 dicembre, strumenti finanziari partecipativi, emessi dalle società già indicate al punto precedente; ulteriori misure di rafforzamento dell' azione di recupero di aziende in crisi e potenziamento delle strutture di supporto per le crisi di impresa e per la politica industriale; la costituzione, presso il Ministero dello sviluppo economico, del "Fondo per la salvaguardia dei livelli occupazionali e la prosecuzione dell' attività d' impresa", con una dotazione di 100 milioni di euro per l' anno 2020 e l' incremento delle dotazioni del fondo nazionale per il sostegno all' accesso alle abitazioni in locazione, del fondo a copertura delle garanzie concesse alle piccole e medie imprese, dell' Ismea (Istituto di servizi per il mercato agricolo alimentare) per le garanzie alle p.m.i. del settore agro-alimentare, del fondo garanzia mutui prima casa, del fondo per l' acquisto di autoveicoli a basse emissioni di Co2, del fondo di promozione integrata istituito dal cd. decreto "cura Italia", del fondo 394/81 per l' internazionalizzazione delle p.m.i., con l' ulteriore costituzione di un fondo di garanzia volto a sollevare le piccole medie imprese che attingono ai crediti per l' internazionalizzazione dai costi e dagli oneri amministrativi derivanti dall' esigenza di fornire fidejussioni bancarie e assicurative per parte dei crediti ottenuti; la costituzione, presso il Ministero dello sviluppo economico, di un "Fondo per il trasferimento tecnologico", finalizzato alla promozione di iniziative e investimenti utili alla valorizzazione e all' utilizzo dei risultati della ricerca presso le imprese operanti sul territorio nazionale, con particolare riferimento alle start-up innovative; ulteriori norme volte a rafforzare il sostegno pubblico alla nascita e allo sviluppo delle start-up innovative, agendo nell' ambito della misura "Smart&Start Italia"; la previsione che le regioni e le province autonome, gli altri enti territoriali, le Camere di commercio possono adottare misure di aiuto dirette, a valere sulle proprie risorse, fino a un importo di 800.000 euro per impresa, concesse sotto forma di sovvenzioni dirette,

agevolazioni fiscali e di pagamento o in altre forme, quali anticipi rimborsabili, garanzie, prestiti e partecipazioni. Gli aiuti non possono superare l'importo di 120.000 euro per ogni impresa attiva nel settore della pesca e dell'acquacoltura e 100.000 euro per ogni impresa attiva



## Dire

### Focus

---

nella settore della produzione primaria di prodotti agricoli. Gli stessi enti possono concedere garanzie riguardo sia ai prestiti per gli investimenti sia ai prestiti per il capitale di esercizio a favore delle imprese, in modo diretto o attraverso banche o altri soggetti abilitati all' esercizio del credito, o ancora, aiuti sotto forma di tassi d' interesse agevolati per i prestiti alle imprese, aiuti per la ricerca e lo sviluppo in materia di COVID-19, per gli investimenti per le infrastrutture di prova e upscaling, agli investimenti per la produzione di prodotti connessi al COVID-19, aiuti sotto forma di sovvenzioni per il pagamento dei salari dei dipendenti per evitare i licenziamenti durante la pandemia di COVID-19.

**TUTELA DEI LAVORATORI E CONCILIAZIONE LAVORO/FAMIGLIA** Tra le principali misure di sostegno ai lavoratori e per la conciliazione lavoro/famiglia, l' introduzione o la riconferma di diversi tipi di indennità di sostegno al reddito :

- ai liberi professionisti e ai collaboratori coordinati continuativi (co.co.co) già beneficiari per il mese di marzo dell' indennità pari a 600 euro, viene automaticamente erogata un' indennità di pari importo anche per il mese di aprile 2020;
- ai liberi professionisti iscritti alla gestione separata INPS, non titolari di pensione e non iscritti ad altre forme previdenziali obbligatorie, che abbiano subito comprovate perdite (riduzione di almeno il 33% del reddito del secondo bimestre 2020 rispetto a quello del secondo bimestre 2019), è riconosciuta una indennità per il mese di maggio 2020 pari a 1000 euro;
- ai lavoratori titolari di rapporti di co.co.co. iscritti alla gestione separata INPS non titolari di pensione e non iscritti ad altre forme previdenziali obbligatorie, aventi specifici requisiti, è riconosciuta un' indennità per il mese di maggio 2020 pari a 1000 euro;
- ai lavoratori autonomi iscritti alle gestioni speciali dell' Assicurazione generale obbligatoria (AGO) già beneficiari per il mese di marzo 2020 dell' indennità pari a 600 euro viene erogata un' indennità di pari importo anche per il mese di aprile 2020;
- ai lavoratori stagionali del turismo e degli stabilimenti termali già beneficiari per il mese di marzo 2020 dell' indennità pari a 600 euro viene erogata un' indennità di pari importo anche per il mese di aprile 2020. La medesima indennità è riconosciuta ai lavoratori in somministrazione, impiegati presso imprese utilizzatrici operanti nei medesimi settori a determinate condizioni; ai lavoratori del settore agricolo già beneficiari per il mese di marzo dell' indennità di cui all' articolo 30 del decreto-legge 18 marzo del 2020, n. 18, pari a 600 euro, è erogata per il mese di aprile 2020 un' indennità di importo pari a 500 euro; è riconosciuta un' indennità per i mesi di aprile e maggio, pari a 600 euro per ciascun mese, a individuati lavoratori dipendenti e autonomi che in conseguenza dell' emergenza epidemiologica da COVID 19 hanno cessato, ridotto o sospeso la loro attività o il loro rapporto di lavoro, sempre che non siano titolari di altro contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, diverso dal contratto intermittente e non siano titolari di pensione; ai lavoratori iscritti al FPLS (Fondo lavoratori dello spettacolo) aventi determinati requisiti è erogata una indennità di 600 euro per ciascuno dei mesi di aprile e maggio 2020, sempre che non siano titolari di rapporto di lavoro dipendente o titolari di pensione alla data di entrata in vigore della norma. Tutte le indennità descritte in precedenza non concorrono alla formazione del reddito e sono erogate dall' INPS in unica soluzione, rispettando un determinato limite di spesa complessivo. È stabilita poi una disposizione ad hoc per la eventuale integrazione delle stesse indennità con il beneficio del reddito di cittadinanza. Infine viene stabilita una norma di decadenza (15 giorni) sulla possibilità di richiedere l' indennità per il mese di marzo 2020 per varie categorie di lavoratori. Oltre a quelle già descritte, sono previste altre misure: si riconosce anche per i mesi di aprile e maggio 2020 l' indennità di 600 euro riconosciuta nel mese di marzo per il sostegno del reddito dei professionisti iscritti agli enti di diritto privato di previdenza obbligatoria; per il mese di maggio si introduce il "reddito di emergenza", destinato al sostegno dei nuclei familiari in condizioni di necessità economica in conseguenza dell' emergenza epidemiologica da COVID-19, individuati secondo specifici requisiti di compatibilità e incompatibilità. Il Rem sarà erogato dall' INPS in due quote ciascuna pari all' ammontare di 400 euro. Le domande per il Rem devono essere presentate entro il termine del mese di giugno 2020; per i mesi di aprile e maggio 2020, si introduce un' indennità pari a 600 euro in favore dei lavoratori sportivi impiegati con rapporti

di collaborazione, riconosciuta dalla società Sport e Salute S.p.a., nel limite massimo di 200 milioni di euro per l' anno 2020. L' indennità non concorre alla formazione del reddito e non è riconosciuto ai percettori di altro reddito da lavoro e del reddito di cittadinanza. Ai soggetti già beneficiari per il mese di marzo 2020 dell'



## Dire

### Focus

---

indennità ex articolo 96 del decreto-legge n. 18 del 2020, la medesima indennità pari a 600 euro è erogata, senza necessità di ulteriore domanda, anche per i mesi di aprile e maggio 2020. E' stabilita poi la possibilità, per i lavoratori dipendenti iscritti al Fondo Pensione Sportivi Professionisti con retribuzione annua lorda non superiore a 50.000, di accedere al trattamento di integrazione salariale di cui all' articolo 22 del decreto-legge n. 18 del 2020, limitatamente ad un periodo massimo di 9 settimane; si istituisce, presso il Ministero dell' economia e delle finanze, del Fondo di garanzia per l' accesso all' anticipazione dei trattamenti di integrazione salariale, allo scopo di dare piena attuazione alla Convenzione in tema di anticipazione sociale in favore dei lavoratori destinatari dei trattamenti di integrazione al reddito, stipulata il 30 marzo 2020 tra l' Associazione bancaria italiana (ABI) e le parti sociali; si modifica il trattamento ordinario di integrazione salariale e all' assegno ordinario, con la previsione che i datori di lavoro che nell' anno 2020 sospendono o riducono l' attività lavorativa per eventi riconducibili all' emergenza epidemiologica possano presentare domanda di concessione del trattamento ordinario di integrazione salariale o di accesso all' assegno ordinario con causale "emergenza COVID-19", per una durata massima di nove settimane per periodi decorrenti dal 23 febbraio 2020 al 31 agosto 2020, incrementate di ulteriori cinque settimane nel medesimo periodo per i soli datori di lavoro che abbiamo interamente fruito il periodo precedentemente concesso fino alla durata massima di nove settimane. È riconosciuto anche un eventuale ulteriore periodo di durata massima di quattro settimane di trattamento per periodi decorrenti dal 1 settembre 2020 al 31 ottobre 2020. Ai beneficiari di assegno ordinario spetta anche l' assegno per il nucleo familiare. Viene reintrodotta l' obbligo per i datori di lavoro di svolgere la procedura di informazione, la consultazione e l' esame congiunto, con le organizzazioni sindacali, anche in via telematica, entro i tre giorni successivi a quello della comunicazione preventiva; la deroga ai limiti di fruizione del trattamento di cassa integrazione salariale operai agricoli (CISOA), richiesto per eventi riconducibili all' emergenza epidemiologica da COVID-19, che viene concesso per un periodo massimo di 120 giorni, dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, ed è neutralizzato ai fini delle successive richieste; l' innalzamento a diciotto settimane della durata massima del trattamento ordinario di integrazione salariale per le aziende che si trovano già in cassa integrazione straordinaria, nonché del trattamento di integrazione salariale in deroga; lo stanziamento di risorse a copertura della eventuale necessità di un ulteriore finanziamento delle misure di integrazione salariale, prevedendo anche la possibilità di estendere il periodo massimo di durata dei trattamenti per un massimo di quattro settimane fruibili dal 1° settembre al 31 ottobre 2020; misure di semplificazione in materia di ammortizzatori sociali, consentendo ai datori di lavoro che non anticipano i relativi trattamenti, di richiedere il pagamento diretto della prestazione da parte dell' INPS; si estende al 31 luglio 2020 il termine sino al quale il periodo trascorso in quarantena con sorveglianza sanitaria attiva dei lavoratori dipendenti del settore privato è equiparato a malattia ai fini del trattamento economico; si estende a cinque mesi il termine previsto dal decreto-legge "cura Italia" entro il quale sono vietati i licenziamenti individuali per giustificato motivo oggettivo e quelli collettivi e sono sospese le procedure in corso; si prevedono specifiche norme per lo svolgimento in sicurezza delle attività produttive e commerciali, prevedendo la sorveglianza sanitaria eccezionale dei lavoratori maggiormente esposti a rischio di contagio, in ragione dell' età o della condizione di rischio derivante da immunodepressione, anche da patologia COVID-19, o da esiti di patologie oncologiche o dallo svolgimento di terapie salvavita o comunque da comorbilità che possono caratterizzare una maggiore rischiosità; si riconosce un' indennità, pari a 500 euro mensili, per i mesi di aprile e maggio 2020, in favore dei lavoratori domestici che al 23 febbraio 2020 avevano in essere uno o più contratti di lavoro per una durata complessiva superiore a 10 ore settimanali, a condizione che non siano conviventi col datore di lavoro. L' indennità non è cumulabile con altre riconosciute per COVID-19 e non spetta ai percettori del reddito di emergenza (REM) o ai percettori del reddito di cittadinanza a determinate condizioni, ai titolari di pensione, ad eccezione dell' assegno ordinario di invalidità e ai

titolari di rapporto di lavoro dipendente a tempo indeterminato diverso dal lavoro domestico; l'innalzamento a trenta giorni dei congedi di cui possono fruire i genitori lavoratori dipendenti del settore privato per i figli di età non superiore ai 12 anni (per il quale è riconosciuta una indennità pari al 50 per cento della retribuzione) e l'estensione del relativo arco temporale di fruizione sino



## Dire

### Focus

---

al 31 luglio 2020. Tali periodi sono coperti da contribuzione figurativa; l' aumento del limite massimo complessivo per l' acquisto di servizi di baby sitting (da 600 euro a 1.200 euro) e la possibilità, in alternativa, di utilizzare il bonus per l' iscrizione ai servizi socio-educativi territoriali, ai centri con funzione educativa e ricreativa e ai servizi integrativi o innovativi per la prima infanzia. Per i comparti sicurezza, difesa e soccorso pubblico e per il settore sanitario pubblico e privato il limite massimo è aumentato a 2.000 euro; fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica da COVID-19, i genitori lavoratori dipendenti del settore privato che hanno almeno un figlio minore di 14 anni, a condizione che nel nucleo familiare non vi sia altro genitore beneficiario di strumenti di sostegno al reddito in caso di sospensione o cessazione dell' attività lavorativa o che non vi sia genitore non lavoratore, hanno diritto a svolgere la prestazione di lavoro in modalità agile anche in assenza degli accordi individuali, fermo restando il rispetto degli obblighi informativi previsti dalle norme vigenti, e a condizione che tale modalità sia compatibile con le caratteristiche della prestazione; per i datori di lavoro pubblici, fino alla cessazione dello stato di emergenza e comunque non oltre il 31 dicembre 2020, la modalità di lavoro agile può essere applicata a ogni rapporto di lavoro subordinato; nei mesi di maggio e giugno 2020 sono aumentati di 12 giornate i permessi retribuiti ex articolo 33, legge 5 febbraio 1992, n. 104 usufruibili; al fine di promuovere il lavoro agricolo, si stabilisce la possibilità per i percettori di ammortizzatori sociali, limitatamente al periodo di sospensione a zero ore della prestazione lavorativa, di NASPI e DIS-COLL nonché di reddito di cittadinanza, di stipulare con datori di lavoro del settore agricolo contratti a termine non superiori a 30 giorni, rinnovabili per ulteriori 30 giorni, senza subire la perdita o la riduzione dei benefici previsti, nel limite di 2000 euro per l' anno 2020; misure di sostegno alle imprese per l' attuazione delle disposizioni di cui al Protocollo di regolamentazione delle misure per il contenimento e il contrasto della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro, attraverso l' acquisto di apparecchiature, attrezzature, dispositivi elettronici per l' isolamento o il distanziamento dei lavoratori e altri strumenti di protezione individuale; si estende in favore degli enti non commerciali, compresi gli enti del terzo settore e gli enti religiosi civilmente riconosciuti che svolgono attività di interesse generale non in regime d' impresa, le misure temporanee per il sostegno alla liquidità di cui all' articolo 1, del decreto-legge "liquidità" (decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23); al fine di garantire livelli adeguati di tutela della salute individuale e collettiva in conseguenza della contingente ed eccezionale emergenza sanitaria e favorire l' emersione di rapporti di lavoro irregolari, i datori di lavoro possono presentare istanza, per concludere un contratto di lavoro subordinato con cittadini stranieri presenti sul territorio nazionale ovvero per dichiarare la sussistenza di un rapporto di lavoro irregolare, tuttora in corso, con cittadini italiani o cittadini stranieri. Per le medesime finalità, i cittadini stranieri, con permesso di soggiorno scaduto dal 31 ottobre 2019, non rinnovato o convertito in altro titolo di soggiorno, possono richiedere un permesso di soggiorno temporaneo, valido solo nel territorio nazionale, della durata di mesi sei dalla presentazione dell' istanza. Se, nel termine della durata del permesso di soggiorno temporaneo, il cittadino straniero esibisce un contratto di lavoro subordinato o la documentazione retributiva e previdenziale comprovante lo svolgimento dell' attività lavorativa nei settori dell' agricoltura, allevamento e zootecnia, pesca e acquacoltura e attività connesse, assistenza alla persona per se stessi o per componenti della propria famiglia, affetti da patologie o handicap che ne limitino l' autosufficienza, lavoro domestico di sostegno al bisogno familiare, il permesso viene convertito in permesso di soggiorno per motivi di lavoro. Sono previste specifiche disposizioni sulla permanenza dei procedimenti penali nei confronti dei datori di lavoro per favoreggiamento dell' immigrazione clandestina e per reati diretti al reclutamento di persone da destinare alla prostituzione o allo sfruttamento della prostituzione o di minori da impiegare in attività illecite, per il reato di cui all' art.600 del codice penale o per intermediazione illecita e sfruttamento del lavoro ai sensi dell' articolo 603-bis del codice penale. ULTERIORI DISPOSIZIONI PER LA DISABILITÀ E LA FAMIGLIA Oltre alle disposizioni già indicate per la famiglia e la disabilità, si prevede: l' incremento delle dotazioni del



## Dire

### Focus

---

per persone con disabilità; l'incremento del Fondo per le politiche della famiglia e la destinazione, per l'anno 2020, di una quota delle risorse ai comuni, per finanziare iniziative, anche in collaborazione con enti pubblici e privati, volte al potenziamento dei centri estivi diurni, dei servizi socioeducativi territoriali e dei centri con funzione educativa e ricreativa destinati alle attività di bambini e bambine di età compresa fra i 3 e i 14 anni, per i mesi da giugno a settembre, e alla realizzazione di progetti volti a contrastare la povertà educativa e ad implementare le opportunità culturali e educative dei minori.

**MISURE PER GLI ENTI TERRITORIALI** Al fine di concorrere ad assicurare ai comuni, alle province e alle città metropolitane le risorse necessarie per l'espletamento delle funzioni fondamentali, per l'anno 2020, si istituisce un fondo presso il Ministero dell'interno con una dotazione di 3,5 miliardi di euro, da ripartire tra comuni, province e città metropolitane, entro il 10 luglio 2020 con decreto del Ministero dell'interno di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sulla base della perdita di gettito e dei fabbisogni per le funzioni fondamentali. Al fine di assicurare una celere erogazione di risorse utili per fronteggiare l'emergenza sanitaria da COVID-19, si prevede di erogare il 30 per cento del fondo a titolo di acconto in proporzione alle entrate al 31 dicembre 2019, come risultanti dal SIOPE. Inoltre, si provvede al reintegro dei 400 milioni di euro del Fondo di solidarietà comunale utilizzati per l'emergenza alimentare e si anticipa l'erogazione del fondo sperimentale di riequilibrio per le province e le città metropolitane per l'anno 2020. Infine, si istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un fondo, con una dotazione di 12 miliardi di euro, destinato a concedere anticipazioni a regioni, province autonome ed enti locali, che si trovino in uno stato di carenza di liquidità, al fine di far fronte al pagamento dei propri debiti di carattere commerciale certi, liquidi ed esigibili. Il fondo sarà articolato in due sezioni, una destinata ad assicurare la liquidità per il pagamento dei debiti certi, liquidi ed esigibili degli enti locali e delle regioni e province autonome per debiti diversi da quelli finanziari e sanitari, l'altra per assicurare la liquidità a regioni e province autonome per il pagamento dei debiti degli enti del Servizio Sanitario Nazionale. La gestione delle due sezioni del Fondo è affidata alla Cassa depositi e prestiti, sulla base di una convenzione da stipulare tra il Ministero e la Cassa entro 10 giorni dall'entrata in vigore del decreto.

**MISURE DI INCENTIVO E SEMPLIFICAZIONE FISCALE** Sul fronte fiscale, tra l'altro, si prevede: cancellazione clausole IVA: sopprese definitivamente a partire dal 1° gennaio del 2021, le cosiddette "clausole di salvaguardia" che prevedono aumenti automatici delle aliquote IVA e delle accise su alcuni prodotti carburanti; detrazione nella misura del 110 per cento delle spese sostenute tra il 1° luglio 2020 e il 31 dicembre 2021 per specifici interventi volti ad incrementare l'efficienza energetica degli edifici (ecobonus), la riduzione del rischio sismico (sismabonus) e per interventi ad essi connessi relativi all'installazione di impianti fotovoltaici e colonnine per la ricarica di veicoli elettrici. Per tali interventi - come per altre detrazioni in materia edilizia specificamente individuate - in luogo della detrazione, il contribuente potrà optare per un contributo sotto forma di sconto in fattura da parte del fornitore, che potrà recuperarlo sotto forma di credito di imposta cedibile ad altri soggetti, comprese banche e intermediari finanziari, ovvero per la trasformazione in un credito di imposta; credito d'imposta per l'adeguamento degli ambienti di lavoro: è previsto un credito di imposta dell'60% delle spese sostenute nel 2020 per la riapertura in sicurezza degli esercizi aperti al pubblico, nei limiti di 80.000 euro per beneficiario; credito d'imposta per la sanificazione degli ambienti di lavoro: ai soggetti esercenti attività d'impresa, arte o professione, alle associazioni, alle fondazioni e agli altri enti privati, compresi gli enti del terzo del settore, viene riconosciuto un credito d'imposta in misura pari al 60 per cento delle spese sostenute nel 2020. Il credito d'imposta spetta fino a un massimo di 60.000 euro per ciascun beneficiario; compensazioni fiscali: a decorrere dall'anno 2020, il limite per la compensazione orizzontale è elevato da 700 mila a 1 milione di euro; credito imposta ricerca e sviluppo al sud: maggiorazione dell'aliquota ordinaria dal 12 al 25% per grandi imprese e dal 12 al 35% per medie imprese e dal 12 al 45% per piccole imprese; riduzione iva dei beni necessari al contenimento e

gestione dell' epidemia: dal 22% al 5% su beni e dispositivi medici e di protezione individuale come ventilatori polmonari, mascherine e altri presidi per la sicurezza dei lavoratori. Fino al 31 dicembre 2020, la vendita degli stessi beni è totalmente esentata dall' Iva; incentivi per



## Dire

### Focus

---

gli investimenti nell' economia reale: potenziata la capacità dei piani di risparmio a lungo termine (pir) di convogliare risparmio privato verso il mondo delle imprese, affinché l' investimento di specifici pir sia diretto, per oltre il 70% del valore complessivo del piano, a beneficio di pmi non quotate sul Ftse Mib e Ftse Mid; versamenti sospesi fino a settembre: prorogato dal 30 giugno 2020 al 16 settembre 2020 il termine per i versamenti di imposte e contributi, già sospesi per i mesi di marzo, aprile e maggio. I versamenti potranno essere effettuati in unica soluzione o rateizzati; sospesi pignoramenti su stipendi e pensioni: fino al 31 agosto 2020 sono sospesi i pignoramenti su stipendi, salari e pensioni effettuati dall' agente della riscossione; sospensione pagamenti per avvisi bonari e avvisi di accertamento: per i pagamenti in scadenza tra l' 8 marzo e il giorno antecedente all' entrata in vigore del decreto, i versamenti potranno essere effettuati entro il 16 settembre; sospensione della compensazione tra credito imposta e debito iscritto a ruolo: si consente di effettuare i rimborsi nei confronti di tutti i contribuenti senza applicare la procedura di compensazione con i debiti iscritti a ruolo; proroga termini per notifiche atti: gli atti per i quali i termini di decadenza scadono tra il 9 marzo 2020 ed il 31 dicembre 2020, sono notificati non prima del 1° gennaio 2021 e fino al 31 dicembre 2021; proroga rideterminazione del costo di acquisto di terreni e partecipazioni: la disposizione prevede la possibilità di rivalutare le partecipazioni non negoziate ed i terreni posseduti al 1° luglio 2020. Le aliquote dell' imposta sostitutiva sono stabilite nella misura dell' 11 per cento; rinvio procedura automatizzata di liquidazione dell' imposta di bollo sulle fatture elettroniche: rinviata al 1° gennaio 2021 l' applicazione della procedura di integrazione da parte dell' agenzia delle entrate dell' imposta di bollo dovuta sulle fatture elettroniche inviate tramite il sistema di interscambio che non recano l' annotazione di assolvimento dell' imposta; rinvio dell' entrata in vigore di plastic tax e sugar tax al 1° gennaio 2021; rinvio della lotteria degli scontrini e dell' obbligo del registratore telematico al 1° gennaio 2021; modifiche alla disciplina degli indici sintetici di affidabilità fiscale (Isa) per i periodi di imposta 2020. MISURE PER LA TUTELA DEL CREDITO E DEL RISPARMIO Al fine di evitare o porre rimedio a una grave perturbazione dell' economia e preservare la stabilità finanziaria, il Ministero dell' economia e delle finanze è autorizzato, nei sei mesi successivi all' entrata in vigore del decreto, a concedere la garanzia dello Stato su passività delle banche aventi sede legale in Italia, nel rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato, fino a un valore nominale di 15 miliardi di euro. Inoltre, al fine di assicurare l' ordinato svolgimento delle eventuali procedure di liquidazione coatta amministrativa delle banche diverse da quelle di credito cooperativo, con attività totali di valore pari o inferiore a 5 miliardi di euro, il Ministro dell' economia e delle finanze è autorizzato a concedere il sostegno pubblico alle operazioni di trasferimento a una banca acquirente di attività e passività, di azienda, rami d' azienda nonché di beni e rapporti giuridici individuabili in blocco della banca in liquidazione coatta amministrativa, nelle forme specificate dal decreto. Il Ministro dell' economia e delle finanze, sulla base degli elementi forniti dalla Banca d' Italia, presenta alla Commissione europea una relazione annuale sul funzionamento del regime di aiuti di Stato previsto. SOSTEGNO AL TURISMO Tax credit vacanze: per il 2020 è riconosciuto un credito alle famiglie con un Isee non superiore a 40.000 euro, un credito, relativo al periodo d' imposta 2020, per i pagamenti legati alla fruizione dei servizi offerti in ambito nazionale dalle imprese turistico ricettive dagli agriturismi e dai bed&breakfast. Il credito, utilizzabile da un solo componente per ciascun nucleo familiare, è pari a 500 euro per ogni nucleo familiare con figlio a carico, a 300 euro per i nuclei familiari composti da due persone e a 150 euro per quelli composti da una sola persona; fondo turismo: per sostenere il settore turistico con operazioni di mercato, è istituito un fondo con una dotazione di 50 milioni di euro il 2020, finalizzato alla sottoscrizione di quote o azioni di organismi di investimento collettivo del risparmio e fondi di investimento, gestiti da società di gestione del risparmio, in funzione di acquisto, ristrutturazione e valorizzazione di immobili destinati ad attività turistico-ricettive; promozione turistica in Italia: per favorire la ripresa dei flussi turistici in ambito nazionale, è istituito il "Fondo per la promozione del turismo in Italia", con una dotazione di 30 milioni di euro

per l' anno 2020; ulteriori misure di sostegno per il settore turistico: è istituito un fondo con una dotazione di 50 milioni di euro per il 2020 per la concessione di contributi in favore delle imprese turistico ricettive, delle aziende termali e degli



## Dire

### Focus

---

stabilimenti balneari, come concorso nelle spese di sanificazione e di adeguamento conseguente alle misure di contenimento contro la diffusione del COVID-19. MISURE PER L' ISTRUZIONE E LA CULTURA Fondo emergenze imprese e istituzioni culturali: è istituito un Fondo con una dotazione di 225 milioni di euro, destinato al sostegno delle librerie, dell' intera filiera dell' editoria, nonché dei musei e degli altri istituti e luoghi della cultura. Per assicurare il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura, tenuto conto delle mancate entrate causate dall' emergenza, è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per il 2020. MISURE PER L' EDITORIA E LE EDICOLE Al fine di sostenere l' offerta informativa online in coincidenza con l' emergenza sanitaria sono previste varie misure, tra le quali: limitatamente all' anno 2020, l' innalzamento del credito d' imposta per gli investimenti pubblicitari al 50 per cento; al fine di garantire il pagamento entro i termini di legge del rateo del contributo all' editoria in favore delle imprese beneficiarie, la verifica della regolarità previdenziale e fiscale prevista per il primo pagamento è cancellata. La verifica rimane invece operativa per in previsione del saldo del contributo; in via straordinaria per l' anno 2020, un credito d' imposta dell' 8 per cento della spesa sostenuta nell' anno 2019 per l' acquisto della carta utilizzata per la stampa di libri e giornali; a titolo di sostegno economico per gli oneri straordinari sostenuti per lo svolgimento dell' attività durante l' emergenza sanitaria, alle persone fisiche esercenti punti vendita esclusivi per la rivendita di giornali e riviste (edicolanti), non titolari di redditi da lavoro dipendente o pensione, è riconosciuto un contributo una tantum fino a 500 euro, entro il limite di 7 milioni di euro per l' anno 2020; per il 2020, l' applicazione dell' IVA per il commercio di quotidiani e di periodici con una forfetizzazione del reso al 95 per cento, in luogo dell' 80 per cento previsto in via ordinaria. MISURE PER LE INFRASTRUTTURE E I TRASPORTI Queste le principali misure previste nel settore delle infrastrutture e dei trasporti: al fine di sostenere le imprese ferroviarie per i danni derivanti dalla contrazione del traffico ferroviario a causa dell' emergenza, si prevede un indennizzo a favore di RFI quale gestore dell' intera infrastruttura ferroviaria nazionale, finalizzato a compensare il gestore a fronte della riduzione degli introiti derivanti dal pedaggio e dei corrispettivi, causata dalla contrazione del traffico ferroviario e dalla soppressione dei treni da parte delle altre imprese ferroviarie che, conseguentemente non corrispondono il pedaggio al gestore della rete; per le medesime ragioni, si prevede la riduzione a favore di tutte le imprese ferroviarie di trasporto passeggeri e merci operanti sull' infrastruttura ferroviaria nazionale, di una quota parte del canone di accesso all' infrastruttura; si istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo finalizzato a ristorare gli operatori aerei con basi in Italia per la riduzione del traffico determinata dalle misure di prevenzione e contenimento del virus COVID-19; si introducono anche misure finalizzate al 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, come la facoltà per le Autorità di sistema portuale e per l' Autorità portuale di Gioia Tauro, di disporre la riduzione o l' azzeramento, dell' importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione all' anno 2020, per i concessionari che dimostrino di aver subito una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento; al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall' emergenza epidemiologica da COVID-19, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio; per incentivare forme di mobilità sostenibile alternative al trasporto pubblico locale che garantiscano il diritto alla mobilità delle persone nelle aree urbane a fronte delle limitazioni al trasporto pubblico locale operate dagli enti locali per fronteggiare l' emergenza epidemiologica da COVID-19 si prevede che il "Programma sperimentale buono mobilità» incentivi forme di mobilità sostenibile alternative al trasporto pubblico locale. In

particolare, ai residenti maggiorenni nei capoluoghi di Regione, nelle Città metropolitane, nei capoluoghi di Provincia ovvero nei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti è riconosciuto un "buono mobilità", pari al 60 per cento della spesa sostenuta e comunque non



## Dire

### Focus

---

superiore a euro 500, a partire dal 4 maggio 2020 e fino al 31 dicembre 2020, per l'acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard, monopattini e monowheel ovvero per l'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa a uso individuale esclusi quelli mediante autovetture. Tale "buono mobilità" può essere richiesto per una sola volta ed esclusivamente per una delle destinazioni d'uso previste. Al riguardo, si prevede lo stanziamento di ulteriori 50 milioni di euro per l'anno 2020, per un totale di 120 milioni di euro per tale annualità. Per gli anni 2021 e seguenti il Programma incentiva il trasporto pubblico locale e regionale e forme di mobilità sostenibile ad esso integrative a fronte della rottamazione di autoveicoli e motocicli altamente inquinanti. Si prevede che il buono venga riconosciuto per la rottamazione della tipologia di autovetture e di motocicli indicati dal 1° gennaio al 31 dicembre 2020; tale buono può essere impiegato anche per l'acquisto di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica quali segway, hoverboard, monopattini e monowheel. Inoltre, il decreto amplia la normativa vigente che prevede il finanziamento di progetti per la creazione, il prolungamento, l'ammmodernamento e la messa a norma di corsie riservate per il trasporto pubblico locale, ricomprendendo anche le piste ciclabili; viene introdotto il rimborso dei costi sostenuti per l'acquisto di abbonamenti di viaggio per servizi ferroviari e di trasporto pubblico dai viaggiatori pendolari. Possono accedere alla richiesta di ristoro i possessori di un abbonamento ferroviario o di trasporto pubblico locale in corso di validità durante il periodo interessato dalle misure governative e non hanno potuto utilizzare, del tutto o in parte, il titolo di viaggio. Il rimborso può avvenire mediante l'emissione di un voucher o il prolungamento della durata dell'abbonamento; al fine di assicurare un adeguato sostegno di natura mutualistica alle imprese del settore autotrasporto, si prevede un incremento di 20 milioni di euro, per l'anno 2020, del fondo finalizzato alla copertura della riduzione compensata dei pedaggi autostradali.

**MISURE PER LO SPORT** Si agevolano le associazioni e società sportive, professionistiche e dilettantistiche, che operano sull'intero territorio nazionale, consentendo loro di non procedere, fino al 30 giugno 2020, al versamento dei canoni di locazione e concessori relativi all'affidamento di impianti sportivi pubblici dello Stato e degli enti territoriali, che nel periodo in considerazione sono rimasti inutilizzati per *factum principis*. I versamenti sospesi sono effettuati in unica soluzione entro il 31 luglio o mediante rateizzazione fino ad un massimo di 4 rate mensili di pari importo a decorrere dal mese di luglio 2020. Inoltre, si stabilisce che i soggetti concessionari possono sottoporre all'ente concedente una domanda di revisione del rapporto concessorio in essere, da attuare mediante la rideterminazione delle condizioni di equilibrio originariamente pattuite, anche attraverso l'allungamento del termine di durata del rapporto, in modo da consentire il graduale recupero dei proventi non incassati per effetto della applicazione delle misure di sospensione delle attività sportive disposte in forza dei provvedimenti statali e regionali, e l'ammortamento degli investimenti effettuati. La revisione deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo all'operatore economico e delle condizioni di equilibrio economico finanziario relative al contratto. Si stabilisce che la sospensione delle attività sportive, disposta con i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri attuativi dei decreti-legge 23 febbraio 2020, n. 6, e 25 marzo 2020, n. 19, è sempre valutata quale fattore di sopravvenuto squilibrio dell'assetto di interessi pattuito con il contratto di locazione di palestre, piscine e impianti sportivi di ogni tipo. In ragione di tale squilibrio il conduttore ha diritto, limitatamente alle cinque mensilità da marzo 2020 a luglio 2020, ad una corrispondente riduzione del canone locatizio che, salva la prova di un diverso ammontare a cura della parte interessata, si presume pari al cinquanta per cento del canone contrattualmente stabilito. Si estendono le disposizioni già previste dal decreto "cura Italia" in relazione ai contratti di acquisto di titoli di accesso per spettacoli di qualsiasi natura, anche ai contratti di abbonamento per l'accesso a palestre, piscine e impianti sportivi di ogni tipo, per i quali si sia verificata l'impossibilità sopravvenuta della prestazione a seguito delle misure di restrizione e contenimento. Per far fronte alla crisi economica dei soggetti operanti nel settore sportivo, si prevede

che una quota della raccolta delle scommesse sportive sia destinata sino al 31 luglio 2022 alla costituzione del "Fondo salva sport". Le suddette risorse sono destinate a misure di sostegno e di ripresa del movimento sportivo. MISURE PER L' AGRICOLTURA Si istituisce il "Fondo emergenziale a tutela delle filiere in crisi", con una dotazione



## Dire

### Focus

---

di 500 milioni di euro per l'anno 2020, finalizzato all'attuazione di interventi di ristoro per i danni subiti dal settore agricolo, della pesca e dell'acquacoltura. Inoltre, per fronteggiare le gravi difficoltà per l'intero settore zootecnico, dovute alla chiusura di mense e punti di ristorazione e del rallentamento delle esportazioni, con conseguenze soprattutto per i trasformati del latte destinati al consumo fresco e per il settore carne, si prevede la compensazione parziale delle spese di stoccaggio e di stagionatura di tali prodotti, destinati ad essere immessi in commercio mesi dopo la loro fabbricazione.

**MISURE IN MATERIA DI ISTRUZIONE** Al fine di assicurare la ripresa dell'attività scolastica in condizioni di sicurezza e di garantire lo svolgimento dell'anno scolastico 2020/2021 in modo adeguato alla situazione epidemiologica, il fondo per il funzionamento delle istituzioni scolastiche è incrementato di 331 milioni di euro nel 2020. Le risorse sono destinate ai seguenti interventi: acquisto di servizi professionali, di formazione e di assistenza tecnica per la sicurezza sui luoghi di lavoro, per la didattica a distanza e per l'assistenza medico-sanitaria e psicologica, di servizi di lavanderia, di rimozione e smaltimento di rifiuti; acquisto di dispositivi di protezione e di materiali per l'igiene individuale e degli ambienti, nonché di ogni altro materiale, anche di consumo, in relazione all'emergenza epidemiologica da COVID-19; interventi in favore della didattica degli studenti con disabilità, disturbi specifici di apprendimento ed altri bisogni educativi speciali; interventi utili a potenziare la didattica anche a distanza e a dotare le scuole e gli studenti degli strumenti necessari per la fruizione di modalità didattiche computabili con la situazione emergenziale nonché a favorire l'inclusione scolastica e ad adottare le misure che contrastino la dispersione; acquisto e messa a disposizione, in particolare degli studenti meno abbienti, in comodato d'uso, di dispositivi digitali individuali e della necessaria connettività di rete per la fruizione della didattica a distanza nonché per favorire l'inclusione scolastica e adottare misure che contrastino la dispersione; acquisto e utilizzo di strumenti editoriali e didattici innovativi; adattamento degli spazi interni ed esterni e la loro dotazione allo svolgimento dell'attività didattica in condizioni di sicurezza, inclusi interventi di piccola manutenzione, di pulizia straordinaria e sanificazione, nonché interventi di realizzazione, adeguamento e manutenzione dei laboratori didattici, delle palestre, di ambienti didattici innovativi, di sistemi di sorveglianza e dell'infrastruttura informatica. Inoltre, si semplificano le procedure di approvazione e di autorizzazione dei mutui BEI per l'edilizia scolastica a valere sulla programmazione triennale nazionale, con l'introduzione della possibilità di concedere anticipazioni agli enti locali. Infine, si prevede che i soggetti pubblici e privati che svolgono i servizi educativi del sistema integrato 0/6 anni e le scuole paritarie dell'infanzia a gestione pubblica o privata beneficino, a copertura del mancato versamento delle rette o delle compartecipazioni comunque denominate da parte dei fruitori, determinato dalla sospensione delle attività in presenza a seguito delle misure adottate per contrastare la diffusione del Covid-19, di un contributo previsto per 65 milioni.

## Di Rilancio: le principali misure previste nel settore delle infrastrutture e dei trasporti

(FERPRESS) - Roma, 14 MAG - Si è svolta a ieri sera Palazzo Chigi la riunione del Consiglio dei Ministri per l' approvazione del #DecretoRilancio. Queste le principali misure previste nel settore delle infrastrutture e dei trasporti: al fine di sostenere le imprese ferroviarie per i danni derivanti dalla contrazione del traffico ferroviario a causa dell' emergenza, si prevede un indennizzo a favore di RFI quale gestore dell' intera infrastruttura ferroviaria nazionale, finalizzato a compensare il gestore a fronte della riduzione degli introiti derivanti dal pedaggio e dei corrispettivi, causata dalla contrazione del traffico ferroviario e dalla soppressione dei treni da parte delle altre imprese ferroviarie che, conseguentemente non corrispondono il pedaggio al gestore della rete; per le medesime ragioni, si prevede la riduzione a favore di tutte le imprese ferroviarie di trasporto passeggeri e merci operanti sull' infrastruttura ferroviaria nazionale, di una quota parte del canone di accesso all' infrastruttura; si istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo finalizzato a ristorare gli operatori aerei con basi in Italia per la riduzione del traffico determinata dalle misure di prevenzione e contenimento del virus COVID-19; si introducono anche misure finalizzate al 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, come la facoltà per le Autorità di sistema portuale e per l' Autorità portuale di Gioia Tauro, di disporre la riduzione o l' azzeramento, dell' importo dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione all' anno 2020, per i concessionari che dimostrino di aver subito una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento; al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri oggetto di obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall' emergenza epidemiologica da COVID-19, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio; per incentivare forme di mobilità sostenibile alternative al trasporto pubblico locale che garantiscano il diritto alla mobilità delle persone nelle aree urbane a fronte delle limitazioni al trasporto pubblico locale operate dagli enti locali per fronteggiare l' emergenza epidemiologica da COVID-19 si prevede che il "Programma sperimentale buono mobilità» incentivi forme di mobilità sostenibile alternative al trasporto pubblico locale. In particolare, ai residenti maggiorenni nei capoluoghi di Regione, nelle Città metropolitane, nei capoluoghi di Provincia ovvero nei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti è riconosciuto un "buono mobilità", pari al 60 per cento della spesa sostenuta e comunque non superiore a euro 500, a partire dal 4 maggio 2020 e fino al 31 dicembre 2020, per l' acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard, monopattini e monowheel ovvero per l' utilizzo dei servizi di mobilità condivisa a uso individuale esclusi quelli mediante autoveicoli. Tale "buono mobilità" può essere richiesto per una sola volta ed esclusivamente per una delle destinazioni d' uso previste. Al riguardo, si prevede lo stanziamento di ulteriori 50 milioni di euro per l' anno 2020, per un totale di 120 milioni di euro per tale annualità. Per gli anni 2021 e seguenti il Programma incentiva il trasporto pubblico locale e regionale e forme di mobilità sostenibile ad esso integrative a fronte della rottamazione di autoveicoli e motocicli altamente inquinanti. Si



prevede che il buono venga riconosciuto per la rottamazione della

---



## FerPress

### Focus

---

tipologia di autovetture e di motocicli indicati dal 1° gennaio al 31 dicembre 2020; tale buono può essere impiegato anche per l'acquisto di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica quali segway, hoverboard, monopattini e monowheel. Inoltre, il decreto amplia la normativa vigente che prevede il finanziamento di progetti per la creazione, il prolungamento, l'ammmodernamento e la messa a norma di corsie riservate per il trasporto pubblico locale, ricomprendendo anche le piste ciclabili; viene introdotto il rimborso dei costi sostenuti per l'acquisto di abbonamenti di viaggio per servizi ferroviari e di trasporto pubblico dai viaggiatori pendolari. Possono accedere alla richiesta di ristoro i possessori di un abbonamento ferroviario o di trasporto pubblico locale in corso di validità durante il periodo interessato dalle misure governative e non hanno potuto utilizzare, del tutto o in parte, il titolo di viaggio. Il rimborso può avvenire mediante l'emissione di un voucher o il prolungamento della durata dell'abbonamento; al fine di assicurare un adeguato sostegno di natura mutualistica alle imprese del settore autotrasporto, si prevede un incremento di 20 milioni di euro, per l'anno 2020, del fondo finalizzato alla copertura della riduzione compensata dei pedaggi autostradali.

## Informazioni Marittime

### Focus

## Fase 2, troppo Stato nelle imprese private. La denuncia di Laghezza

*L'imprenditore cita gli esempi di Alitalia, Tirrenia e compagnie portuali, "da decenni vere e proprie idrovore di denaro pubblico"*

Troppo Stato anche nel decreto per la fase 2: soldi ad Alitalia, Tirrenia e compagnie portuali. È la denuncia di Alessandro Laghezza che paventa "il disastro" della partecipazione pubblica nelle imprese private. "Il nostro - spiega l'imprenditore ligure - è un Paese che perde facilmente la memoria. Ma oggi questo lusso non se lo può permettere nessuno, in primis chi è chiamato a tracciare una rotta per la ripresa e il rilancio del Paese. E con loro tutti gli operatori economici che dovranno "vigilare" su queste scelte e sulle decisioni di una politica che dimentica o fa finta di aver dimenticato troppo facilmente. Lo ha certo dimenticato il governo che nel decreto ignora le reali esigenze e il ruolo del comparto logistico e rifinanzia i rottami di Stato, ovvero Alitalia e Tirrenia, con una "mancia" anche per le compagnie portuali, da decenni vere e proprie idrovore di denaro pubblico". "Ma il tema - aggiunge Laghezza - è drammaticamente più generale. Oggi il dibattito sul salvataggio delle imprese, annientate dalle misure imposte dallo Stato per combattere il Covid-19, sembra essersi polarizzato su una parola: statalizzazione nelle sue diverse accezioni e interpretazioni. Dalla partecipazione significativa dello Stato al capitale delle aziende in crisi, a una golden share apparentemente ideata per impedire a grandi investitori esteri di colonizzare il nostro Paese, sino alle partecipazioni statali in cui convertire aiuti e finanziamenti per combattere l'emergenza. A mio parere è il momento che il mondo imprenditoriale faccia fronte comune e dica apertamente e senza cedimenti: NO". Se molte aziende oggi sono alla canna del gas - sottolinea Laghezza -, con fatturati in crollo e crisi di liquidità, non è nella stragrande maggioranza dei casi per colpa o demerito loro. Il Covid-19 certamente è stato l'elemento scatenante, ma il modo in cui in Italia si è scelto di affrontare l'emergenza, mettendo in lockdown quasi totale il sistema produttivo e paralizzando le libertà civili, ha certamente aggravato il conto per le imprese, anche rispetto ad altri Paesi europei che si sono dimostrati più efficienti sia nella gestione sanitaria che nel preservare l'integrità del proprio sistema economico. Imprese italiane certo fragili, ma soprattutto perché schiacciate da una burocrazia opprimente e drenate da una fiscalità invasiva, che non ne hanno certo favorito la crescita e la capitalizzazione". "Quindi, quando si parla di necessario intervento dello Stato per sostenere le aziende italiane - chiarisce Laghezza - non si parla di donazioni o di benigne concessioni (come ormai sembra essere diventato un luogo comune anche nelle dichiarazioni del presidente del Consiglio) o di un atto di amore delle banche, si tratta di un dovere preciso dello Stato che è il maggiore responsabile della crisi del tessuto economico del Paese. E passiamo alla soluzione proposta, che è peggiore del virus: lo statalismo. Per ora mi limiterò a ricordare nomi e alcune curiosità nella storia del settore dei trasporti e della logistica nel quale la mia azienda opera. Si tratta di un elenco di fallimenti, di buchi di bilancio, di danni permanenti generati nel sistema economico nazionale. Vogliamo ricordare il tanto compianto IRI e i danni che ha provocato (sino a privatizzazioni gestite a favore di pochi) nel settore armatoriale. Ci siamo dimenticati i deficit costanti di Italia Navigazione o Lloyd Triestino, compagnie della Finmare che perdevano valanghe di soldi e attuavano con i soldi altrui concorrenza sleale rispetto a operatori privati, che attraverso le tasse, le mantenevano?" "Ci siamo dimenticati della Tirrenia - incalza l'imprenditore - e delle compagnie che gestivano nell'IRI i collegamenti con le isole minori, pseudo privatizzate in un quadro di concessioni e convenzioni sul quale sarà



prima o poi il caso di fare luce? E abbiamo dimenticato anche il buco nero di Viamare (ideata per gestire le autostrade del mare)? Ci siamo dimenticati di cosa erano i porti prima della riforma 84 del 1994

---



## Informazioni Marittime

### Focus

---

che ha reso possibile l' affidamento in concessione a privati dei terminal portuali, sottraendo allo Stato la gestione diretta dei moli e consentendo la nascita di imprese terminalistiche efficienti al posto di cattedrali nel deserto costruite dal pubblico, come Gioia Tauro e Voltri? Ci siamo dimenticati delle Compagnie portuali a cui lo Stato ha per decenni ripianato i bilanci per poi renderle oggetto di un massiccio prepensionamento pagato dai contribuenti? O della burocrazia che tuttora opprime le Autorità di Sistema Portuale, che non riescono nemmeno a spendere tutti i proventi delle concessioni e delle tasse applicate a merci e navi? Ci siamo dimenticati di Alitalia, che torniamo a nazionalizzare con una spesa di 3 miliardi, dopo aver pompato nelle sue casse 6.4 miliardi in dieci anni, e in parallelo di Swissair che a 24 ore dalla presentazione di un bilancio in rosso è stata liquidata dal governo svizzero, trovando forme di compensazione per i lavoratori e di efficientamento dei servizi aerei da e per la Svizzera? Ci siamo dimenticati degli aeroporti in mano allo Stato, dei pasticci nelle concessioni, degli interporti in mano al pubblico, dei retroporti finanziati per diventare spesso cattedrali nel deserto, della piattaforma logistica nazionale mai decollata? Senza parlare dei vari operatori logistici pubblici, che finché sono stati in mano allo Stato hanno generato solo buchi: per citare due soli nomi Italcontainer e Cemat".

## Laghezza denuncia: soldi ad Alitalia, Tirrenia e Compagnie portuali. Disastro partecipazione pubblica nelle imprese private

(FERPRESS) - La Spezia, 14 MAG - Il nostro è un Paese che perde facilmente la memoria. Ma oggi questo lusso non se lo può permettere nessuno, in primis chi è chiamato a tracciare una rotta per la ripresa e il rilancio del Paese. E con loro tutti gli operatori economici che dovranno "vigilare" su queste scelte e sulle decisioni di una politica che dimentica o fa finta di aver dimenticato troppo facilmente. Lo ha certo dimenticato il Governo che nel decreto ignora le reali esigenze e il ruolo del comparto logistico e rifinanzia i rottami di Stato, ovvero Alitalia e Tirrenia, con una "mancia" anche per le Compagnie portuali, da decenni vere e proprie idrovore di denaro pubblico. Lo scrive, in una lettera aperta Alessandro Laghezza. "Ma il tema è drammaticamente più generale. Oggi il dibattito sul salvataggio delle imprese, annientate dalle misure imposte dallo Stato per combattere il Covid-19, sembra essersi polarizzato su una parola: statalizzazione nelle sue diverse accezioni e interpretazioni. Dalla partecipazione significativa dello Stato al capitale delle aziende in crisi, a una golden share apparentemente ideata per impedire a grandi investitori esteri di colonizzare il nostro Paese, sino alle

partecipazioni statali in cui convertire aiuti e finanziamenti per combattere l'emergenza. A mio parere - prosegue Laghezza - è il momento che il mondo imprenditoriale faccia fronte comune e dica apertamente e senza cedimenti: NO. Se molte aziende oggi sono alla canna del gas, con fatturati in crollo e crisi di liquidità, non è nella stragrande maggioranza dei casi per colpa o demerito loro. Il Covid-19 certamente è stato l'elemento scatenante, ma il modo in cui in Italia si è scelto di affrontare l'emergenza, mettendo in lockdown quasi totale il sistema produttivo e paralizzando le libertà civili, ha certamente aggravato il conto per le imprese, anche rispetto ad altri Paesi europei che si sono dimostrati più efficienti sia nella gestione sanitaria che nel preservare l'integrità del proprio sistema economico. Imprese italiane certo fragili, ma soprattutto perché schiacciate da una burocrazia opprimente e drenate da una fiscalità invasiva, che non ne hanno certo favorito la crescita e la capitalizzazione. Quindi, quando si parla di necessario intervento dello Stato per sostenere le aziende italiane, non si parla di donazioni o di benigne concessioni (come ormai sembra essere diventato un luogo comune anche nelle dichiarazioni del Presidente del Consiglio) o di un atto di amore delle banche, si tratta di un dovere preciso dello Stato che è il maggiore responsabile della crisi del tessuto economico del Paese. E passiamo alla soluzione proposta, che è peggiore del virus: lo statalismo. Per ora mi limiterò a ricordare nomi e alcune curiosità nella storia del settore dei trasporti e della logistica nel quale la mia azienda opera. Si tratta di un elenco di fallimenti, di buchi di bilancio, di danni permanenti generati nel sistema economico nazionale. Vogliamo ricordare il tanto compianto IRI e i danni che ha provocato (sino a privatizzazioni gestite a favore di pochi) nel settore armatoriale. Ci siamo dimenticati i deficit costanti di Italia Navigazione o Lloyd Triestino, compagnie della Finmare che perdevano valanghe di soldi e attuavano con i soldi altrui concorrenza sleale rispetto a operatori privati, che attraverso le tasse, le mantenevano? Ci siamo dimenticati della Tirrenia e delle compagnie che gestivano nell'IRI i collegamenti con le isole minori, pseudo privatizzate in un quadro di concessioni e convenzioni sul quale sarà prima o poi il caso di fare luce? E abbiamo dimenticato anche il buco nero di Viamare (ideata per gestire le autostrade del mare)? Ci siamo dimenticati di cosa erano i porti prima della riforma 84 del 1994 che ha reso possibile l'affidamento in concessione a privati dei terminal portuali, sottraendo allo Stato la gestione



diretta dei moli e consentendo la nascita di imprese terminalistiche efficienti al posto di cattedrali nel deserto costruite dal pubblico, come Gioia Tauro e Voltri? Ci siamo dimenticati delle Compagnie portuali a cui lo Stato

---



## FerPress

### Focus

---

ha per decenni ripianato i bilanci per poi renderle oggetto di un massiccio prepensionamento pagato dai contribuenti? O della burocrazia che tuttora opprime le Autorità di Sistema Portuale, che non riescono nemmeno a spendere tutti i proventi delle concessioni e delle tasse applicate a merci e navi? Ci siamo dimenticati di Alitalia, che torniamo a nazionalizzare con una spesa di 3 miliardi, dopo aver pompato nelle sue casse 6.4 miliardi in dieci anni, e in parallelo di Swissair che a 24 ore dalla presentazione di un bilancio in rosso è stata liquidata dal governo svizzero, trovando forme di compensazione per i lavoratori e di efficientamento dei servizi aerei da e per la Svizzera? Ci siamo dimenticati degli aeroporti in mano allo Stato, dei pasticci nelle concessioni, degli interporti in mano al pubblico, dei retroporti finanziati per diventare spesso cattedrali nel deserto, della piattaforma logistica nazionale mai decollata? Senza parlare dei vari operatori logistici pubblici, che finché sono stati in mano allo Stato hanno generato solo buchi: per citare due soli nomi Italcontainer e Cemat. Si dirà. Ma ci sono anche i casi delle Ferrovie o di Poste italiane. Ma vogliamo andare a fare i conti, quelli veri su quanto questi colossi, oggi almeno costretti a rispondere alle leggi del mercato e della Borsa, sono costate nella storia del contribuente italiano? E tralasciamo di parlare dei Trasporti pubblici locali, vero e proprio pozzo senza fondo nella gestione di città e regioni. Credo sia quindi venuto il momento per gli imprenditori a partire dal nostro settore (logistica, trasporti, portualità), della cui importanza strategica l'opinione pubblica sembra aver assunto finalmente consapevolezza, di ricordare a cervelli troppo distratti questo elenco dei danni, con numeri, date, fallimenti e chiedere un supporto concreto ed efficace alle proprie attività. Leggiamo di Cura Italia, Salva Italia, Rilancia Italia. Noi ci candidiamo a raccogliere le voci di tanti imprenditori che vogliono il pubblico fuori dalle proprie aziende e che vogliono riavere dallo Stato, in un momento di emergenza, una piccola parte delle enormi risorse economiche che hanno versato nel corso degli anni, insieme a quegli spazi di libertà economica, fiscale e imprenditoriale tipici che in Italia sono stati sottratti. Confidiamo che qualcuno legga queste righe e se ne faccia interprete, in un momento in cui, fra le tante emergenze, il virus dello statalismo ci sembra il nemico più diffuso e insidioso da combattere".

### LAGHEZZA SPA - Attenti alla voglia di Stato: non dimentichiamo i danni già causati a trasporti e logistica in Italia

Alessandro Laghezza denuncia la "resurrezione" del capitalismo statalista anche nel decreto per la fase 2: soldi a d Alitalia, Tirrenia e Compagnie portuali. Il disastro della partecipazione pubblica nelle imprese private Il nostro è un Paese che perde facilmente la memoria. Ma oggi questo lusso non se lo può permettere nessuno, in primis chi è chiamato a tracciare una rotta per la ripresa e il rilancio del Paese. E con loro tutti gli operatori economici che dovranno "vigilare" su queste scelte e sulle decisioni di una politica che dimentica o fa finta di aver dimenticato troppo facilmente. Lo ha certo dimenticato il Governo che nel decreto ignora le reali esigenze e il ruolo del comparto logistico e rifinanzia i rottami di Stato, ovvero Alitalia e Tirrenia, con una "mancia" anche per le Compagnie portuali, da decenni vere e proprie idrovore di denaro pubblico. Ma il tema è drammaticamente più generale. Oggi il dibattito sul salvataggio delle imprese, annientate dalle misure imposte dallo Stato per combattere il Covid-19, sembra essersi polarizzato su una parola: statalizzazione nelle sue diverse accezioni e interpretazioni. Dalla partecipazione significativa dello Stato al capitale delle aziende in crisi, a una golden share apparentemente ideata per impedire a grandi investitori esteri di colonizzare il nostro Paese, sino alle partecipazioni statali in cui convertire aiuti e finanziamenti per combattere l' emergenza. A mio parere è il momento che il mondo imprenditoriale faccia fronte comune e dica apertamente e senza cedimenti: NO. Se molte aziende oggi sono alla canna del gas, con fatturati in crollo e crisi di liquidità, non è nella stragrande maggioranza dei casi per colpa o demerito loro. Il Covid-19 certamente è stato l' elemento scatenante, ma il modo in cui in Italia si è scelto di affrontare l' emergenza, mettendo in lockdown quasi totale il sistema produttivo e paralizzando le libertà civili, ha certamente aggravato il conto per le imprese, anche rispetto ad altri Paesi europei che si sono dimostrati più efficienti sia nella gestione sanitaria che nel preservare l' integrità del proprio sistema economico. Imprese italiane certo fragili, ma soprattutto perché schiacciate da una burocrazia opprimente e drenate da una fiscalità invasiva, che non ne hanno certo favorito la crescita e la capitalizzazione. Quindi, quando si parla di necessario intervento dello Stato per sostenere le aziende italiane, non si parla di donazioni o di benigne concessioni (come ormai sembra essere diventato un luogo comune anche nelle dichiarazioni del Presidente del Consiglio) o di un atto di amore delle banche, si tratta di un dovere preciso dello Stato che è il maggiore responsabile della crisi del tessuto economico del Paese. E passiamo alla soluzione proposta, che è peggiore del virus: lo statalismo. Per ora mi limiterò a ricordare nomi e alcune curiosità nella storia del settore dei trasporti e della logistica nel quale la mia azienda opera. Si tratta di un elenco di fallimenti, di buchi di bilancio, di danni permanenti generati nel sistema economico nazionale. Vogliamo ricordare il tanto compianto IRI e i danni che ha provocato (sino a privatizzazioni gestite a favore di pochi) nel settore armatoriale. Ci siamo dimenticati i deficit costanti di Italia Navigazione o Lloyd Triestino, compagnie della Finmare che perdevano valanghe di soldi e attuavano con i soldi altrui concorrenza sleale rispetto a operatori privati, che attraverso le tasse, le mantenevano? Ci siamo dimenticati della Tirrenia e delle compagnie che gestivano nell' IRI i collegamenti con le isole minori, pseudo privatizzate in un quadro di concessioni e convenzioni sul quale sarà prima o poi il caso di fare luce? E abbiamo dimenticato anche il buco nero di Viamare (ideata per gestire le autostrade del mare)? Ci siamo dimenticati di cosa erano i porti prima della riforma 84 del 1994 che ha reso possibile l' affidamento



in concessione a privati dei terminal portuali, sottraendo allo Stato la gestione diretta dei moli e consentendo la nascita di imprese terminalistiche

---



## Informatore Navale

### Focus

---

efficienti al posto di cattedrali nel deserto costruite dal pubblico, come Gioia Tauro e Voltri? Ci siamo dimenticati delle Compagnie portuali a cui lo Stato ha per decenni ripianato i bilanci per poi renderle oggetto di un massiccio prepensionamento pagato dai contribuenti? O della burocrazia che tuttora opprime le Autorità di Sistema Portuale, che non riescono nemmeno a spendere tutti i proventi delle concessioni e delle tasse applicate a merci e navi? Ci siamo dimenticati di Alitalia, che torniamo a nazionalizzare con una spesa di 3 miliardi, dopo aver pompato nelle sue casse 6.4 miliardi in dieci anni, e in parallelo di Swissair che a 24 ore dalla presentazione di un bilancio in rosso è stata liquidata dal governo svizzero, trovando forme di compensazione per i lavoratori e di efficientamento dei servizi aerei da e per la Svizzera? Ci siamo dimenticati degli aeroporti in mano allo Stato, dei pasticci nelle concessioni, degli interporti in mano al pubblico, dei retroporti finanziati per diventare spesso cattedrali nel deserto, della piattaforma logistica nazionale mai decollata? Senza parlare dei vari operatori logistici pubblici, che finché sono stati in mano allo Stato hanno generato solo buchi: per citare due soli nomi Italcontainer e Cemat. Si dirà. Ma ci sono anche i casi delle Ferrovie o di Poste italiane. Ma vogliamo andare a fare i conti, quelli veri su quanto questi colossi, oggi almeno costretti a rispondere alle leggi del mercato e della Borsa, sono costate nella storia del contribuente italiano? E tralasciamo di parlare dei Trasporti pubblici locali, vero e proprio pozzo senza fondo nella gestione di città e regioni. Credo sia quindi venuto il momento per gli imprenditori a partire dal nostro settore (logistica, trasporti, portualità), della cui importanza strategica l'opinione pubblica sembra aver assunto finalmente consapevolezza, di ricordare a cervelli troppo distratti questo elenco dei danni, con numeri, date, fallimenti e chiedere un supporto concreto ed efficace alle proprie attività. Leggiamo di Cura Italia, Salva Italia, Rilancia Italia. Noi ci candidiamo a raccogliere le voci di tanti imprenditori che vogliono il pubblico fuori dalle proprie aziende e che vogliono riavere dallo Stato, in un momento di emergenza, una piccola parte delle enormi risorse economiche che hanno versato nel corso degli anni, insieme a quegli spazi di libertà economica, fiscale e imprenditoriale tipici che in Italia sono stati sottratti. Confidiamo che qualcuno legga queste righe e se ne faccia interprete, in un momento in cui, fra le tante emergenze, il virus dello statalismo ci sembra il nemico più diffuso e insidioso da combattere.

### Attenti alla voglia di Stato: non dimentichiamo i danni già causati a trasporti e logistica in Italia

Alessandro Laghezza denuncia la "resurrezione" del capitalismo statalista anche nel decreto per la fase 2: soldi ad Alitalia, Tirrenia e Compagnie portuali. Il disastro della partecipazione pubblica nelle imprese private La Spezia, 14 maggio 2020 - Il nostro è un Paese che perde facilmente la memoria. Ma oggi questo lusso non se lo può permettere nessuno, in primis chi è chiamato a tracciare una rotta per la ripresa e il rilancio del Paese. E con loro tutti gli operatori economici che dovranno "vigilare" su queste scelte e sulle decisioni di una politica che dimentica o fa finta di aver dimenticato troppo facilmente. Lo ha certo dimenticato il Governo che nel decreto ignora le reali esigenze e il ruolo del comparto logistico e rifinanzia i rottami di Stato, ovvero Alitalia e Tirrenia, con una "mancia" anche per le Compagnie portuali, da decenni vere e proprie idrovore di denaro pubblico. Ma il tema è drammaticamente più generale. Oggi il dibattito sul salvataggio delle imprese, annientate dalle misure imposte dallo Stato per combattere il Covid-19, sembra essersi polarizzato su una parola: statalizzazione nelle sue diverse accezioni e interpretazioni. Dalla partecipazione significativa dello Stato al capitale delle aziende in crisi, a una golden share apparentemente ideata per impedire a grandi investitori esteri di colonizzare il nostro Paese, sino alle partecipazioni statali in cui convertire aiuti e finanziamenti per combattere l'emergenza. A mio parere è il momento che il mondo imprenditoriale faccia fronte comune e dica apertamente e senza cedimenti: NO. Se molte aziende oggi sono alla canna del gas, con fatturati in crollo e crisi di liquidità, non è nella stragrande maggioranza dei casi per colpa o demerito loro. Il Covid-19 certamente è stato l'elemento scatenante, ma il modo in cui in Italia si è scelto di affrontare l'emergenza, mettendo in lockdown quasi totale il sistema produttivo e paralizzando le libertà civili, ha certamente aggravato il conto per le imprese, anche rispetto ad altri Paesi europei che si sono dimostrati più efficienti sia nella gestione sanitaria che nel preservare l'integrità del proprio sistema economico. Imprese italiane certo fragili, ma soprattutto perché schiacciate da una burocrazia opprimente e drenate da una fiscalità invasiva, che non ne hanno certo favorito la crescita e la capitalizzazione. Quindi, quando si parla di necessario intervento dello Stato per sostenere le aziende italiane, non si parla di donazioni o di benigne concessioni (come ormai sembra essere diventato un luogo comune anche nelle dichiarazioni del Presidente del Consiglio) o di un atto di amore delle banche, si tratta di un dovere preciso dello Stato che è il maggiore responsabile della crisi del tessuto economico del Paese. E passiamo alla soluzione proposta, che è peggiore del virus: lo statalismo. Per ora mi limiterò a ricordare nomi e alcune curiosità nella storia del settore dei trasporti e della logistica nel quale la mia azienda opera. Si tratta di un elenco di fallimenti, di buchi di bilancio, di danni permanenti generati nel sistema economico nazionale. Vogliamo ricordare il tanto compianto IRI e i danni che ha provocato (sino a privatizzazioni gestite a favore di pochi) nel settore armatoriale. Ci siamo dimenticati i deficit costanti di Italia Navigazione o Lloyd Triestino, compagnie della Finmare che perdevano valanghe di soldi e attuavano con i soldi altrui concorrenza sleale rispetto a operatori privati, che attraverso le tasse, le mantenevano? Ci siamo dimenticati della Tirrenia e delle compagnie che gestivano nell'IRI i collegamenti con le isole minori, pseudo privatizzate in un quadro di concessioni e convenzioni sul quale sarà prima o poi il caso di fare luce? E abbiamo dimenticato anche il buco nero di Viamare (ideata per gestire le autostrade del mare)? Ci siamo dimenticati di cosa



avere dimenticato i danni già causati a trasporti e logistica in Italia? Ci siamo dimenticati di cosa

erano i porti prima della riforma 84 del 1994 che ha reso possibile l' affidamento in concessione a privati dei terminal portuali, sottraendo allo Stato la gestione diretta dei moli e consentendo la nascita di imprese terminalistiche

---



## Sea Reporter

### Focus

---

efficienti al posto di cattedrali nel deserto costruite dal pubblico, come Gioia Tauro e Voltri? Ci siamo dimenticati delle Compagnie portuali a cui lo Stato ha per decenni ripianato i bilanci per poi renderle oggetto di un massiccio prepensionamento pagato dai contribuenti? O della burocrazia che tuttora opprime le Autorità di Sistema Portuale, che non riescono nemmeno a spendere tutti i proventi delle concessioni e delle tasse applicate a merci e navi? Ci siamo dimenticati di Alitalia, che torniamo a nazionalizzare con una spesa di 3 miliardi, dopo aver pompato nelle sue casse 6.4 miliardi in dieci anni, e in parallelo di Swissair che a 24 ore dalla presentazione di un bilancio in rosso è stata liquidata dal governo svizzero, trovando forme di compensazione per i lavoratori e di efficientamento dei servizi aerei da e per la Svizzera? Ci siamo dimenticati degli aeroporti in mano allo Stato, dei pasticci nelle concessioni, degli interporti in mano al pubblico, dei retroporti finanziati per diventare spesso cattedrali nel deserto, della piattaforma logistica nazionale mai decollata? Senza parlare dei vari operatori logistici pubblici, che finché sono stati in mano allo Stato hanno generato solo buchi: per citare due soli nomi Italcontainer e Cemat. Si dirà. Ma ci sono anche i casi delle Ferrovie o di Poste italiane. Ma vogliamo andare a fare i conti, quelli veri su quanto questi colossi, oggi almeno costretti a rispondere alle leggi del mercato e della Borsa, sono costate nella storia del contribuente italiano? E tralasciamo di parlare dei Trasporti pubblici locali, vero e proprio pozzo senza fondo nella gestione di città e regioni. Credo sia quindi venuto il momento per gli imprenditori a partire dal nostro settore (logistica, trasporti, portualità), della cui importanza strategica l'opinione pubblica sembra aver assunto finalmente consapevolezza, di ricordare a cervelli troppo distratti questo elenco dei danni, con numeri, date, fallimenti e chiedere un supporto concreto ed efficace alle proprie attività. Leggiamo di Cura Italia, Salva Italia, Rilancia Italia. Noi ci candidiamo a raccogliere le voci di tanti imprenditori che vogliono il pubblico fuori dalle proprie aziende e che vogliono riavere dallo Stato, in un momento di emergenza, una piccola parte delle enormi risorse economiche che hanno versato nel corso degli anni, insieme a quegli spazi di libertà economica, fiscale e imprenditoriale tipici che in Italia sono stati sottratti. Confidiamo che qualcuno legga queste righe e se ne faccia interprete, in un momento in cui, fra le tante emergenze, il virus dello statalismo ci sembra il nemico più diffuso e insidioso da combattere.

## Laghezza mette in guardia dalla "voglia di Stato" nei trasporti e nella logistica

Contributo a cura di Alessandro Laghezza \* \* amministratore delegato Gruppo Laghezza e presidente Confetra Liguria Il nostro è un Paese che perde facilmente la memoria. Ma oggi questo lusso non se lo può permettere nessuno, in primis chi è chiamato a tracciare una rotta per la ripresa e il rilancio del Paese. E con loro tutti gli operatori economici che dovranno 'vigilare' su queste scelte e sulle decisioni di una politica che dimentica o fa finta di aver dimenticato troppo facilmente. Lo ha certo dimenticato il Governo che nel decreto ignora le reali esigenze e il ruolo del comparto logistico e rifinanzia i rottami di Stato, ovvero Alitalia e Tirrenia, con una 'mancia' anche per le Compagnie portuali, da decenni vere e proprie idrovore di denaro pubblico. Ma il tema è drammaticamente più generale. Oggi il dibattito sul salvataggio delle imprese, annientate dalle misure imposte dallo Stato per combattere il Covid-19, sembra essersi polarizzato su una parola: statalizzazione nelle sue diverse accezioni e interpretazioni. Dalla partecipazione significativa dello Stato al capitale delle aziende in crisi, a una golden share apparentemente ideata per impedire a grandi investitori esteri di

colonizzare il nostro Paese, sino alle partecipazioni statali in cui convertire aiuti e finanziamenti per combattere l'emergenza. A mio parere è il momento che il mondo imprenditoriale faccia fronte comune e dica apertamente e senza cedimenti: NO. Se molte aziende oggi sono alla canna del gas, con fatturati in crollo e crisi di liquidità, non è nella stragrande maggioranza dei casi per colpa o demerito loro. Il Covid-19 certamente è stato l'elemento scatenante, ma il modo in cui in Italia si è scelto di affrontare l'emergenza, mettendo in lockdown quasi totale il sistema produttivo e paralizzando le libertà civili, ha certamente aggravato il conto per le imprese, anche rispetto ad altri Paesi europei che si sono dimostrati più efficienti sia nella gestione sanitaria che nel preservare l'integrità del proprio sistema economico. Imprese italiane certo fragili, ma soprattutto perché schiacciate da una burocrazia opprimente e drenate da una fiscalità invasiva, che non ne hanno certo favorito la crescita e la capitalizzazione. Quindi, quando si parla di necessario intervento dello Stato per sostenere le aziende italiane, non si parla di donazioni o di benigne concessioni (come ormai sembra essere diventato un luogo comune anche nelle dichiarazioni del Presidente del Consiglio) o di un atto di amore delle banche, si tratta di un dovere preciso dello Stato che è il maggiore responsabile della crisi del tessuto economico del Paese. E passiamo alla soluzione proposta, che è peggiore del virus: lo statalismo. Per ora mi limiterò a ricordare nomi e alcune curiosità nella storia del settore dei trasporti e della logistica nel quale la mia azienda opera. Si tratta di un elenco di fallimenti, di buchi di bilancio, di danni permanenti generati nel sistema economico nazionale. Vogliamo ricordare il tanto compianto IRI e i danni che ha provocato (sino a privatizzazioni gestite a favore di pochi) nel settore armatoriale. Ci siamo dimenticati i deficit costanti di Italia Navigazione o Lloyd Triestino, compagnie della Finmare che perdevano valanghe di soldi e attuavano con i soldi altrui concorrenza sleale rispetto a operatori privati, che attraverso le tasse, le mantenevano? Ci siamo dimenticati della Tirrenia e delle compagnie che gestivano nell'IRI i collegamenti con le isole minori, pseudo privatizzate in un quadro di concessioni e convenzioni sul quale sarà prima o poi il caso di fare luce? E abbiamo dimenticato anche il buco nero di Viamare (ideata per gestire le autostrade del mare)? Ci siamo dimenticati di cosa erano i porti prima della riforma 84 del 1994 che ha reso possibile l'affidamento in concessione a privati dei terminal portuali, sottraendo allo Stato la gestione diretta dei moli e consentendo la nascita di imprese terminalistiche efficienti



al posto di cattedrali nel deserto costruite dal pubblico, come Gioia Tauro e Voltri? Ci siamo dimenticati delle  
Compagnie portuali a cui lo Stato ha per decenni

---



ripiantato i bilanci per poi renderle oggetto di un massiccio prepensionamento pagato dai contribuenti? O della burocrazia che tuttora opprime le Autorità di Sistema Portuale, che non riescono nemmeno a spendere tutti i proventi delle concessioni e delle tasse applicate a merci e navi? Ci siamo dimenticati di Alitalia, che torniamo a nazionalizzare con una spesa di 3 miliardi, dopo aver pompato nelle sue casse 6.4 miliardi in dieci anni, e in parallelo di Swissair che a 24 ore dalla presentazione di un bilancio in rosso è stata liquidata dal governo svizzero, trovando forme di compensazione per i lavoratori e di efficientamento dei servizi aerei da e per la Svizzera? Ci siamo dimenticati degli aeroporti in mano allo Stato, dei pasticci nelle concessioni, degli interporti in mano al pubblico, dei retroporti finanziati per diventare spesso cattedrali nel deserto, della piattaforma logistica nazionale mai decollata? Senza parlare dei vari operatori logistici pubblici, che finché sono stati in mano allo Stato hanno generato solo buchi: per citare due soli nomi Italcontainer e Cemat. Si dirà. Ma ci sono anche i casi delle Ferrovie o di Poste italiane. Ma vogliamo andare a fare i conti, quelli veri su quanto questi colossi, oggi almeno costretti a rispondere alle leggi del mercato e della Borsa, sono costate nella storia del contribuente italiano? E tralasciamo di parlare dei Trasporti pubblici locali, vero e proprio pozzo senza fondo nella gestione di città e regioni. Credo sia quindi venuto il momento per gli imprenditori a partire dal nostro settore (logistica, trasporti, portualità), della cui importanza strategica l'opinione pubblica sembra aver assunto finalmente consapevolezza, di ricordare a cervelli troppo distratti questo elenco dei danni, con numeri, date, fallimenti e chiedere un supporto concreto ed efficace alle proprie attività. Leggiamo di Cura Italia, Salva Italia, Rilancia Italia. Noi ci candidiamo a raccogliere le voci di tanti imprenditori che vogliono il pubblico fuori dalle proprie aziende e che vogliono riavere dallo Stato, in un momento di emergenza, una piccola parte delle enormi risorse economiche che hanno versato nel corso degli anni, insieme a quegli spazi di libertà economica, fiscale e imprenditoriale tipici che in Italia sono stati sottratti. Confidiamo che qualcuno legga queste righe e se ne faccia interprete, in un momento in cui, fra le tante emergenze, il virus dello statalismo ci sembra il nemico più diffuso e insidioso da combattere.

## "Attenti alla voglia di Stato: non dimentichiamo i danni già causati a trasporti e logistica in Italia" / LA LETTERA

La Spezia - Riceviamo e pubblichiamo la lettera di Alessandro Laghezza, amministratore delegato dell'omonimo gruppo logistico. Il nostro è un Paese che perde facilmente la memoria. Ma oggi questo lusso non se lo può permettere nessuno, in primis chi è chiamato a tracciare una rotta per la ripresa e il rilancio del Paese. E con loro tutti gli operatori economici che dovranno 'vigilare' su queste scelte e sulle decisioni di una politica che dimentica o fa finta di aver dimenticato troppo facilmente. Lo ha certo dimenticato il governo che nel decreto ignora le reali esigenze e il ruolo del comparto logistico e rinfanzia i rottami di Stato, ovvero Alitalia e Tirrenia, con una 'mancia' anche per le Compagnie portuali, da decenni vere e proprie idrovore di denaro pubblico. Ma il tema è drammaticamente più generale. Oggi il dibattito sul salvataggio delle imprese, annientate dalle misure imposte dallo Stato per combattere il Covid-19, sembra essersi polarizzato su una parola: statalizzazione nelle sue diverse accezioni e interpretazioni. Dalla partecipazione significativa dello Stato al capitale delle aziende in crisi, a una golden share apparentemente ideata per impedire a grandi investitori esteri di colonizzare il nostro Paese, sino alle partecipazioni statali in cui convertire aiuti e finanziamenti per combattere l'emergenza. A mio parere è il momento che il mondo imprenditoriale faccia fronte comune e dica apertamente e senza cedimenti: NO. Se molte aziende oggi sono alla canna del gas, con fatturati in crollo e crisi di liquidità, non è nella stragrande maggioranza dei casi per colpa o demerito loro. Il Covid-19 certamente è stato l'elemento scatenante, ma il modo in cui in Italia si è scelto di affrontare l'emergenza, mettendo in lockdown quasi totale il sistema produttivo e paralizzando le libertà civili, ha certamente aggravato il conto per le imprese, anche rispetto ad altri Paesi europei che si sono dimostrati più efficienti sia nella gestione sanitaria che nel preservare l'integrità del proprio sistema economico. Imprese italiane certo fragili, ma soprattutto perché schiacciate da una burocrazia opprimente e drenate da una fiscalità invasiva, che non ne hanno certo favorito la crescita e la capitalizzazione. Quindi, quando si parla di necessario intervento dello Stato per sostenere le aziende italiane, non si parla di donazioni o di benigne concessioni (come ormai sembra essere diventato un luogo comune anche nelle dichiarazioni del presidente del Consiglio) o di un atto di amore delle banche, si tratta di un dovere preciso dello Stato che è il maggiore responsabile della crisi del tessuto economico del Paese. E passiamo alla soluzione proposta, che è peggiore del virus: lo statalismo. Per ora mi limiterò a ricordare nomi e alcune curiosità nella storia del settore dei trasporti e della logistica nel quale la mia azienda opera. Si tratta di un elenco di fallimenti, di buchi di bilancio, di danni permanenti generati nel sistema economico nazionale. Vogliamo ricordare il tanto compianto Iri e i danni che ha provocato (sino a privatizzazioni gestite a favore di pochi) nel settore armatoriale. Ci siamo dimenticati i deficit costanti di Italia Navigazione o Lloyd Triestino, compagnie della Finmare che perdevano valanghe di soldi e attuavano con i soldi altrui concorrenza sleale rispetto a operatori privati, che attraverso le tasse, le mantenevano? Ci siamo dimenticati della Tirrenia e delle compagnie che gestivano nell'Iri i collegamenti con le isole minori, pseudo privatizzate in un quadro di concessioni e convenzioni sul quale sarà prima o poi il caso di fare luce? E abbiamo dimenticato anche il buco nero di Viamare (ideata per gestire le autostrade del mare)? Ci siamo dimenticati di cosa erano i porti prima della riforma 84 del 1994 che ha reso possibile l'affidamento in concessione a privati dei terminal



portuali, sottraendo allo Stato la gestione diretta dei moli e consentendo la nascita di imprese terminalistiche efficienti al posto di cattedrali nel deserto costruite dal pubblico, come Gioia Tauro e Voltri? Ci



## The Medi Telegraph

### Focus

---

siamo dimenticati delle Compagnie portuali a cui lo Stato ha per decenni ripianato i bilanci per poi renderle oggetto di un massiccio prepensionamento pagato dai contribuenti? O della burocrazia che tuttora opprime le Autorità di sistema portuale, che non riescono nemmeno a spendere tutti i proventi delle concessioni e delle tasse applicate a merci e navi? Ci siamo dimenticati di Alitalia, che torniamo a nazionalizzare con una spesa di tre miliardi, dopo aver pompato nelle sue casse 6,4 miliardi in 10 anni, e in parallelo di Swissair che a 24 ore dalla presentazione di un bilancio in rosso è stata liquidata dal governo svizzero, trovando forme di compensazione per i lavoratori e di efficientamento dei servizi aerei da e per la Svizzera? Ci siamo dimenticati degli aeroporti in mano allo Stato, dei pasticci nelle concessioni, degli interporti in mano al pubblico, dei retroporti finanziati per diventare spesso cattedrali nel deserto, della piattaforma logistica nazionale mai decollata? Senza parlare dei vari operatori logistici pubblici, che finché sono stati in mano allo Stato hanno generato solo buchi: per citare due soli nomi Italcontainer e Cemat. Si dirà: ma ci sono anche i casi delle Ferrovie o di Poste italiane. Ma vogliamo andare a fare i conti, quelli veri su quanto questi colossi, oggi almeno costretti a rispondere alle leggi del mercato e della Borsa, sono costate nella storia del contribuente italiano? E tralasciamo di parlare dei Trasporti pubblici locali, vero e proprio pozzo senza fondo nella gestione di città e regioni. Credo sia quindi venuto il momento per gli imprenditori a partire dal nostro settore (logistica, trasporti, portualità), della cui importanza strategica l'opinione pubblica sembra aver assunto finalmente consapevolezza, di ricordare a cervelli troppo distratti questo elenco dei danni, con numeri, date, fallimenti e chiedere un supporto concreto ed efficace alle proprie attività. Leggiamo di Cura Italia, Salva Italia, Rilancia Italia. Noi ci candidiamo a raccogliere le voci di tanti imprenditori che vogliono il pubblico fuori dalle proprie aziende e che vogliono riavere dallo Stato, in un momento di emergenza, una piccola parte delle enormi risorse economiche che hanno versato nel corso degli anni, insieme a quegli spazi di libertà economica, fiscale e imprenditoriale tipici che in Italia sono stati sottratti. Confidiamo che qualcuno legga queste righe e se ne faccia interprete, in un momento in cui, fra le tante emergenze, il virus dello statalismo ci sembra il nemico più diffuso e insidioso da combattere.

### Luca Becce: la lotta dei terminalisti portuali

*I porti devono avere una linea di condotta univoca, eliminare i localismi*

GENOVA Luca Becce presidente di Assiterminal ha partecipato nel nostro quotidiano [www.messaggeromarittimo.it](http://www.messaggeromarittimo.it) all'iniziativa che da settimane abbiamo inaugurato: interviste sul sito web relative alla situazione del settore trasporti-logistica sul Covid-19 anzi sul dopo emergenza considerando che la crisi ormai la stiamo vivendo da oltre due mesi. Luca Becce non ha fatto dichiarazioni sul Decreto Rilancio perché intervistato alle 09.00 del mattino non aveva avuto ancora occasione di leggere (464 pagine!!!) il testo del decreto emesso nella tarda serata di mercoledì 13 Maggio. Il presidente di Assiterminal ha comunque ampiamente evidenziato i problemi dei terminalisti portuali, il recente calo del traffico merci, quello ormai inesistente del settore crociere. Ha letto il lavoro delle compagnie di navigazione, ha spiegato dettagliatamente il problema superare il localismo e ha accennato al tempo di fine emergenza: non ho la sfera di cristallo, ma il 2020 ormai è andato Vi lascio all'intervista

Veziro Benetti



## DI Rilancio, Gariglio (Pd): "Tutelati i lavoratori del settore trasporti"

Redazione

DI Rilancio, Gariglio (Pd): Tutelati i lavoratori del settore trasporti 14 Maggio 2020 - Redazione Roma Nel Decreto Rilancio approvato questa sera dal Consiglio dei Ministri sono state accolte gran parte delle richieste del Pd per tutelare i lavoratori del settore dei trasporti. E' quanto dichiara Davide Gariglio, capogruppo Pd in Commissione Trasporti della Camera sul provvedimento licenziato questa sera dal Governo. Mi riferisco in particolare al comparto aereo con la norma che impegna tutte le imprese ad applicare ai dipendenti il trattamento economico del contratto collettivo nazionale di settore aggiunge Gariglio -. Con questo intervento tuteliamo i lavoratori ed impediamo il dumping salariale delle aziende straniere ai danni di quelle italiane. Sono state inoltre introdotte garanzie per i lavoratori interinali dei porti e per sostenere gli ormeggiatori: categorie duramente provate dal crollo dei traffici. Il decreto prevede poi il sostegno alle aziende di trasporto pubblico locale, per ristorarle del crollo dei ricavi da titoli di viaggio e per garantire quindi la continuità del servizio e dei livelli occupazionali.

## Mai mancato l'apporto dei piloti dei porti

Redazione

LIVORNO Ci sono anche i piloti dei porti tra coloro che in questi mesi, mai hanno fatto mancare il loro apporto affinché le navi continuassero ad arrivare e partire dai nostri scali, assicurando l'approvvigionamento di merci. Distanza, solitudine e persino abbracci spezzati. E' quanto l'Italia ed il mondo intero hanno vissuto negli ultimi mesi a causa della pandemia da Covid-19. Una situazione semplicemente inimmaginabile la definisce Vincenzo Bellomo, presidente Unione Piloti che ha costretto ognuno di noi a scavare un solco con gli altri. Paradossalmente, però, siamo diventati tutti più responsabili. All'incommensurabile sacrificio degli operatori sanitari in prima linea per salvare vite umane, si è aggiunto il contributo silenzioso ed instancabile di chi opera in settori chiave come l'industria marittima. Tra questi figurano anche i piloti dei porti che in questi mesi mai hanno fatto mancare il loro apporto affinché le navi continuassero ad arrivare e partire dai nostri porti. Non senza orgoglio posso affermare che i piloti di tutte le Corporazioni d'Italia hanno svolto e continuano a svolgere il loro dovere in modo strenuo ed ineccepibile. In generale tutto ha funzionato bene. I protocolli delineati con l'Autorità marittima e l'USMAF, grazie anche alla collaborazione degli agenti marittimi, sono stati seguiti alla lettera da tutti i soggetti coinvolti, compresi gli equipaggi delle navi. Ed è a questi ultimi che rivolgo anche il mio pensiero ed il mio sincero ringraziamento. Lontano dai loro cari, senza la possibilità di poter godere di alcuna franchigia, e di essere rincalzati, hanno sofferto più di altri le conseguenze di questa terribile pandemia. Grazie a loro, merci, beni di prima necessità e forniture mediche essenziali hanno continuato ad esse e trasportate senza soluzione di continuità in tutto i Paesi del mondo. Tra coloro che maggiormente hanno sofferto figurano gli equipaggi delle navi da crociera che si sono visti molto spesso rifiutare l'approdo. Sul trasporto marittimo incombono molte incognite e nuove sfide ed in tanti cercano di dare una risposta sul futuro dell'operatività delle navi e dei traffici, una volta che il Coronavirus non rappresenterà più una minaccia. Non spetta a me conclude Bellomo fare previsioni, ma è certo che il trasporto via mare continuerà a svolgere un ruolo chiave per il commercio e l'economia globale e che per tutti i soggetti coinvolti sarà necessario fare sistema. A noi piloti toccherà, come sempre, assicurare agli armatori e all'Autorità marittima, competenza e professionalità, per consentire alle navi, grandi e piccole, di manovrare in assoluta sicurezza nelle acque dei nostri porti.



## Ripartire non è un lusso

«Rimettere in moto un'economia che attraversa un momento delicato non è come girare la chiavetta nel cruscotto e far partire l'auto. Ci vorranno mesi prima di poter riuscire a raggiungere la velocità di crociera e riprendere il viaggio speditamente». Il Ceo di Azimut Benetti non ha la palla di vetro ma la lunga esperienza internazionale maturata presso la Fiat e altre società di prestigio come CNH e IVECO, gli consente di prevedere in qualche modo il futuro con ragionamenti e valutazioni sensate. La nautica di lusso costituisce un osservatorio strategico per valutare l'impatto che il Coronavirus ha avuto sul tessuto produttivo del Sistema Paese: «La crisi economica innescata dal Covid ha sicuramente danneggiato il nostro settore», afferma a Port News Franco Fusignani, che dentro Benetti ha la responsabilità diretta sul business dei mega yacht. L'attività produttiva dei nostri cantieri è stata interrotta per diverse settimane e la riapertura è stata lenta e graduale. In questo periodo abbiamo avuto circa 30 giorni di perdita di attività lavorativa e ora, mentre diamo priorità agli yacht in consegna per la stagione, dobbiamo anche recuperare il tempo perduto sulle consegne future. Lo faremo lavorando ad agosto, sette giorni su sette per minimizzare i ritardi». Il manager ne parla con la massima tranquillità, anche se la sua voce denota qualcos'altro, una spossatezza che deriva dai sacrifici sopportati nei giorni passati: «Sono stati mesi duri» sottolinea Fusignani, ricordando la serie interminabile di riunioni con medici e virologi organizzate per capire come adeguare la macchina produttiva dei cantieri ai vari dpcm emanati dal Governo e anticipandone, se possibile, le diverse fasi per non creare discontinuità. «Da fine Febbraio abbiamo adottato una serie di misure che hanno portato a una progressiva riduzione del personale presente in cantiere, limitando le attività produttive alle barche prossime alla consegna e organizzando lavoro in smart-working per contenere le presenze. Poi a metà Marzo ci siamo fermati». Il periodo che ha richiesto la maggiore attenzione è stato quello immediatamente successivo alla riapertura parziale dei cantieri di Livorno e Viareggio, a fine Marzo. «Abbiamo iniziato con la ripresa delle attività sulle navi già varate per le consegne nei mesi di Aprile e Maggio, definendo una nuova turnazione per i nostri dipendenti e per quelli dell'indotto: tre turni da 6/7 ore al giorno, con pausa di un'ora tra un turno e l'altro per garantire la sanificazione e la igienizzazione degli ambienti chiusi e per evitare affluenze concentrate negli spogliatoi e nelle navi». Da fine Aprile sono state riaperte le aree di lavorazione nei capannoni e la presenza del personale è cresciuta giorno dopo giorno, facendo diventare normali i nuovi processi, quali le entrate scaglionate al mattino, gli autocarri merci con gli autisti rigorosamente in cabina, le entrate/uscite nelle barche da zone diverse e l'afflusso dei materiali a bordo nelle ore di minore densità. «La situazione è andata migliorando col passare del tempo. O oggi possiamo dire con orgoglio di aver messo al primo posto la salute delle persone che lavorano con noi». Ora, superata la fase uno, occorre mettere a regime la supply chain logistica, migliorare la produttività a bordo e, soprattutto, avere di nuovo clienti in cantiere: «Oltre il 90% del nostro fatturato viene realizzato grazie alla vendita degli yacht all'estero ma in questo periodo di pandemia i clienti non hanno possibilità di viaggiare. Il portafoglio degli ordini è buono, alcune trattative sono in corso di finalizzazione. Adesso dobbiamo pensare al futuro e ai progetti di sviluppo della digitalizzazione: video conference e boat show virtuali saranno sempre di più uno strumento importante per attirare nuova clientela». Certo, sui tentativi di ripresa economica gravano ancora molte incognite. Il Covid ha senz'altro impattato sui livelli occupazionali, mettendo in difficoltà molte piccole e medie imprese dell'indotto: «La sospensione parziale dell'attività ha creato

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the website interface for Port News. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, and Osservatorio Europeo. Below this is the main header with the 'PORT NEWS' logo and the tagline 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Adriatico Ionio'. A search bar is visible on the right. The main content area features a large image of a port at night with the headline '14 Maggio 2020 - Intervista Colloquio con Franco Fusignani Ripartire non è un lusso' by Marco Casali. To the right of the article is a vertical sidebar menu with categories such as Ambiente, Autorità, Portuali, and Infrastrutture. At the bottom of the page, there is a small text block: 'La nautica di lusso costituisce un...'. The footer contains the text 'Certo, nei tentativi di ripresa economica gravano ancora molte incognite. Il Covid'.



## Portnews

### Focus

---

ovvero proprio coloro a cui viene chiesto di rendere bella e unica una nave. Tutte queste aziende necessitano di un sostegno finanziario, di contributi, perché la forza del mondo italiano della nautica è legata alla capacità e all'ingegno dei suoi operatori». La crisi ha colpito duro anche nel settore delle riparazioni navali. Franco Fusignani lo dice mentre ricorda come quest'anno arriveranno a Livorno 46 yacht per ordinarie attività di manutenzione: «Le restrizioni imposte da alcuni regolamenti del nostro Paese hanno spinto molti armatori americani a dirottare le proprie navi verso centri refitting esteri dove ad esempio non è necessario osservare all'arrivo il periodo di quarantena a bordo nave o nelle residenze. Questo perché i venti giorni di traversata dell'Atlantico sono già una forma di protezione. In queste cose ci vorrebbe maggiore flessibilità e logica». E poi c'è tutto un mondo, quello charter, che rischia di essere impattato pesantemente da questa crisi: «Comprare uno yacht è oggi una forma di investimento che consente al proprietario di valutare la possibilità di noleggiare a terzi l'imbarcazione, usufruendone anche personalmente per un certo periodo di tempo. A causa del dilagare della pandemia, questo importante giro di affari si è dissolto, un poco come il business delle crociere». Il manager di Benetti pensa al Governo e a quello che potrebbe fare per il settore: «I flussi di finanziamento previsti per l'economia del mare non sono ancora arrivati dice abbiamo dovuto anticipare la cassa integrazione ai dipendenti e affrontare spese importanti per gestire la produzione in condizioni diverse da quelle normali. Occorrerebbero finanziamenti a basso, bassissimo tasso di interesse attivabili in tempi rapidi per sostenere le piccole e medie imprese dell'indotto, così come sarebbero opportune forme di finanziamento alla vendita per aiutare i clienti a riavviare i loro business nel charter o ad acquistare nuove unità». Le cose da fare sono molte, l'importante è farle bene e presto. Per Fusignani i tempi di recupero saranno lunghi: «Abbiamo davanti a noi 12 mesi difficili. Sappiamo però che il cliente dello yacht deve tornare a sognare. Per raggiungere questo obiettivo è necessaria l'azione di tutti, dal Governo alle Amministrazioni e al sistema bancario. Si deve procedere con coerenza, integrazione, logica e con un piano ben definito. Attrezziamoci con spirito positivo per riguadagnare velocità nel Paese e nel business ».

# L' ECSA accoglie con favore il pacchetto della Commissione europea su turismo e trasporti nel 2020 e oltre

SCRITTO DA REDAZIONE

Europa , Legislazione , News , Porti , Trasporti giovedì, maggio 14th, 2020 L' ECSA - European Community Shipowners' Associations, in merito al pacchetto di orientamenti e raccomandazioni presentati ieri (13 maggio) dalla Commissione europea per aiutare gli Stati membri a eliminare gradualmente le restrizioni di viaggio e consentire, dopo mesi di lockdown, la riapertura delle imprese turistiche nel rispetto delle necessarie precauzioni sanitarie.

(Comunicato stampa Ecsa: <https://www.ecsa.eu/news/ecsa-welcomes-european-commissions-package-tourism-and-transport-2020-and-beyond> ) L' ECSA e i suoi membri accolgono con favore l' impegno della Commissione e il messaggio centrale sulla necessità di procedere alla riapertura in modo coordinato e ordinato. L' industria apprezza l' impegno della Commissione a sostegno del turismo e degli operatori del trasporto passeggeri e, in particolare, l' approccio basato sugli obiettivi adottato dal pacchetto. "Il pacchetto invia un chiaro messaggio agli Stati membri che gli operatori passeggeri devono essere supportati e che devono essere adottate tutte le misure necessarie per mantenere la loro liquidità", ha affermato Martin Dorsman, segretario generale dell' ECSA.

"Un' altra condizione chiave per far funzionare il pacchetto è il riavvio dei cambiamenti dell' equipaggio a livello globale e in Europa", ha continuato Dorsman. ' L' UE è in una posizione unica per guidare questi sforzi e dare l' esempio da seguire per altre regioni. Accogliamo pertanto con favore l' impegno della Commissione a essere attiva nel coordinare gli sforzi degli Stati membri dell' UE in modo da garantire che tutti i servizi necessari siano messi in atto a livello nazionale. È essenziale uno stretto coordinamento all' interno della Commissione tra i diversi servizi responsabili dei settori marittimo, aeronautico, terrestre, sanitario, delle strutture ricettive, della polizia e dei controlli alle frontiere, dei visti e degli affari esterni. " L' industria, la cui principale priorità è garantire la salute e la sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori marittimi, continuerà a collaborare con la Commissione europea per l' attuazione degli orientamenti del pacchetto al fine di assicurare la riapertura sicura e ordinata dei trasporti e del turismo. Cliccare qui per scaricare il pacchetto sul turismo e sui trasporti nel 2020 e oltre . Leggi anche: Ispezione di maritime security della Commissione Europea al porto di Genova Porti italiani, la commissione europea vuole tassarli Ispezione della Commissione Europea per la Maritime Security all' Amministrazione italiana ECSA accoglie con favore i commissari Ue La Corte giustizia europea accoglie ricorso Commissione per aiuti alla SNCM Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=75448>.



## Ecsa favorevole al pacchetto Ue sui trasporti

*Per eliminare gradualmente le restrizioni di viaggio*

Redazione

ROMA L'Ecsa (European Community Shipowners' Associations) ed i suoi membri accolgono con favore il pacchetto di orientamenti e raccomandazioni presentato ieri (13 Maggio) dalla Commissione europea per aiutare gli Stati membri a eliminare gradualmente le restrizioni di viaggio e consentire, dopo mesi di lockdown, la riapertura delle imprese turistiche nel rispetto delle necessarie precauzioni sanitarie. Un comunicato diffuso dall'Esca, sottolinea l'impegno della Commissione e il messaggio centrale sulla necessità di procedere alla riapertura in modo coordinato e ordinato. L'industria apprezza l'impegno della Commissione Ue a sostegno del turismo e degli operatori del trasporto passeggeri e, in particolare, l'approccio basato sugli obiettivi adottato dal pacchetto. Il pacchetto invia un chiaro messaggio agli Stati membri che gli operatori passeggeri devono essere supportati e che devono essere adottate tutte le misure necessarie per mantenere la loro liquidità, ha affermato Martin Dorsman (nella foto), segretario generale dell'Ecsa. Un'altra condizione chiave per far funzionare il pacchetto è il riavvio dei cambiamenti dell'equipaggio a livello globale e in Europa, ha continuato Dorsman. L'Unione europea è in una posizione unica per guidare questi sforzi e dare l'esempio da seguire per altre regioni. Accogliamo pertanto con favore l'impegno della Commissione a essere attiva nel coordinare gli sforzi degli Stati membri dell'Ue in modo da garantire che tutti i servizi necessari siano messi in atto a livello nazionale. È essenziale uno stretto coordinamento all'interno della Commissione tra i diversi servizi responsabili dei settori marittimo, aeronautico, terrestre, sanitario, delle strutture ricettive, della polizia e dei controlli alle frontiere, dei visti e degli affari esterni. L'industria, la cui principale priorità è garantire la salute e la sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori marittimi, continuerà a collaborare con la Commissione europea per l'attuazione degli orientamenti del pacchetto al fine di assicurare la riapertura sicura e ordinata dei trasporti e del turismo. [Cliccare qui per scaricare il pacchetto sul turismo e sui trasporti nel 2020 e oltre.](#)



## Dorsman (ECSA): 'Turismo e Trasporti, piano Ue positivo per gli operatori passeggeri'

Redazione

Milano L'ECSA e i suoi membri accolgono con favore l'impegno della Commissione europea e il messaggio centrale sulla necessità di procedere alla riapertura in modo coordinato e ordinato. L'industria apprezza l'impegno dell'Europa a sostegno del turismo e degli operatori del trasporto passeggeri e, in particolare, l'approccio basato sugli obiettivi adottato dal pacchetto. 'Il pacchetto invia un chiaro messaggio agli Stati membri che gli operatori passeggeri devono essere supportati e che devono essere adottate tutte le misure necessarie per mantenere la loro liquidità, ha affermato Martin Dorsman, segretario generale dell'ECSA. 'Un'altra condizione chiave per far funzionare il pacchetto è il riavvio dei cambiamenti dell'equipaggio a livello globale e in Europa, ha continuato Dorsman. 'L'UE è in una posizione unica per guidare questi sforzi e dare l'esempio da seguire per altre regioni. Accogliamo pertanto con favore l'impegno della Commissione a essere attiva nel coordinare gli sforzi degli Stati membri dell'UE in modo da garantire che tutti i servizi necessari siano messi in atto a livello nazionale. È essenziale uno stretto coordinamento all'interno della Commissione tra i diversi servizi responsabili dei settori marittimo, aeronautico, terrestre, sanitario, delle strutture ricettive, della polizia e dei controlli alle frontiere, dei visti e degli affari esterni' L'industria, la cui principale priorità è garantire la salute e la sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori marittimi, continuerà a collaborare con la Commissione europea per l'attuazione degli orientamenti del pacchetto al fine di assicurare la riapertura sicura e ordinata dei trasporti e del turismo.

**Dorsman (ECSA): Turismo e Trasporti, piano Ue positivo per gli operatori passeggeri**

Milano L'ECSA e i suoi membri accolgono con favore l'impegno della Commissione europea e il messaggio centrale sulla necessità di procedere alla riapertura in modo coordinato e ordinato. L'industria apprezza l'impegno dell'Europa a sostegno del turismo e degli operatori del trasporto passeggeri e, in particolare, l'approccio basato sugli obiettivi adottato dal pacchetto. "Il pacchetto invia un chiaro messaggio agli Stati membri che gli operatori passeggeri devono essere supportati e che devono essere adottate tutte le misure necessarie per mantenere la loro liquidità", ha affermato Martin Dorsman, segretario generale dell'ECSA.

**Iscriviti alla newsletter**

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

**PACKETTO TURISMO E TRASPORTI**

### Federlogistica,crociere dimenticate, subito tavolo

*A rischio un settore che occupa 120.000 posti*

Intervenire con urgenza sul settore delle crociere perché è a rischio un settore che occupa 120.000 posti. Lo chiede il presidente di Federlogistica-Confrasporto, Luigi Merlo, che invoca l'apertura di un tavolo per discutere il rilancio del settore- "Il settore è' totalmente ignorato - sottolinea - seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto, Non ci sono sostegni dal ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti". "Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative - fa presente il presidente di Federlogistica - ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza. L' unico provvedimento che poteva essere utile era quello relativo all' azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Infatti gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema Portuale (ADSP) che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie". "Quest' anno in Italia - prosegue Merlo - sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri. Inoltre, ci sono economie di alcune città, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio. E' prioritario, pertanto: garantire un forte sostegno al settore da parte di SACE per le costruzioni navali; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico; istituire urgentemente un tavolo con i Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore. Vi è la possibilità infatti, di far partire, con nuove formule e in assoluta sicurezza, le attività per offrire un positivo contributo al riavvio di tutta la filiera turistica ricettiva del Paese". (ANSA).



**Settore crocieristico, l' appello di Federlogistica-Confrtrasporto: serve ripartenza**

*Il settore ha un apporto fondamentale su cantieristica, commercio e turismo*

Intervenire urgentemente nel settore crocieristico. L' ha sostenuto ieri Confcommercio, nell' audizione sul Turismo al Senato, evidenziando la necessità del supporto del governo per la ripartenza delle crociere, consapevole del fondamentale apporto che il settore porta al turismo e al commercio di moltissime città italiane. Lo ribadisce oggi il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo , che invoca l' apertura di un tavolo per discutere il rilancio di un settore che occupa 120 mila persone e fornisce significative commesse all' eccellenza nazionale della cantieristica navale che sarebbe gravemente penalizzata da una sua ritardata ripartenza. «Il settore è totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto - dichiara Merlo - Non ci sono sostegni dal ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti». «Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative - fa presente il presidente di Federlogistica - ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza. L' unico provvedimento che poteva essere utile era quello relativo all' azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema Portuale che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie» «Quest' anno in Italia sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri - ricorda Merlo - inoltre, ci sono economie di alcune città, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio. Come ha ricordato Confcommercio, è prioritario garantire un forte sostegno al settore da parte di Sace per le costruzioni navali; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico; istituire urgentemente un tavolo con i ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore. Vi è la possibilità di far partire, con nuove formule e in assoluta sicurezza, le attività per offrire un positivo contributo al riavvio di tutta la filiera turistica ricettiva del Paese».



**Conftrasporto: intervenire urgentemente nel settore crocieristico. Merlo, serve tavolo per discutere rilancio di settore**

(FERPRESS) - Roma, 14 MAG - Intervenire urgentemente nel settore crocieristico. L' ha sostenuto ieri con determinazione Confcommercio, nell' audizione sul Turismo al Senato, evidenziando la necessità del supporto del Governo per la ripartenza delle crociere, consapevole del fondamentale apporto che il settore porta al turismo e al commercio di moltissime città italiane. Lo ribadisce oggi il presidente di Federlogistica-Conftrasporto Luigi Merlo, che invoca l' apertura di un tavolo per discutere il rilancio di un settore che occupa 120mila persone e fornisce significative commesse all' eccellenza nazionale della cantieristica navale che sarebbe, pertanto, gravemente penalizzata da una sua ritardata ripartenza. "Il settore è' totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto - dichiara Merlo - Non ci sono sostegni dal ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti". "Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative - fa presente il presidente di Federlogistica - ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per

condividere il protocollo per la ripartenza. L' unico provvedimento che poteva essere utile era quello relativo all' azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Infatti gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema Portuale (ADSP) che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie". "Quest' anno in Italia sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri - ricorda Merlo - Inoltre, ci sono economie di alcune città, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio. Come ha ricordato Confcommercio, è prioritario, pertanto: garantire un forte sostegno al settore da parte di SACE per le costruzioni navali; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico; istituire urgentemente un tavolo con i Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore. Vi è la possibilità infatti, di far partire, con nuove formule e in assoluta sicurezza, le attività per offrire un positivo contributo al riavvio di tutta la filiera turistica ricettiva del Paese".



## Conftrasporto: "Crociere dimenticate, a rischio 120mila posti di lavoro"

*Intervenire urgentemente nel settore crocieristico. Così il presidente di Federlogistica-Conftrasporto Luigi Merlo, che invoca l'apertura di un tavolo per discutere il rilancio di un settore che occupa 120mila persone e fornisce significative commesse all'eccellenza nazionale della cantieristica navale. 'Il settore è totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio*

Intervenire urgentemente nel settore crocieristico. Così il presidente di Federlogistica-Conftrasporto Luigi Merlo, che invoca l'apertura di un tavolo per discutere il rilancio di un settore che occupa 120mila persone e fornisce significative commesse all'eccellenza nazionale della cantieristica navale. 'Il settore è totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto - dichiara Merlo - Non ci sono sostegni dal ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti'. 'Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative - fa presente il presidente di Federlogistica - ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza. L'unico provvedimento che poteva essere utile era quello relativo all'azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Infatti gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema Portuale (ADSP) che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie'. 'Quest'anno in Italia sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri - ricorda Merlo - Inoltre, ci sono economie di alcune città, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio. Come ha ricordato Confcommercio, è prioritario, pertanto: garantire un forte sostegno al settore da parte di SACE per le costruzioni navali; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico; istituire urgentemente un tavolo con i Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore. Vi è la possibilità infatti, di far partire, con nuove formule e in assoluta sicurezza, le attività per offrire un positivo contributo al riavvio di tutta la filiera turistica ricettiva del Paese'.



## Merlo: rilanciare il settore crocieristico

*Il presidente di Federlogistica invoca l'apertura di un tavolo*

Redazione

ROMA Intervenire urgentemente nel settore crocieristico. L'ha sostenuto ieri con determinazione Confcommercio, nell'audizione sul Turismo al Senato, evidenziando la necessità del supporto del Governo per la ripartenza delle crociere, consapevole del fondamentale apporto che il settore porta al turismo e al commercio di moltissime città italiane. Lo ribadisce oggi il presidente di FederlogisticaConftrasporto Luigi Merlo, che invoca l'apertura di un tavolo per discutere il rilancio del settore crocieristico che occupa 120mila persone e fornisce significative commesse all'eccellenza nazionale della cantieristica navale che sarebbe, pertanto, gravemente penalizzata da una sua ritardata ripartenza. Il settore è totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto dichiara Merlo Non ci sono sostegni dal ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti. Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative fa presente il presidente di Federlogistica ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza. L'unico provvedimento che poteva essere utile era quello relativo all'azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Infatti gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema portuale (AdSp) che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie. Quest'anno in Italia sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri ricorda Merlo Inoltre, ci sono economie di alcune città, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio. Come ha ricordato Confcommercio, è prioritario, pertanto: garantire un forte sostegno al settore da parte di Sace per le costruzioni navali; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico; istituire urgentemente un tavolo con i Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore. Vi è la possibilità infatti, di far partire, con nuove formule e in assoluta sicurezza, le attività per offrire un positivo contributo al riavvio di tutta la filiera turistica ricettiva del Paese.





## Confitarma: "Consentire crociere italiane in deroga alle disposizioni di legge"

Redazione

Roma Al fine di consentire al mercato delle crociere di ripartire il prima possibile, seppure con gradualità, così salvaguardando le migliaia di posti di lavoro a bordo, si richiede di consentire, limitatamente all'anno 2020, alle navi da crociera già iscritte nel registro internazionale, la possibilità di effettuare servizi di crociera che tocchino anche esclusivamente porti nazionali, mantenendo l'iscrizione nel registro internazionale in deroga alle vigenti disposizioni di legge . La misura non comporta oneri a carico dello Stato: lo scrive Confitarma in una proposta recapitata al governo. Qualora accolta, la proposta consentirebbe a Costa Crociere di effettuare itinerari solo italiani mantenendo l'attuale forza lavoro. Il documento della Confederazione degli armatori comprende anche un capitolo intitolato Intervento eccezionale di sostegno al reddito a favore di tutti i marittimi italiani e comunitari coinvolti in situazioni di sospensione o riduzione dell'attività lavorativa a causa del fermo delle navi . Questa la proposta: Come è noto, l'emergenza epidemiologica da COVID-19 sta costringendo le imprese armatoriali al fermo, parziale o totale, delle navi delle proprie flotte. Pertanto, è necessario garantire un adeguato sostegno al reddito sia a favore dei marittimi che stanno sbarcando dalle navi per le ragioni sopra citate, sia a favore di quelli che, pur iscritti nei Turni Particolari aziendali , non hanno possibilità di imbarcare a causa della forte riduzione dell'attività delle navi e delle gravissime difficoltà di avvicendamento degli equipaggi incontrate soprattutto all'estero a causa delle restrizioni alla libera circolazione delle persone. A tale scopo, si richiede, oltre alla necessaria integrazione delle risorse nel Fondo Solimare per l'erogazione dell'assegno ordinario a favore di tutti i lavoratori in costanza di rapporto di lavoro, anche una specifica forma di integrazione in termini di durata della Naspi di sostegno al reddito dei lavoratori marittimi in Turno Particolare (TP), in conformità a quanto previsto dall'art. 26, comma 9, lett. a) del d.lgs. n. 148/2015. Il fabbisogno di tale misura si stima in un ammontare pari a 37,8 milioni di euro. Il personale degli uffici delle imprese armatoriali è fondamentale per la gestione operativa delle navi scrive ancora Confitarma degli elevati standard in materia di sicurezza della navigazione, della salvaguardia della vita umana in mare e dell'ambiente marino e concorre a fare dell'industria armatoriale italiana un'eccellenza nel mondo. Per tale ragione e in virtù della strategicità del trasporto marittimo ai fini dell'approvvigionamento energetico e dei beni di prima necessità, non sarà possibile per buona parte di tale personale ricorrere alle forme di sostegno al reddito previste dal DL 18/2020. Si richiede, pertanto, limitatamente al periodo maggio-dicembre 2020 , l'estensione dei benefici di cui agli artt. 4 e 6 del decreto-legge n. 457/97 convertito con la legge 27 febbraio 1998, n.30, nella misura del 40%, al suddetto personale. Il fabbisogno di tale misura si stima in 33 milioni di euro.

**Confitarma: "Consentire crociere italiane in deroga alle disposizioni di legge"**

14 MAGGIO 2020 - Redazione

Roma - "Al fine di consentire al mercato delle crociere di ripartire il prima possibile, seppure con gradualità, così salvaguardando le migliaia di posti di lavoro a bordo, si richiede di consentire, limitatamente all'anno 2020, alle navi da crociera già iscritte nel registro internazionale, la possibilità di effettuare servizi di crociera che tocchino anche esclusivamente porti nazionali, mantenendo l'iscrizione nel registro internazionale in deroga alle vigenti disposizioni di legge. La misura non comporta oneri a carico dello Stato", lo scrive Confitarma in una proposta recapitata al governo. Qualora accolta, la proposta consentirebbe a Costa Crociere di effettuare itinerari solo italiani mantenendo l'attuale forza lavoro.

Il documento della Confederazione degli armatori comprende anche un capitolo intitolato "Intervento eccezionale di sostegno al reddito a favore di tutti i marittimi italiani e comunitari coinvolti in situazioni di sospensione o riduzione dell'attività lavorativa a causa del fermo delle navi". Questa la proposta: "Come è noto,

**Iscriviti alla newsletter**

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

[Iscriviti](#)

## Merlo (Federlogistica) invoca regole chiare e condivise per far ripartire le crociere in Italia

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, chiede al Governo di intervenire urgentemente a supporto del settore crocieristico. Dopo Confcommercio, che in audizione al Senato sul turismo ha evidenziato la necessità da parte dell'esecutivo di supportare la ripartenza delle crociere, anche Federlogistica Confrtrasporto invoca l'apertura di un tavolo per discutere il rilancio di un settore che occupa 120mila persone e fornisce significative commesse all'eccellenza nazionale della cantieristica navale che sarebbe, pertanto, gravemente penalizzata da una sua ritardata ripartenza. Merlo ha affermato: 'Il settore è totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto. Non ci sono sostegni dal ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti'. Il presidente di Federlogistica ha proseguito dicendo: 'Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza.

L'unico provvedimento che poteva essere utile era quello relativo

all'azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Infatti gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema Portuale che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie'. A questo proposito il decreto Rilancio ha previsto un fondo ad hoc di 6 milioni di euro destinato proprio a quelle port authority le cui risorse finanziarie si riveleranno insufficienti a coprire il mancato introito derivante dai canoni concessori. 'Quest'anno in Italia sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri ha ricordato Merlo. Inoltre, ci sono economie di alcune città, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio. Come ha ricordato Confcommercio, è prioritario, pertanto: garantire un forte sostegno al settore da parte di Sace per le costruzioni navali; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico; istituire urgentemente un tavolo con i Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore. Vi è la possibilità, infatti, di far partire con nuove formule e in assoluta sicurezza le attività per offrire un positivo contributo al riavvio di tutta la filiera turistica ricettiva del Paese'. Per l'industria crocieristica italiana il tempo però stringe perché la stagione estiva è alle porte.



Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, chiede al Governo di intervenire urgentemente a supporto del settore crocieristico.

Dopo Confcommercio, che in audizione al Senato sul turismo ha evidenziato la necessità da parte dell'esecutivo di supportare la ripartenza delle crociere, anche Federlogistica - Confrtrasporto

Economia Trasporti

**Conftrasporto: crociere dimenticate, a rischio settore da 120mila posti di lavoro**

*Presidente Merlo: settore totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato a questo comparto.*

(Teleborsa) - Intervenire urgentemente nel settore crocieristico . È quanto sostenuto con determinazione da Confcommercio nell' audizione sul Turismo al Senato, evidenziando la necessità del supporto del Governo per la ripartenza delle crociere , consapevole del fondamentale apporto che il settore porta al turismo e al commercio di moltissime città italiane. A ribadirlo oggi è stato invece il presidente di Federlogistica-Conftrasporto, Luigi Merlo , che invoca l' apertura di un tavolo per discutere il rilancio di un settore che occupa 120mila persone e fornisce significative commesse all' eccellenza nazionale della cantieristica navale che sarebbe, pertanto, gravemente penalizzata da una sua ritardata ripartenza. " Il settore è totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto - ha dichiara Merlo - Non ci sono sostegni dal ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti". "Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative - ha fatto presente il presidente di Federlogistica - ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza ". "Quest' anno in Italia sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri - ha ricordato Merlo - Inoltre, ci sono economie di alcune città, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio ".



### Merlo (Federlogistica): "L' Italia sta completamente ignorando le crociere"

Genova - Intervenire urgentemente nel settore crocieristico. L' ha sostenuto ieri con determinazione Confcommercio, nell' audizione sul Turismo al Senato, evidenziando la necessità del supporto del Governo per la ripartenza delle crociere, consapevole del fondamentale apporto che il settore porta al turismo e al commercio di moltissime città italiane. Lo ribadisce oggi il presidente di Federlogistica-Contrasporto Luigi Merlo, che invoca l' apertura di un tavolo per discutere il rilancio di un settore che occupa 120.000 persone e fornisce significative commesse all' eccellenza nazionale della cantieristica navale che sarebbe, pertanto, gravemente penalizzata da una sua ritardata ripartenza. "Il settore è totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto - dichiara Merlo - Non ci sono sostegni dal ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti". "Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative - fa presente il presidente di Federlogistica - ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza. L' unico provvedimento che poteva essere utile era quello relativo all' azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Infatti gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema Portuale (ADSP) che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie". "Quest' anno in Italia sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri - ricorda Merlo - Inoltre, ci sono economie di alcune città, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio. Come ha ricordato Confcommercio, è prioritario, pertanto: garantire un forte sostegno al settore da parte di Sace per le costruzioni navali; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico; istituire urgentemente un tavolo con i Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore. Vi è la possibilità infatti, di far partire, con nuove formule e in assoluta sicurezza, le attività per offrire un positivo contributo al riavvio di tutta la filiera turistica ricettiva del Paese".



## Crociere, Federlogistica-Confrtrasporto: necessario intervento per far ripartire il settore

Necessario un intervento a favore del settore crocieristico , in vista anche del fondamentale apporto che può dare al turismo e al commercio di moltissime città italiane, fondamentali per la ripresa del paese. A lanciare l'allarme è Confcommercio durante l'audizione sul Turismo al Senato e anche il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo , che invoca l'apertura di un tavolo per discutere il rilancio di un settore che occupa 120mila persone e fornisce significative commesse all'eccellenza nazionale della cantieristica navale. Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative - fa presente il presidente di Federlogistica - ma hanno bisogno di risposte , a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza . L'unico provvedimento che poteva essere utile era quello relativo all'azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Infatti gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema Portuale (ADSP) che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie. Come ha ricordato Confcommercio continua il Presidente - è prioritario garantire un forte sostegno al settore da parte di SACE per le costruzioni navali ; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico ; istituire urgentemente un tavolo con i Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore. Vi è la possibilità infatti, di far partire , con nuove formule e in assoluta sicurezza, le attività per offrire un positivo contributo al riavvio di tutta la filiera turistica ricettiva del Paese .



### Crociere dimenticate, grido d' allarme di Federlogistica-Confrtrasporto

Intervenire urgentemente nel settore crocieristico. L' ha sostenuto Confcommercio, nell' audizione sul Turismo al Senato, evidenziando la necessità del supporto del Governo per la ripartenza delle crociere, consapevole del fondamentale apporto che il settore porta al turismo e al commercio di moltissime città italiane. Lo ribadisce il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo, che invoca l' apertura di un tavolo per discutere il rilancio di un settore che occupa 120mila persone e fornisce significative commesse all' eccellenza nazionale della cantieristica navale che sarebbe, pertanto, gravemente penalizzata da una sua ritardata ripartenza. "Il settore è' totalmente ignorato seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto - dice Merlo - Non ci sono sostegni dal ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti. Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative - fa presente a - ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza. L' unico provvedimento che poteva essere utile era quello relativo all' azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Infatti gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema Portuale (ADSP) che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie. Quest' anno in Italia sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri - ricorda Merlo - Inoltre, ci sono economie di alcune città, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio. Come ha ricordato Confcommercio, è prioritario, pertanto: garantire un forte sostegno al settore da parte di SACE per le costruzioni navali; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico; istituire urgentemente un tavolo con i Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore. Vi è la possibilità infatti, di far partire, con nuove formule e in assoluta sicurezza, le attività per offrire un positivo contributo al riavvio di tutta la filiera turistica ricettiva del Paese".



**Merlo, Federlogistica: "Servono misure urgenti per le crociere"**

" Il settore è totalmente ignorato , seppure buona parte del destino della cantieristica navale italiana sia legato proprio a questo comparto". A chiedere un intervento immediato per il comparto crocieristico è il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo (nella foto), sulla scia di quanto sostenuto ieri da Confcommercio nell' audizione sul Turismo al Senato. La necessità è quella di un supporto del Governo per la ripartenza delle crociere, un comparto che al turismo apporta un contributo fondamentale. Merlo invoca l' apertura di un tavolo per discutere il rilancio di un settore che occupa 120mila persone e fornisce significative commesse all' eccellenza nazionale della cantieristica navale che sarebbe, pertanto, gravemente penalizzata da una sua ritardata ripartenza. "Le compagnie hanno bisogno di risposte" "Non ci sono sostegni dal Ministero del Turismo e neppure da quello dei Trasporti" sostiene Merlo, che evidenzia come le compagnie si stiano organizzando "con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative , ma hanno bisogno di risposte, a partire dalla necessità di confrontarsi al più presto per condividere il protocollo per la ripartenza ". Il nodo dei canoni demaniali L' unico provvedimento che, a suo avviso, poteva essere utile era quello relativo all' azzeramento dei canoni demaniali del terminal crociere, "ma è una misura destinata a rimanere inattuata se non sarà modificata. Infatti gli oneri vengono scaricati sui bilanci delle Autorità di Sistema Portuale (ADSP), che nella maggior parte dei casi non hanno le coperture necessarie ". Le richieste del comparto E ricorda come quest' anno in Italia sarebbero dovuti arrivare 13 milioni di passeggeri . "Inoltre - aggiunge - ci sono economie di alcune città, come Civitavecchia, che vivono di crocierismo e oggi sono in ginocchio. Come ha ricordato Confcommercio è prioritario garantire un forte sostegno al settore da parte di Sace per le costruzioni navali ; prevedere misure a sostegno anche del turismo crocieristico; istituire urgentemente un tavolo con i Ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico per avviare, prima possibile, la ripartenza del settore " .



## La movimentazione di carbone nei porti italiani è destinata a crollare

Il progressivo phase out del carbone presso le centrali elettriche Enel in giro per l'Italia è tornato d'attualità. Il rapido decremento atteso nei volumi sbarcati nel nostro Paese avrà un impatto significativo sull'indotto portuale in termini di toccate navi che mancheranno all'appello con conseguente riduzione della mole di lavoro per servizi tecnico nautici, broker, agenti marittimi, lavoratori portuali, ecc. Il tema è emerso dopo l'ultima trimestrale di Enel e soprattutto in seguito al fatto che il fondo sovrano della Norvegia, il più grande del mondo con mille miliardi di dollari in gestione, ha annunciato di aver messo sotto osservazione alcune società, fra cui proprio Enel (le altre sono Hp, Uniper e Vistra Energy), che rischiano di essere escluse dal portafoglio se non affronteranno il tema dell'utilizzo o della produzione di carbone. Una precisa linea d'azione e d'investimento intrapresa da tempo dal fondo e che ha portato Oslo a cedere quote di cinque società fra cui Glencore, AngloAmericana, Rwe, Agl Energy e il gruppo sudafricano Sasol. Enel possiede tuttora diverse centrali elettriche alimentate a carbone, gran parte di queste in Italia, e il fondo norvegese è uno dei maggiori azionisti del gruppo italiano, con una quota del 2,13% a fine 2019, del valore di 1,7 miliardi di dollari. Lo scorso anno il Parlamento norvegese ha approvato regole più stringenti: se il fondo sovrano in precedenza doveva mettere al bando le società con oltre il 30% delle entrate o delle operazioni legate al combustibile fossile, ora nella lista nera finisce anche chi produce più di 20 milioni di tonnellate l'anno di carbone termico o possiede una capacità di generazione a carbone superiore a 10mila MW. Da qui nascono i problemi per Enel. Il gruppo guidato da Francesco Starace, primo produttore privato al mondo di energia rinnovabile, già impegnato nel phase out totale di carbone, nel primo trimestre di quest'anno aveva ancora una capacità a carbone installata di 11,7 Gigawatt. Nel suo piano industriale Enel prevede una discesa a 6,6 GW entro il 2022, che dovrebbe soddisfare Oslo e in merito alle centrali italiane, ha chiesto la Valutazione di impatto ambientale (Via) per riconvertire a gas l'impianto di Brindisi, mentre l'iter autorizzativo è già avviato per le centrali di La Spezia, Fusina e Civitavecchia. Sempre a proposito di minori volumi di carbone nei porti italiani, negli ultimi anni sempre Enel ha spento la centrale del porto di Genova mentre quella di Vado Ligure (Savona), in seguito a un'inchiesta della magistratura, è stata riconvertita a gas con relativo azzeramento degli sbarchi.

