



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 16 maggio 2020**



Prime Pagine

16/05/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 16/05/2020	7
16/05/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 16/05/2020	8
16/05/2020	Il Foglio Prima pagina del 16/05/2020	9
16/05/2020	Il Giornale Prima pagina del 16/05/2020	10
16/05/2020	Il Giorno Prima pagina del 16/05/2020	11
16/05/2020	Il Manifesto Prima pagina del 16/05/2020	12
16/05/2020	Il Mattino Prima pagina del 16/05/2020	13
16/05/2020	Il Messaggero Prima pagina del 16/05/2020	14
16/05/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 16/05/2020	15
16/05/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 16/05/2020	16
16/05/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 16/05/2020	17
16/05/2020	Il Tempo Prima pagina del 16/05/2020	18
16/05/2020	Italia Oggi Prima pagina del 16/05/2020	19
16/05/2020	La Nazione Prima pagina del 16/05/2020	20
16/05/2020	La Repubblica Prima pagina del 16/05/2020	21
16/05/2020	La Stampa Prima pagina del 16/05/2020	22
16/05/2020	Milano Finanza Prima pagina del 16/05/2020	23

Trieste

16/05/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 5 Porto di Trieste perde traffico: meno 5 per cento nel trimestre	24
------------	---	----

Savona, Vado

16/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 25 Porto Vado, ok al potenziamento dei treni	25
------------	--	----

16/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 25	26
<hr/>		
16/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 25	27
<hr/>		
15/05/2020	Savona News	28
<hr/>		
15/05/2020	Savona News	29
<hr/>		

Genova, Voltri

15/05/2020	Sea Reporter	30
<hr/>		
15/05/2020	TeleBorsa	31
<hr/>		
15/05/2020	shippingitaly.it	32
<hr/>		

La Spezia

16/05/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38	33
<hr/>		
15/05/2020	Informare	34
<hr/>		
15/05/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	35
<hr/>		
15/05/2020	trasporti-italia.com	36
<hr/>		

Ravenna

15/05/2020	FerPress	37
<hr/>		
15/05/2020	Ravenna24Ore.it	38
<hr/>		

Livorno

16/05/2020	Il Tirreno Pagina 18	39
<hr/>		
15/05/2020	Corriere Marittimo	40
<hr/>		
15/05/2020	Il Nautilus <i>SCRITTO DA REDAZIONE</i>	41
<hr/>		
15/05/2020	Portnews	42
<hr/>		
15/05/2020	Sea Reporter	43
<hr/>		

15/05/2020	shippingitaly.it		44
Corsini (AdSP Livorno) chiede di più al Governo per le imprese portuali art.16			
15/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	45
Corsini: bene sostegno al trasporto marittimo			
15/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	46
Alberti: ripartenza difficile, come nel dopoguerra			
15/05/2020	Corriere Marittimo		47
Livorno, Cabina di Regia città-porto - Subito, un mansionario sulla sicurezza			
15/05/2020	FerPress		48
Livorno: terzo incontro Cabina di Regia Città-porto. Decise riunioni operative più frequenti e stesura di un mansionario sulla sicurezza			
15/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	49
Incontro cabina di regia città-porto			
15/05/2020	The Medi Telegraph		50
"Concessioni in banchina? Il regolamento non serve più: basta applicare le norme" / INTERVISTA			

Piombino, Isola d' Elba

16/05/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 13	52
Nuove banchine Sicmi è esclusa L' azienda fabbrica scafi di mega yacht			
16/05/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 13	54
Bretella dal porto al Capezuolo nell' estate del 2021			
16/05/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 20	55
Elba avanti unita sul rilancio turistico Siglata l' intesa tra sindaci e categorie			
16/05/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 20	57
«È solo un primo passo, non dividiamoci di nuovo»			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/05/2020	Corriere Marittimo		58
Ancona - Gli Agenti marittimi chiedono all' AdSP l' abbattimento dei costi			
15/05/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	59
Ancona: la sfida degli Agenti Marittimi per i traffici passeggeri			
15/05/2020	Sea Reporter		60
Marina Militare: Ancona, il disallestimento del Posto Medico Avanzato e stato imbarcato sulla nave San Giusto			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/05/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33	61
Al porto la statua di un abbraccio, sarà simbolo di rinascita			
16/05/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33	62
Scalo in agonia l' 80 per cento delle imprese chiede la cassa			
15/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	63
di Majo: valutare la crisi del porto di Civitavecchia			

Napoli

16/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1	64
Porto di Napoli, rincarano i container al terminal Conateco			

16/05/2020 **Avvisatore Marittimo** Pagina 14 65
Conateco rincara

Salerno

15/05/2020 **shippingitaly.it** 66
Trimestrale Contship in Italia: Salerno sale mentre Spezia e Ravenna calano

Bari

15/05/2020 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE* 67
Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: Approvazione del nuovo PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2020-2022

16/05/2020 **La Gazzetta Marittima** 69
Infrastrutture nei porti MAM: quasi 15 milioni d' investimenti

15/05/2020 **shipmag.it** *Redazione* 71
Patroni Griffi: 'Apriamo i porti del Sud a crociere e traghetti, non possiamo restare ancorati al Nord'

16/05/2020 **La Repubblica (ed. Bari)** Pagina 17 72
Porto, addio inquinamento Il robot ripulisce la darsena

Brindisi

16/05/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 7 73
Brindisi, è ripartita la «Costa Fortuna»

16/05/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 33 74
Costa Mediterranea riparte e ringrazia la Città con la sirena

15/05/2020 **Brindisi Report** *MONTAGGIO DI SALVATORE BARBAROSSA* 75
Costa Mediterranea ha lasciato il porto di Brindisi

Taranto

16/05/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 39 76
Siglato accordo per ridefinire il «waterfront»

16/05/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 11 77
Crociere confermate. Ma per il 2021

15/05/2020 **The Medi Telegraph** 79
Crociere e pandemia, Taranto rimanda la stagione al 2021

Manfredonia

16/05/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 10 80
Manfredonia il porto va ad un barese

16/05/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)** Pagina 27 81
Autorità portuale, Delle Foglie è il rappresentante del Comune

Olbia Golfo Aranci

16/05/2020 **La Nuova Sardegna** Pagina 34 82
Crociere, estate nera: le navi sono ferme e addio stagione 2020

16/05/2020	La Nuova Sardegna	Pagina 34		84
Assoarmatori: «Tanti marittimi perdono il lavoro»				

Cagliari

16/05/2020	L'Unione Sarda	Pagina 3		85
Arrivi nell' Isola: caos test sierologici No degli aeroporti, ipotesi farmacie				

Palermo, Termini Imerese

16/05/2020	Giornale di Sicilia	Pagina 20		87
Ripartiti i 51 cantieri al porto, ritardi sui lavori contenuti				

Focus

16/05/2020	Il Fatto Quotidiano	Pagina 20	<i>Andrea Moizoe Marco Franchi</i>	88
Le navi ferme nei porti coi motori accesi				
16/05/2020	Il Secolo XIX	Pagina 9	<i>Francesco Ferrari</i>	89
'Traghetti, settore nel dramma A rischio un lavoratore su due'				
16/05/2020	Corriere della Sera	Pagina 37	<i>Marco Sabella</i>	91
Merlo (Conftrasporto): accelerare la ripresa del settore delle crociere				
15/05/2020	Informazioni Marittime			92
Crociere, Merlo (Federlogistica): "È il settore più esposto di tutti"				
16/05/2020	La Gazzetta Marittima			93
Federlogistica-Conftrasporto: le crociere ancora dimenticate				
16/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1		94
DL Rilancio, manca il mare				
16/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14		95
DL Rilancio				
15/05/2020	Il Nautilus			96
DECRETO RILANCIO: Le misure del Ministero dei Trasporti e Infrastrutture				
15/05/2020	shipmag.it		<i>Vito de Ceglie</i>	101
DL Rilancio: aiuti per tutti, ma per le AdSP solo 6 milioni di euro! Civitavecchia critica, Livorno apprezza				
16/05/2020	La Gazzetta Marittima			103
Attenti alla voglia di Stato: non dimentichiamo i danni				
16/05/2020	La Gazzetta Marittima			105
Confitarma, forte delusione				
16/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1		106
Un terzo di container e rotabili in meno: un anno dimezzato				
16/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14		107
2020 dimezzato				
15/05/2020	Il Nautilus			108
Covid - 19: nuova era nel trasporto marittimo				

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



La Lettura
La rotta dell'Occidente
sembra quella del Titanic
di **Amin Maalouf**
nel settimanale in edicola



Bufale sul web
Il blogger odiatore
non risparmia
la liberazione di Silvia
di **Gian Antonio Stella**
a pagina 32



La pandemia Salta la conferenza stampa di Conte, modificato un comma poi l'approvazione del decreto. Quasi 5 mila i guariti

Riapertura tra le tensioni

Scontro Regioni-governo, poi l'intesa. Dal 3 giugno si entra in Italia senza quarantena

LA PROVA DECISIVA

di **Roberto Gressi**

Ci siamo rimasti male. Aspettiamo questo giorno dal sette marzo, quando l'Italia si è chiusa a contare i morti, in fila con la mascherina al supermercato, a cantare dai balconi, a fare i conti con i posti di lavoro perduti e con l'incertezza del futuro. Ci aspettavamo, ne avevamo diritto, una prova d'orchestra, l'ultima prima della riapertura di lunedì che affrontiamo con impazienza e un po' di timore. Tutto pronto, ogni cosa al suo posto, niente stonature, per una «prima» dove è vietato sbagliare.

continua a pagina 32

Ancora divisi sulla riapertura. Scontro tra governo e Regioni, poi nella notte l'approvazione del decreto. Dal 3 giugno si potrà entrare in Italia senza quarantena.
da pagina 2 a pagina 21

SETTEGIORNI

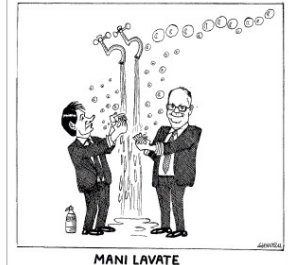
di **Francesco Verderami**

Affanni e sospetti

La fase due sarà per Giuseppe Conte una corsa contro il tempo: non sono ammessi errori o false partenze.
continua a pagina 17

GIANNELLI

CURA ITALIA



MANI LAVATE

LO SPECIALE

GLI SPOSTAMENTI ANCHE TRA REGIONI

Si alle seconde case

IL DISTANZIAMENTO

Niente buffet nei ristoranti

LE VACANZE

Al mare sdraio sanificate

LE PROTEZIONI

Mascherina nei negozi

alle pagine 6 e 7

L'EMERGENZA

«SCARICABILE DAL 29»

Con la app si vedrà dov'è il virus



Un graffito sul coronavirus

di **Martina Pennisi**

L'applicazione di tracciamento ci aiuterà a capire come si «muove» il virus. Sarà possibile scaricare «immun» a partire dalla fine di maggio.

a pagina 11

FACEBOOK E TWITTER

Casa o ufficio? Sfida big tech

di **Massimo Gaggi**

L'avoro da casa o dall'ufficio? Per gli esperti la pandemia accentuerà le divisioni e i cambiamenti nella struttura delle aziende. Sarà (forse) una rivincita della campagna sulla città.

a pagina 21

CON GARANZIE STATALI

Fca, un prestito da 6,3 miliardi

di **Fabio Savelli**

Un prestito da 6,3 miliardi di euro a tasso agevolato perché garantito dalla pubblica Sace e contro-garantito dallo Stato. Fca Italy, sede a Torino, ha chiesto il fido a Intesa Sanpaolo.

a pagina 35

DI NUOVO FLESSIBILI

di **Dario Di Vico**

E' passata sotto silenzio ma, nel diluvio di norme del decreto legge Rilancio, c'è anche una sostanziale revisione di quello che fu a suo tempo il famoso decreto Dignità, successivamente diventato legge Di Maio. E sventolato dai Cinque Stelle come una profonda inversione di indirizzo politico-culturale rispetto al lungo e omogeneo ciclo di provvedimenti per il mercato del lavoro, che erano andati dal pacchetto Treu (1997) fino ai jobs act (2015) con 11 governi diversi.

continua a pagina 32

1971-2020 La musica, la malattia, l'amore per la vita: il pianista che emozionò tutti

Addio a Bosso, il maestro del sorriso



di **Aldo Cazzullo, Renato Franco e Giuseppina Manin**

E'ra il maestro delle emozioni. Compositore, pianista, direttore d'orchestra: Ezio Bosso è morto a 48 anni. Nonostante la malattia lo avesse frenato, era ancora pieno di progetti, compreso un concerto previsto per questa estate. alle pagine 42 e 43

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Diversamente giovane

Fiorello compie sessant'anni e sembra una «fake news». Se ogni generazione invecchia con i suoi idoli e vede sul loro volto l'inedere delle stagioni che finge di non scorgere sul proprio, allora mi ritengo fortunato: perché guardando Fiorello mi sento ancora un adolescente, quasi quanto lui. L'adolescenza è il tempo delle potenzialità vaghe e inespresses che poi la vita si incaricherà di definire e limitare. A Fiorello è riuscito il miracolo di non definirsi e di non limitarsi. Da sempre l'impressione di essere sul punto di arrivare da qualche parte, ma per sua e nostra fortuna non ci arriva mai. Arrivare vorrebbe dire fermarsi, arretrare, diventare il passato. Mentre lui, a sessant'anni come a trenta, rimane connotabile soltanto al presente. Sul suo ta-



lento universale ha scritto parole definitive Aldo Grasso. Ricordate l'ultimo Sanremo A.C., Avanti Covid? (Sembra trascorso un secolo). Non faceva il conduttore, né la spalla o il comico. Faceva Fiorello. Ha trasformato un cognome in un nome e sé stesso in un genere.

Lunedì potremo finalmente rivedere i nostri amici e Fiorello incarna l'amico immaginario che ci tiene compagnia. Quello che ti raccoglie da terra e ti porta altrove con una smorfia o una parola. Quello che, per citare una sua battuta incommensurabilmente autobiografica, «non c'è mai, tranne quando ne hai bisogno». Per questo fargli gli auguri oggi è un po' come farli a tutti noi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serenoa Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e della vie urinarie.

30 CAPSULE ANTI-ADIPESITÀ

Popolo netto: 15,55 €

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2020 conv. L. 46/2020 art. 1, c. 1, D.D. Milano
00516
9 7711 20 498008





Domani sul "Fatto" 4 pagine speciali per le "donne in rosa" e la maratona live della "Race for the cure". I tumori al seno corrono: la pandemia non li ferma



Sabato 16 maggio 2020 - Anno 12 - n° 134
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 3,90 con il mensile FQ Millennium
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

EUROPA Lega e Fdi astenuti sul Recovery Fund. Si Pd, 5S e FI Sassoli: "Lotta ai tecnocrati Ue" Crimi: "Niente vincoli sul Mes"

■ L'appello del presidente del Parlamento sul "Fatto": "Serve il 'bazooka' dei bond europei, il M5S ci aiuti". Il reggente 5Stelle ci dice che l'accordo di maggioranza non vale sul mega-prestito europeo. E propone nuove regole interne: "Rivedere il limite di due mandati per i sindaci"

● CANNAVÒ E DE CAROLIS A PAG. 6-7



MESSINA Invitava chi ha sedi estere a rientrare

La giravolta di Intesa: 6 mld "garantiti" a Fiat



■ L'amministratore delegato della maggiore banca italiana aveva tuonato contro quei capitalisti che "con notevole ricchezza fuori dal nostro Paese dovrebbero lasciare le garanzie ai settori più deboli". Deve aver cambiato idea

● DI FOGGIA A PAG. 10

Chi può e chi non può

di MARCO TRAVAGLIO

Siamo tutti distratti da problemi di sopravvivenza (anche se ormai ci siamo mitridatizzati a ingoiare 250 morti al giorno). Dunque certe notizie cadono nel vuoto. Perciò questa merita di essere sottolineata: l'altro ieri i nostri Marco Lillo e Antonio Massari, che stanno leggendo le intercettazioni dell'inchiesta sul pm Luca Palamara, hanno fatto due scoop. Il primo sono gli imbarazzanti colloqui di un anno fa tra il pm indagato e il suo collega Fulvio Baldi, capo di gabinetto di Alfonso Bonafede al ministero della Giustizia, su come sistemare le due magistrature vicine a Palamara, potente capocorrente di Unicost (che però restarono dov'erano). Nulla di illegale o di inusuale: ma imbarazzante sì, almeno per il braccio destro del ministro che voleva scardinare le correnti togate col sorteggio alle elezioni del Csm.

Il secondo riguarda la cenasette organizzata il 25 settembre 2018 nella propria casa romana da Giuseppe Fanfani, avvocato aretino, allora consigliere uscente del Csm in quota Pd, molto legato a Renzi & Boschi, col solito Palamara e tre parlamentari turborenziani Pd: Luca Lotti (indagato per Consip), Cosimo Ferri (magistrato in aspettativa, già potente capocorrente di MI) e David Ermini (allora candidato alla vicepresidenza del Csm). Due giorni dopo l'allegro convivio, il deputato uscente Ermini viene eletto a sorpresa alla carica elettiva più alta dell'autogoverno dei magistrati (sopra di lui c'è solo il presidente di diritto Mattarella), grazie ai 13 voti delle correnti conservatrici MI (quella di Ferri) e Unicost (quella di Palamara), a quelli dei due capi della Cassazione, al suo e all'estensione di FI. Il tutto in barba alle raccomandazioni del capo dello Stato sull'indipendenza richiesta per quella carica, che avrebbero consigliato di eleggere l'altro candidato il prof. Alberto M. Benedetti, giurista apolitico e apartitico indicato come laico dal M5S e sostenuto anche dai togati di Area, dai davighiani di Aei e dai leghisti (11 voti). Lo stesso giorno il Fatto rivela che la Procura di Perugia indaga su Palamara (ancora non iscritto), il quale si consola esultando su Whatsapp con Fanfani per aver piazzato Ermini con un sobrio "Godol!!!! Insieme a te!!!!" (11 punti esclamativi). Risultato dei due scoop. Ermini è sempre vicepresidente del Csm. Lotti è sempre deputato (ex?) renziano del Pd. Ferri è sempre magistrato in aspettativa e senatore renziano di Italia Viva. Baldi non è più capo di gabinetto di Bonafede, che l'ha dimissionato ieri. Dunque il 20 maggio i renziani minacciano di votare in Parlamento una mozione del centrodestra. Contro Lotti? Contro Ferri? Contro Ermini? No, contro Bonafede.

SCUDO PENALE CONFINDUSTRIA MENTE SUI RISCHI INAIL

CONTAGI SUL LAVORO: GIÀ 40 MILA DENUNCE

● PALOMBI A PAG. 9

1. ASPETTANDO I DATI DALLE REGIONI
Cosa faremo dal 3 giugno
● GIARELLI E SALVINI A PAG. 2-3

2. LOMBARDIA, ZERO CONTACT TRACING
Fontana cauto a fasi alterne
● RONCHETTI A PAG. 4

3. EXPORT 2019: SMACCO A REGENI E ZAKI
"Più armi italiane al Cairo"
● TECCE A PAG. 14

BREVIARIO CONTRO I VIRUS MOLESTI
● ANTONIO PADELARÒ A PAG. 7

ONG E RISCATTI: CHI PAGA PERDE
● MASSIMO FINI A PAG. 15

E "STAMPUBBLICA" DIMEZZÒ SCALFARI
● GIOVANNI VALENTINI A PAG. 13

» I grandi remake

La Pivetti, Borrelli e la Totòtruffa delle mascherine

» DANIELE LUTTAZZI

Milano. L'ex presidente della Camera, Irene Pivetti, ora "imprenditrice", vede un turista, il capo della Protezione civile, Angelo Borrelli, che sta fotografando il Duomo. E passa all'azione.
A PAGINA 12

TENGONO FAMIGLIA

Parentopoli, benefit e affari sul mattone della Assocalciatori

● VENEMIALE A PAG. 19



MASCALZONATE

La notte dei Padellari: anche il Fatto premia il giornalista migliore

● NATANGELO A PAG. 21



REDDITO & SALUTE COME SOPRAVVIVREMO ALLA FASE 2



In abbinata con il Fatto Quotidiano a 3,90€

La cattiveria

Torino: busta con polvere bianca a Cirio, presidente forzista della Regione. L'aveva detto Berlusconi che era ora di passare ai fatti
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

È MORTO A 48 ANNI

Bosso, il Maestro scomodo, ha smesso di sognare

● MANNUCCI A PAG. 23



il Giornale



SABATO 16 MAGGIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 116 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2322-4071 | Giornale (ed. nazionale)

BRUTTA ARIA

VIRUS COMUNISTA

Odiatori, violenti e intellettuali all'assalto del Nord: minacce e insulti ai governatori di Lombardia e Piemonte

Fontana: «C'è un piano politico contro di noi»

■ «Fontana assassino», una scritta con falce e martello firmata Carc. Il murales comparso ieri a Milano è la prova del clima pesante di bugie e odio contro la Lombardia. Il governatore: «Campagna politica».

Fucilieri, Giannoni e Manti alle pagine 2-3 e 4

DALLA SCIARELLI AI CARC

IL PASSO È BREVE

di Alessandro Sallusti

C'è lo sciaccaggio contro Silvia Romano che è cosa vergognosa (come la pensiamo lo abbiamo ribadito più volte, non è il caso di tornarci) e - eccetto qualche caduta di un paio di marginali esponenti politici - è messo in atto da scalmanati confusi nel grande popolo del web. Non è bello, ma non è l'unico sciaccaggio in corso che dovrebbe indignare i benpensanti. Ce n'è infatti un altro, altrettanto vergognoso ma più infido in quanto compiuto in guanti bianchi, e che per questo non desta scandalo né indignazione. È quello contro la Regione Lombardia, il suo presidente Attilio Fontana e il suo assessore Giulio Gallera, messi nel mirino dai giornali, dalla sinistra (che poi è la stessa cosa), da opinionisti e intellettuali non meno odiatori degli anonimi dei social. In un crescendo tale che ieri sui muri di Milano è apparsa l'enorme scritta *Fontana assassino* a firma Carc, i Comitati di appoggio alla resistenza per il comunismo. Parliamo di un gruppo marxista-leninista ritenuto tra i più pericolosi della violenta galassia extraparlamentare di sinistra.

Come spesso accade nella storia, la sinistra parlamentare e quella incline alla violenza vanno a braccetto. Auguro lunga vita a Fontana ma - in un altro film - la dinamica di quello che sta succedendo ricorda la vicenda del commissario Calabresi, ucciso da uomini di Lotta Continua dopo una feroce campagna stampa di partiti, giornalisti e intellettuali in doppiopetto.

Fontana assassino scritto dai Carc è la sintesi non di quanto si legge sui social, ma di quello che ha letto su Raitre in prima serata Federica Sciarelli («In Lombardia si è consumato un genocidio sanitario»), di quello che ha detto in Parlamento il deputato Cinque stelle Carrù («in Lombardia c'è stato il più grande fallimento della gestione sanitaria nella storia della Repubblica»).

Non importa che la Lombardia sia stata incolpevolmente l'epicentro di un terremoto, inutile dire che si è rialzata con le sue sole forze, che si è premunita da nuove sciagure costruendo a tempo record un ospedale copiato anche dai tedeschi. La Lombardia ferita va abbattuta perché rappresenta tutto ciò che sia la sinistra parlamentare, sia quei delinquenti dei Carc invidiano e quindi odiano: efficienza, modernità, lavoro vero basato sulla meritocrazia, sicurezza, ricchezza.

La sinistra lombarda non solo ha sbagliato tutto (per Zingaretti, Gori e Sala l'epidemia era poco più di un raffreddore), ma prestandosi a questo linciaggio tradisce prima di tutto i lombardi. E si fa complice di chi considera Fontana un assassino, cioè di una nuova stagione di odio e possibili violenze.



PAROLE D'ODIO Il murale comparso ieri a Milano contro Fontana, firmato dai Carc per il comunismo

GOVERNO IMMOBILE E REGIONI FURIOSE

CONTE, RIAPERTURA-FARSA

A 48 ore dalla ripartenza, mancano le regole e pure i soldi. Un caso i miliardi a Fiat e Alitalia



INTERVISTA AL CAVALIERE

Parla Berlusconi: «Scudo penale per imprenditori e bonus ai medici»

a pagina 10

■ A meno di 48 ore dalla presunta riapertura dell'Italia, ancora non si vede nulla. Il governo Conte è paralizzato: il decreto con le regole per imprese ed esercenti «arriverà nel weekend» e lascia ancora molti dubbi. E il decreto Rilancio, quello che dovrebbe far arrivare soldi veri ai cittadini in difficoltà, non è ancora stato bollinato, perché mancano le coperture.

servizi alle pagine 5, 6-7, 8 e a pagina 19

IL PIANISTA E COMPOSITORE SI È ARRESO ALLA MALATTIA A 48 ANNI

Essere felici, l'ultima lezione di Bosso

di Alessandro Gnocchi

Il maestro Ezio Bosso è morto ieri a 48 anni ma la sua presenza resterà a interrogarci e guidarci ancora a lungo, chi non teme la retorica e i superlativi potrebbe anche sbilanciarsi: non «ancora a lungo» ma per sempre. Nella biografia di questo musicista è difficile non vedere, in tutta evidenza, i tratti più drammatici ma anche più belli delle nostre vite affidate all'incertezza e costrette, qualunque precauzione si

possa prendere, alla navigazione a vista.

Nato a Torino, a cinque anni non scrive ma soffre. Si diploma a Vienna, si scopre *mod* almeno per un attimo, nella città piemontese simbolo, grazie agli Statuto, di quel genere rock importato dalla Gran Bretagna degli Who. Presto inizia a esibirsi al pianoforte in contesti sempre più prestigiosi. Nel 2011 si ammalia di una malattia (...)

segue a pagina 33



all'interno

IL «WALL STREET JOURNAL»

L'autonomia unica salvezza per l'Italia

di Carlo Lottieri

Eravamo già in difficoltà prima di entrare nel tunnel. Le dimensioni del debito pubblico, insieme a una tassazione da rapina e una burocrazia senza uguali, da anni ci avevano impedito di crescere. Ora la dura (...)

segue a pagina 4

ZUPPA DI PORRO

Il bonus ferie è un bluff Ecco perché

di Nicola Porro

Il settore del turismo vale il 13 per cento del Pil italiano. Lo abbiamo letto migliaia di volte. In termini assoluti il solo affare degli alberghi genera 21 miliardi di euro l'anno. E secondo le stime che circolano in queste ore il settore rischia di perdere (...)

segue a pagina 17

L'INIZIATIVA

I dottori eroi ospiti gratis in alberghi vip

Nino Mater

■ La vacanza che verrà è un'incognita. Ma dai resort a cinque stelle ai campeggi è tutto un attivarsi con l'obiettivo di salvare l'estate. E proprio gli alberghi vip sono pronti a ospitare medici e infermieri che hanno sconfitto il virus.

a pagina 17

IL GIORNO

SABATO 16 maggio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lombardia, documento unico dei governatori

**Trattativa con Roma
passa la linea Fontana
«Un futuro condiviso»**

Anastasio a pagina 4



ristora
INSTANT DRINKS

Le nuove regole: basta un metro

Dimezzate le distanze obbligatorie nei locali e in spiaggia, limiti alle mascherine. Le regioni possono ampliare le riaperture Dal 3 giugno libertà di spostamento e frontiere aperte. Braccio di ferro sulle sanzioni. In arresto chi viola la quarantena Servizi da p. 2 a p. 15

A partire dal codice appalti

**Le (poche) cose
che servono
per il rilancio**

Bruno Vespa

Si dice che la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto Rilancio potrebbe slittare oltre il fine settimana. E si capisce. I crittografi del ministro dell'Economia stanno spulciando comma su comma per raschiare il fondo del barile alla ricerca di coperture. E' possibile perciò che ci siano varianti rispetto al testo che (si fa per dire) conosciamo. La coperta si è ristretta mano a mano che crescevano le categorie da coprire. Un esempio per tutti: si era parlato di risarcire la metà delle perdite subite dalle aziende nel mese di aprile e si è arrivati a una forbice tra il 10 e il 20 per cento.

Segue a pagina 12

**ADDIO AL PIANISTA EZIO BOSSO, VINTO DALLA MALATTIA A 48 ANNI
HA TESTIMONIATO LA FORZA DELLA VITA A UN'ITALIA SPAVENTATA**



Ezio Bosso, nato a Torino nel settembre 1971, è morto per un tumore l'altra sera a Bologna

**LA LEZIONE
DEL MAESTRO**

Maioli e Ponchia alle pagine 6 e 7

L'intervento

**Ora ripartiamo
determinati
ma prudenti**

Monsignor Mario Delpini
Arcivescovo di Milano

A pagina 4

DALLE CITTÀ

Milano

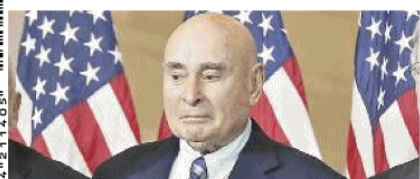
**Esonda il Seveso
città sott'acqua
e vecchie polemiche**

Mingoia nelle Cronache

Milano

**Ventura Project
dice addio
al FuoriSalone**

Giorgi nelle Cronache



Intervista a Barancik, 96 anni, salvò l'arte dai nazisti

**L'ultimo Monuments man
«Clooney? Io più bello»**

Cutò a pagina 24



La Germania fa ripartire il campionato

**Un calcio alla paura
Torna la serie A tedesca**

Turrini nello Sport

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

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

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

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

A. MENARINI



Oggi su Alias

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



Domani su Alias D

PAUL RICOEUR, testi mai tradotti; Immerwahr nelle colonie Usa; Jean Giono e il suo «Melville»; La Vittoria alata e restaurata



Visioni

EZIO BOSSO La morte del pianista compositore torinese: dalla classica al successo popolare e in tv

Fabio Francione pagina 13

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

quotidiano comunista oggi con ALIAS

il manifesto

SABATO 16 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 117

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Il fumo dell'incendio di Marghera arrivato fino a Piazza San Marco foto di Ante Marinoni/LaPresse

Fase nera



Nel polo industriale di Porto Marghera esplose una fabbrica chimica. Una nube tossica oscura il cielo di Venezia. Feriti diversi operai, due sono gravi. Gli allarmi inascoltati sulla sicurezza. Il sindaco Brugnaro: chiudetevi in casa. Ma poi invita a tornare al lavoro pagine 2,3

SLITTA ANCORA IL DECRETO RILANCIO. E A BRUXELLES LEGA E FI SI SPACCANO

Riapritutto, Conte cede ai governatori

■ Lungo tira e molla con il governo, ma alla fine vincono le Regioni: da lunedì sulle riaperture faranno un po' come vogliono. Il governo vara un decreto di tre articoli in cui fissa solo date e paletti: da lunedì le riaperture delle attività commerciali, dal 3 giugno gli spostamenti fra regioni e

anche le frontiere con i paesi Ue per favorire il turismo; aggiornamento giornaliero dei dati epidemiologici che potrà permettere al ministero della salute di imporre interventi territoriali in caso di aumento dei contagi; sanzioni minime per i commercianti che non rispettano i protocolli

dell'Inail. Che diventano però «principi chiave» a cui le Regioni possono derogare. Nel frattempo slitta il Decreto Rilancio. Uffici ancora a lavoro su dettagli, anche non piccoli, come le coperture. A Bruxelles destre spaccate sul «Recovery Fund» **VALIOTI, FRANCHI E CICCARELLI A PAGINA 4,5**

CONTAGI, MONITORAGGIO «FASE DUE» Le Regioni non inviano i dati

■ La circolazione del virus rallenta ma è ancora sostenuta in Lombardia, Piemonte, Lazio e Liguria. I dati si riferiscono a prima del 4 maggio, da domani do-

vrebbero dirci qualcosa della «Fase 2». Ma il ministero non ha ricevuto da tutte le Regioni gli indicatori per valutare l'indice di trasmissione **CAPOCCI A PAGINA 6**



Democratizing Work Un appello globale e tre proposte per il lavoro

Il lavoro non è una merce. Un appello firmato da più di 3.000 ricercatori di oltre 650 università di tutto il mondo chiede più democrazia in ufficio e in fabbrica e una vera opera di risanamento ambientale. Per uscire dalla crisi causata da Covid-19 le vecchie ricette vanno archiviate. Nato per iniziativa di tre ricercatrici, Isabelle Ferreras, Julie Battilana, Dominique Méda, l'appello viene pubblicato oggi in 25 lingue e da 37 giornali internazionali, tra cui *El Comercio*, *Boston Globe*, *Guardian*, *The Wire*, *Cumhuriyet*, *Le Soir*, *Le Monde*, *Die Zeit*, *Publiio*, *El Diario*, *Le Temps*, *La Folha de São Paulo*, *Gazeta Wyborcza*. In Italia gli autori hanno scelto il *manifesto*.

L'iniziativa, chiamata «Democratizing Work», ha raccolto in pochi giorni un successo straordinario nella comunità accademica, soprattutto femminile. Tra i 3.114 firmatari ci sono studiosi/e/eccellenti come Elisabeth Anderson, Thomas Piketty, Dani Rodrik, Jan Werner Mueller, Chantal Mouffe, Claus Offe, Joshua Cohen, Nancy Fraser, James K. Galbraith, Axel Honneth, Jan-Werner Müller, Benjamin Sachs, Debra Satz, Nadia Urbinati, Sarah Song, Lea Ypi, Saskia Sassen, Lawrence Lessig. Info e firme complete su *ilmanifesto.it*

il testo a pagina 16

all'interno

Giustizia Bonafede, anche il capo di gabinetto lascia

ELEONORA MARTINI PAGINA 5

Eni Strategie future e qualche buon consiglio da Greenpeace

GIUSEPPE ONUFRIO PAGINA 14

Croazia Migranti marchiati con lo spray e poi respinti

TOMMASO MEO PAGINA 9

Porto Marghera Quel filare di alberi che divide la vita e la paura

GIANFRANCO BETTIN

Stavo prendendo un caffè, guardando dalla finestra verso Porto Marghera - veduta che vale sempre la pena, assicuro - quando una nera nube si è alzata d'improvviso, inseguita da lampi e lingue di fuoco alte decine di metri, impossessandosi del cielo sopra Venezia.

— segue a pagina 2 —

Stato d'eccezione Proroga ambigua, il Colle persuade Conte a non farlo

MASSIMO VILLONE

La fase in avvio il 18 maggio vede un deciso cambio di passo. A quel che si apprende, si abbandona la strategia dei Dpcm, i decreti del presidente del Consiglio dei ministri, per passare ai decreti-legge, lasciando le scelte concrete su cosa, come e quando riaprire alle regioni.

— segue a pagina 15 —

Utopie urbane Case popolari nel centro storico della Capitale

V.DE LUCIA, E.SCANDURRA

In momenti eccezionali, e questo tempo lo è, bisogna avere il coraggio e la forza di un pensiero e di proposte «impensabili». Non un'utopia, ma il lascito dei nostri padri che, dopo la guerra, seppero elaborare la Costituzione che ci preserva ancor oggi dalla barbarie.

— segue a pagina 15 —

L'OLANDESE AL VOLANTE Fca verso un prestito garantito dallo Stato



Il gruppo automobilistico verso un maxi-finanziamento da 6,3 miliardi di euro. Trattativa con Intesa San Paolo. Poi il dossier passerebbe alla Sace e da lì al ministero dell'Economia per l'autorizzazione alla garanzia statale con un decreto ministeriale ad hoc. La procedura è prevista dal decreto Liquidità.

RICCARDO CHIARI A PAGINA 7



Poste Italiane SpA - n. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Sped. in abb. post. 02/01/2017 n. 10516



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 134
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%- ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 16 Maggio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Le proposte

La Fige al governo: «No alla quarantena per tutti e ai ritiri di gruppo»

Roberto Ventre a pag. 20



Il commento

I continui dietrofront e le trattative infinite che umiliano il calcio

Francesco De Luca a pag. 43



Campania, riapertura a tappe

►Rinviata a giovedì la ripartenza dei ristoranti: solo un metro di distanza ma con il plexiglass tra i tavoli
Accordo sulle misure: si agli incontri tra amici, distanze accorciate e dal 3 giugno viaggi tra le Regioni

Il Covid e i governi GLI ERRORI E I MORTI DI TROPPO

Luca Ricolfi

Un fantasma Si aggira per l'Occidente: il fantasma dei morti di troppo. Dopo due mesi di Covid, con oltre 250 mila morti accertate (e almeno altrettante occulte), qualcuno si comincia a domandare: potevano essere di meno, molte di meno? Chi doveva gestire l'emergenza sanitaria ha fatto il possibile per contenere il numero delle vittime? Quante morti sono una conseguenza di "errori umani" evitabili?

Continua a pag. 43

Punto di Vespa COPERTURE SE I CONTI NON TORNANO

Bruno Vespa

Si dice che la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto illustrato mercoledì sera dal presidente del Consiglio potrebbe slittare oltre il fine settimana. E si capisce. I crittografi del ministro dell'Economia stanno spulciando comma su comma per raschiare il fondo del barile alla ricerca di coperture. È possibile, perciò, che ci siano varianti anche sensibili rispetto al testo che (si fa per dire) conosciamo.

Continua a pag. 43

Addio al direttore che sapeva commuovere



La carica e l'indimenticabile sorriso del maestro Ezio Bosso, scomparso ieri a 48 anni

Bosso, il genio oltre il dolore

Federico Vacalebre

Addio ad Ezio Bosso, direttore d'orchestra che ha usato la musica come antidoto al male, medicina per sé e chi lo ascoltava. Il maestro s'è spento a 48 anni, per il degenerare delle patologie che lo affliggevano da anni.

A pag. 14

Il rapporto con Napoli

Dall'orchestra del San Carlo all'incontro con Pino Daniele

Valanzuolo a pag. 15 con Antonucci

Canettieri, Dimito, Gentili, Giansoldati, Jerkov, Malfetano, Pappalardo, Pirone e Romanazzi da pag. 2 a pag. 7

De Luca all'attacco

«Tamponi, penalizzati dal Governo ne abbiamo avuti meno del Nord»

Pappalardo e Romanazzi a pag. 6



Messina (Intesa Sanpaolo)

«I 55 miliardi un primo passo ma ora vanno sbloccati i cantieri»

De Paolini a pag. 9



Le inchieste del Mattino

Scuola, per i sindacati esistono solo i prof studenti dimenticati

Organici e concorsi, super-attivismo delle sigle Famiglie allo sbando su didattica, esami e ripresa

Lorenzo Calò

Il settore scuola occupa quasi 800mila docenti e muove un indotto sterminato. E questi sono giorni di polemica per l'incertezza tra esami e ripresa. Nel mirino i sindacati e il loro attivismo «mirato».

A pag. 10

Ingiuscio (Cnr)

«Ci voleva un virus per riscoprire il valore della ricerca»

Gigi Di Fiore a pag. 11



La riscossa dell'auto SE LA SICUREZZA CI COSTRINGE A INQUINARE

Antonio Pascale

Nessun libro o film di fantascienza aveva finora descritto una situazione come questa che ci tocca vivere e affrontare. I più si sono spinti a immaginare un virus con letalità altissima che uccideva tutti (molto improbabile) e la problematica vita dei pochi superstiti. Il Covid non è della suddetta categoria, eppure, per contenerlo, stiamo (giustamente) immaginando nuove procedure e protocolli.

Continua a pag. 42

Ecologia ed epidemia

LA RIVINCITA DELLA PLASTICA MONOUSO

Marco Esposito

«Fate come Greta», diceva lo scorso settembre il sindaco di Milano Beppe Sala, regalando 100mila borracce di alluminio agli alunni di elementari e medie. E come lui i sindaci di Padova, Prato e decine di cittadine. Era una vita fa. Il riuso, simboleggiato dalla borraccia di Greta Thunberg, appariva la risposta più sana per tutelare un piccolo pianeta a partire dai gesti quotidiani.

Continua a pag. 42





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 134 ITALIA
Sped. in A.P. DL552/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Sabato 16 Maggio 2020 • S. Ubaldo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'anniversario
Il trionfo a Cannes della "Dolce Vita" quella scossa agli anni Cinquanta Nordio a pag. 19



Il ritorno del calcio
In Italia si litiga ancora Oggi via alla Bundesliga con sagome sugli spalti Angeloni e Buffoni nello Sport



Il Messaggero
WROOM
motori.ilmessaggero.it

Si riparte a distanza di un metro

► Accordo con Palazzo Chigi sulle regole: accolto il testo ► Tavoli e ombrelloni più vicini. Si ad incontri con amici dei governatori. Conte: ora la responsabilità è vostra Dal 3 giugno viaggi tra regioni e frontiere Ue aperte

Il Covid e i governi
Gli errori commessi e quelli da non rifare

Luca Ricolfi

Un fantasma si aggira per l'Occidente: il fantasma dei morti di troppo. Dopo due mesi di Covid, con oltre 250 mila morti accertate (e almeno altrettante occulte), qualcuno si comincia a domandare: potevano essere di meno, molte di meno? Chi doveva gestire l'emergenza sanitaria ha fatto il possibile per contenere il numero delle vittime? Quante morti sono una conseguenza di "errori umani" evitabili?

Queste domande aleggiano un po' dappertutto, ma risuonano con particolare angoscia nei Paesi in cui il costo umano dell'epidemia ha raggiunto proporzioni apocalittiche.

Negli Stati Uniti, ad esempio, chi passa per Times Square (la piazza principale di New York), può apprendere quanto è costato agli americani il ritardo con cui Trump si è deciso a proclamare il lockdown: 45 mila morti su 75 mila. È una stima, naturalmente, ma non campata per aria, perché si basa su studi epidemiologici.

Continua a pag. 25

1971-2020 Da Mattarella a Vasco: «Ci ha fatto emozionare»



Ezio Bosso, la forza del sorriso

L'Italia piange il musicista che sfidava la malattia

Simona Antonucci

Voleva dimostrare a tutti l'effetto importante della musica sulla vita. Ezio Bosso se n'è andato a 48 anni. Alle pag. 22 e 23

Discorso a Bruxelles Ezio Bosso

La scarpinata di Bach così ha unito l'Europa

C'è un aspetto che da sempre accompagna chi si occupa della musica cui appartengo. Continua a pag. 22

Oggi i dati dopo due settimane di Fase 2
Pagelle regionali, Lombardia in bilico
L'esperto: effetto riapertura? Tra 7 giorni

Mauro Evangelisti

Le pagelle sulla regioni sono in arrivo oggi, ma solo tra 7 giorni ci sarà un quadro più preciso sugli effetti delle riaperture. La Lombardia sembra essere in bilico per



l'emergenza terapie intensive. «Non ci sono dati sull'effetto-riapertura, bisogna aspettare un'altra settimana», conferma Stefano Merler della fondazione Kessler. A pag. 6 Servizi da pag. 2 a pag. 14

L'intervista Il ceo di Intesa Sanpaolo

Messina: «Manovra, un primo passo: ora patto per la crescita»

Osvaldo De Paolini

«55 miliardi sono un primo passo importante ora vanno sbloccati i cantieri». Carlo Messina, ceo di Intesa Sp, analizza il decreto Rilancio. «Con il modello Genova - prosegue - crescita del Pil del 2% l'anno. Il Mes? Andrebbe attivato, farebbe risparmiare 7 miliardi». A pag. 9

L'Eurogruppo

Parte il salva-Stati slitta il Recovery

BRUXELLES Il puzzle della risposta finanziaria europea alla crisi si sta completando. L'Ue attiva il salva-Stati, ma slitta il recovery fund.

Gentile e Pollio Salimbeni a pag. 8

In aula e fuori

Maturità, studenti e prof distanziati con mascherina

ROMA Con la mascherina portata da casa e senza guanti, la maturità si farà a scuola con docenti e studenti distanziati di due metri: si parte il 17 giugno alle 8,30. Prende così forma l'esame di Stato, con le misure di sicurezza previste dal Comitato tecnico scientifico. Le indicazioni prevedono di vietare assembramenti: non solo in aula, ovviamente, ma anche sui mezzi pubblici o fuori da scuola. Loiacano a pag. 13



TERMOCAMERA E DISINFEZIONE IN UN'UNICA SOLUZIONE

SaniBox è progettato per gestire la messa in sicurezza degli accessi nei luoghi di lavoro e di aggregazione come fabbriche, uffici, aeroporti o supermercati. Utilizza una termocamera che misura la temperatura corporea e la disinfezione automatica delle persone e/o cose senza bisogno del controllo costante da parte di un operatore dedicato.

ISOLFIN
www.isolfin.com
sanitation@isolfin.com
06 4893 0025

CANCRO, IL SEGNO CHE PUÒ SVOLTARE

Buongiorno, Cancro! Giove in scontro frontale potrebbe far sfumare un'occasione d'oro per voi... oppure, chi lo sa... farvi vincere una nuova partita. Dunque non si può mai dire. Quello che al momento è certo, sotto questa Luna congiunta a Marte, è il ritorno della passione coniugale. In ogni caso gli innamorati possono programmare, sotto il ricco segno del Toro, un grosso e grasso matrimonio. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

SABATO 16 maggio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRATAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Fano, si accertano le procedure adottate

Silvia Romano, perquisita dai Ros la sede della onlus

Petrelli a pagina 17



ristora
INSTANT DRINKS

Le nuove regole: basta un metro

Dimezzate le distanze obbligatorie nei locali e in spiaggia, limiti alle mascherine. Le regioni possono ampliare le riaperture Dal 3 giugno libertà di spostamento e frontiere aperte. Braccio di ferro sulle sanzioni. In arresto chi viola la quarantena Servizi da p. 2 a p. 15

A partire dal codice appalti

Le (poche) cose che servono per il rilancio

Bruno Vespa

Si dice che la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto Rilancio potrebbe slittare oltre il fine settimana. E si capisce. I crittografi del ministro dell'Economia stanno spulciando comma su comma per raschiare il fondo del barile alla ricerca di coperture. E' possibile perciò che ci siano varianti rispetto al testo che (si fa per dire) conosciamo. La coperta si è ristretta mano a mano che crescevano le categorie da coprire. Un esempio per tutti: si era parlato di risarcire la metà delle perdite subite dalle aziende nel mese di aprile e si è arrivati a una forbice tra il 10 e il 20 per cento.

Segue a pagina 12

ADDIO AL PIANISTA EZIO BOSSO, VINTO DALLA MALATTIA A 48 ANNI HA TESTIMONIATO LA FORZA DELLA VITA A UN'ITALIA SPAVENTATA



Ezio Bosso, nato a Torino nel settembre 1971, è morto per un tumore l'altra sera a Bologna

LA LEZIONE DEL MAESTRO

Maioli e Ponchia alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Casalecchio

L'Unipol Arena si trasforma: maxi laboratorio contro il virus

Rosato in Cronaca

Bologna

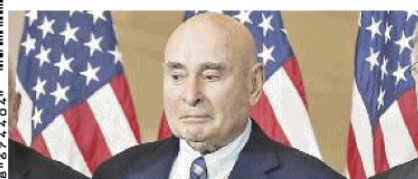
Oggi la Madonna di San Luca in cattedrale

Rondoni e Selleri in Cronaca

Bologna

Fondazione, dopo la guerra segnali di pace

Carbutti in Cronaca



Intervista a Barancik, 96 anni, salvò l'arte dai nazisti

L'ultimo Monuments man «Clooney? Io più bello»

Cutò a pagina 24



La Germania fa ripartire il campionato

Un calcio alla paura Torna la serie A tedesca

Turrini nello Sport

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



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

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

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

A. MENARINI

GECAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 16 MAGGIO 2020

IL SECOLO XIX

GECAR
OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 116, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

SALMAN RUSHDIE: «IL ROMANZO FA RITROVARE IL SENSO DEL VERO»

BAUDINO / PAGINA 40



IL GIOVANE CICLISTA INFORTUNATO Manfredi: «La mia lotta per tornare sulla bici»

ARRICHELLO / PAGINA 44

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 15
Cronache	Pagina 16
Economia-Matrimo	Pagina 18
Genova	Pagina 21
Xte	Pagina 38
Programmi-Tv	Pagina 41
Meteo	Pagina 47



ADDIO AL MUSICISTA BOSSO, IL MAESTRO CHE SORRIDEVA ALLA MALATTIA

NEBRI / PAGINE 38 E 39

CI HA INSEGNATO QUANTO SIA FORTE LA FRAGILITÀ

GIOVANNI ALLEVI / PAGINA 39

CHIESTA ALTRA CASSA INTEGRAZIONE

Arcelor Mittal blocca le fabbriche. Proteste a Genova, scatta lo sciopero

Con azioni unilaterali ArcelorMittal ha messo in cassa integrazione altri mille addetti del gruppo siderurgico. Motivazione ufficiale: il perdurare dell'emergenza Covid-19. I sindacati hanno chiesto l'intervento del governo. A Novi Ligure l'azienda ha di fatto fermato da ieri tutti gli impianti. A Genova la notizia dello stop di fatto allo stabilimento di Cornigliano è stata accolta dalla proclamazione dello sciopero immediato a partire da ieri sera. Lunedì ci sarà un presidio dei lavoratori davanti ai cancelli dello stabilimento: è probabile che parta un corteo, possibile anche che lo sciopero continui per giorni.

CHIARELLI E G. FERRARI / PAGINA 8

NON SERVIRÀ PIÙ AVERE L'AUTOCERTIFICAZIONE SE NON SI ESCE DAI CONFINI REGIONALI. TOTI: GRANDE LAVORO DI SQUADRA DEI GOVERNATORI

Conte alle Regioni: decidete voi Da lunedì riaperture a pioggia

In Liguria via a negozi, ristoranti, parrucchieri, stabilimenti balneari e palestre. Distanze ridotte. Il governo: dal 3 giugno si agli arrivi dagli altri Paesi Ue. Possibili modifiche se il virus crescerà

Dopo una giornata di trattative, tra le Regioni e il premier Conte raggiunto l'accordo per le riaperture. Il governo lascia carta bianca ai governatori, che riscrivono insieme le regole. Risultato: da lunedì 18 maggio riapre tutto quasi ovunque, a eccezione di Piemonte e Toscana. In Liguria saracinesche alzate per negozi, parrucchieri e palestre, bar e ristoranti. Anticipata l'apertura di stabilimenti balneari e palestre. Il governo aprirà le frontiere dal 3 giugno, a meno che i contagi non risalgano.

SERVIZI / PAGINE 2-15

ROLLI



INTERVISTA ALL'EPIDEMIOLOGO DEL SAN MARTINO

Guido Filippi

Icardi: «A inizio giugno stop ai nuovi contagi. In Liguria i malati sono stati meno di 50 mila»

«A inizio giugno i contagi in Liguria saranno tendenti allo zero. Lo zero assoluto potrà mai essere raggiunto perché il virus non è scomparso». Giancarlo Icardi, direttore di Igiene dell'ospedale San Martino e referente ligure dell'Istituto superiore di Sanità analizza la situazione e tira le

somme: «Da uno studio, riconosciuto a livello internazionale, i liguri contagiati sono stati meno di 50 mila, un numero inferiore alle previsioni. Stiamo studiando il virus assieme ad altri centri italiani: non ha avuto modifiche e temo che in autunno non si indebolirà».

L'ARTICOLO / PAGINA 7

IL PRESIDENTE DI ASSARMATORI

Messina accusa: traghetti in crisi e senza aiuti, a rischio in 30 mila

Stefano Messina, presidente di Assarmatori, protesta per i pochi aiuti al settore dei traghetti. «A rischio un lavoratore su due».

FERRARI / PAGINA 8



GENOVA, SEMAFORO VERDE AL MAGAZZINO AMAZON PREVISTE 100 ASSUNZIONI

GALLOTTI / PAGINA 19

PRODOTTI PER LA CASA - LETTI - DIVANI - OLIO - MIELE - BIBITE
SUCCICI - ACQUA - VINI - PESTO - SALSA DI NOCI

ACQUA E BEVANDE
Acqua
a domicilio
San'Anna

Consegniamo in tutta Genova!

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

Chiama ora:
010.4037021
389.42.19.402
acquadomicillogenova.it

BUONGIORNO

Gira un bel fotomontaggio diffuso da Beppe Grillo nel quale Grillo medesimo tira sera guardando un cantiere. L'idea era di illustrare una predisposizione da pensionato di fronte alle prodezze dei suoi ragazzi, gli asserragliati nella scafoletta di tonno (la lontananza è l'unica vendetta, è l'unico perdono, cantava Giorgio Gaber). Promette di riuscire il manifesto della fase due dei cinque stelle, detto senza ironia e con sincero compiacimento. Il governo, infatti, si è posto il problema di dare una spinta al Paese semplificando le norme della ricostruzione. Ognuno naturalmente ha la sua terapia, e quelle altrui sono pressoché da ciarlatani, ma non è un gran problema: in una maggioranza in cui, se uno dice di andar di qui, l'altro va di là, il terzo si sdraia e il quarto sale su un albero, già la prospettiva di una direzione

BISANZIO ADDIO

MATTIA FELTRI

ne comune è un mezzo miracolo. Gli ex grillini, in particolare, sono dell'idea di sospendere per tre anni il codice degli appalti, cioè quel ciclopico formulario di norme per cui, per riasfaltare un vicolo, servono documenti e verifiche bollate per un peso netto pari a quello della betoniera. Ci sono volute una pandemia e un collasso economico, ma diamo il benvenuto agli stellati nel mondo di chi sgobba. Ci si scherza, ma è una rivoluzione culturale non da poco per chi, nell'ispirazione poliziesca della rivoluzione dell'onestà, credeva fosse meglio fare poco e farlo piano, piuttosto che fare molto e farlo presto. Si sono accorti - speriamo - che c'è qualcosa di più importante del sospetto, ed è la fiducia, senza la quale il benessere sfiorisce e la democrazia muore. Sarà uno spettacolo quel cantiere, Beppe.

FINANZIAMENTI PERSONALI

Scegli l'agenzia più vicina
GENOVA 010.09.23.830

THE FUTURE IS YOU FIDITALIA

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. «EEOC»
L'agenzia aderisce al Registro di Stato. L'Espresso
Espresso opera quale intermediario del credito in regime di esclusivo.
Servizi approvati Fidelity Spa.



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Speciale Di Rilancio/2

Focus su cassa integrazione, sanatoria dei lavoratori in nero e indennità alle partite Iva e professionisti

Oggi secondo inserto di approfondimento del Sole sul DL rilancio. Nelle quattro pagine estraibili vengono prese in esame le regole sul lavoro, a partire dalla cassa integrazione, sulla sanatoria immigrati, sulle indennità alle partite Iva e su enti locali e scuola.

—inserto all'interno del giornale— pag. 15-18

MARSH RISK CONSULTING

ESG: soluzioni per lo sviluppo sostenibile del business.

MARSH

FTSE MIB 16852,35 -0,09% | SPREAD BUND 10Y 241,20 +6,00 | €/S 1,0798 +0,06% | BRENT DTD 29,73 +4,10% | **Indici&Numeri** → PAGINE 26-29

Rischio Covid, Inail e governo frenano Ma si aggiungono i protocolli regionali

EFFETTO PANDEMIA

In arrivo circolare bis su contagi e responsabilità dopo la rivolta delle imprese

Catalfo: chiarimenti già dati, i tecnici sono al lavoro per fornire ulteriori dettagli

Patuanelli a Radio 24: «Datori non responsabili se rispettano i protocolli»

Rassicurazioni da Inail e governo dopo la levata di scudi di imprese, commercianti e professionisti: il riconoscimento dei casi di contagio Covid-19 come infortunio da parte dell'Inail «non assume alcun rilievo» - spiega l'Istituto - per sostenere

un'accusa di responsabilità penale o civile del datore di lavoro». È l'imprenditore a rispondere delle infezioni di origine professionale «solo se accertata la responsabilità per dolo o colpa». A breve Inail aggiornerà la circolare del 3 aprile per precisare il quadro normativo legato al profilo di rischio. Sulla stessa linea la ministra del Lavoro Catalfo: «Fondamentale per le aziende sarà il rispetto dei principi stabiliti dai protocolli di sicurezza». Il ministro dello Sviluppo Patuanelli a Radio24, ha usato toni più rassicuranti: «Le imprese che rispettano i protocolli non possono rispondere di contagio». Resta l'adesione delle linee guida approvate dalla Conferenza delle Regioni per la riapertura delle attività economiche, diverse dai protocolli nazionali.

Colombo, Gilbertio, Pizzin e Flammeri — alle pagine 2, 3 e 5
Edizione chiusa in redazione alle 22

L'INTERPRETAZIONE DELL'INAIL

TUTELE AI LAVORATORI, NON RISCHIA LAZIENDA IN REGOLA

di Giuseppe Lucibello — a pagina 2

I VINCOLI DEL PRINCIPIO DI PRECAUZIONE

RESPONSABILITÀ, SERVE UNA NORMA DI COPERTURA

di Giovanni Paolo Accinni — a pagina 3

LIQUIDITÀ, IL CONFRONTO SUI PRESTITI ALLE IMPRESE



Il costo del denaro. Confronto fra i tassi d'interesse applicati ai prestiti Covid in Germania, Italia e Gran Bretagna (In questo Paese il primo anno è a tasso zero)

MAGISTRATURA E FASE 2

Dalla Procura di Bergamo circolare sui possibili reati

Giovanni Negri — a pag. 3

Dal 3 giugno l'Italia riapre le frontiere Ue Sì ai viaggi tra Regioni

FASE 2

Fase 2, prime intese regionali sulle riaperture. Le linee-guida discusse dalla Conferenza delle Regioni prevedono criteri meno stringenti di quelli Inail per la ri-

apertura di negozi, bar, ristoranti, stabilimenti balneari ma anche palestre, parchi e mercati. Consiglio dei ministri nella notte per il decreto che riapre dal 3 giugno le frontiere Ue e rende possibili gli spostamenti fra le regioni.

—Servizio a pagina 5

BONUS CASA

Sconto in fattura per i lavori di manutenzione edilizia

Saverio Fossati — a pag. 22

Germania prima in Europa: più veloci e a tassi più bassi

Un punto percentuale in media in più sui tassi di interesse per i prestiti garantiti dallo Stato. Il divario competitivo tra le imprese italiane e quelle tedesche nell'emergenza Covid-19 è misurabile anche dalle caratteristiche degli aiuti. L'Italia è partita svantaggiata da un debito elevato, che ha limitato le risorse disponibili. **Laura Serafini** — a pag. 8

BTp Italia, rendimento minimo all'1,4%

DEBITO PUBBLICO

Per l'emissione numero 16 previsto un premio fedeltà raddoppiato all'8 per mille

Il Btp Italia numero 16, che il Tesoro metterà in offerta da lunedì prossimo alla platea dei piccoli investitori, utilizza tre leve principali per puntare in alto con la raccolta e raggiungere buoni risultati. Da una parte il rendimen-

to minimo garantito dell'1,4%, comunicato ieri da Via XX Settembre. Dall'altra, il premio fedeltà, raddoppiato all'8 per mille. Il terzo elemento sarà il fattore calendario: il titolo a 5 anni sarà, di fatto, la prima offerta sul mercato retail dopo la sospensione da Covid-19, che ha frenato l'operatività delle banche nella gestione fisica dei contatti in sede e nella definizione di nuovi prodotti. I fondi raccolti saranno interamente utilizzati per finanziare le spese collegate all'emergenza Covid-19. **Trovati e Lops** — a pag. 11

36

Europa
Via al fondo
salva Stati
Recovery fund
con tre pilastri

Ogni Stato potrà usufruire di fondi pari al 2% del proprio Pil. Per l'Italia sono circa 36 miliardi

Beda Romano — a pag. 20

Alitalia, Efromovich ritorna in pista

LETTERA IN ARRIVO

Il cambio di strategia del governo su Alitalia non ha scoraggiato Efromovich. L'imprenditore sudamericano continua a seguire con attenzione il dossier ed è pronto a rilanciare l'interesse con due

opzioni: una società totalmente privata, con il controllo attraverso la holding Synergy, o un partenariato pubblico-privato, con una robusta partecipazione. Quanto ai potenziali esuberanti, nel caso di società privata tutto il personale sarà trasferito nella compagnia controllata da Synergy. — a pagina 14

FALCHI & COLOMBE

LE COLONNE D'ERCOLE DEI TASSI NEGATIVI

di Donato Masciandro — a pagina 19

BUSSOLA & TIMONE

QUALE STATO NELL'ECONOMIA POST-COVID-19

di Giovanni Tria — a pagina 19

CD CHRISTIAN DOMINICI

**CREDITI IVA
FINANZA D'IMPRESA**

www.christiandominici.it

PANORAMA

IL DOPO COVID

Cina, la produzione industriale già oltre i livelli del 2019

Le statistiche ufficiali segnalano che in aprile la produzione industriale, dopo la sua prima contrazione (-8,4%) su base trimestrale, risulta in aumento del 3,9% sullo stesso periodo del 2019 (dopo -1,1% in marzo), guidata da un -5% nel comparto manifatturiero (-1,8% a marzo). Le vendite al dettaglio restano invece in calo del 7,5% rispetto a un anno prima, sia pure in miglioramento sul -15,8% di marzo. — a pagina 20

PRIMO TRIMESTRE

Germania in recessione
Il Pil è diminuito del 2,2%

La Germania è entrata ieri ufficialmente in recessione tecnica. Il Pil tedesco si è contratto nel primo trimestre del 2,2%, il peggiore calo trimestre su trimestre dopo la Grande Crisi del 2008-2009 e la seconda peggiore flessione dalla Riunificazione. — a pagina 20

SOSTEGNO ALLE IMPRESE

Gli strumenti partecipativi come leva per il patrimonio netto

Paolo Rinaldi
— a pag. 22

AMBIENTE

Petrochimico Marghera,
due operai ustionati

Un vasto incendio, innescato da un'esplosione in un serbatoio, ha avvolto ieri mattina l'impianto della 3V Sigma, situato nell'ex petrochimico di Marghera (Venezia); due operai gravemente ustionati. In cielo una colonna di fumo visibile da diversi chilometri.



OGGI CON IL SOLE 24 ORE

«L'ultimo faro»
Il romanzo per ragazzi vincitore del premio Strega 2018

Oggi in edicola a 12,90 euro oltre il prezzo del quotidiano

.food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE

Riso, a fine anno via all'export in Cina

Alessio Romeo — a pag. 25





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 16 maggio 2020
Anno LXXVI - Numero 134 - € 1,20
Sant'Ubaldo di Gubbio

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675 881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6990

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

Giorgia Meloni al *Tempo*: «Il 2 giugno protesta per difendere i cittadini in crisi dimenticati dal governo»



«Saremo la voce dei milioni di persone a cui lo Stato ha chiesto moltissimo e ha dato in cambio quasi nulla. Sarà una giornata di libertà e orgoglio»

Il Tempo di Oshò

Altro silurato al ministero Ma Bonafede non schioda



De Leo a pagina 9

DI GIORGIA MELONI *

Caro Direttore, il prossimo 2 giugno ci sarà ben poco da festeggiare. Eppure noi abbiamo deciso che ci saremo, per dare voce alla voglia di libertà e all'orgoglio del popolo italiano. Sì, perché c'è un'Italia dimenticata a cui il governo finora ha chiesto moltissimo, promesso molto e dato pochissimo, in molti casi zero. Milioni di italiani che ancora aspettano la cassa integrazione, molti di loro non percepiscono un euro da fine febbraio. Centinaia di migliaia di autonomi e partite Iva che non hanno ancora ricevuto il bonus da 600 euro. Eppure nei loro confronti il cappio della burocrazia, dei mutui, delle tasse e delle bollette da pagare non si taglia, se va bene si allenta con qualche timido rinvio. E l'unica "semplificazione" che hanno visto finora è stata la regolarizzazione (...)

* Presidente di Fratelli d'Italia

segue a pagina 3

Ok alla ripartenza

Accordo tra Stato e Regioni Lunedì al via le riaperture

Bonanni a pagina 5

Coperture ballerine

I tecnici fanno le pulci al decreto Rilancio

Caleri a pagina 2

Accordo sulle nomine

Il giro di poltrone in Rai allunga la vita a Conte

a pagina 8

LA COOPERANTE LIBERATA

I Ros a caccia di carte nella ong di Silvia Romano E lei ringrazia gli islamici

Sereni a pagina 11



ALLART CENTER
PORTE • FINESTRE • VERANDE

AL CENTRO DELLA TUA CASA

Via Tiburtina 255 - 00162 Roma (Metro Bologna) #sempreinbuonemani

Tel. 06 491404 - www.allartcenter.it

Botta e Risposta

Noi di Bankitalia lavoriamo benissimo da casa

Ansuini a pagina 3

Allora restateci e vendete la mega-sede

Bechis a pagina 3

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo



Credevo che si debba riconoscere a Massimo Giletti l'impegno, l'attenzione e la passione che mette nel condurre, domenica dopo domenica, "Non è l'Arena", su La7. Che un talk funzioni, lo si capisce anche dai ritorni che ha nella politica, nel mondo giudiziario e altrove. Giletti ha parlato di pentiti, mafiosi scarcerati, di una possibile questione tra il magistrato Di Matteo e il ministro della Giustizia Bonafede e altro ancora. Comunque, complimenti.

È tornata Donatella Bianchi a condurre, il sabato alle 14.00 (...)

segue a pagina 22



FISCO
I pagamenti Irpef e Ires sono confermati al 30 giugno
Libardi-Sironi a pag. 30

BANCA CONDANNATA
La Cassazione blocca i derivati trappola dei comuni
Barbero a pag. 28

MA NON PER TUTTI
Lavoratori autonomi, contributi rinviati a settembre
Cirioli a pag. 32

CALCIO
Basta un atleta positivo per fermare tutta la squadra
Damiani a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGGIT.IT
Coronavirus/1 - La bozza del decreto Rilancio
Coronavirus/2 - La bozza di decreto legge sulla ripartenza dal 18 maggio
Calcio - Il protocollo Figc per la ripresa degli allenamenti
Cassazione - La sentenza sui derivati degli enti locali

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Da lunedì si riparte, nel caos
Potranno riaprire gli esercizi commerciali, ma rispettando i protocolli di sicurezza. E gli italiani riconquisteranno un diritto, limitato, a muoversi

Dal 18 maggio tutti gli esercizi commerciali potranno riaprire (a meno che le regioni, per motivi di contenimento dell'epidemia da Covid-19, non decidano diversamente) se rispetteranno i protocolli di sicurezza o le linee guida messi a punto a livello nazionale per i singoli settori produttivi. È quanto prevede il decreto legge sulle riaperture esaminato ieri dal consiglio dei ministri. E gli italiani riacquisteranno anche il diritto alla mobilità.
Cerisano a pag. 27

Rossi, riduzione Irap solo a chi ha continuato a fatturare



«A beneficiare della riduzione dell'Irap non saranno le imprese maggiormente colpite dalla crisi economica innescata dal Coronavirus ma quelle che hanno continuato a fatturare». A evidenziare uno dei paradossi della manovra di rilancio messa in campo dal governo con l'ultimo decreto legge è Nicola Rossi, economista, ex parlamentare pd, da anni

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

«Nei giorni scorsi le fake news sulla rete hanno superato per numero le notizie vere e corrette», avvisa il professor **Mario Rasetti**, guru mondiale del data science dalla **Fondazione Isi** di Torino, che ha diramazioni in vari Paesi del mondo e che a Boston, con **Alessandro Vespignani**, indirizza i modelli matematici per le epidemie e pandemie e più in generale per il mondo della medicina e della salute. Le fake news sono un'altra forma di pandemia che può condizionare la stessa democrazia. Spiega infatti **Armen Sarkislian**, fisico con un passato notevole nelle università inglesi e oggi presidente della Repubblica e della nazione Armenia: «Al di là del virus, l'accelerazione dell'uso della rete determina che un politico, un governante vengono giudicati nel giro di pochi secondi». La democrazia che esiste dai

continua a pag. 2



SCARBO AI BISOGNOSI
A Torino 960 beneficiari non hanno mai ritirato i buoni spesa
Merli a pag. 17

FOCUS PMI

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

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

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

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

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

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

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

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

"L'arte di vincere la si impara nelle sconfitte." (Simon Bolivar).

noverim
company value management

Per maggiori informazioni:
info@noverim.it | tel +39 02 48 76 85 71 | noverim.it

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SBICOLO XD» a euro 1,50
Con «Riscattare tasse» a € 0,00 in più, Con «Il decreto Cura Italia» a € 0,00 in più, Con «Credito alle imprese» a € 0,00 in più



LA NAZIONE

SABATO 16 maggio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La Toscana e la Fase 2: i costi della ripartenza

**I commercianti:
«Siamo pronti»
Ma vince la confusione**

Ciardi, Gullè, Mannino e Quercioli alle pagine 4 e 5



ristora
INSTANT DRINKS

Le nuove regole: basta un metro

Dimezzate le distanze obbligatorie nei locali e in spiaggia, limiti alle mascherine. Le regioni possono ampliare le riaperture Dal 3 giugno libertà di spostamento e frontiere aperte. Braccio di ferro sulle sanzioni. In arresto chi viola la quarantena Servizi da p. 2 a p. 15

A partire dal codice appalti

**Le (poche) cose
che servono
per il rilancio**

Bruno Vespa

Si dice che la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto Rilancio potrebbe slittare oltre il fine settimana. E si capisce. I crittografi del ministro dell'Economia stanno spulciando comma su comma per raschiare il fondo del barile alla ricerca di coperture. E' possibile perciò che ci siano varianti rispetto al testo che (si fa per dire) conosciamo. La coperta si è ristretta mano a mano che crescevano le categorie da coprire. Un esempio per tutti: si era parlato di risarcire la metà delle perdite subite dalle aziende nel mese di aprile e si è arrivati a una forbice tra il 10 e il 20 per cento.

Segue a pagina 12

**ADDIO AL PIANISTA EZIO BOSSO, VINTO DALLA MALATTIA A 48 ANNI
HA TESTIMONIATO LA FORZA DELLA VITA A UN'ITALIA SPAVENTATA**



Ezio Bosso, nato a Torino nel settembre 1971, è morto per un tumore l'altra sera a Bologna

**LA LEZIONE
DEL MAESTRO**

Maioli e Ponchia alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Toscana

**Caos riaperture
Mancano le regole
Ordinanza tardiva
Scoppia il caso**

Fichera e Pieraccini in Cronaca

Firenze

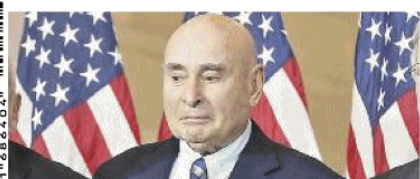
**Scandalo vigilini
Sotto accusa
i dirigenti della Sas**

Brogioni in Cronaca

Firenze

**«Stop alla Ztl»
Ma è scontro
con i residenti**

Conte in Cronaca



Intervista a Barancik, 96 anni, salvò l'arte dai nazisti

**L'ultimo Monuments man
«Clooney? Io più bello»**

Cutò a pagina 24



La Germania fa ripartire il campionato

**Un calcio alla paura
Torna la serie A tedesca**

Turrini nello Sport

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

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

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

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

A. MENARINI



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N°115

Sabato 16 maggio 2020

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50

IL PAESE CHE NON RIPARTE

Quattro mesi per salvarci

L'allarme dei sindacati: troppi senza lavoro, ora servono riforme. Ecco le storie di chi non ce la fa Dal 3 giugno riaperte le frontiere. Le Regioni convincono il governo: nei locali un metro di distanza
Conte: il Mes non serve, lo accetteremo solo se lo prende la Francia

Il commento

Alle radici della rabbia

di **Concita De Gregorio**

Non è una possibilità. È una certezza. La rabbia generata dalla disperazione economica esploderà, non serve un indovino. Basta mettere l'orecchio a terra come si faceva al principio, quando non c'era internet e nemmeno il telefono.

● a pagina 29

Gli aiuti europei

Il piano Marshall esiste già

di **Andrea Bonanni**

Quando il cancelliere austriaco Kurz dice che l'Italia «non sarebbe in grado di gestire la situazione del suo debito pubblico senza l'aiuto dell'Ue» (*Bloomberg*), illustra una verità molto scomoda ma innegabile.

● a pagina 28

Altan

LA BICI L'HO
COMPRATA.
ASPETTO CHE
MI DICANO DOVE
DEVO ANDARE.



Il reportage

Tra gli italiani tornati braccianti "Dobbiamo inventarci un'altra vita"

di **Carlo Alberto Bucchi** ● a pagina 3

Quattro mesi per salvare l'Italia stremata dall'emergenza coronavirus. I sindacati lanciano l'allarme: troppe persone hanno perso il lavoro, servono le riforme. Intanto, da lunedì ripartono molte attività, con l'obbligo di un metro di distanza tra i clienti. E dal 3 giugno riaprono le frontiere con il resto d'Europa.

di **Ciriaco, D'Argenio, Giovanna Griseri, Lopapa, Tito, Venturi e Ziniti** ● da pagina 2 a pagina 15

Maurizio Landini

"Ambiente e welfare Ricostruire in fretta"

di **Roberto Mania**
● a pagina 4

Virginia Raggi

"Rischio rivolte sociali Si al modello Genova"

di **Stefano Costantini**
● a pagina 6

Luca Zaia

"Io sono un contadino Niente Palazzo Chigi"

di **Concetto Vecchio**
● a pagina 13

Lecture

Virus, i segreti dei 65 giorni che cambiarono il mondo



Domani inserito di 4 pagine con l'inchiesta sul lato oscuro dell'epidemia globale

Addio Ezio Bosso Così dipingeva la nostra musica

di **Gabriele Romagnoli**

Nel mondo come rappresentazione Ezio Bosso suonava la musica della volontà. Il talento purissimo era lo spartito, l'esecuzione veniva affidata alla sua straripante interpretazione della vita.

● alle pagine 32 e 33 con un articolo di **Videtti**

Su Robinson il racconto inedito della Resistenza

di **Italo Calvino**

SCARPA

SHOP ONLINE - SCARPA.NET



MOJITO
THE ORIGINAL.

Dopo due mesi di stop



▲ Germania Sagome di cartone al posto dei tifosi THLO SCHMUEGEL/REUTERS

Come si allenano Messi e Ronaldo E oggi ricomincia il calcio tedesco

di **Cardone, Crosetti, Currò, Gamba, Guerrero, Pinci e Vanni**
● alle pagine 36 e 37

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

CON
I Capolavori Letteratura Disney
€ 10,40

NZ

Costanzo "La tv non abbia paura della sua memoria"

INTERVISTA DI MICHELA TAMBURRINO - P. 24

Rushdie "Il romanzo è il posto migliore per vivere"

INTERVISTA DI MARIO BAUDINO - P. 22



Moratti "La serie A deve fermarsi Vorrei rivivere Vienna e Madrid"

PAOLO BRUSORIO - PP. 28 E 29



LA STAMPA



SABATO 18 MAGGIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 154 II N.132 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-T0 II WWW.LASTAMPA.IT

GNN

NEL PROVVEDIMENTO DI PALAZZO CHIGI PREVISTI I VIAGGI FRA LE REGIONI E DALL'UE

Riaperture, c'è l'intesa Fontana: clima di odio contro la Lombardia

Accordo col governo, via le limitazioni dal 18. Conte: pronti a richiudere

LE NORME SUL DISTANZIAMENTO SOCIALE

L'ARITMETICA IMPAZZITA DELLA FASE 2

PIERGIORGIO ODIFREDDI

Riporto a caso uno dei tanti messaggi che mi sono arrivati sul cellulare: «Norme sulla distanza sociale: in giro, un metro; in chiesa, un metro e mezzo; al ristorante due metri; al parco, tre; al mare, quattro. Ma 'sto virus è un geometra?». In realtà, la cosa è molto peggio, se si vanno a leggere quelli che fin dai titoli bizantini si presentano come veri e propri manuali.

CONTINUA A PAGINA 19

IN CALO NEI SONDAGGI

GLI OCCHIALI SFOCATI DEI POPULISTI

MASSIMILIANO PANARARI

Si respira un'atmosfera sempre più inquietante in Italia. La fine del lockdown non è il liber tutti e, soprattutto, non libera i nostri connazionali da ansie e apprensioni che - come documentato dalla ricerca di EuroMedia Research - si rivelano in crescita. A partire da una diffusa sensazione che la crisi economica possa sfociare direttamente in tensioni sociali.

CONTINUA A PAGINA 19

Raggiunto l'accordo tra Regioni e governo sulle riaperture a partire da lunedì 18 maggio. Dal 3 giugno via libera anche agli arrivi dagli altri Paesi dell'Unione europea. Una misura che mira a far riprendere il flusso turistico in vista dell'estate. Ma il premier Conte avverte: «Se la curva dei contagi torna a crescere, siamo pronti a richiudere». Il presidente della Lombardia Attilio Fontana in un'intervista a La Stampa: «Tanto veleno contro di noi, ma non resteremo indietro. Non si può tenere chiusa la regione più produttiva del Paese. Bisogna darsi delle regole e rispettarle». BARONI, COLONNELLO, DI MATTEO, RUSSO E SORGI - PP. 2-5

LE INTERVISTE

IL PRESIDENTE DELL'INAIL, BETTONI

"Contagi, le aziende colpevoli solo se non adottano i protocolli"

ALESSANDRO BARBERA - P. 7

IL CARDINALE

Ruini: "Lo stop alle messe è stato invasione di campo"

DOMENICO AGASSO JR. - P. 9

IL RACCONTO



LA NUOVA UNGHERIA

Viktor e il sogno dell'Orbanistan con i pieni poteri

FRANCESCA SPORZA - PP. 14 E 15

L'INCIDENTE



UFFICIO STAMPA

MARGHERA, LA NUBE NERA OSCURA VENEZIA

Fiamme e fumo al Petrochimico Gravi due operai

LAURA BERLINGHIERI - P. 11

Addio a Ezio Bosso, il maestro che rideva e faceva commuovere



Ezio Bosso aveva 48 anni CAPRARIA, COMAZZI E NEGRI CON UN INTERVENTO DI GASDIA - PP. 20-21

IL TALENTO E LE SUE CATENE

LO SPIRITO DEL DUENDE

CHIARA GAMBERALE

Ho conosciuto Ezio Bosso 5 anni fa, in occasione di ReUniOn, unico raduno mondiale per laureati dell'Università di Bologna, tre giorni di laboratori, dibattiti, mostre e spettacoli che culminavano in una festa in Piazza Grande.

CONTINUA A PAGINA 19

LA MUSICA COME UNA FAVOLA

TRA FORZA E FRAGILITÀ

GIOVANNI ALLEVI

I nostri supereroi vorremmo che vissero all'infinito. Sapevamo che qualcosa non andava, eppure nessuno immaginava che Enzo se ne sarebbe andato così presto, nel culmine di una favola, di un sogno finalmente realizzato. - P. 21

BUONGIORNO

Bisanzio addio

MATTIA FELTRI

Gira un bel fotomontaggio diffuso da Beppe Grillo nel quale Grillo medesimo tira sera guardando un cantiere. L'idea era di illustrare una predisposizione da pensionato di fronte alle prodezze dei suoi ragazzi, gli asserragliati nella scaletta di tonno (la lontananza è l'unica vendetta, è l'unico perdono, cantava Giorgio Gaber). Promette di riuscire il manifesto della fase due dei cinque stelle, detto senza ironia e con sincero compiacimento. Il governo, infatti, si è posto il problema di dare una spinta al Paese semplificando le norme della ricostruzione. Ognuno naturalmente ha la sua terapia, e quelle altrui sono pressoché da ciarlatani, ma non è un gran problema: in una maggioranza in cui, se uno dice di andar di qui, l'altro va di là, il terzo si sdraia e il quarto sale su un albero, già la prospettiva di una direzione comune è un mezzo miracolo. Gli ex grillini, in particolare, sono dell'idea di sospendere per tre anni il codice degli appalti, cioè quel ciclopico formulario di norme per cui, per rifare un vicolo, servono documenti e verifiche bollate per un peso netto pari a quello della betoniera. Ci sono volute una pandemia e un collasso economico, ma diamo il benvenuto agli stellati nel mondo di chi sgobba. Ci si scherza, ma è una rivoluzione culturale non da poco per chi, nell'ispirazione poliziesca della rivoluzione dell'onestà, credeva fosse meglio fare poco e farlo piano, piuttosto che fare molto e farlo presto. Si sono accorti - speriamo - che c'è qualcosa di più importante del sospetto, ed è la fiducia, senza la quale il benessere sfiorisce e la democrazia muore. Sarà uno spettacolo quel cantiere, Beppe.

Gli ex grillini, in particolare, sono dell'idea di sospendere per tre anni il codice degli appalti, cioè quel ciclopico formulario di norme per cui, per rifare un vicolo, servono documenti e verifiche bollate per un peso netto pari a quello della betoniera. Ci sono volute una pandemia e un collasso economico, ma diamo il benvenuto agli stellati nel mondo di chi sgobba. Ci si scherza, ma è una rivoluzione culturale non da poco per chi, nell'ispirazione poliziesca della rivoluzione dell'onestà, credeva fosse meglio fare poco e farlo piano, piuttosto che fare molto e farlo presto. Si sono accorti - speriamo - che c'è qualcosa di più importante del sospetto, ed è la fiducia, senza la quale il benessere sfiorisce e la democrazia muore. Sarà uno spettacolo quel cantiere, Beppe.

Prova Sustenium Bioritmo 3

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- BELLEZZA DI PELLE, UNGHIE E CAPELLI
- DISA
- MENTE
- FUNZIONE CIRCULATORIA

*Indicazioni sulla confezione approvata per la riduzione e i rimandi clinici ed in grado. Gli integratori alimentari non vanno usati come sostituti di una dieta sana, equilibrata e di una vita sana.





Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

RETI RACCOLTA RICCA NEL PIENO DELLA CRISI **DIASORIN ORA IN BORSA VALE COME DUE TELECOM**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 4,20 Sabato 16 Maggio 2020 Anno XXXIII - Numero 056 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedimento in A.2 art. 1 e L. 4604/DC3 Milano

ESCLUSIVO DEBITO PUBBLICO ED EMISSIONI, PER LA PRIMA VOLTA PARLA IL MINISTRO DELL'ECONOMIA GUALTIERI

Vi svelo ogni segreto del nuovo Btp

RILANCIO Prima erano solo prestiti, ora sono 55 miliardi di aiuti. Guida nel labirinto delle carte da riempire. Aziende, famiglie, partite Iva e albergatori mandino l'Iban a...

Prendi tutti i soldi & spendi

Come chiederli e quando arriveranno

ORSI & TORI

di PAOLO PANERAI

«**N**ei giorni scorsi le fake news sulla rete hanno superato per numero le notizie vere e corrette», avvisa il professor Mario Rasetti, guru mondiale del data science dalla Fondazione Isi di Torino, che ha diramazioni in vari Paesi del mondo e che a Boston, con Alessandro Vespignani, indirizza i modelli matematici per le epidemie e pandemie e più in generale per il mondo della medicina e della salute.

Le fake news sono un'altra forma di pandemia che può condizionare la stessa democrazia. Spiega infatti Armen Sarkissian, fisico con un passato notevole nelle università inglesi e oggi presidente della Repubblica e della nazione Armenia: «Al di là del virus, l'accelerazione dell'uso della rete determina che un politico, un governante vengono giudicati nel giro di pochi secondi». La democrazia che esiste dai tempi dell'antica Grecia si basa sul voto a cui consegue un mandato per un certo numero di anni, durante i quali un politico, un governante possono espletare bene o male il proprio mandato. E finora il giudizio sia per i singoli che per i partiti veniva dato al turno elettorale successivo. Ora, appun-

to, è una questione di secondi. Una velocità che è alla radice della famelicità di notorietà, e quindi di populismo, da parte di politici e governanti. Per esempio, conquistando qualche foto e video mostrandosi con la mascherina tricolore al rientro in Italia di una giovane ragazza sicuramente vittima anche se sicuramente bizzarra (per esempio, per la sua vecchia performance nuda in



MILANO CAPITALI 2020
Finanza & Mattone sono il volano: 100 mld sul piatto

FIAT CHRYSLER & C
Perché l'Italia rischia di scendere dall'auto





Studio Temporary Manager
SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

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

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

Studio Temporary Manager si occupa in particolare di:

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

Studio Temporary Manager™ S.p.A. - Viale del Lavoro, 33 - Verona est, Centro direzionale E33
Tel. 045 80 12 986 - studio@temporarymanager.info - www.temporarymanager.info - www.passaggiogenerazionale.info

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Porto Vado, ok al potenziamento dei treni

Il via libera per modificare il collegamento tra Parco Doria e il tronco ferroviario vadese per migliorare il trasporto merci

Giovanni Vaccaro / VADO LIGURE Via libera al piano di modifica della linea ferroviaria che collega il porto di Vado con la zona di Parco Doria attraversando il centro abitato. I soldi, da trenta a quaranta milioni di euro sono già disponibili, lo ha assicurato Giuseppe Catalano, da qualche mese coordinatore della Struttura tecnica di missione del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. E Rfi, Rete Ferroviaria Italiana, la società del gruppo Fs che gestisce la rete, si occuperà della progettazione e dell'esecuzione delle opere. La novità, che permetterebbe di risolvere un nodo critico per Vado, è stata annunciata nel corso della riunione in videoconferenza indetta proprio per verificare la fattibilità dell'operazione con il Mit, Rfi (investimenti e progettazione) e il Comune di Vado, che ha visto anche la partecipazione di Autofiori per i progetti relativi ai collegamenti autostradali, Provincia di Savona, Apm Terminals e ovviamente l'**Autorità di sistema portuale**. Con il progressivo aumento dei traffici della piattaforma container, nei prossimi mesi crescerà anche il numero di treni che saranno formati nel terminal dedicato (nei pressi del Vio, Vado Intermodal Operators, alle spalle dell'ex silos granaglie) e che dovranno attraversare l'abitato di Vado per raggiungere Parco Doria a Savona (dove la linea **portuale** si connette alla rete ferroviaria nazionale. Finché il passaggio di treni era limitato a un paio al giorno, la chiusura dei passaggi a livello non costituiva alcun problema, ma ora che il traffico aumenta e le chiusure diventano sempre più frequenti, il Comune ha chiesto un piano di adeguamento. Ieri il Mit e Rfi hanno concordato l'avvio degli investimenti per realizzare una serie di sottopassi pedonali, per evitare alle persone lunghe attese e scongiurare il pericolo che qualcuno attraversi nonostante le sbarre abbassate. Se di solito questo genere di interventi crea conflittualità fra gli enti e le ferrovie, Comune di Vado e Rfi hanno invece già trovato l'accordo sugli studi di fattibilità. 'Il fattore che ci ha fatto ben sperare o commenta il sindaco Monica Giuliano o è che il professor Catalano ha assicurato che i soldi sono già disponibili, quindi Rfi ha già inserito le opere nel piano di investimenti. Si tratta di un importo complessivo fra i trenta e i quaranta milioni di euro, che permetterà di risolvere, o almeno attenuare, il problema dell'attraversamento dell'abitato da parte dei treni merci e le attese ai passaggi a livello^a. Il Comune aveva sollevato anche un altro problema: i treni, nel tratto fra il porto e Parco Doria, sono trainati da locomotori diesel. I fumi prodotti dalle locomotive più vecchie hanno già fatto sollevare le proteste da parte degli abitanti dei quartieri affacciati sulla linea. Anche in questo caso la questione è stata presa in mano da Catalano, che ha chiesto all'**Autorità portuale** di redigere un piano delle emissioni, che oggi non esiste, mettendo nero su bianco l'esatto quadro della situazione. Il presidente Signorini, a sua volta, ha dato una buona notizia: nel giro di un paio di mesi dovrebbe essere pronto il piano di sistemazione del parco ferroviario. Il raddoppio dei binari vicino al Vio è previsto entro la fine del 2020, in modo da gestire una movimentazione più veloce, mentre oggi sono necessarie manovre più lunghe e complesse per la formazione dei treni.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Su Bossarino incontro in un mese Ma tutti gli enti sono in ritardo

Se le infrastrutture ferroviarie sembrano aver trovato il percorso giusto per avviare rapidamente gli interventi di miglioramento, i progetti dei collegamenti stradali sono rallentati da mille ostacoli. L'indicazione generale di smistare su rotaia il 40% dei carichi da e per la piattaforma di Apm Terminals, lascia il restante 60% sulla strada, ossia su camion. E per arrivare dalla piattaforma all'autostrada il percorso È ancora lungo, sia perché i progetti delle infrastrutture sono ancora in ritardo sia perché i problemi da superare sono parecchi. Senza contare il peso delle proteste dei vadesi. Ma anche la città di Savona ha questioni di sottoporre al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e all'**Autorità portuale**. Di queste si discuterà nella prossima riunione che Giuseppe Catalano, al quale il ministro Paola De Micheli e il sottosegretario Salvatore Margiotta hanno dato pieni poteri, conta di fissare nell'arco di un mese con il sindaco della città della Torretta, Ilaria Caprioglio. Tra l'altro la stessa Caprioglio ha lamentato senza mezzi termini una certa difficoltà ad avere risposte sulle questioni portuali. Nel frattempo si È discusso dei nodi vadesi già sul tavolo. Il piano per la costruzione del nuovo casello della A10 nella zona di Bossarino, che sarà dedicato principalmente al traffico **portuale** per alleggerire il nodo di Savona, era stato redatto e presentato da Autofiori. Il progetto definitivo È stato consegnato al Mit a metà febbraio. Però manca ancora il "bollino" da parte del Provveditorato alle opere pubbliche. Il Ministero dei Trasporti ha chiesto ad Autofiori un aggiornamento a breve, anche se in teoria sarebbe stato più logico il contrario, visto che il Provveditorato dipende proprio dal Mit. In ogni caso, almeno sulla carta, c'È ancora un po' di tempo, considerato che le previsioni per la realizzazione del casello indicano il 2023. Nella realtà il progetto È già in ritardo, almeno per gli abitanti di Vado e Savona, che avrebbero voluto l'opera pronta in contemporanea con l'avvio della piattaforma, in modo da non dover convivere con il via vai di mezzi pesanti sull'asse di via Piave o sulla superstrada che collega con lo svincolo di Savona. Oggi l'unica rotta possibile per i camion da e per la piattaforma È proprio quella che passa per l'Aurelia Bis e la strada di scorrimento: dopo i varchi doganali ora i camion imboccano direttamente i tunnel Carrara e San Genesio per arrivare alla rotonda nei pressi della Motorizzazione civile e da lì imboccare la superstrada fino allo svincolo del casello di Savona. Ma l'arteria È in condizioni precarie e l'aumento del traffico provoca in automatico un incremento della possibilità di incidenti. Proprio la strada di scorrimento veloce È stata al centro di una parentesi della riunione con il professor Catalano. Il presidente della Provincia, Pierangelo Olivieri, aveva ricevuto "in dote" la gestione della ristrutturazione dell'arteria per adeguarla ai nuovi flussi di traffico, appalti compresi. L'**Autorità portuale** aveva già stanziato 11 milioni di euro per i lavori. Palazzo Nervi, però, ha ammesso un ritardo di due mesi nell'operazione, dovuto soprattutto ai tempi per raggiungere i necessari accordi bonari per l'esproprio di alcune aree. A ostacolare gli atti È stata anche l'emergenza coronavirus, che ha impedito gli incontri per le firme. G. V.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Convocato dalla Regione il collegio di vigilanza Il punto sui ritardi per la messa in sicurezza

Caso torrente Segno, venerdì il vertice tra Comune e Authority

Si terrà venerdì prossimo il "faccia a faccia" tra il sindaco vadese Monica Giuliano e il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale**, Paolo Emilio Signorini. Ad arbitrare il presidente della Regione, Giovanni Toti. Il governatore ligure ha convocato per il 22 maggio la riunione del collegio di vigilanza per verificare il rispetto dei termini dell' accordo di programma sull' ampliamento **portuale**. In pratica il documento relativo alle opere da eseguire a terra per migliorare l' assetto del territorio in conseguenza della costruzione della piattaforma di Apm-Maersk. Nei giorni scorsi il sindaco Giuliano aveva puntato il dito sul mancato avvio dei lavori per la messa in sicurezza del torrente Segno. Un' operazione necessaria per eliminare il rischio alluvione che incombe sul centro storico di Vado. Un altro progetto ancora fermo al palo, per un ricorso al Tar, È l' allungamento della diga foranea, che dovrebbe proteggere il litorale dal fenomeno dell' erosione. Ma il primo cittadino non si era limitato a richiamare il rispetto degli accordi. Vista la situazione e il notevole ritardo, aveva chiesto di nominare un commissario che, bypassando le competenze dell' **Autorità** di **sistema portuale**, prendesse in carico tutti i progetti collegati all' ampliamento **portuale**. Inoltre ha avviato un' azione legale per la definizione delle responsabilità dell' ente a danno dell' incolumità pubblica. La Port **Authority** si era difesa ricordando la complessità dell' iter, ostacolato anche dall' emergenza coronavirus, e i problemi emersi nella gestione dei terreni inquinati che necessitano di bonifiche. G. V.



Savona News

Savona, Vado

Savona, prosegue dal 18 maggio fino a nuove disposizioni il divieto di sostare e spostarsi sulle spiagge

La passata ordinanza scadrà domenica 17 maggio, il comune ne ha pubblicata una nuova in attesa di un riscontro regionale e dell' Autorità Portuale, gestore del demanio

Proseguirà dal 18 maggio fino a nuove disposizioni il divieto di stazionare e transitare su tutte le spiagge del comune di Savona (sulle spiagge sul lungomare da Zinola a Rio Termine e le aree della passeggiata di Via Nizza, di Corso Vittorio Veneto, di Corso Colombo, dei giardini del Prolungamento, della zona del Priamar e di Lungomare Matteotti), con conseguente divieto di accedere agli arenili, con esclusione delle attività lavorative e delle attività sportive acquatiche (wind surf, attività subacquee, canoa, canottaggio, pesca, vela) praticate individualmente. Con un'ulteriore ordinanza l'amministrazione comunale ha prolungato la passata restrizione che scade domenica 17 maggio e che aveva visto il sindaco Ilaria Caprioglio optare per la chiusura visto che nella giornata del 4 maggio e nei weekend precedenti le spiagge erano state invase dai savonesi. Le linee guida dell'Inail dettate per gli stabilimenti balneari sarebbero di difficile attuazione anche per le spiagge libere e quindi il comune dopo aver avuto un'interlocuzione con l'**Autorità di Sistema Portuale**, gestore del demanio del capoluogo, ha deciso di proseguire sulla linea della chiusura. La violazione dell'ordinanza comporterà l'applicazione della sanzione amministrativa da 400 a 3mila euro.



Savona, questione spiagge libere. Ravera e Ferraro: "I cittadini devono usufruirne senza trucchetti di sorta"

Il pensiero del Segretario Provinciale Rifondazione Comunista e del Consigliere comunale "Rete a Sinistra - Savona che vorrei": "Una spiaggia libera, per definizione, o è libera o non lo è"

"L'emergenza Covid-19, ancora presente nel nostro paese, è entrata in una fase di coesistenza con la vita di tutti i giorni, soprattutto in vista del periodo estivo e della stagione balneare". Si apre così la nota firmata da Fabrizio Ferraro (Segretario Provinciale Rifondazione Comunista) e Marco Ravera (Consigliere comunale "Rete a Sinistra - Savona che vorrei"). "Inutile far finta di nulla, come tendono certi amministratori della Regione Liguria, l'estate 2020 non sarà come quelle passate nella sua semplicità - proseguono Ferraro e Ravera - I cittadini liguri saranno costretti, giocoforza, a rispettare le norme sanitarie, a cominciare dal distanziamento sociale, per evitare una eventuale nuova diffusione del virus. La stagione balneare, almeno per quest'anno, risentirà di tali regole e ognuno dovrà fare la sua parte. Ma se gli stabilimenti si stanno attrezzando per poter quanto meno limitare le perdite economiche, altrettanta attenzione da parte degli amministratori deve essere rivolta al tema delle spiagge libere. Per quanto poco numerose in Liguria e nella nostra provincia, esse rappresentano per diverse migliaia di cittadini - che non vogliono e non possono permettersi le entrate negli stabilimenti - la possibilità di potersi rilassare a contatto con il mare". "Se ne sono sentite di tutti i colori nelle ultime settimane, dall'affidamento dei litorali agli stabilimenti per allargare lo spazio (di profitto) utilizzabile fino all'entrata a pagamento sotto la sorveglianza di cooperative selezionate per il controllo dello area pubblica. Una spiaggia libera, per definizione, o è libera o non lo è. Per questo siamo contrari all'introduzione di pagamenti di entrata, e siamo ancora più contrari all'idea di consegnarle agli stabilimenti, perché così si impedirebbe a tantissimi di poterne usufruire a vantaggio di pochi. Si è parlato anche di applicazioni per prenotare un posto all'interno della spiaggia libera tenendo conto della capienza massima individuata; idea che rappresenta sicuramente un passo avanti sul tema, ma che rischia di lasciar fuori comunque tante persone che avrebbero a disposizione solo il fine settimana per andare al mare" proseguono ancora Ferraro e Ravera. "E' necessario che le amministrazioni comunali interessate, la Regione Liguria e l'**Autorità di sistema** portuale trovino una quadra per rendere agibili le spiagge libere, senza che tutto ciò ricada economicamente sulle spalle della cittadinanza in primis, e in secondo luogo dei Comuni. Perché dopo due mesi di quarantena forzata, la mancanza per molti di un reddito per poter sopravvivere e la gestione dello stress accumulato per questo periodo eccezionale, i cittadini devono poter usufruire, nel limite del possibile, delle spiagge del nostro territorio senza trucchetti di sorta. Per non consegnare in maniera semplicistica il controllo ai privati, riteniamo sia opportuno che i Comuni preparino un piano di assunzioni mirate all'intero periodo estivo e finanziato con fondi della Regione. Invece di fare una campagna elettorale perpetua intestandosi la qualsiasi a fronte di una situazione reale tutt'altro che entusiasmante, la giunta Toti dovrebbe, per una volta, impegnarsi seriamente a erogare risorse consistenti che permettano ai Comuni di mantenere l'utilizzo delle spiagge libere ai cittadini già provati da questi mesi difficili" concludono infine il Segretario Provinciale Rifondazione Comunista e il Consigliere comunale "Rete a Sinistra - Savona che vorrei".



Aiuti di Stato: l' UE approva gli interventi previsti a favore del nodo genovese dalla Legge 130/2018 dedicati allo sviluppo dell' intermodalità

Genova, 15 maggio 2020 - Oggi la Commissione Europea ha approvato, sotto il profilo della compatibilità con la normativa degli Aiuti di Stato, tutte le misure previste dalla Legge 130/2018 (cosiddetta Legge Genova) all' art. 7 commi 2-bis, 2-ter e 2-quater che sono intervenute a sostegno dell' intermodalità ferroviaria dal crollo del ponte Morandi fino a dicembre 2019. La decisione sancisce la possibilità di erogare ai beneficiari: il raddoppio del Ferrobonus nazionale fino a 5 euro a treno chilometro dal 15 agosto 2019 al 31 dicembre 2019 su tutti i treni aventi origine e destinazione il nodo Genovese; il Ferrobonus finanziato con risorse proprie dell' **Autorità** di **sistema** portuale, fino a 4 euro a treno chilometro su tutti i treni aventi origine e destinazione i siti retro portuali strategici inclusi nella Zona Logistica Semplificata del nostro **sistema** portuale; Contributo che ha coperto 13 mesi (da novembre 2018 a dicembre 2019 per un valore massimo di 3,2 milioni di euro); un contributo (fino a 200 euro a tradotta), finanziato sempre con risorse dell' **Autorità** di **sistema** per compensare all' impresa concessionaria eventuali maggiori costi di manovra ferroviaria nel bacino Sampierdarena. Nel sottolineare come il drammatico evento del 14 agosto 2018 abbia evidenziato ancora di più la necessità di rafforzamento dello shift modale a favore del trasporto ferroviario, la Commissione segnala l' importanza degli interventi approvati per rafforzare l' intermodalità del **sistema** portuale con ovvi benefici in termini di tutela dell' ambiente e riduzione della congestione. Si auspica che questa importante posizione possa rappresentare una occasione per accrescere nel prossimo futuro la capacità di intervento pubblico a favore di uno sviluppo ambientalmente compatibile ed efficiente del traffico portuale. Maggiori informazioni: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/mex_20_892.

The screenshot shows the Sea Reporter website with the following content:

Sea Reporter.it
Giornale ON-LINE per la libertà di comunicazione

Aiuti di Stato: l'UE approva gli interventi previsti a favore del nodo genovese dalla Legge 130/2018 dedicati allo sviluppo dell'intermodalità

Genova, 15 maggio 2020 - Oggi la Commissione Europea ha approvato, sotto il profilo della compatibilità con la normativa degli Aiuti di Stato, tutte le misure previste dalla Legge 130/2018 (cosiddetta Legge Genova) all' art. 7 commi 2-bis, 2-ter e 2-quater che sono intervenute a sostegno dell' intermodalità ferroviaria dal crollo del ponte Morandi fino a dicembre 2019. La decisione sancisce la possibilità di erogare ai beneficiari:

- il raddoppio del Ferrobonus nazionale fino a 5 euro a treno chilometro dal 15 agosto 2019 al 31 dicembre 2019 su tutti i treni aventi origine e destinazione il nodo Genovese;
- il Ferrobonus finanziato con risorse proprie dell' Autorità di sistema portuale, fino a 4 euro a treno chilometro su tutti i treni aventi origine e destinazione i siti retro portuali strategici inclusi nella Zona Logistica Semplificata del nostro sistema portuale;
- Contributo che ha coperto 13 mesi (da novembre 2018 a dicembre 2019 per un valore massimo di 3,2 milioni di euro);
- un contributo (fino a 200 euro a tradotta), finanziato sempre con risorse dell' Autorità di sistema per compensare all' impresa concessionaria eventuali maggiori costi di manovra ferroviaria nel bacino Sampierdarena.

Nel sottolineare come il drammatico evento del 14 agosto 2018 abbia evidenziato ancora di più la necessità di rafforzamento dello shift modale a favore del trasporto ferroviario, la Commissione segnala l' importanza degli interventi approvati per rafforzare l' intermodalità del sistema portuale con ovvi benefici in termini di tutela dell' ambiente e riduzione della congestione. Si auspica che questa importante posizione possa rappresentare una occasione per accrescere nel prossimo futuro la capacità di intervento pubblico a favore di uno sviluppo ambientalmente compatibile ed efficiente del traffico portuale.

Maggiori informazioni:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/mex_20_892

Economia

Commissione UE: ok aiuti di Stato a ferrovie porto di Genova

(Teleborsa) - Via libera della Commissione Ue agli aiuti di Stato decisi dalle autorità italiane a favore del trasferimento su rotaia del trasporto merci su strada nell' area del **porto** di **Genova** dopo il crollo del ponte Morandi nell' agosto del 2018. Il provvedimento ha un bilancio complessivo di 9 milioni di euro e dureranno fino alla fine del 2020 . La Commissione ha stabilito che le misure sono conformi alle norme dell' Ue in materia di aiuti di Stato, in particolare gli orientamenti della Commissione del 2008 sugli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie. Il supporto consiste in una sovvenzione per le società di logistica e gli operatori di trasporto multimodale , con l' obiettivo di incoraggiare l' uso del trasporto ferroviario e soluzioni intermodali nel contesto delle gravi perturbazioni infrastrutturali della rete ferroviaria. Verrà inoltre sovvenzionato il concessionario di servizi ferroviari nel **porto** di **Genova** per compensare i costi aggiuntivi sostenuti. Il sostegno pubblico sarà fornito in relazione ai servizi di trasporto di merci per ferrovia e alle operazioni effettuate nei 15 mesi successivi al crollo del ponte. La Commissione ha riscontrato che "l' aiuto è vantaggioso per l' ambiente, in quanto sostiene il trasporto ferroviario, che è meno inquinante del trasporto su gomma, riducendo al contempo la congestione stradale", e quindi "è particolarmente importante a causa delle gravi interruzioni del traffico e della connettività subite dalla città di **Genova** ".

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. The main headline reads: "Commissione UE: ok aiuti di Stato a ferrovie porto di Genova". Below the headline is a sub-headline: "Teleborsa - Via libera della Commissione Ue agli aiuti di Stato decisi dalle autorità italiane a favore del trasferimento su rotaia del trasporto merci su strada nell'area del porto di Genova dopo il crollo del ponte Morandi nell'agosto del 2018. Il provvedimento ha un bilancio complessivo di 9 milioni di euro e dureranno fino alla fine del 2020." There is a small image of the port area. To the right, there are sections for "Segnali di Trading Gratis" and "Argomenti trattati". At the bottom, there is a section for "Esclusiva Verdame" with a small image of a person.

Gnl in porto a Genova: l'AdSP ha bandito una gara europea

Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale ha appena bandito una gara pubblica a procedura aperta per la fornitura con posa in opera di una stazione mobile per il rifornimento di gas naturale liquefatto (Gnl). Il relativo avviso è stato pubblica sulla Gazzetta Europea e nella breve descrizione si legge: Gara a procedura aperta per la fornitura con posa in opera di una stazione mobile per il rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) nell'ambito del Progetto GNL facile - Fonte accessibile integrata per la Logistica efficiente (interreg. ITALIA-FRANCIA Marittimo n. o 176). Il termine per presentare le offerte è stato fissato alle ore 12 del 22 giugno prossimo. L'appalto è connesso a un progetto finanziato da fondi dell'Unione europea, più precisamente al programma ribattezzato Gnl FACILE' (acronimo quest'ultimo di Fonte ACcessibile Integrata per la Logistica Efficiente) che ha come obiettivo la riduzione dell'utilizzo dei combustibili più inquinanti e della dipendenza del petrolio nei porti commerciali. Come indicato nella Direttiva 2014/94/EU (Direttiva DAFI), ogni porto marittimo deve avere un punto di rifornimento di GNL, a mare o a terra, fisso o mobile si legge sul sito del

progetto in questione. Il progetto GNL-Facile intende assistere i porti dell'area di cooperazione nello svolgimento delle seguenti attività: definizione delle priorità e verifica delle soluzioni di piccola scala per il rifornimento di GNL; creazione di due infrastrutture mobili dedicate al rifornimento GNL dei mezzi marittimi o terrestri nei porti; realizzazione di 8 azioni pilota nei porti di progetto (Livorno, Genova, Piombino, Bastia, Cagliari, Savona, La Spezia e Tolone) con le stazioni mobili di rifornimento con lo scopo di testare l'immediata applicabilità del rifornimento GNL; dimostrazione agli operatori, non solo portuali, del funzionamento delle tecnologie nel campo dei combustibili alternativi. Coordinato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (che gestisce i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio Rio Marina e Capraia), il progetto coinvolge l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, l'Autorità di Sistema portuale del mar di Sardegna, la Camera di Commercio e dell'Industria del Var e l'Ufficio dei trasporti della Corsica. Il budget complessivo del progetto ammonta ad 2.345.655 euro, finanziato dal Programma transfrontaliero IT - FR Marittimo e coperto all'85% dal FESR.



Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale ha appena bandito una gara pubblica a procedura aperta "per la fornitura con posa in opera di una stazione mobile per il rifornimento di gas naturale liquefatto (Gnl)". Il relativo avviso è stato pubblica sulla Gazzetta Europea e nella breve descrizione si legge: "Gara a procedura aperta

Il fronte del porto

Lsct, l'ingegner Alfredo Scalisi nuovo amministratore delegato

Alfredo Scalisi è il nuovo amministratore delegato di La Spezia Container Terminal spa. Lo ha deciso il consiglio di amministrazione della società, maggior terminalista del porto spezzino, nella seduta del 24 aprile scorso. Si tratta di una soluzione interna, visto che Alfredo Scalisi ricopriva, dal 1 luglio dello scorso anno, la posizione di general manager. Lsct, partecipata da Contship Italia e Msc, ha firmato un anno fa l'accordo con l'Autorità di sistema portuale per procedere all'ampliamento delle banchine liberando nel contempo Calata Paita. Il bando per l'appalto dei lavori non è però ancora stato pubblicato. «In qualità di presidente del Gruppo Contship Italia e in rappresentanza dei membri del consiglio di amministrazione di Lsct - ha dichiarato Cecilia Eckelmann-Battistello - auguro all'ingegner Scalisi di proseguire con successo e determinazione il percorso di sviluppo del terminal di La Spezia, che rappresenta uno degli investimenti strategici del gruppo Contship in Italia».

10

LA NATIONE

La Spezia

Tutto Spezia

Il fronte del porto
Lsct, l'ingegner Alfredo Scalisi nuovo amministratore delegato

Alfredo Scalisi è l'ingegner che ha preso il posto di Cecilia Eckelmann-Battistello alla guida di Lsct. Scalisi ricopriva la carica di general manager dal 1° luglio 2019. Lsct è la società che gestisce il terminal container di La Spezia, controllata da Contship Italia e Msc.

L'informazione non si ferma Le edicole aperte domenica

La ricerca delle quali ingegneri nella giornata di domani nella nuova provincia del non pendente il quotidiano. Si rivelerà capolare da Beva Maria e Luti.

INFORMAZIONE

LA NATIONE

SERVIZIO NECROLOGIE

LA NATIONE

TARIFFE QUOTIDIANO	
(IVA INCLUSA)	
Abbonamento annuo	120,00 €
Abbonamento semestrale	60,00 €
Abbonamento trimestrale	30,00 €
Abbonamento mensile	10,00 €
Abbonamento a numero	0,50 €
Abbonamento a pagina	0,20 €

... (rest of the page content is truncated for brevity) ...

Informare

La Spezia

Alfredo Scalisi è il nuovo amministratore delegato di La Spezia Container Terminal

In precedenza ricopriva la posizione di general manager dell'azienda Alfredo Scalisi è il nuovo amministratore delegato di La **Spezia** Container Terminal (LSCT), la società del gruppo Contship Italia che gestisce l'omonimo container terminal nel **porto** di La **Spezia**. Dal primo luglio scorso Scalisi ricopriva la posizione di general manager di LSCT. «In qualità di presidente del gruppo Contship Italia e in rappresentanza dei membri del consiglio di amministrazione di La **Spezia** Container Terminal - ha dichiarato Cecilia Eckelmann-Battistello - auguriamo all'ingegner Scalisi di proseguire con successo e determinazione il percorso di sviluppo del terminal di La **Spezia**, che rappresenta uno degli investimenti strategici del gruppo Contship in Italia».

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informARE'. The main headline reads: 'Alfredo Scalisi è il nuovo amministratore delegato di La Spezia Container Terminal'. Below the headline, there is a sub-headline: 'In precedenza ricopriva la posizione di general manager dell'azienda'. The main body of the article contains the text from the left side of the page. At the bottom of the article, there are logos for 'C. Steinweg - GMY' and 'Think South Think Galassia'. Below the article, there is a search bar with the text 'Cerca il tuo albergo' and a 'Cerca' button. At the very bottom, there is a footer with the text 'informARE - Piazza Matteotti 1/3 - I-16123 Genova - ITALIA' and contact information.

Alfredo Scalisi nuovo Ad di LSCT

Dal primo Luglio 2019 ricopre la carica di general manager

Redazione

LA SPEZIA Il Consiglio di amministrazione di La Spezia Container Terminal Spa, riunitosi in data 24 Aprile 2020, ha nominato Alfredo Scalisi nel ruolo di amministratore delegato. Alfredo Scalisi ricopre, dal primo Luglio 2019 la posizione di general manager. Si legge in una nota della società. In qualità di presidente del Gruppo Contship Italia e in rappresentanza dei membri del consiglio di amministrazione di La Spezia Container Terminal, auguriamo all'Ing. Scalisi di proseguire con successo e determinazione il percorso di sviluppo del terminal di La Spezia, che rappresenta uno degli investimenti strategici del Gruppo Contship in Italia, ha dichiarato Cecilia Eckelmann-Battistello.

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. The header includes the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI RE' and navigation links for 'Stampa', 'Logistica', 'Porti', and 'Altromarittimo'. The article title is 'Alfredo Scalisi nuovo Ad di LSCT' with a sub-headline 'Dal primo Luglio 2019 ricopre la carica di general manager'. A photo of Alfredo Scalisi is featured. Below the photo is a short text snippet: 'LA SPEZIA - Il Consiglio di amministrazione di La Spezia Container Terminal Spa, riunitosi in data 24 Aprile 2020, ha nominato Alfredo Scalisi nel ruolo di amministratore delegato. Alfredo Scalisi ricopre, dal primo Luglio 2019 la posizione di general manager. Si legge in una nota della società. "In qualità di presidente del Consiglio Contship Italia e in rappresentanza dei membri del...'. There are also buttons for 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' and 'ARGOMENTI CORRELATI: ALFREDO SCALISI; AMMINISTRATORE DELEGATO; CECILIA ECKELMANN BATTISTELLO; LA SPEZIA CONTAINER TERMINAL SPA'. At the bottom, there is a section 'DA NON PERDERE' with a link 'Incontro cabina di regia città-porto' and a 'POTREBBE INTERESSARTI' button.

La Spezia Container Terminal: Alfredo Scalisi è il nuovo AD

Alfredo Scalisi è stato nominato amministratore delegato di La Spezia Container Terminal S.p.A. Alfredo Scalisi ricopriva, dal 1 luglio 2019 la posizione di general manager. In qualità di presidente del Gruppo Contship Italia e in rappresentanza dei membri del consiglio di Amministrazione di La Spezia Container Terminal, auguriamo all'Ing. Scalisi di proseguire con successo e determinazione il percorso di sviluppo del terminal di La Spezia, che rappresenta uno degli investimenti strategici del Gruppo Contship in Italia ha dichiarato Cecilia Eckelmann-Battistello.



AdSP Mare Adriatico centro-settentrionale: firmato Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali

(FERPRESS) - Ravenna, 15 MAG - "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.



Porto di Ravenna: firmato il Protocollo sulla Sicurezza

Il documento detta le linee guida per la prevenzione e la tutela della salute dei lavoratori impegnati

"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 nel pomeriggio di ieri, giovedì 14 aprile, 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.



Il Tirreno

Livorno

i lavori di spes

Oggi in porto la sanificazione della stazione marittima

LIVORNO Oggi pomeriggio dalle 15 verrà effettuata la sanificazione della stazione marittima di Livorno e di altri importanti uffici portali nel quadro di un intervento che renderà i locali ancora più sicuri per gli operatori e per i passeggeri, contribuendo a scongiurare il ripetersi di casi di Covid 19. Si tratta infatti di ambienti molto frequentati che necessitano di un' attenzione particolare. L' intervento è realizzato dalla società Covidbusters di Roma del gruppo Spes che opera su tutto il territorio nazionale. La società capogruppo Spes si occupa di fornire di personale full outsourcing e pulizie per importanti catene alberghiere, quali Hilton, Gsh (Radisson) Baglioni, Plaza e altri. Verranno seguite accuratamente le disposizioni anti coronavirus prescritte del Ministero della Sanità ed i protocolli delle organizzazioni sindacali e al termine del lavoro verrà rilasciata la necessaria certificazione. Vale la pena evidenziare che a coloro che effettuano l' intervento di sanificazione viene riconosciuto un credito di imposta nella misura del 50 per cento delle spese sostenute e documentate, fino a un massimo di 20mila euro per ciascun beneficiario. Questo nello specifico l' intervento che sarà effettuato quest' oggi: uffici di **Porto** 2000 ampiezza 500 metri quadri, Uffici Toremar 600 metri quadri, uffici Moby 650 metri, Uffici Tirrenia, 250 metri, Terminal Crociere 2800 metri, stazione marittima 1200 metri, biglietterie 1150 metri. Saranno sanificati anche 95 impianti di condizionamento d' aria. La Covidbuster in questi giorni ha provveduto alla difisinfezione gli studi di Mediaset e di Publitalia ed i punti vendita Bricoferr, Legea, Doppelganger, Penny Market, Casanova, H Dental, Luxottica, Zuiki.

L' emergenza coronavirus, la solidarietà

Visite via computer per i malati ematologici grazie all'aiuto dell'Ail
Il primario Enrico Caporali: «In attesa di teleconsulti possiamo essere in contatto con tutti i nostri pazienti»

Oblio per lavori di passaggio davanti al 2° pignone

Mascherine e impianti di sanificazione per le Misericordie

Oggi in porto la sanificazione della stazione marittima

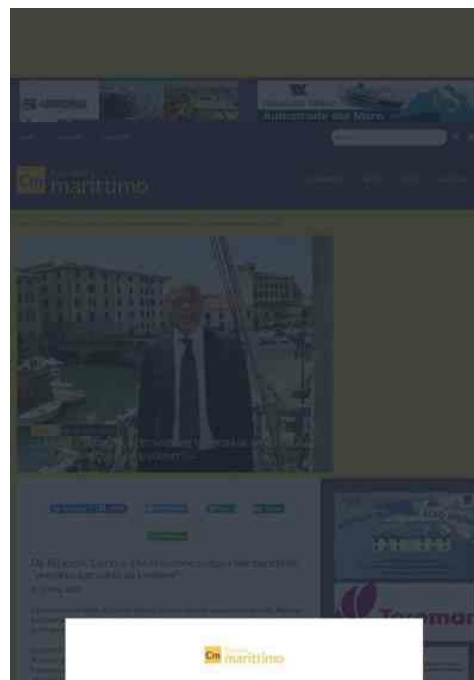
Corriere Marittimo

Livorno

DL Rilancio, Corsini: Destinazione temporane banchine, "promossa proprio da Livorno"

Il presidente dell' AdSP di Livorno, Stefano Corsini, esprime apprezzamento su DL Rilancio - Destinazione temporane di aree e banchine a funzioni portuali

15 May, 2020 Il presidente dell' AdSP di Livorno, Stefano Corsini, esprime apprezzamento su DL Rilancio - Destinazione temporane di aree e banchine a funzioni portuali anche diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali - "Promossa per altro proprio da Livorno". LIVORNO - « Esprimo apprezzamento al Governo e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le misure a sostegno del trasporto marittimo contenute nel DL Rilancio. Costituiscono un significativo riconoscimento della situazione di obiettiva e temporanea difficoltà economica che sta vivendo il settore ». Il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini , commenta così l' approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del Decreto Legge che ha fornito le prime risposte alle indicazioni di **Assoporti**. Intervenuto sul tema, in occasione della riunione dell' Organismo di Partenariato svoltasi ieri, Corsini si è detto soddisfatto: « Il Governo ha accolto le proposte presentate dall' Associazione dei Porti Italiani, andando incontro alle difficoltà che stanno attraversando in questo periodo le imprese terminaliste e fornitrici di manodopera ». Corsini ha pertanto apprezzato ha sottolineato l' importanza della previsione, presente nello schema di decreto della norma - e promossa per altro proprio da Livorno - che destina temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali anche diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti . Adesso occorre lavorare per migliorare ulteriormente il testo normativo. « Le imprese artt. 16 appaltatrici - dice Corsini - sono una componente fondamentale del lavoro portuale e rappresentano un peculiarità del porto di Livorno: oggi si trovano in enorme difficoltà a causa la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo. La necessità dovrà essere posta all' attenzione del Governo al fine di poter eventualmente intervenire in sede di conversione del Decreto ». Secondo il presidente dell' AdSP andrebbero infine individuati nuovi strumenti per dare sostanza alle Zone Logistiche Speciali : « Le ZLS dovrebbero essere il trampolino di lancio per attrarre nuovi investitori nelle aree retroportuali. Ma così come sono definite, senza i necessari incentivi fiscali, non possono essere efficaci. Bisogna equipararle alle ZES, prendendo atto del fatto che Livorno e Piombino sono aree di crisi complessa e che, alla luce dell' emergenza covid le differenze tra nord e sud Italia si sono davvero attenuate ».



AdSP MTS-DI Rilancio: fare di più per gli art. 16

SCRITTO DA REDAZIONE

Italia , Legislazione , News , Porti , Trasporti venerdì, maggio 15th, 2020

«Esprimo apprezzamento al Governo e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le misure a sostegno del trasporto marittimo contenute nel DL Rilancio. Costituiscono un significativo riconoscimento della situazione di obiettiva e temporanea difficoltà economica che sta vivendo il settore». Il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, commenta così l' approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del Decreto Legge che ha fornito le prime risposte alle indicazioni di **Assoporti**. Intervenuto sul tema, in occasione della riunione dell' Organismo di Partenariato svoltasi ieri, Corsini si è detto soddisfatto: «Il Governo ha accolto le proposte presentate dall' Associazione dei Porti Italiani, andando incontro alle difficoltà che stanno attraversando in questo periodo le imprese terminaliste e fornitrici di manodopera». Il n.1 dei porti di Livorno e Piombino ha apprezzato in particolar modo la previsione, presente nello schema di decreto della norma - e promossa per altro proprio da Livorno - che destina temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali anche diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. Adesso occorre lavorare per migliorare ulteriormente il testo normativo. «Le imprese artt. 16 appaltatrici - dice Corsini - sono una componente fondamentale del lavoro portuale e rappresentano un peculiarità del porto di Livorno: oggi si trovano in enorme difficoltà a causa la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo. La necessità dovrà essere posta all' attenzione del Governo al fine di poter eventualmente intervenire in sede di conversione del Decreto». Secondo il presidente dell' AdSP andrebbero infine individuati nuovi strumenti per dare sostanza alle Zone Logistiche Speciali: «Le ZLS dovrebbero essere il trampolino di lancio per attrarre nuovi investitori nelle aree retroportuali. Ma così come sono definite, senza i necessari incentivi fiscali, non possono essere efficaci. Bisogna equipararle alle ZES, prendendo atto del fatto che Livorno e Piombino sono aree di crisi complessa e che, alla luce dell' emergenza covid le differenze tra nord e sud Italia si sono davvero attenuate». Leggi anche: Decreto Rilancio, di Majo: 'Fiducioso che Governo e Regione sapranno ulteriormente valutare la specificità della crisi del porto di Civitavecchia' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale-Deperimetrazione SIN: analisi terminate AdSP MTS-Coronavirus: Corsini convoca il Comitato di Igiene e Sicurezza AdSP MTS-Comitato di Gestione: ok a rinnovo autorizzazioni ex art.16 AdSP Del Mar Tirreno Settentrionale: **Assoporti** delega Corsini sul Cipe Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=75476>.



DL Rilancio: fare di più per gli art.16

Di Rilancio: bene le misure a sostegno delle imprese art. 17 e quelle di riduzione dei canoni concessori ma si può fare di più per gli art.16. Si dichiara parzialmente soddisfatto, il presidente dell'**AdSP** del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, che ieri in occasione della riunione dell'Organismo di Partenariato ha espresso un commento a caldo sulle misure contenute nel Decreto Legge approvato dal Consiglio dei Ministri. «Esprimo apprezzamento per il lavoro che è stato fatto. Il Governo ha accolto le proposte presentate da **Assoport**, andando incontro alle difficoltà che stanno attraversando in questo periodo le imprese terminaliste e fornitrici di manodopera» ha dichiarato il numero uno dei porti di Livorno e Piombino, che ha anche aggiunto di aver particolarmente apprezzato la previsione, presente nello schema di decreto della norma e promossa per altro proprio da Livorno di poter destinare temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali anche diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. Il testo normativo può però essere ulteriormente migliorato nel periodo di conversione in legge. «Le imprese artt. 16 appaltatrici dice Corsini sono una componente fondamentale del lavoro portuale e rappresentano una peculiarità del porto di Livorno: oggi si trovano in enorme difficoltà per la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo. La necessità dovrà essere posta all'attenzione del Governo al fine di poter eventualmente intervenire sede di conversione del Decreto». Secondo il presidente dell'**AdSP** vanno infine individuati nuovi strumenti per dare sostanza alle Zone Logistiche Speciali: «Le ZLS dovrebbero essere il trampolino di lancio per attrarre nuovi investitori nelle aree retroportuali. Ma così come sono definite, senza i necessari incentivi fiscali, non possono essere efficaci. Bisogna equipararle alle ZES, prendendo atto del fatto che Livorno e Piombino sono aree di crisi complessa e che, alla luce dell'emergenza covid le differenze tra nord e sud Italia si sono davvero attenuate».

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with links like 'Focus', 'Interventi', 'Interviste', 'News', 'Espo 2019', 'Osservatorio Europeo', and social media icons. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Maggio 2020'. A search bar is visible on the right. The main content area features a large photo of Stefano Corsini, the president of AdSP, with the headline 'DL Rilancio: fare di più per gli art.16'. To the right of the article is a vertical sidebar menu with various categories such as 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Containership', 'Crociere', 'Infrastrutture', 'Logistica', 'Portuale', and 'Traffici marittimi'.

DL Rilancio : Stefano Corsini, bisogna fare di più per le compagnie portuali ex. art16

Livorno, 15 maggio 2020 - «Esprimo apprezzamento al Governo e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le misure a sostegno del trasporto marittimo contenute nel DL Rilancio. Costituiscono un significativo riconoscimento della situazione di obiettiva e temporanea difficoltà economica che sta vivendo il settore». Il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, commenta così l' approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del Decreto Legge che ha fornito le prime risposte alle indicazioni di **Assoport**. Intervenuto sul tema, in occasione della riunione dell' Organismo di Partenariato svoltasi ieri, Corsini si è detto soddisfatto: «Il Governo ha accolto le proposte presentate dall' Associazione dei Porti Italiani, andando incontro alle difficoltà che stanno attraversando in questo periodo le imprese terminaliste e fornitrici di manodopera». Il n.1 dei porti di Livorno e Piombino ha apprezzato in particolar modo la previsione, presente nello schema di decreto della norma - e promossa per altro proprio da Livorno - che destina temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali anche diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. Adesso occorre lavorare per migliorare ulteriormente il testo normativo. «Le imprese artt. 16 appaltatrici - dice Corsini - sono una componente fondamentale del lavoro portuale e rappresentano un peculiarità del porto di Livorno: oggi si trovano in enorme difficoltà a causa la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo. La necessità dovrà essere posta all' attenzione del Governo al fine di poter eventualmente intervenire in sede di conversione del Decreto». Secondo il presidente dell' AdSP andrebbero infine individuati nuovi strumenti per dare sostanza alle Zone Logistiche Speciali: «Le ZLS dovrebbero essere il trampolino di lancio per attrarre nuovi investitori nelle aree retroportuali. Ma così come sono definite, senza i necessari incentivi fiscali, non possono essere efficaci. Bisogna equipararle alle ZES, prendendo atto del fatto che Livorno e Piombino sono aree di crisi complessa e che, alla luce dell' emergenza covid le differenze tra nord e sud Italia si sono davvero attenuate».



Corsini (AdSP Livorno) chiede di più al Governo per le imprese portuali art.16

Promosso il decreto Rilancio ma per le compagnie portuali ex.art16 bisogna fare di più secondo il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini. Commentando l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del Decreto Legge che ha fornito le prime risposte alle indicazioni di Assoport ha detto: Esprimo apprezzamento al Governo e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le misure a sostegno del trasporto marittimo contenute nel DL Rilancio. Costituiscono un significativo riconoscimento della situazione di obiettiva e temporanea difficoltà economica che sta vivendo il settore. Intervenuto sul tema, in occasione della riunione dell'Organismo di Partenariato appena svoltasi, Corsini si è detto soddisfatto: Il Governo ha accolto le proposte presentate dall'Associazione dei Porti Italiani, andando incontro alle difficoltà che stanno attraversando in questo periodo le imprese terminaliste e fornitrici di manodopera. Il vertice dei porti di Livorno e Piombino ha apprezzato in particolar modo la previsione, presente nello schema di decreto della norma e promossa proprio da Livorno che destina temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali anche diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. Adesso il presidente dell'AdSP ritiene però che occorra lavorare per migliorare ulteriormente il testo normativo. Le imprese artt. 16 appaltatrici sono una componente fondamentale del lavoro portuale e rappresentano un peculiarità del porto di Livorno: oggi si trovano in enorme difficoltà a causa la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo. La necessità dovrà essere posta all'attenzione del Governo al fine di poter eventualmente intervenire in sede di conversione del Decreto afferma Corsini. Secondo l'ultima versione del decreto legge in questione alle compagnie portuali art.16 spetta la possibilità di vedersi azzerare (al verificarsi di determinate condizioni) il canone concessorio e l'allungamento di un anno della concessione. Il presidente della port authority toscana aggiunge inoltre che andrebbero individuati nuovi strumenti per dare sostanza alle Zone Logistiche Speciali: Le ZLS dovrebbero essere il trampolino di lancio per attrarre nuovi investitori nelle aree retroportuali. Ma così come sono definite, senza i necessari incentivi fiscali, non possono essere efficaci. Bisogna equipararle alle ZES, prendendo atto del fatto che Livorno e Piombino sono aree di crisi complessa e che, alla luce dell'emergenza covid le differenze tra nord e sud Italia si sono davvero attenuate. Non completamente soddisfatto dell'ultimo decreto è invece Francesco Maria Di Majo, presidente della port authority che gestisce gli scali laziali, che ha detto: '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. Il presidente di Majo ha così concluso: 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'.



Corsini: bene sostegno al trasporto marittimo

Il DL Rilancio però deve fare di più per gli art. 16

Redazione

LIVORNO Esprimo apprezzamento al Governo e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le misure a sostegno del trasporto marittimo contenute nel DL Rilancio. Costituiscono un significativo riconoscimento della situazione di obiettiva e temporanea difficoltà economica che sta vivendo il settore. Il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, commenta così l'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del Decreto Legge che ha fornito le prime risposte alle indicazioni di Assoporti. Intervenuto sul tema, in occasione della riunione dell'Organismo di Partenariato svoltasi ieri, Corsini si è detto soddisfatto: «Il Governo ha accolto le proposte presentate dall'Associazione dei Porti Italiani, andando incontro alle difficoltà che stanno attraversando in questo periodo le imprese terminaliste e fornitrici di manodopera». Il n.1 dei porti di Livorno e Piombino ha apprezzato in particolar modo la previsione, presente nello schema di decreto della norma e promossa per altro proprio da Livorno che destina temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali anche diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. Adesso occorre lavorare per migliorare ulteriormente il testo normativo. «Le imprese artt. 16 appaltatrici dice Corsini sono una componente fondamentale del lavoro portuale e rappresentano un peculiarità del porto di Livorno: oggi si trovano in enorme difficoltà a causa la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo. La necessità dovrà essere posta all'attenzione del Governo al fine di poter eventualmente intervenire in sede di conversione del Decreto». Secondo il presidente dell'AdSP andrebbero infine individuati nuovi strumenti per dare sostanza alle Zone Logistiche Speciali: «Le ZLS dovrebbero essere il trampolino di lancio per attrarre nuovi investitori nelle aree retroportuali. Ma così come sono definite, senza i necessari incentivi fiscali, non possono essere efficaci. Bisogna equipararle alle ZES, prendendo atto del fatto che Livorno e Piombino sono aree di crisi complessa e che, alla luce dell'emergenza covid le differenze tra nord e sud Italia si sono davvero attenuate». Questo messaggio non impegna in alcun caso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e contiene informazioni appartenenti al mittente, che potrebbero essere di natura confidenziale, esclusivamente dirette al destinatario sopra indicato. Qualora Lei non sia il destinatario indicato, Le comuniciamo che, ai sensi dell'articolo 616 Codice penale e del d.lgs n.196/03, sono severamente proibite la revisione, divulgazione, rivelazione, copia, ritrasmissione di questo messaggio nonché ogni azione correlata al contenuto dello stesso.



Alberti: ripartenza difficile, come nel dopoguerra

Le rinfuse nel porto livornese hanno avuto un calo (per ora) del 25%

Redazione

LIVORNO Roberto Alberti presidente del Terminal Calata Orlando, spedizioniere, amministratore delegato della società Cis e past president di Fedespedi è intervenuto sul nostro sito web per una intervista. Il terminal dove arrivano le rinfuse nel porto labronico ha avuto un calo in questi primi mesi del 25% anche e sopra tutto perché il materiale, essendo tutto da distribuire all'industria del cemento, come si può ben immaginare lo stop è evidente: le ditte erano tutte chiuse a causa dell'emergenza Covid. Per quanto riguarda la ripresa, Alberti è stato chiarissimo: prima deve ripartire l'economia reale e in un secondo momento possiamo orientarci. La preoccupazione di Alberti, si può ascoltare nell'intervista, riguarda il debito del nostro Paese che si ripercuote in tutto il sistema economico. è come se fossimo stati un Paese in guerra, ci vorranno oltre cinque anni per riprendere il cammino. Ascoltiamo l'intervista

Livorno, Cabina di Regia città-porto - Subito, un mansionario sulla sicurezza

15 May, 2020 LIVORNO - Riunione della Cabina di Regia Città-Porto, terzo incontro operativo, svolto via web, tra gli enti e i rappresentanti delle imprese operanti nel porto di Livorno, al fine di affrontare le problematiche successive all'emergenza coronavirus nel più breve tempo possibile. Durante l'incontro si è pervenuti alla necessità di redigere un mansionario sulle attività correlate alla vigilanza Covid-19 da mettere in pratica quanto prima, anche in vista della riapertura del traffico passeggeri il 1 giugno prossimo. Questa sarà pertanto il ruolo operativo dei prossimi incontri della Cabina di Regia che, tra le varie altre attività, è pervenuta alla stesura di un documento contenenti le richieste ai ministeri competenti per la salvaguardia delle imprese portuali e per la tutela occupazionale. Il presidente dell'Autorità di Sistema Stefano Corsini, dopo aver fatto una breve sintesi di quanto emerso dall'incontro dell'Organismo di paternariato, ha anticipato che nel prossimo Decreto dovrebbero essere accolte tutte le richieste avanzate da **Assoport** compresa la possibilità di utilizzare le aree portuali indipendentemente da quanto previsto nel Piano Regolatore, e che verranno messe a disposizione ingenti risorse per le

Autorità di sistema che non hanno disponibilità e per gli ormeggiatori." - "In ordine alla riapertura dei traffici passeggeri a partire dal 1 giugno" dichiara Corsini "saranno seguite le indicazioni nazionali e regionali in merito a verifiche e sanificazioni e verrà preso a modello ciò che sta avvenendo nel porto di Piombino". In relazione alla ripresa del traffico passeggeri l'ammiraglio Tarzia, comandante della Capitaneria di porto, ha sollecitato per mettere in pratica già da subito le attività di informazione, vigilanza e sanificazione necessarie alla ripresa dei traffici, formando e specializzando il personale. "Necessaria inoltre l'attuazione di misure strutturali a medio e lungo termine, compresa la realizzazione delle infrastrutture, per compensare la caduta dei traffici." L'assessora al porto e integrazione porto-città Barbara Bonciani "E' necessario intraprendere un'analisi completa di tutto il sistema del porto, dai traffici portuali, alla catena logistica integrata" ha specificato Bonciani - "è emersa l'esigenza di mettere in campo riunioni operative per muoversi più velocemente possibile a tutela della tenuta sociale della città, valutando modalità di impiego dei lavoratori attualmente inoccupati in attività di gestione del rischio sanitario al fine di assicurare l'attività delle imprese". L'obiettivo della Cabina di Regia Porto-Città è la tenuta occupazionale" - ha sottolineato il sindaco Salvetti - "esorto tutti i soggetti coinvolti a cercare di trovare soluzioni e quante più risorse possibili da mettere a disposizione per garantire la tenuta socio economica della città". (Foto di Danilo Magnisi)



Livorno: terzo incontro Cabina di Regia Città-porto. Decise riunioni operative più frequenti e stesura di un mansionario sulla sicurezza

(FERPRESS) - Livorno, 15 MAG - Riunioni operative per assicurare l'attività delle imprese - affrontando le problematiche nel più breve tempo possibile - e la stesura di un mansionario sulla sicurezza da condividere con i soggetti portuali, è il risultato del terzo incontro della Cabina di Regia Città-Porto che si è svolto ieri, giovedì 14 maggio, in collegamento on-line. Ad aprire i lavori l'assessora al porto e integrazione porto-città Barbara Bonciani "Ringrazio tutti i membri della cabina di regia per avere aderito al documento di impegno comune, contenente anche alcune richieste da presentare ai Ministeri competenti, come deciso nella precedente riunione, per la salvaguardia delle imprese portuali e per la tutela occupazionale. E' importante proseguire in questo percorso comune e coeso di tutti i soggetti coinvolti ed è necessario intraprendere un'analisi completa di tutto il sistema del porto, dai traffici portuali, alla catena logistica integrata" prosegue l'assessora Bonciani "Dalla terza Cabina di Regia Città-Porto è emersa l'esigenza di mettere in campo riunioni operative per muoversi più velocemente possibile a tutela della tenuta sociale della città, valutando modalità di impiego dei lavoratori attualmente inoccupati in attività di gestione del rischio sanitario al fine di assicurare l'attività delle imprese". Anche il sindaco Salvetti ha partecipato all'incontro ed ha ribadito l'importanza della Cabina di Regia Porto-città "L'obiettivo della Cabina di Regia Porto-Città è la tenuta occupazionale. Esorto tutti i soggetti coinvolti a cercare di trovare soluzioni e quante più risorse possibili da mettere a disposizione per garantire la tenuta socio economica della città". Il Presidente dell'Autorità di Sistema Stefano Corsini, dopo aver fatto una breve sintesi di quanto emerso dall'incontro dell'Organismo di paternariato, ha anticipato che nel prossimo Decreto dovrebbero essere accolte tutte le richieste avanzate da **Assoport** compresa la possibilità di utilizzare le aree portuali indipendentemente da quanto previsto nel Piano Regolatore, e che verranno messe a disposizione ingenti risorse per le Autorità di sistema che non hanno disponibilità e per gli ormeggiatori. "In ordine alla riapertura dei traffici passeggeri a partire dal 1 giugno" dichiara Corsini "saranno seguite le indicazioni nazionali e regionali in merito a verifiche e sanificazioni e verrà preso a modello ciò che sta avvenendo nel porto di Piombino". L'Ammiraglio Tarzia, Comandante della Capitaneria di Porto, ha posto l'attenzione sulla necessità di non farsi trovare impreparati al momento della riapertura del 1 giugno e di mettere in pratica già da subito tutte quelle attività di informazione, vigilanza e di sanificazione che si renderanno necessarie, formando e specializzando il personale. L'Ammiraglio ha detto che "Oltre all'obiettivo della tenuta occupazionale e dei primi interventi di saturazione, questa Cabina di Regia deve avere anche il compito di elaborare misure strutturali a medio e lungo termine, compresa la realizzazione delle infrastrutture, per compensare la caduta dei traffici." Gli operatori portuali, i rappresentanti delle istituzioni ed i sindacati presenti al terzo appuntamento della Cabina di Regia Porto-Città hanno convenuto sulla necessità di prevedere riunioni operative per redigere un mansionario sulle attività correlate alla vigilanza Covid-19 da mettere in pratica quanto prima.



Incontro cabina di regia città-porto

Necessaria un'analisi completa di tutto il sistema portuale, dai traffici, alla catena logistica integrata.

Redazione

LIVORNO Incontro cabina di regia città-porto con riunioni operative per assicurare l'attività delle imprese affrontando le problematiche nel più breve tempo possibile e la stesura di un mansionario sulla sicurezza da condividere con i soggetti portuali. Ad aprire i lavori l'assessora al porto e integrazione porto-città Barbara Bonciani Ringrazio tutti i membri della cabina di regia per avere aderito al documento di impegno comune, contenente anche alcune richieste da presentare ai ministeri competenti, come deciso nella precedente riunione, per la salvaguardia delle imprese portuali e per la tutela occupazionale. E' importante proseguire in questo percorso comune e coeso di tutti i soggetti coinvolti ed è necessario intraprendere un'analisi completa di tutto il sistema del porto, dai traffici portuali, alla catena logistica integrata. Dalla terza cabina di regia città-porto, continua Barbara Bonciani, è emersa l'esigenza di mettere in campo riunioni operative per muoversi più velocemente possibile a tutela della tenuta sociale della città, valutando modalità di impiego dei lavoratori attualmente inoccupati in attività di gestione del rischio sanitario al fine di assicurare l'attività delle imprese. Anche il sindaco Salvetti ha partecipato all'incontro ed ha ribadito l'importanza delle riunioni. L'obiettivo della cabina di regia porto-città è la tenuta occupazionale. Esorto tutti i soggetti coinvolti a cercare di trovare soluzioni e quante più risorse possibili da mettere a disposizione per garantire la tenuta socio economica di Livorno. Il presidente dell'Autorità di Sistema Stefano Corsini, dopo aver fatto una breve sintesi di quanto emerso dall'incontro dell'Organismo di paternariato, ha anticipato che nel prossimo Decreto dovrebbero essere accolte tutte le richieste avanzate da **Assoporti** compresa la possibilità di utilizzare le aree portuali indipendentemente da quanto previsto nel Piano Regolatore, e che verranno messe a disposizione ingenti risorse per le Autorità di sistema che non hanno disponibilità e per gli ormeggiatori. In ordine alla riapertura dei traffici passeggeri a partire dal 1 Giugno dichiara Corsini saranno seguite le indicazioni nazionali e regionali in merito a verifiche e sanificazioni e verrà preso a modello ciò che sta avvenendo nel porto di Piombino. L'ammiraglio Tarzia, comandante della Capitaneria di porto, ha posto l'attenzione sulla necessità di non farsi trovare impreparati al momento della riapertura del 1 Giugno e di mettere in pratica già da subito tutte quelle attività di informazione, vigilanza e di sanificazione che si renderanno necessarie, formando e specializzando il personale. L'ammiraglio ha detto che oltre all'obiettivo della tenuta occupazionale e dei primi interventi di saturazione, questa cabina di regia deve avere anche il compito di elaborare misure strutturali a medio e lungo termine, compresa la realizzazione delle infrastrutture, per compensare la caduta dei traffici. Gli operatori portuali, i rappresentanti delle istituzioni ed i sindacati presenti al terzo appuntamento hanno convenuto sulla necessità di prevedere riunioni operative per redigere un mansionario sulle attività correlate alla vigilanza Covid-19 da mettere in pratica quanto prima.



"Concessioni in banchina? Il regolamento non serve più: basta applicare le norme" / INTERVISTA

Genova - 'Oggi un regolamento sulle concessioni aggiungerebbe poco all'efficienza dei porti italiani', afferma Massimo Provinciali, segretario generale dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **mar Tirreno** settentrionale. Provinciali risponde a quanto dichiarato sul Secolo XIX-the MediTelegraph da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, secondo cui, al contrario, '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 riforma del 1994. Lei è stato dirigente al ministero prima di diventare segretario generale a Livorno. Come sono andate le cose? 'La formulazione dell' articolo 18 nella riforma del 1994, che riguarda le concessioni, era complicata e di difficile applicazione. Tanto è vero che nel 2000 è stato riformulato con la legge 186. Dal 2000 al 2004, nel periodo in cui sono stato direttore del ministero per le infrastrutture portuali, abbiamo cominciato a lavorare a un regolamento. Abbiamo mandato la bozza al Consiglio di Stato e io stesso ho emanato una circolare che anticipava alle **Autorità** portuali il contenuto del regolamento, dicendo loro di tenersi pronte alla sua entrata in vigore'. Poi che cosa è successo? 'E' arrivata la riforma costituzionale del Titolo V, che nel 2005 ha messo la portualità fra le materie a legislazione concorrente. Il Consiglio di Stato adottò un orientamento per cui lo Stato non ha avuto più il potere di regolamentare la materia, non poteva adottare regolamenti su legislazioni che non fossero di materia esclusiva dello Stato. Soltanto il ministro Delrio ha provato a stilare una bozza di regolamento che ha inviato al Mef e al Consiglio di Stato, ma è stato un tentativo senza seguito'. Vuol dire che per fare il regolamento occorre la condivisione fra Stato e Regioni? 'No, per il Consiglio lo Stato non aveva più potere regolamentare. Ma dirò di più. Dal 1995 al 2005 i porti italiani hanno funzionato bene anche in assenza di regolamento. Successivamente ha pesato un fattore esterno come la crisi finanziaria mondiale del 2008. Mi sembra che la necessità di un regolamento sia sfumata, anche perché ci sono altri strumenti'. Gli operatori denunciano il fatto che ci sia mancanza di omogeneità da un porto all' altro nell' applicazione delle concessioni. Duci parla di arbitrarità. 'Stimo molto Duci, ma come ho detto 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 perché li dà la legge, l' Antitrust e **Autorità** di regolazione trasporti (Art), la gara pubblica e la comparazione sono principi acquisiti. Bisogna trovare equilibrio fra autonomia regolamentare dei porti e necessità di principi omogenei'. Quali sono gli strumenti in vigore che rendono inutile il regolamento? 'Il ministero ha emanato linee guida su pubblicità, trasparenza, parità di trattamento dei partecipanti. La comparabilità dei piani industriali in funzione di migliori traffici c' è sempre stato. Un altro criterio chiaro riguarda 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 diversa che a Taranto o a Ancona'. Il presidente degli agenti marittimi invita anche a non nascondersi dietro l' alibi della burocrazia e indica alcuni porti, come Palermo, Trieste e Gioia Tauro, il cui comportamento dovrebbe essere un benchmark per gli altri. E' d' accordo? 'Sì, ma ricordo che Livorno è il porto che ha avuto la performance migliore negli ultimi sei anni. Abbiamo investito 200 milioni di euro di opere nel piano regolatore e i traffici si sono moltiplicati'. L' anno scorso l' Authority è stata commissariata per motivi giudiziari e lei stesso è stato sospeso, poi è stato reintegrato. Non pensa che la legge sia inadeguata? 'Le leggi a volte sono di



difficile applicazione, ma il nostro mestiere consiste proprio nell' interpretarle e applicarle. L' importante



The Medi Telegraph

Livorno

è che ci sia un clima sereno. La regola principale per un funzionario pubblico è motivare bene tutto quello che fa. Per questo io non ho mai paura se un mio provvedimento viene impugnato al Tar. Ci vuole anche un po' di coraggio da parte della burocrazia'.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

fronte del porto

Nuove banchine Sicmi è esclusa L' azienda fabbrica scafi di mega yacht

Tre le nuove aree portuali da assegnare entro giugno Piombino Logistic, Liberty Magona tra i progetti in corsa

Manolo Morandini / piombino Dalla partita per l' assegnazione delle tre nuove aree portuali esce Sicmi Sea Style, realtà da 120 dipendenti che a Montegemoli costruisce scafi per yacht. L' azienda è stata esclusa per aver presentato la documentazione in modo incompleto. Il provvedimento, che è pubblicato all' albo online della Port Authority, segnala che non è stata indicata alcuna innovazione di processo nella proposta progettuale con cui Sicmi puntava all' area più piccola, 50mila metri quadrati, con l' obiettivo è quello di affiancare alla carpenteria anche impiantistica per consegnare ad esempio l' imbarcazione completa di tutti gli impianti elettrici e di condizionamento, arrivando a imbarcare motori e macchinari. L' uscita di scena di Sicmi restringe la corsa a quattro e finisce per proiettare il futuro delle nuove banchine su traffici caratteristici della storia industriale piombinese ovvero, al netto delle proposte legate alla logistica degli autoveicoli nuovi, i materiali siderurgici. «Stiamo facendo delle valutazioni», dicono dal quartier generale di Sicmi, che opera in capannoni a sei chilometri dalla banchina nell' area industriale di Montegemoli. E aggiungono: «La prospettiva delle aree sul porto avrebbe consentito di ampliare in modo significativo il nostro business. Al momento restiamo nel capannone dove stiamo già operando». Il porto di Piombino con l' assegnazione delle tre nuove aree portuali conta di aprire un nuovo capitolo della sua storia. La commissione di gara sta procedendo con l' esame delle offerte tecniche in vista di stilare la graduatoria degli assegnatari con i quali verrà siglato l' accordo prodromico all' assegnazione delle aree. L' obiettivo è di individuare entro giugno i nuovi interlocutori. Intanto, è dato conoscere nomi e linee generali dei progetti in pista per l' assegnazione di tre aree portuali poste a nord, nella macro zona 1. In lizza per l' assegnazione delle aree portuali c' è Manta Logistic Srl, società della Onorato Armatori che punta su Piombino per esordire nella logistica degli autoveicoli nuovi e per competere con il vicino porto di Livorno nella movimentazione intermodale di questo comparto. La società ha presentato offerte per tutti e tre i lotti. L' idea è di creare un polo logistico da e per la Germania e l' Europa centrale per la distribuzione dei veicoli con consegna al cliente finale. Si prevedono 5 dipendenti amministrativi e 55 operativi nell' arco del quinto anno di attività nel lotto 1, sul lotto 2 la previsione è di 12 addetti mentre per il lotto 3 stando alla sintesi dei progetti che è stata resa pubblica si prevedono 60 addetti. Sul tavolo c' è anche la proposta di Piombino Multiterminal Srl, società creata ad hoc tra la Compagnia portuali di Piombino e la Compagnia portuali di Livorno che a regime conta di movimentare 125mila autovetture all' anno tra sbarco e imbarco e la prospettiva di avviare l' attività nel giro di 4 mesi dalla messa a disposizione delle aree portuali per arrivare a regime nell' arco di due anni. Una decina gli addetti diretti mentre le operazioni portuali verrebbero date in appalto. I progetti targati Piombino Logistics Spa, per tutte e tre le aree, si legano a doppio filo alle prospettive di Jsw Steel Italy. L' intenzione è di creare un corridoio con l' India, dove si trovano i principali centri produttivi di Jindal, con il Nord Italia e l' Europa dove si trovano i principali mercati di sbocco. E a questo proposito viene richiamato il contratto di locazione pluriennale con il Centro intermodale di Ospitaletto nel bresciano. Il lotto 1 sarebbe dedicato agli hot briquetted iron con previsione di

PIOMBINO

Nuove banchine Sicmi è esclusa L'azienda fabbrica scafi di mega yacht

Tre le nuove aree portuali da assegnare entro giugno Piombino Logistic, Liberty Magona tra i progetti in corsa

TRATTORINO RT 4082
Prezzo 2.599€
Prezzo Promo 2.999€

Mantini store
Via delle Marmore, 2 - VENTURINA TERME SU - Tel. 0565 852701



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

350mila tonnellate in entrata, il 2 al traffico di steel coils per 750mila tonnellate in entrata e il lotto 3 per bramme, billette e tubi per 600mila tonnellate in entrata. Tutti traffici che con la creazione del raccordo ferroviario passerebbero dal trasporto su gomma a quello su ferro. Liberty Magona Srl, che da luglio 2019 parte di GFG Alliance, gruppo mondiale che opera in svariati settori (acciaio, alluminio, estrazione mineraria, commercio di materie prime) e che ha porti di proprietà in Australia, Inghilterra e Galles, oltre a importanti quote di partecipazione in scali portuali belgi e rumeni, è in corsa per i lotti 2 e 3 per farne l' hub del Mediterraneo del Gruppo. --

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la strada

Bretella dal porto al Capezzuolo nell' estate del 2021

In attesa del raccordo ferroviario per garantire un adeguato sbocco ai traffici c' è almeno un punto fermo. Ovvero il percorso per far transitare i camion dal porto al Capezzuolo. È stato firmato il 21 aprile il contratto tra l' Autorità di **sistema portuale** e Sales Spa. Di fatto, il cantiere potrà partire nell' arco di quattro mesi. Il valore del progetto è di 9,7 milioni di euro. La durata dell' appalto è fissata in 17 mesi di cui due per la redazione della progettazione esecutiva e quindici per l' esecuzione dei lavori. --

The collage consists of three main parts. On the left is a newspaper clipping from 'PIOMBINO' with the headline 'Nuove banchine Sismi è esclusa L'azienda fabbrica scafi di mega yacht'. The middle part is a photograph of a port facility with a large crane and a ship. On the right is a promotional advertisement for a tractor, showing a red tractor and listing the price as 2.599€ with a promo price of 2.999€.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' emergenza coronavirus

Elba avanti unita sul rilancio turistico Siglata l' intesa tra sindaci e categorie

Tavoli permanenti, impegni su riduzione di tributi e concessioni in attesa delle disposizioni anti Covid Definita la base progettuale, ma per le misure concrete c' è ancora bisogno di tempo e lavoro

Luca Centini / PORTOFERRAIO Il fatto positivo è che, nonostante qualche fuga in avanti degli ultimi giorni, l' isola d' Elba abbia messo nero su bianco la volontà di affrontare unita il rilancio del turismo in piena emergenza Covid-19. L' aspetto un po' meno positivo è che, vuoi per l' incertezza sulle misure da assumere a livello nazionale e regionale, vuoi per lo scenario ancora poco chiaro che si prefigurerà sull' isola, il protocollo di intesa è solo una base progettuale che, necessariamente, avrà bisogno di altro tempo per essere articolato in misure concrete. Fatto sta che, dopo settimane di riunioni, confronti e conference call, i sindaci dei Comuni dell' Isola d' Elba e i rappresentanti delle categorie economiche del territorio hanno firmato il protocollo d' intesa che prevede «una più stringente ed operativa collaborazione al fine di superare insieme, nel migliore dei modi, questa fase di emergenza». Il contesto nel quale i tavoli permanenti aperti in seno all' Osservatorio di destinazione turistica dell' Elba è, purtroppo, fin troppo chiaro: «Molte attività decideranno di rimanere chiuse per tutta la stagione - si legge nel protocollo - saltando quindi l' intera annualità, mentre altre potranno aprire solo ad estate inoltrata. Comunque le prenotazioni da parte dei turisti stanno registrando un drastico calo e ulteriori contingentamenti saranno imposti dalle misure di sicurezza da adottare in epoca di Covid-19. Vediamo alcuni dei punti chiave che i sindaci e le categorie hanno fissato, per innescare il rilancio del turismo.

1 Tavoli permanenti Sarà mantenuto aperto e partecipato il tavolo permanente per tutto l' anno 2020, per un confronto continuativo tra i vari soggetti pubblici e privati interessati al turismo. Sarà articolato in vari tavoli tematici: alberghi e residence; campeggi, pubblici esercizi; ristoranti; stabilimenti balneari; destagionalizzazione; prodotti "made in Elba".
2 Tariffe e tributi Le amministrazioni comunali si sono impegnate, nei limiti delle possibilità di ogni singolo bilancio, a predisporre provvedimenti di sospensione, rateizzazioni e anche di sostituzione totale o parziale nel pagamento delle imposte e dei tributi ((Tari, Imu, suoli pubblici e tasse pubblicità, concessioni demaniali) per aiutare le imprese penalizzate dal blocco forzato delle attività.
3 Misure e protocolli I tavoli permanenti si attiveranno per studiare aggiustamenti a seguito di normativa definitiva sul distanziamento per le attività, che potranno essere previste dai singoli comuni per quello che riguarda suoli pubblici e demaniali.
4 Controlli agli imbarchi Il protocollo impegna i sindaci e le categorie a discutere con l' **Autorità di sistema portuale** e le compagnie di navigazione la ridefinizione slot, orari, modalità di imbarco, per adeguare gli standard di sicurezza sanitaria a bordo. Si concerteranno con le società di gestione di aeroporto, marine e porti turistici elbani, per attivare altrettanti protocolli di sicurezza sanitaria e controllo agli sbarchi, in analogia con quanto adottato da AdSP.
5 Asse con il Parco Il Parco sarà coinvolto per realizzare progetti finalizzati all' allungamento della stagione e a una consapevole fruizione del territorio per tutto l' anno.
6 Promozione Dall' Osservatorio partiranno suggerimenti alla Gat di temi comunicativi e di asset territoriali per la creazione del prodotto turistico Elba, su cui fare attività informativa e da promuovere tramite Toscana Promozione turistica.
7 Il "Modello Elba" Grazie ai lavori dei tavoli saranno definite linee guida per il turismo del futuro, «puntando - si legge nel protocollo - sull' identità del territorio come punto di forza, una politica



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

di accoglienza turistica fatta di infrastrutture finanziate in coerenza con la conservazione della natura e la sicurezza sanitaria. In questo contesto occorre anche riconsiderare una vera e propria destagionalizzazione favorendo una fruizione del territorio organizzata per almeno i tre quarti dell' anno». 8Turismo e residentiL' immagine turistica verso l' esterno dovrà partire da una maggiore consapevolezza dei residenti. «Tale obiettivo - si legge nel protocollo - potrebbe essere raggiunto attraverso il miglioramento delle condizioni di vita dei residenti: con il finanziamento, ad esempio, di misure di efficientamento energetico, acquisto di auto ibride/elettriche, investimenti pubblici per migliorare la fruizione/manutenzione del verde urbano e periurbano, favorire la mobilità su due ruote attraverso la creazione di una rete infrastrutturale ad essa dedicata: l' orgoglio di vivere in un' area accogliente per i residenti si trasforma così in un' idea generale di territorio accogliente». --

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Il sindaco di Portoferraio Angelo Zini

«È solo un primo passo, non dividiamoci di nuovo»

Antonella Danesi/ PORTOFERRAIO Il protocollo sottoscritto da sindaci elbani ed associazioni di categoria è una tappa importante, ma il percorso è ancora in fieri e gli intenti non sempre convergenti. Il sindaco di Portoferraio Angelo Zini, pur soddisfatto dei risultati ottenuti, fa alcune considerazioni sul lavoro ancora da svolgere, «restando con i piedi per terra». «Questo - dice Zini - è un documento unitario di intenti rispetto ad una serie di valutazioni congiunte sulla situazione di emergenza sanitaria ed economica conseguente al Covid -19. Al di là dei distinguo è positivo che dopo tanto tempo si sia tornati tutti attorno ad un tavolo e che tutti abbiamo firmato». I Comuni hanno preso impegni nei confronti del mondo delle categorie economiche sui possibili provvedimenti da mettere in campo sul fronte della tassazione, anche alla luce dei provvedimenti che il governo emanerà, valutando le questioni legate all' utilizzo dei suoli pubblici e delle concessioni spiagge. Dall' altra parte si valuta una nuova prospettiva per il futuro del turismo elbano. «La mazzata Covid che ci è piovuta addosso - considera Zini - potrebbe anche darci un input positivo a rivedere insieme alcuni schemi che valuteremo nei tavoli permanenti dell' Otd». Ma restano alcune questioni controverse su cui ancora non si trova l' unità, come quella dei controlli sanitari che alcuni vogliono al **porto di Piombino**. «Una parte dei sindaci, me compreso, così come parte delle associazioni - informa Zini - non è d' accordo sull' istituzione di presidi stabili e sulle chiusure dei porti. Prenderemo indicazione dall' evoluzione che ci sarà rispetto agli spostamenti, nel momento in cui si riaprirà la possibilità di spostarsi da regione a regione su tutto il territorio». Secondo Zini il messaggio da dare è la sicurezza del luogo per la vacanza sicura, con il monitoraggio e la vigilanza che possiamo fare noi verso gli altri. «Garantire ad esempio - propone - che in tutte le strutture ricettive e le attività commerciali il personale al lavoro sia Covid free. È possibile fare controlli e test. Collaboriamo con la Asl e questo sistema lo possiamo costruire noi senza bisogno di provvedimenti o decreti». Si riparte quindi dal documento che, se dal punto di vista politico è un passaggio importante, lascia aperte alcune questioni. «Questo territorio deve diventare grande - puntualizza Zini - perché noi siamo pronti, siamo forti. Da una parte, però, ci sentiamo bistrattati e dall' altra riusciamo ad essere talmente presuntuosi da pensare che ogni volta si possa fare un modello sperimentale che vale per tutti. Salvo poi che non ce la facciamo mai a metterci d' accordo. Ogni tanto bisognerebbe tornare con i piedi per terra perché è inutile pensare di mandare sui tavoli del ministero i protocolli per fare dell' Elba un modello nazionale, se poi non ci mettiamo d' accordo sulle cose semplici». --



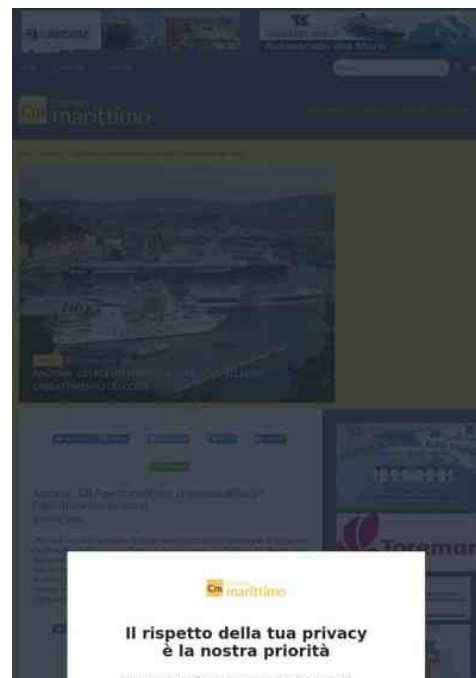
Corriere Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona - Gli Agenti marittimi chiedono all' AdSP l' abbattimento dei costi

ANCONA - Misure immediate di abbattimento dei costi che consentano di recuperare rapidamente i traffici da e per il porto di Ancona, questa è la richiesta

15 May, 2020 **ANCONA** - Misure immediate di abbattimento dei costi che consentano di recuperare rapidamente i traffici da e per il **porto di Ancona** , questa è la richiesta che l' Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi di Marche e Abruzzo ha rivolto all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. L' istanza dell' Associazione riguarda anche la predisposizione e attuazione dei protocolli di sicurezza e anti-contagio Covid-19 al fine di tutelare le aree destinate al traffico passeggeri anche in relazione al ripristino dei collegamenti con l' Italia da parte di Albania e Croazia.



Ancona: la sfida degli Agenti Marittimi per i traffici passeggeri

GAM EDITORI

15 maggio 2020 - 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".



Marina Militare: Ancona, il disallestimento del Posto Medico Avanzato e stato imbarcato sulla nave San Giusto

Ecco alcune foto relative all'imbarco ad **Ancona**, su Nave San Giusto dell'Ospedale da Capo della Brigata Marina San Marco, dispiegato a Jesi **Ancona** per l'emergenza COVID-19. **MARINA MILITARE: ANCONA, NAVE SAN GIUSTO IMBARCA IL POSTO MEDICO AVANZATO DELLA BRIGATA MARINA SAN MARCO A TERMINE ATTIVITÀ** Oggi, 14 maggio 2020, il Posto Medico Avanzato (PMA) della Brigata Marina San Marco è stato imbarcato dal **porto di Ancona** a bordo della nave anfibia San Giusto. Il PMA era stato installato in meno di 72 ore a Jesi dallo scorso 2 aprile presso l'ospedale Carlo Urbani nella lotta al COVID-19. **MARINA MILITARE: NAVE SAN GIUSTO PRIMA DI ARRIVARE A JESI ERA IN ATTIVITÀ DI PRESENZA, SORVEGLIANZA E VIGILANZA PESCA** Nave San Giusto era già in Mar Adriatico in attività di presenza e sorveglianza con compiti di Vigilanza Pesca. Dal 1959 la Marina Militare svolge compiti di sorveglianza e presenza navale continua nelle acque internazionali interessate maggiormente alle attività di pesca delle flotte pescherecce italiane. **MARINA MILITARE: CON LA BRIGATA MARINA SAN MARCO VIENE ASSICURATA LA**

PROIEZIONE DI FORZE DAL MARE Le attività svolte a Jesi, in supporto all'Ospedale Carlo Urbani, hanno evidenziato alcune capacità che la Marina Militare e, in questo caso specifico la Brigata Marina San Marco (BMSM), riesce ad esprimere in pochissimo tempo: la proiezione di forze dal mare. **MARINA MILITARE: GIOCO DI SQUADRA TRA LA BRIGATA MARINA SAN MARCO E LA NAVE** Comandante 1° Reggimento San Marco Capitano di Vascello Aldo Scirucchio: "Per la prima volta il Posto Medico Avanzato che abbiamo allestito a Jesi ha avuto le caratteristiche che lo paragonano ad un Ospedale, con le specifiche COVID-19 relative ai pazienti che abbiamo ospitato. All'estero è stato già fatto, ad Haiti, quando l'ospedale è stato trasportato per l'emergenza terremoto. In Italia è stata la prima volta." "La particolarità della Brigata Marina San Marco è proprio quella della proiezione dal mare cioè poter dispiegare ovunque ci sia la necessità reparti in grado di poter correre alle emergenze nazionali e internazionali." "Non siamo di certo avvezzi a questo tipo specifico di emergenze, come del resto nessuno poteva esserlo per il Covid-19, e il primo pensiero è un sentimento di cordoglio per chi non ce l'ha fatta. Sapere però di aver collaborato a salvare tante persone ci rende fieri e orgogliosi. Il bilancio è sicuramente positivo." "Il posto medico avanzato ha come scopo di effettuare in Triage per le attività in tema Difesa, quindi per pazienti con ferite di armi da fuoco o problematiche ortopediche. In questo caso ci siamo riconfigurati per l'emergenza COVID-19." "La Marina è al servizio per il Paese ma in questo caso siamo stati al servizio con il Paese. Abbiamo formato una squadra, un perfetto equipaggio con il personale sanitario di Jesi, l'amministrazione comunale e la Protezione Civile." Comandante Nave San Giusto Capitano di Vascello Aniello Cuciniello: "Nave San Giusto svolge prioritariamente il compito assegnato alla Marina, difesa degli interessi nazionali e sicurezza sul mare e dal mare per un Paese come l'Italia a preminente connotazione marittima." "In questi giorni con Nave San Giusto abbiamo tutelato le attività di pesca nell'Adriatico messe a dura prova dall'emergenza sanitaria in corso." "Ora il ripiegamento del Posto Medico Avanzato ci permette di addestrarci durante una reale attività operativa alla proiezione dal mare e sul mare di reparti della Marina ovunque sia necessario e in questo caso il 1° Reggimento San Marco". Marina Militare: termina l'attività del posto medico avanzato di Jesi <http://www.seareporter.it/marina-militare-termina-lattivit a-del-posto-medico->





Al porto la statua di un abbraccio, sarà simbolo di rinascita

ARTE Civitavecchia ha perso ormai diversi anni fa la celebre statua del bacio di Johnson Seward, ma ne avrà presto un' altra. Anzi avrebbe dovuto averla proprio il 14 maggio in occasione dell' anniversario dei bombardamenti se non fosse per l' emergenza Covid. L' idea di far realizzare la statua è stata di una operatrice dello scalo, Ivana Puleo, che durante il lavoro di ricerca che per la stesura di un libro fotografico sul porto di Civitavecchia scoprì dai racconti di alcuni diversamente giovani una storia. «Quella di Armando che partì per la guerra tre settimane prima del bombardamento del 14 maggio. Il saluto alla madre sulla banchina - racconta la Puleo - è diventato un simbolo di tutti i baci e gli abbracci che sono stati scambiati sulle banchine del nostro porto. Abbracci tra madri e figli, tra fratelli, baci tra fidanzati. In un momento in cui il porto di Civitavecchia attraversa una nuova fase di incertezza e diffusa preoccupazione per il suo futuro, potrebbe apparire superficiale e poco realistico appellarsi alla storia ed al recupero della memoria. Tuttavia, spesso è proprio nei momenti che appaiono più cupi che una comunità deve trovare momenti di unione, simboli positivi in cui riconoscersi e nuovi entusiasmi per affrontare le avversità e immaginare un domani di sviluppo». La statua è stata realizzata dalla Pontificia Fonderia Marinelli di Agnone grazie ai contributi erogati da una serie di imprese e servizi tecnico nautici che operano in porto, ma non solo. «I tempi della consegna si sono allungati a causa dei disagi creati dalla pandemia dovuta al Coronavirus. La statua sarà posizionata all' interno del porto, sulla radice del molo del Bicchiere. L' Adsp si è messa a disposizione per ideare il progetto per la base che ospiterà l' installazione artistica, ha già iniziato l' iter per la manifestazione di interesse alla procedura negoziata che vedrà una ditta iniziare i lavori per la finta banchina». La statua avrà alla sua base un codice Qr. Avvicinando il dispositivo (cellulare smartphone) si verrà indirizzati in un sito dove chi vorrà potrà approfondire la storia di Civitavecchia e del porto. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Scalo in agonia l' 80 per cento delle imprese chiede la cassa

CRISI Diventa ad ogni ora sempre più preoccupante la crisi al porto, aggravata dall' emergenza Covid 19. L' 80% delle imprese portuali hanno fatto richiesta di cassa integrazione e sono circa 400 i lavoratori che beneficiano al momento delle sovvenzioni governative anche se con riduzioni degli orari diversi tra le varie imprese. Una situazione grave dalla quale secondo il sindacato, però, andrebbe cercata la forza di operare scelte coraggiose. «In attesa che in fase di conversione del decreto legge afferma il segretario della Filt Cgil, Borgioni arrivino ulteriori fondi per l' Adsp che potrebbero essere utilizzati, non per risanare il bilancio dell' ente, ma per avere la liquidità necessaria per abbattere i canoni concessori soprattutto per le imprese che sono in grande sofferenza, c' è un punto nel decreto che può essere sfruttato da subito». Il riferimento è al comma 9 dell' articolo 202 relativo alle disposizioni in materia di lavoro portuale e trasporti marittimi che consente a tutte le Autorità portuale di liberare l' utilizzo delle banchine a prescindere dalla destinazione prevista dal Piano regolatore portuale, fino a 6 mesi dopo la conclusione della fase di emergenza Coronavirus. «Questa è una grande conquista prosegue Borgioni ottenuta nel decreto proprio grazie alle pressioni arrivate da Civitavecchia. E per un porto come il nostro che ha la maggioranza di banchine pubbliche potrà essere un grande richiamo per nuovi traffici. Ma per farlo serve l' azione immediata dall' Adsp che deve diventare capofila di questo rilancio e la volontà governativa di capire che Civitavecchia deve essere la naturale piattaforma logistica per la Capitale dove arrivano le merci dirette a Roma, che oggi vengono sbarcate tra Genova, Livorno e Napoli. Solo così c' è la speranza di rimettersi in carreggiata e rimediare all' errore fatto dai Governi di creare uno scalo solo passeggeri, dove le merci sono state sempre sottosviluppate. Non è più il momento di parlare di proiezioni future che in quattro anni conclude il sindacalista riferendosi alla gestione dei vertici dell' Adsp non hanno portato nulla di concreto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



di Majo: valutare la crisi del porto di Civitavecchia

Il presidente dell'AdSp fiducioso del lavoro di Governo e Regione

Redazione

CIVITAVECCHIA Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, all'indomani del cosiddetto Decreto Rilancio, si dice fiducioso che Governo e Regione sapranno ulteriormente valutare la specificità della crisi del porto di Civitavecchia. 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 dichiara di Majo 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, conclude il presidente dell'**AdSp**, Francesco Maria di Majo.



The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL' with navigation links for 'SAPORI', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main article title is 'di Majo: valutare la crisi del porto di Civitavecchia' with a sub-headline 'Il presidente dell'AdSp fiducioso del lavoro di Governo e Regione'. Below the title is a photo of Francesco Maria di Majo and a short text snippet: 'CIVITAVECCHIA - Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, all'indomani del cosiddetto Decreto Rilancio, si dice fiducioso che Governo e Regione sapranno ulteriormente valutare la specificità della crisi del porto di Civitavecchia. 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 dichiara di Majo - che il Governo abbia costituito, accogliendo le istanze giunte soprattutto da Civitavecchia, un siffatto fondo di...'. At the bottom of the snippet, it says 'ARGOMENTI CORRELATI: PORTI DEL MAR TIRRENO CENTRIONALE DEL MAR TIRRENO CENTRIONALE DEL TIRRENO CENTRIONALE INFRASTRUTTURE, RETE DEI PORTI - DECRETO RILANCIO - INFRASTRUTTURE MARITIME DI Majo'.

Avvisatore Marittimo

Napoli

Porto di Napoli, rincarano i container al terminal Conateco

Napoli. Con una comunicazione all'Autorità di sistema portuale, ad Assospena, al Consiglio compartimentale degli spedizionieri doganali, alla Fai-Confrasperto ed a Trasportounito, il terminal Conateco del porto di Napoli rincarà di 50 centesimi le tariffe per i container pieni, in import ed export. L'addebito si chiama "rilascio interchange", sarà in vigore dal 18 maggio e serve, spiega Conateco, per recuperare i «rilevanti investimenti in sistemi informatici, mezzi meccanici, personale, materiali, dispositivi di protezione e potenziamento di servizi segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
109
16 MAGGIO 2020

DL Rilancio, manca il mare
Scarse notizie per l'autoporto, sono richieste all'armamento italiano "Bianco esenziale per il Paese". Le compagnie portuali chiedono una deroga simile alle agevolazioni delle Ispt. Una buona parte del cluster marittimo di porto scende.

Un terzo di container e rotabili in meno: un anno dimezzato
Roma. Nel 2020, il settore dei container, che da un anno e mezzo non riesce a tornare ai livelli del 2019, ha subito un ulteriore colpo. I dati pubblicati dalla FAI, l'associazione italiana dei porti, mostrano che nel primo trimestre 2020 il volume di container è sceso del 33 per cento rispetto al periodo corrispondente del 2019. Il settore dei container è stato colpito da una crisi senza precedenti, con un crollo del volume di container trasportati del 33 per cento rispetto al periodo corrispondente del 2019. Il settore dei container è stato colpito da una crisi senza precedenti, con un crollo del volume di container trasportati del 33 per cento rispetto al periodo corrispondente del 2019.

Navi a metà e check-in come in aeroporto
Benvenuti a bordo
Napoli. Nel tempo per dati, a bordo delle navi, il check-in è diventato un processo più complesso. Le compagnie portuali stanno lavorando per migliorare l'esperienza dei passeggeri, ma il processo di check-in è diventato più lento e più complicato. Le compagnie portuali stanno lavorando per migliorare l'esperienza dei passeggeri, ma il processo di check-in è diventato più lento e più complicato.

Mastellone torna all'Assoagenti Napoli
Napoli. Al di là della notizia che Mastellone è tornato all'Assoagenti Napoli, il settore dei container è stato colpito da una crisi senza precedenti, con un crollo del volume di container trasportati del 33 per cento rispetto al periodo corrispondente del 2019.

Porto di Napoli, rincarano i container al terminal Conateco
Napoli. Con una comunicazione all'Autorità di sistema portuale, ad Assospena, al Consiglio compartimentale degli spedizionieri doganali, alla Fai-Confrasperto ed a Trasportounito, il terminal Conateco del porto di Napoli rincarà di 50 centesimi le tariffe per i container pieni, in import ed export.

Arrivi & Partenze: Napoli (2-3) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (12-13)

Avvisatore Marittimo

Napoli

Conateco rincara

in outsourcing» realizzati dal terminal napoletano negli ultimi anni. Alcuni di questi interventi, spiega il terminalista - parte del gruppo Msc - sono determinati dalla congiuntura pandemica, ma altri «sono frutto di un percorso di continuo adeguamento dell'operatività», come la digitalizzazione dei processi, il rafforzamento della sicurezza del personale e delle merci, la velocizzazione delle consegne, dei tempi di attesa, e il miglioramento della viabilità. A proposito di fluidità del traffico, Conateco annuncia che il porto è vicino al ripristino e al miglioramento dell'uscita dei container dal porto - «autorità di controllo permettendo», sottolinea il terminalista - attraverso le aree adiacenti il Bausan, sottostanti il raccordo autostradale, rafforzando anche la vigilanza dell'area.

The collage includes a page from 'Avvisatore Marittimo' with headlines like 'Dalla prima pagina', 'Navi a mare', and '2020 disastrosa'. Below the page is a map of the Mediterranean region with the text 'GRIMALDI GROUP servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo'. At the bottom is a photograph of a large container ship at sea.

Trimestrale Contship in Italia: Salerno sale mentre Spezia e Ravenna calano

Nei primi tre mesi del 2020 i terminal portuali operati da Contship Italia hanno movimentato 421.136 Teu, in calo del 9,2% rispetto allo stesso periodo del 2019. Lo si apprende dalla trimestrale della controllante Eurokai nella quale viene specificato più nel dettaglio che dal 1 gennaio al 31 marzo il La Spezia Container Terminal ha movimentato 283.952 Teu (-13,4% rispetto ai 328.020 Teu di un anno prima), il Ravenna Container Terminal ha chiuso il medesimo periodo con 40.665 Teu movimentati (-5,3%) mentre il Salerno Container Terminal ha sbarcato e imbarcato 96.519 Teu (+4,3%) rispetto allo stesso trimestre dell'esercizio precedente. Complessivamente tutto il Gruppo Eurokai al 31 marzo scorso aveva movimentato 460.222 Teu, il 10,9% in meno rispetto ai 516.782 del primo trimestre 2019.



Nei primi tre mesi del 2020 i terminal portuali operati da Contship Italia hanno movimentato 421.136 Teu, in calo del 9,2% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Il Nautilus

Bari

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: Approvazione del nuovo PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2020-2022

SCRITTO DA REDAZIONE

Authority , Italia , Legislazione , News , Porti , Trasporti venerdì, maggio 15th, 2020 TARANTO - È stato approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 03/2020 del 13/05/2020 il nuovo Piano Operativo Triennale (POT) 2020-2022 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il documento programmatico previsto dalla vigente normativa del Sistema Portuale Italiano finalizzato a pianificare, lungo un arco temporale triennale, la condotta istituzionale - strategica, organizzativa ed operativa - dell' **AdSP**. Il documento è disponibile per il download al seguente link. La redazione del POT ha abbracciato una metodologia basata sul principio della partecipazione quale strumento di apertura e promozione di politiche inclusive in grado di favorire l' integrazione tra i piani di sviluppo e, nel contempo, la coesione tra stakeholder del porto di Taranto - il cluster portuale, gli Enti, le Istituzioni e il personale interno - al fine di accrescere il valore dell' accountability istituzionale puntando sulla sperimentazione di nuove metodologie di lavoro. Il documento è stato elaborato in collaborazione con SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, che ha fornito supporto strategico e specializzato nell'

analisi delle dinamiche economiche riguardanti il tema dei trasporti marittimi e logistico-portuali come descritte e approfondite nelle sezioni dedicate all' analisi dello scenario macroeconomico globale e nazionale. La strategia inclusa nel nuovo documento programmatico che andrà a caratterizzare l' arco temporale 2020- 2022 si arricchisce di nuovi elementi e progettualità capaci di guardare al futuro in chiave propositiva e generativa ed è articolata su n. 5 obiettivi prioritari: Innovazione, Porto e territorio, Sostenibilità, Infrastruttura fisica e Competitività, Accountability istituzionale. L' implementazione di tali obiettivi si svilupperà attraverso n. 20 azioni strategiche che andranno a tradurre e dare nuovo impulso alle diverse componenti portuali: da quella commerciale a quella logistica, da quella turistico - crocieristica a quella infrastrutturale e, non ultima, la componente industriale, all' insegna della sostenibilità economica ed ambientale. Tra gli elementi introdotti col nuovo Piano, la proposta di un modello di porto 6.0 elaborata da SRM. Il modello offre una chiave interpretativa delle attività che uno scalo moderno deve essere in grado di mettere in campo per favorire la crescita di un territorio e per dare valore aggiunto alle attività marittime e logistiche, al fine di migliorare il posizionamento strategico e la forza competitiva nello scenario globale del sistema portuale. Il POT presenta, infine, una rivisitazione della Vision 2030 del Porto di Taranto introdotta con il precedente Piano e oggi aggiornata nei contenuti e nella forma, al fine di presentare, in maniera chiara ed efficace gli elementi di competitività su cui la nuova programmazione è incentrata ed allineata con le prospettive di sviluppo del sistema portuale ionico. Gli obiettivi e le sfide lanciati per il nuovo triennio - afferma il Presidente dell' AdSPMI, Sergio Prete - ambiscono a generare processi di innovazione e rigenerazione nei diversi ambiti che caratterizzano il sistema portuale di Taranto: dall' efficientamento energetico-ambientale al potenziamento della digitalizzazione dei processi e all' interoperabilità dei sistemi informativi; dalla valorizzazione della ZES e della ZFD alla operatività del terminal contenitori e della piattaforma logistica. La nuova programmazione intende, inoltre, dare nuovo impulso all' economia del territorio, sostenendo la vitalità delle realtà produttive esistenti ed emergenti e la più ampia interconnessione ed integrazione dell' ecosistema portuale, con l' obiettivo di generare nuovi modelli di business declinabili nella filosofia della 'circular



economy', cioè in grado di sostenere la massima valorizzazione delle risorse marittime-portuali, industriali, intermodali, logistiche e turistiche.' Leggi anche: Porti: bando per Piano regolatore di sistema portuale Autorità mare Adriatico centrale Approvazione Bilancio di Previsione esercizio finanziario 2020 dell'



Il Nautilus

Bari

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Il Comitato di gestione dell' **AdSP MAM** approva all' unanimità il Bilancio di previsione 2020 e il Triennale 2020-2022 Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio: Approvazione del Rendiconto Finanziario 2018 Porto di Taranto: approvato il Piano operativo triennale Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=75481>.

Infrastrutture nei porti MAM: quasi 15 milioni d' investimenti

BARI Quasi 15 milioni di euro per interventi di infrastrutturazione nei porti **AdSP MAM**: l'emergenza Covid non ferma l'attività amministrativa dell'Ente portuale, firmati in remoto 12 contratti di appalto e subappalto. Nei mesi di marzo e di aprile, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nonostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l'operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l'avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate. Disponendo, pertanto, di una serie di procedure amministrative concluse e contrattualizzate, l'Ente portuale sta già iniziando i lavori pianificati, atteso che le recenti disposizioni governative consentono il riavvio dei cantieri. Nonostante il lockdown, infatti, l'**AdSP MAM** ha sottoscritto da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Tutto l'intricato e complesso iter procedurale è stato eseguito da remoto, attraverso l'utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare d'appalto. Nonostante le difficoltà oggettive commenta il presidente dell'**AdSP MAM Ugo Patroni Griffi** non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l'obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività.. Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia, infatti conclude **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. Sono 24 le opere appaltate da **MAM**:

PORTO DI BARI· Appalto integrato: lavori di realizzazione dell'impianto fotovoltaico a servizio della stazione marittima 220.000C.· Lavori di realizzazione di torri faro sui piazzali retrostanti le banchine operative della Darsena di levante 1.200.000C.· Lavori di manutenzione straordinaria con adeguamento delle strutture di controllo PIF (Posti d'Ispezione Frontalieri) e PED (Punti di Entrata Designata) al nuovo regolamento (UE) 2017/625 200.000C.· 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 6.400.000C.· Porto di Bari. Lavori di rimodulazione e nuova configurazione dei varchi carrabili e pedonali della port facility molo San Vito extra schengen e adeguamento della viabilità 1.600.000C.· Lavori di rifacimento e riconfigurazione dei servizi igienici al piano terra della stazione marittima San Vito 200.000C.· Intervento urgente di fornitura e posa in opera della rete in fibra ottica per l'estensione dei servizi di connettività portuale nella tratta Varco Pizzoli Varco della Vittoria 164.079C. **PORTO DI BRINDISI**· Appalto integrato: progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di riqualificazione della stazione marittima lato mare, nonché dei prospetti e delle coperture degli uffici prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II 900.000C.· Affidamento in concessione del servizio di rifornimento idrico alle navi 300.000C.· Servizio per la pulizia di strade e piazzali, ritiro e trasporto a smaltimento dei rifiuti, servizio giornaliero di pulizia degli immobili demaniali e degli uffici di Brindisi dell'Autorità di Sistema Portuale 427.910C.· Servizio per il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra e per la caratterizzazione integrativa dell'area denominata Sant'Apollinare, Costa Morena e Punta delle Terrare 600.000C.· Opere di

infrastrutturazione nei porti **AdSP MAM**: l'emergenza Covid non ferma l'attività amministrativa dell'Ente portuale, firmati in remoto 12 contratti di appalto e subappalto. Nei mesi di marzo e di aprile, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nonostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l'operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l'avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate. Disponendo, pertanto, di una serie di procedure amministrative concluse e contrattualizzate, l'Ente portuale sta già iniziando i lavori pianificati, atteso che le recenti disposizioni governative consentono il riavvio dei cantieri. Nonostante il lockdown, infatti, l'**AdSP MAM** ha sottoscritto da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Tutto l'intricato e complesso iter procedurale è stato eseguito da remoto, attraverso l'utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare d'appalto. Nonostante le difficoltà oggettive commenta il presidente dell'**AdSP MAM Ugo Patroni Griffi** non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l'obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività.. Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia, infatti conclude **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. Sono 24 le opere appaltate da **MAM**:





La Gazzetta Marittima

Bari

Sant'Apollinare nel porto di Brindisi. Piano di indagine ai fini della verifica e successiva conferma dell'attualità degli esiti della caratterizzazione dei fondali già condotta 250.000C. · Servizio per il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra e per la caratterizzazione integrativa dell'area denominata Sant'Apollinare, Costa Morena e Punta delle Terrare 13.350C. · Completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena est. piano di indagine ai fini della verifica e successiva conferma dell'attualità degli esiti delle caratterizzazioni dei fondali già condotte 440.000C. · Servizio di aggiornamento della caratterizzazione dei fondali nell'area all'imboccatura e commerciale del porto di Brindisi 155.000C. PORTI DI MONOPOLI- BARLETTA E MANFREDONIA · Porto di Monopoli. Affidamento in concessione del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi 120.000C. · Servizio di aggiornamento della caratterizzazione dei fondali nell'area all'imboccatura e commerciale del porto di Monopoli 250.000C. · Lavori di realizzazione di strutture leggere prefabbricate destinate ad Infopoint a servizio dei passeggeri nei porti di Manfredonia, Monopoli e Barletta. progetto interreg v-a el-it greece italy 2014 2020 themis 520.071C. · Porti di manfredonia e barletta accordo quadro manutenzione e tenuta in esercizio porti. Il atto aggiuntivo ai rep 56/2018 (il primo atto aggiuntivo è il rep 216/19) 68.000C. Nei cinque porti del sistema, inoltre, sono previsti: · Servizi di comunicazione e marketing territoriale del progetto themis finanziato nell'ambito del programma interreg va greece italy 2014/2020 139.533C. · Atto aggiuntivo al contratto di accordo quadro per lavori di manutenzione e tenuta in esercizio degli impianti tecnologici degli immobili negli ambiti demaniali dei porti del Sistema lotto 3 Manfredonia e Barletta 453.000C. · Lavori di manutenzione e tenuta in esercizio degli impianti tecnologici degli immobili negli ambiti demaniali dei porti del Sistema lotto 1 Bari 108.200C.

Patroni Griffi: 'Apriamo i porti del Sud a crociere e traghetti, non possiamo restare ancorati al Nord'

Redazione

Milano - 'Apriamo i confini del Meridione. La Puglia è ormai una regione Covid free. E lo sono anche Campania, Sicilia, Sardegna, Calabria, Basilicata e Molise. Le compagnie cruise hanno voglia di riprogrammare le crociere: perché non lo consentiamo aprendo i nostri porti? Perché le nostre Regioni devono essere ancorate a quelle del Nord, che invece stanno vivendo una situazione diversa?' E' l'appello lanciato di Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del mare Adriatico Meridionale, di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Appello che il presidente ha lanciato durante la video conferenza organizzata oggi dall' International Propeller Club Porto of Taras e Srm, dedicata agli effetti del Covid 19 sulla portualità italiana. 'In Europa sta accadendo che Stati come Germania, Francia, Austria, Croazia, Albania, Montenegro, Grecia e paesi Baltici aprono le proprie frontiere, molti dei quali non sono nemmeno nelle condizioni delle regioni meridionali. Nonostante questo, lo fanno. Stiamo perdendo un'occasione unica perché ci sono potenziali turisti di paesi come Australia e Nuova Zelanda che cercano mete sicure dove trascorrere le vacanze. Perché non potrebbero farlo nelle nostre Regioni? Un discorso simile vale per i traghetti passeggeri che oggi sono fermi, quando potrebbero ritornare ad operare, ovviamente con le dovute cautele'. Patroni Griffi fa un passaggio anche sul DL del Governo: 'Non si può definire di rilancio ma di traghettamento per un'economia in sofferenza. Si poteva certamente fare di più per il settore portuale e dare di meno a quello aereo - spiega -. Non si può definire un decreto rilancio perché non interviene sulle semplificazioni. Prendiamo il caso delle Zes (zone economiche speciali): oggi sono una scatola vuota. Se non vengono riformate attraverso una vera semplificazione, non attireranno mai nessuno nel Sud Italia. Invece proprio le Zes rappresentano una grande opportunità per rilanciare i nostri porti e per catturare il traffico dello short sea shipping che è in grande espansione'. Un altro nervo scoperto riguarda le lungaggini burocratiche per realizzare opere infrastrutturali nei porti: 'Dicono che in Italia abbiamo una sovracapacità di banchine. Probabilmente è vero, ma se poi ci vogliono anni per adeguarle alle esigenze del mercato è un problema', osserva il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, Sergio Prete. Per quanto riguarda, il nodo Ilva: 'Dopo 8 anni dal sequestro, manca ancora una soluzione del problema. Tutto questo pesa sulla programmazione del porto, visto che Ancelormittal è il primo cliente dello scalo di Taranto ed è anche quello che occupa lo spazio più grande', conclude Prete.



Patroni Griffi: 'Apriamo i porti del Sud a crociere e traghetti, non possiamo restare ancorati al Nord'

15 MAGGIO 2020 - Redazione



Milano - 'Apriamo i confini del Meridione. La Puglia è ormai una regione Covid free. E lo sono anche Campania, Sicilia, Sardegna, Calabria, Basilicata e Molise. Le compagnie cruise hanno voglia di riprogrammare le crociere: perché non lo consentiamo aprendo i nostri porti? Perché le nostre Regioni devono essere ancorate a quelle del Nord, che invece stanno vivendo una situazione diversa?'

E' l'appello lanciato di Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del mare Adriatico Meridionale, di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Appello che il presidente ha lanciato durante la video conferenza organizzata oggi dall' International Propeller Club Porto of Taras e Srm, dedicata agli effetti del Covid 19 sulla portualità italiana. 'In Europa sta accadendo che Stati come Germania, Francia, Austria, Croazia, Albania, Montenegro, Grecia e paesi Baltici aprono le proprie frontiere, molti dei quali non sono nemmeno nelle condizioni delle regioni meridionali. Nonostante questo, lo fanno. Stiamo perdendo un'occasione unica perché ci sono potenziali turisti di paesi come Australia e Nuova Zelanda che cercano mete sicure dove trascorrere le vacanze. Perché non potrebbero farlo nelle nostre Regioni? Un discorso simile vale per i traghetti passeggeri che oggi sono fermi, quando potrebbero ritornare ad operare, ovviamente con le dovute cautele'. Patroni Griffi fa un passaggio anche sul DL del Governo: 'Non si può definire di rilancio ma di traghettamento per un'economia in sofferenza. Si poteva certamente fare di più per il settore portuale e dare di meno a quello aereo - spiega -. Non si può definire un decreto rilancio perché non interviene sulle semplificazioni. Prendiamo il caso delle Zes (zone economiche speciali): oggi sono una scatola vuota. Se non vengono riformate attraverso una vera semplificazione, non attireranno mai nessuno nel Sud Italia. Invece proprio le Zes rappresentano una grande opportunità per rilanciare i nostri porti e per catturare il traffico dello short sea shipping che è in grande espansione'. Un altro nervo scoperto riguarda le lungaggini burocratiche per realizzare opere infrastrutturali nei porti: 'Dicono che in Italia abbiamo una sovracapacità di banchine. Probabilmente è vero, ma se poi ci vogliono anni per adeguarle alle esigenze del mercato è un problema', osserva il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, Sergio Prete. Per quanto riguarda, il nodo Ilva: 'Dopo 8 anni dal sequestro, manca ancora una soluzione del problema. Tutto questo pesa sulla programmazione del porto, visto che Ancelormittal è il primo cliente dello scalo di Taranto ed è anche quello che occupa lo spazio più grande', conclude Prete.

Iscriviti alla newsletter

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

Trani Il sistema è stato testato in Australia con buoni risultati Il sindaco: "Così miglioriamo uno dei nostri simboli"

Porto, addio inquinamento Il robot ripulisce la darsena

I tre raccoglitori galleggianti catturano tutto ciò che finisce all' interno dello specchio d' acqua dove sono attraccati yacht e imbarcazioni da diporto. Un progetto di Comune, Amet e Amiu

di Giovanni Di Benedetto Testati e utilizzati già in Australia, "con ottimi risultati", dicono dal Comune. Chiamateli pure robot-spazzini, oppure mini depuratori. In realtà tre raccoglitori di rifiuti galleggianti che hanno lo scopo di raccogliere tutto ciò che finisce all' interno dello specchio d' acqua del porto, tra la darsena ed i pontili della Lega navale, assicurando una raccolta costante 24 ore su 24. Succede a Trani, lì dove sono attraccati yacht di prestigio e imbarcazioni da diporto. L' iniziativa è stata promossa dall' azienda di igiene urbana cittadina, l' Amiu, di intesa con l' amministrazione comunale. Coinvolte anche l' azienda Amet, società che gestisce la darsena di proprietà comunale, e la sezione di Trani della Lega Navale. In pratica, a detta dei tecnici, viene affrontato in modo innovativo il problema dell' inquinamento in mare in aree controllate come i porti, dove non arrivano grandi onde o significativi rovesci ma vento e correnti sono costantemente in movimento ed i rifiuti approdano facilmente finendo per ristagnare anche in superficie. «Grazie alla collocazione dei raccoglitori in mare - ha detto il sindaco, Amedeo Bottaro - puntiamo a migliorare sempre di più l' aspetto di uno dei uno dei luoghi simbolo della nostra città e della nostra regione. Ancora una volta uniamo alla visione di una città in continua crescita la realizzazione di iniziative concrete che vanno nella direzione di migliorare la qualità dell' ambiente, tema affrontato fin dal primo giorno del nostro insediamento e che, in questo caso, vede protagoniste, in rete, diverse realtà importanti del territorio». Gli fa eco l' assessore all' ambiente Michele Di Gregorio: « Ci proiettiamo con decisione verso traguardi ambiziosi, apportando elementi di innovazione così come i tempi di oggi impongono». L' installazione dei raccoglitori in acqua è avvenuta da parte dei tecnici dell' Amiu. « Il contenitore - ha chiarito l' amministratore unico Gaetano Nacci - è collegato ad una pompa che crea un flusso d' acqua con cui porta con sé rifiuti e detriti che vengono aspirati e rimossi». Da ultimo il presidente della Lega navale, Nicola Romanelli, secondo il quale «la collocazione dei raccoglitori aumenterà anche la consapevolezza degli utenti e dei diportisti verso il problema dell' inquinamento dei rifiuti in mare ». Non solo tutela dell' ambiente però. Tempo pochi mesi e la darsena cambierà look. Sarà infatti rimossa, in previsione di una ristrutturazione, la storica piattaforma galleggiante, da anni in uno stato di abbandono. Quella che in passato era il ristorante sul porto, diventato poi luogo per conferenze e mostre, tornerà al suo antico splendore. Il Comune ha deciso di provvedere alla demolizione della sovrastrutture metalliche del manufatto realizzato nel 1998 per l' accoglienza dei diportisti, diventato solo un deposito di attrezzi. © RIPRODUZIONE RISERVATA



A BORDO 500 UOMINI DELL' EQUIPAGGIO RIMASTI FERMI PER I CONTROLLI COVID

Brindisi, è ripartita la «Costa Fortuna»

BRINDISI. «Costa Mediterranea» ha lasciato ieri mattina il porto adriatico: l' equipaggio ha salutato e ringraziato la città con il suono della sirena e dalla rada dove era rimasta per circa 14 giorni, il periodo necessario per escludere eventuali casi Covid a bordo, ha raggiunto il porto esterno (alla fonda) per completare il carico dei bagagli dei marittimi, attraverso la motobarca dei servizi portuali. La nave era arrivata il 16 aprile scorso per imbarcare circa 500 membri dell' equipaggio di «Costa Fortuna» e trasportarli in Estremo Oriente, nei loro paesi di origine. Il presidente dell' **AdSP** MAM, Ugo Patroni Griffi, ha salutato i marittimi e la nave con l' augurio che possano tornare presto a navigare nei nostri mari e ad ormeggiare nei nostri porti. Intanto ieri si è completato un altro tassello delle complesse vicende col laterali legate alla pandemia, che avevano determinato la Costa a richiamare in Italia e ad allocare nei diversi porti crocieristici le proprie unità. Ed infatti alla diga di Punta Riso la nave da crociera Costa Mediterranea era arrivata per imbarcare circa 500 membri dell' equipaggio di «Costa Fortuna» e trasportarli in Estremo Oriente. Nell' immediatezza dell' approdo la Polizia di Frontiera e gli organi preposti avevano avviato tutte le formalità di espatrio per i marittimi che ora hanno lasciato il nostro Paese. La «Costa Mediterranea» era giunta a Brindisi dal porto di La Spezia, dove era arrivata il 10 aprile per ripartire il 12 successivo e, giunta a Brindisi, è rimasta attraccata accanto alla «Costa Pacifica» con i suoi 750 membri dell' equipaggio.



PORTO LA NAVE ERA ARRIVATA PER TRASPORTARE 500 MARITTIMI

Costa Mediterranea riparte e ringrazia la Città con la sirena

Costa Mediterranea ha lasciato ieri mattina il porto di Brindisi. L' equipaggio ha salutato e ringraziato la città con il suono della sirena. Dalla rada dove era rimasta per circa 14 giorni, il periodo necessario per escludere eventuali casi Covid a bordo, Costa Mediterranea ha raggiunto il porto esterno (alla fonda) per completare il carico dei bagagli dei marittimi, attraverso la motobarca dei servizi portuali. La nave era arrivata il 16 aprile scorso per imbarcare circa 500 membri dell' equipaggio di Costa Fortuna e trasportarli in Estremo Oriente, nei loro paesi di origine. Il presidente dell' **AdSP** MAM, Ugo Patroni Griffi, saluta i marittimi e la nave con l' augurio che possano tornare presto a navigare nei nostri mari e ad ormeggiare nei nostri porti.

ARRESTO AL SANT'ELIA
SERATA DI FOLLIA PER UN'AGENTE
FERTI QUE ASENTI DELLE VOLANTI

Al 113: «Ho ucciso un uomo» poi bastona i poliziotti e minaccia loro di morte

Nuove modalità per i buoni spesa

Sicurezza sui luoghi di lavoro partono i controlli nelle aziende

Calamità del 2017

Costa Mediterranea riparte e ringrazia la Città con la sirena

Brindisi Report

Brindisi

Costa Mediterranea ha lasciato il porto di Brindisi

MONTAGGIO DI SALVATORE BARBAROSSA

. L' equipaggio ha salutato e ringraziato la città con il suono della sirena. Questa mattina, dalla rada dove era rimasta per circa 14 giorni, il periodo necessario per escludere eventuali casi Covid a bordo, Costa Mediterranea ha raggiunto il porto esterno (alla fonda) per completare il carico dei bagagli dei marittimi, attraverso la motobarca dei servizi portuali. La nave era arrivata il 16 aprile scorso per imbarcare circa 500 membri dell' equipaggio di Costa Fortuna e trasportarli in Estremo Oriente, nei loro paesi di origine. Il presidente dell' **AdSp Mam**, **Ugo Patroni Griffi**, saluta i marittimi e la nave con l' augurio che possano tornare presto a navigare nei nostri mari e ad ormeggiare nei nostri porti.



Siglato accordo per ridefinire il «waterfront»

Firma a Palazzo di città

Il sindaco Rinaldo Melucci e il presidente Sergio Prete hanno sottoscritto un accordo di collaborazione tra Comune di Taranto e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, per condividere i percorsi progettuali e operativi che ridefiniranno waterfront e area di cerniera tra porto e città. Si tratta di un' intesa corposa, articolata, che rafforza il dialogo già proficuo tra ente e istituzione, consentendo a entrambi di poter condividere la prospettiva di ridisegnare una porzione di tessuto urbano destinata a diventare uno degli obiettivi progettuali più importanti dei prossimi anni. L' accordo durerà sette anni e impegna le parti ad articolare misure che consentano di raggiungere i seguenti obiettivi: sostenere lo sviluppo territoriale, al fine di ricongiungere il porto di Taranto alla città; proseguire l' attività di sostegno allo sviluppo territoriale sulla base delle strategie dettate ed applicate dalla programmazione comunitaria, nazionale e regionale, in presenza di un disegno locale di sviluppo concertato e condiviso anche volto all' attrazione di investitori nazionali ed internazionali». Ed ancora: «condividere un percorso comune circa lo sviluppo dell' asse porto -città con particolare attenzione alla loro crescita economica, anche attraverso lo sviluppo della retrostante Zona Economica Speciale Ionica; compartecipare nello sviluppo di un percorso di promozione territoriale con obiettivi di crescita nei settori turistico e delle crociere». La firma di ieri è «il primo atto operativo dell' accordo quadro già firmato - ha spiegato il sindaco Melucci - il mese scorso, si è finalmente avviata una stagione di naturale sinergia tra la città e il suo porto, la condivisione della programmazione e della promozione darà presto i suoi frutti al sistema economico locale. Siamo fiduciosi che dalla ripartenza dello scalo ionico passi il cambio del paradigma economico del nostro territorio». Continua «la collaborazione proficua e positiva - ha aggiunto il presidente Sergio Prete - tra il Comune di Taranto e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, che condividendo gli asset di sviluppo territoriale hanno voluto consacrare questa collaborazione in un atto formale che consentirà una programmazione condivisa di alcuni progetti strategici per il rilancio dell' area ionica».



Crociere confermate. Ma per il 2021

Comune e autorità di sistema portuale hanno firmato l'intesa per lo sviluppo del porto della durata di 7 anni L'amministrazione: otto attracchi da maggio a ottobre della compagnia Marella Cruises-Tui

Difficilmente per l'estate alle porte le crociere potranno muoversi. Di fatto l'emergenza coronavirus ha già portato alla cancellazione di tutte le tappe che sarebbero state previste nel porto di Taranto. Ma la buona notizia è arrivata ieri mattina: per il 2021, infatti, è già tutto pronto per consentire lo scalo delle navi da crociera della compagnia britannica Marella Cruises/Tui. Quest'anno dunque le navi che avrebbero dovuto toccare Taranto nei loro itinerari hanno cancellato la programmazione e gli itinerari previsti: già a maggio ci sarebbero stati i primi arrivi di crocieristi, se il covid non avesse bloccato tutto, peraltro con un divieto di navigazione per tutte le compagnie di crociera battenti bandiera italiana. L'amministrazione comunale invece, per il prossimo 2021, ha già ottenuto la conferma delle date per la stagione estiva e autunnale. Per ora sono già state stabilite 8 toccate, da maggio a ottobre. «Tutti gli attori istituzionali coinvolti nel progetto non hanno mai smesso di lavorare su questo affascinante asset turistico ha spiegato il sindaco di Taranto Rinaldo Melucci e stanno rilanciando affinché il calendario degli scali possa crescere e diversificarsi, coinvolgendo anche altre compagnie. Taranto merita di diventare una meta turistica di primaria importanza». Quello delle crociere è sicuramente uno scenario coinvolgente ma non è l'unico segmento innovativo di sviluppo per il porto di Taranto. Su queste direttrici il sindaco Rinaldo Melucci e il presidente Sergio Prete hanno sottoscritto un accordo di collaborazione tra Comune di Taranto e **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio. L'intesa serve a condividere i percorsi progettuali e operativi che ridefiniranno waterfront e area di cerniera tra porto e città. Si tratta di un'intesa corposa, articolata, che rafforza il dialogo già proficuo tra ente e istituzione, consentendo a entrambi di poter condividere la prospettiva di ridisegnare una porzione di tessuto urbano destinata a diventare uno degli obiettivi progettuali più importanti dei prossimi anni. L'accordo durerà sette anni e impegna le parti ad articolare misure che consentano di raggiungere diversi obiettivi: tra i quali sostenere lo sviluppo territoriale, al fine di ricongiungere il porto di Taranto alla città; proseguire l'attività di sostegno allo sviluppo territoriale sulla base delle strategie dettate ed applicate dalla programmazione comunitaria, nazionale e regionale, in presenza di un disegno locale di sviluppo concertato e condiviso anche volto all'attrazione di investitori nazionali ed internazionali; condividere un percorso comune circa lo sviluppo dell'asse porto-città con particolare attenzione alla loro crescita economica, anche attraverso lo sviluppo della retrostante Zona Economica Speciale Ionica; partecipare nello sviluppo di un percorso di promozione territoriale con obiettivi di crescita nei settori turistico e delle crociere. «La firma di oggi (ieri per chi legge, ndr) è il primo atto operativo dell'accordo quadro già firmato il mese scorso ha spiegato il sindaco Melucci si è finalmente avviata una stagione di naturale sinergia tra la città e il suo porto, la condivisione della programmazione e della promozione darà presto i suoi frutti al **sistema** economico locale. Siamo fiduciosi che dalla ripartenza dello scalo jonico passi il cambio del paradigma economico del nostro territorio». «Continua la collaborazione proficua e positiva tra il Comune di Taranto e l'**Autorità di Sistema**



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Portuale del Mar Ionio ha commentato il presidente Sergio Prete che condividendo gli asset di sviluppo territoriale hanno voluto consacrare questa collaborazione in un atto formale che consentirà una programmazione condivisa di alcuni progetti strategici per il rilancio dell' area jonica». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The Medi Telegraph

Taranto

Crociere e pandemia, Taranto rimanda la stagione al 2021

Taranto - Il Comune di Taranto rinvia, causa Coronavirus, al 2021 la stagione degli approdi crocieristici nel porto che era stata programmata per quest'anno. Per il 2021, annuncia l'ente, si è pronti per consentire lo scalo delle navi da crociera della compagnia britannica Marella Cruises della Tui. Quest'anno, si spiega, non sarà possibile ospitare le unità che hanno già attraccato alle banchine del porto, ma per il prossimo sono già stabilite 8 toccate, da maggio a ottobre. «Tutti gli attori istituzionali coinvolti nel progetto non hanno mai smesso di lavorare su questo affascinante asset turistico - dichiara il sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci - e stanno rilanciando affinché il calendario degli scali possa crescere e diversificarsi, coinvolgendo anche altre compagnie.

Taranto - conclude - merita di diventare una meta turistica di primaria importanza». Se non ci fosse stato lo stop imposto dal Coronavirus, con le grandi compagnie che hanno fermato le loro navi da crociera, il 2020 sarebbe stato per il porto della città pugliese un anno favorevole. «Dopo aver chiuso il 2019 con più di 9mila passeggeri, abbiamo indicazioni di crescita per il 2020 e il 2021» aveva annunciato il presidente dell' **Autorità portuale** del Mar Ionio,

porto Taranto, Sergio Prete. In quest'anno, erano attese 11 navi nel periodo maggio-ottobre per un totale di 14.427 passeggeri. Tui Men Schiff Herz e Marella sarebbero state le più grandi, con circa 2mila passeggeri ciascuna, e avrebbero toccato Taranto più volte. Quattro volte la sola Marella. La stagione crocieristica si sarebbe inaugurata il 3 maggio con la Mein Schiff Herz della compagnia tedesca Tui, che aveva scelto per la prima volta Taranto come scalo. «Nel 2021 avremo invece 17 navi per circa 17mila passeggeri» aveva poi dichiarato Prete. Adesso, questo quadro di arrivi è soggetto a revisione. Tuttavia il porto di Taranto non rinuncia a posizionarsi in uno spazio, le crociere, ritenuto utile per la diversificazione delle attività dello scalo.



DELLE FOGLIE NELL' AUTHORITY

Manfredonia il porto va ad un barese

MANFREDONIA. È Giuseppe Delle Foglie, avvocato, 39 anni di Bari, il designato della Commissione straordinaria che gestisce il Comune di Manfredonia dopo lo scioglimento per mafia, a rappresentare la portualità di Manfredonia in seno al Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. È stato scelto tra un lotto di candidati che hanno risposto all' avviso pubblico emesso dalla Commissione straordinaria a fine febbraio scorso, dopo che quell' incarico era rimasto vacante per le dimissioni di Gianni Rotice, presidente della Confindustria di Foggia, al quale era stato affidato quell' incarico nel giugno 2017, dal sindaco del tempo, Angelo Riccardi (Pd). I vari concorrenti sono stati sottoposti ad una accurata selezione al termine della quale è stato individuato per l' appunto l' avvocato Giuseppe Delle Foglie con un curriculum articolato, prestigioso, con numerosi incarichi e attività variegati. Ai quali si è aggiunto questo di rappresentante del porto di Manfredonia che si presenta gravoso di problematiche che vengono da lontano e che hanno penalizzato il ruolo dello scalo marittimo sipontino. La nomina nel Comitato di gestione ha la durata di quattro anni, rinnovabili. Il giorno 13 maggio 2020 si è spenta ved. Cav. Buonsante Lo annunciano tristemente i figli ANNALISA con TONIO, GIGI con CINZIA, i nipoti DARIO e ALICE. Bari, 16 maggio 2020.



MANFREDONIA IL SUO NOME INDIVIDUATO GRAZIE A UN AVVISO PUBBLICO DEI COMMISSARI PREFETTIZI

Autorità portuale, Delle Foglie è il rappresentante del Comune

Al posto del dimissionario Rotice, presidente di Confindustria Foggia

MANFREDONIA. E' Giuseppe Delle Foglie, avvocato, 39 anni di Bari, il designato della Commissione straordinaria al Comune, a rappresentare la portualità di Manfredonia in seno al Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. E' stato scelto tra un lotto di candidati che hanno risposto all' avviso pubblico emesso dalla Commissione straordinaria a fine febbraio scorso, dopo che quell' incarico era rimasto vacante per le dimissioni di Gianni Rotice, presidente della Confindustria di Foggia, al quale era stato affidato quell' in carico nel giugno 2017, dal sindaco del tempo. Una nomina alquanto controversa: da più parti si contestava a Rotice, ingegnere edile, «la comprovata esperienza e qualificazione nei settori dell' economia dei trasporti e **portuale**». Le sue dimissioni vennero chieste a gran voce dopo che aveva espresso in una lettera, il suo appoggio al progetto "Energas" fortemente avversato dai manfredoniani. Memori di quella esperienza, la Commissione straordinaria ha posto una serie di condizioni tecniche e organizzative, dettagliate in tredici punti dell' avviso pubblico attraverso i quali si tratteggiava l' identikit del candidato a quella funzione. I vari concorrenti sono stati sottoposti ad una accurata selezione al termine della quale è stato individuato per l' appunto l' avvocato Giuseppe Delle Foglie con un curriculum articolato, prestigioso, con numerosi incarichi e attività variegati. Ai quali si è aggiunto questo di rappresentante del porto di Manfredonia che si presenta gravoso di problematiche che vengono da lontano e che hanno penalizzato il ruolo dello scalo marittimo sipontino. La nomina nel Comitato di gestione ha la durata di quattro anni, rinnovabili. Si riunisce ogni due mesi, è presieduto dal presidente dell' AspmAm, e si compone dei rappresentanti dei comuni ex sede di **autorità portuale**, della Regione, dell' **Autorità** marittima. Tra le funzioni del Comitato di gestione sono: adozione del piano regolatore di **sistema portuale**; approvazione del piano operativo triennale concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche; approva il bilancio di previsione e il consuntivo; approva la relazione annuale sull' attività dell' Authority da inviare al ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si occupa di tutto quanto inerente alla vita e alla funzionalità di un porto. L' auspicio e la speranza è che l' avvocato Delle Foglie possa dedicare il suo tempo, le sue esperienze professionali e il suo entusiasmo, a ridare fiducia e operatività ad uno scalo marittimo che almeno in quest' ultimo ventennio non ha avuto le attenzioni giuste malgrado fosse stato dotato della massima **autorità** istituzionale. Dare insomma consistenza ai progetti più volte espressi dal presidente Patroni Griffi come il Piano regolatore, la rimozione dei nastri trasportatori, il dragaggio dei bacini portuali, potenziare il core business **portuale**, vale a dire i traffici marittimi.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Crociere, estate nera: le navi sono ferme e addio stagione 2020

La compagnia tedesca Marella Cruises ha sospeso gli accosti Gelo all' Isola Bianca: ora anche luglio e agosto sono a rischio

di Giandomenico MelewOLBIALa prima ad aver alzato bandiera bianca è stata la Marella Cruises. La compagnia crocieristica del colosso turistico tedesco Tui ha inviato una stringata mail a tour operator e agenzie di viaggi per comunicare che le crociere in Sardegna saranno sospese per tutto il 2020. Significa che l' effetto coronavirus rischia di avere un impatto tremendo sul mercato crocieristico di Olbia. L' Isola Bianca perde sette approdi della Marella Discovery 2, ma comincia a fare i conti con la concreta possibilità che per le crociere si guardi direttamente al 2021. Princess cruises, Holland America line e Seabourn cruise line hanno cancellato l' intera stagione estiva europea 2020. I tre marchi del gruppo Carnival si sono arresi agli effetti della pandemia. Lockdown crociere. Per il momento le compagnie ragionano mese per mese. Maggio e giugno sono già saltati. Ma luglio e agosto diventano ormai una chimera. Le grandi compagnie americane non hanno intenzione di navigare. I colossi del mare sono ormeggiati tra i Caraibi e Miami, non c' è il margine per poterle mettere in moto. Tutto viene congelato. Esistono delle indicazioni di massima, ma sono scritte sull' acqua. Il coronavirus sta azzerando tutto e non si sa quando si potrà ricominciare. Anche lo spostamento ad altre date nel 2020, settembre e ottobre per esempio, non è sicuro. La crisi. Una tragedia commerciale per un settore che beffardamente per il 2020 veniva indicato in crescita. Il 2020, infatti, avrebbe dovuto essere un anno da record per il traffico crocieristico negli scali nazionali. Il report di Risposte turismo, illustrato a Cagliari nei mesi scorsi in occasione della nona edizione dell' Italian cruise day, parlava di 13,7 milioni di passeggeri movimentati (+6,2% sulle stime già positive di chiusura del 2019). «Le navi da crociera sono ferme. Non ci sono certezze, ma l' impressione è che fin quando non si troverà un vaccino il grosso del traffico sarà bloccato. L' evoluzione dell' epidemia da Covid-19 preoccupa soprattutto per gli effetti sul nord Europa, dalla Germania fino all' Inghilterra - conferma Aurelio Spano, agente Unimare -. Aida ha cancellato tutti gli sbarchi, lo stesso per Silver sea cruise. In questo momento le grandi compagnie sono ferme. Hanno difficoltà a riorganizzarsi, devono ricostituire l' equipaggio prima di poter partire e si parla di migliaia di persone. I protocolli sanitari non sono ancora sicuri e tutto lascia pensare che ci siano grosse difficoltà a riprendere nel giro di pochi mesi». L' Isola Bianca. Il **porto** di Olbia da maggio a dicembre rischia di perdere 54 accosti di navi da crociera. L' ultimo sbarco era previsto per il 16 dicembre con Amara, proveniente da Monaco e diretta a Trapani. Per quanto riguarda le due compagnie più popolari in Italia, Costa crociere e Msc, la prima ha annunciato la ripresa dell' attività a inizio luglio, la seconda il 10 luglio. Si tratta, ovviamente, di date che dipendono dalle decisioni adottate dai singoli governi in materia di prevenzione. Certo è che, per lo straordinario peso che le crociere hanno sull' economia del Paese e delle città portuali in particolare, la speranza è che il fermo sia il più breve possibile. I numeri. Un danno enorme per Olbia e la Sardegna. Lo stop delle crociere arriva dopo un 2019 da record, con oltre mezzo milione di crocieristi in Sardegna, circa 250 toccate nave all' anno e un appeal sempre più forte sul mercato internazionale. L' anno record era stato il 2017 con circa 576mila passeggeri e un incremento del 21,5% sul 2016. Il piano accosti del **porto** di Olbia nel 2020 aveva ricalcato



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

quello del 2019, con oltre 60 approdi e un numero di passeggeri previsto in linea tendenziale con il 2018 e il 2019. Nel 2018 l' Isola Bianca aveva visto aumentare il numero di passeggeri sbarcati dalle navi da crociera del 16% rispetto al 2017: 110.500 passeggeri contro i 95.660 dell' anno precedente. Circa 15mila persone in più, il cui numero crescente è stato confermato nel 2019. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Assoarmatori: «Tanti marittimi perdono il lavoro»

Anche Assarmatori denuncia la tragica situazione economica derivante dallo stop alle crociere. In ballo non c'è solo il destino degli armatori, che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani. Il settore crocieristico che, secondo le previsioni di fine 2019, quest'anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi, che per l'80% sono aziende internazionali, devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari governi. In tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo. «Ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo per un'inspiegabile blocco imposto con i decreti - è il commento di Assarmatori -. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza». (g.d.m.)



L'Unione Sarda

Cagliari

Ieri il confronto tra Solinas e le società di gestione dei tre scali

Arrivi nell' Isola: caos test sierologici No degli aeroporti, ipotesi farmacie

La proposta: verifiche solo prima della partenza per la Sardegna

A due settimane dalle prime riaperture di porti e aeroporti sardi l' anarchia regna sovrana. Le domande sono molteplici e ancora tutte senza una risposta né chiara né formale. Quando arriveranno i turisti? Si faranno i test? Di quale tipo? Saranno fatti prima della partenza per l' Isola e all' arrivo o basterà uno dei due? Chi li farà? Con quale personale? Chi li pagherà? In quali spazi di porti e aeroporti? Quest' ultima è l' unica domanda a cui è stata data una risposta: sui porti nessun problema, visto che gli ambienti esterni sono ampi, ma nelle aerostazioni gli spazi per fare i test non ci sono. Spazi impossibili. Gli amministratori delegati degli scali di Cagliari, Olbia e Alghero e il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna lo hanno ribadito ieri al presidente della Regione Christian Solinas e all' assessore al Turismo Gianni Chessa nel corso della terza videoconferenza della settimana. A Cagliari per fare i test, nei periodi di punta servirebbero 3.100 metri quadrati, a Olbia 4.400 ad Alghero 2.400. Quegli spazi non ci sono. Anche per questo l' incontro è stato definito dai partecipanti «interlocutorio e senza decisioni» perché il quadro normativo nazionale è fluido e tutto potrebbe cambiare da un' ora all' altra. Si aspetteranno i decreti. Esami solo alla partenza. L' orientamento sarebbe quello di far effettuare i test - sierologici o molecolari (sulla saliva) - prima della partenza per l' Isola ed evitarli all' arrivo, quando i turisti si dovrebbero limitare a scaricare la app per il tracciamento. Sarebbe possibile se il governo convenzionasse i laboratori privati stabilendo un prezzo che non scoraggi i vacanzieri. Un' ipotesi sarebbe quella di utilizzare le farmacie, più diffuse nel territorio, che potrebbero effettuare test rapidi a un costo di circa 20 euro e rilasciare uno scontrino che contenga esito del test e codice fiscale. La certificazione, rilasciata entro sette giorni prima della partenza, dovrebbe essere esibita al gate assieme a biglietto e documento. L' assessore al Turismo in un' intervista a un quotidiano nazionale ha parlato di tamponi ma, al momento, sembra la strada meno percorribile. I test non si trovano. Sul test ci sono molti altri problemi che riguardano reperibilità, costi e attendibilità. «Abbiamo contattato alcune aziende di rilievo nazionale a cui abbiamo chiesto preventivi e disponibilità ma ci hanno risposto che non possono darci garanzie», dice Renato Branca, amministratore delegato della Sogaer. Quindi bisognerebbe scegliere quali test fare e poi trovare i produttori, fare l' ordine e attendere che arrivino. La Regione ipotizza che quest' estate scelgano l' Isola due milioni di persone e che occorrerebbero da 35 a 40 milioni di euro per i test più il personale parasanitario da assumere attraverso bandi. Quanto tempo occorrerebbe per espletare le pratiche di assunzione? Non solo. La Commissione europea ritiene che nessun test rapido possa dare garanzia di immunità, dunque parlare di passaporto sanitario è improprio. Uniformare i criteri. E occorre anche uniformare i criteri per i posti in aereo. Le agenzie europea e mondiale, Easa e Iata, si limitano a suggerire l' uso dei dispositivi, l' Italia chiede il distanziamento di un metro. Che cosa accadrà quando si aprirà ai voli internazionali? La situazione attuale è caotica e gli incontri tra Governo e Regione si sono susseguiti anche ieri per tentare di rendere attuabili i progetti di riapertura. Lunedì, per dire, dovrebbe riaprire l' aviazione generale degli scali di Cagliari e Olbia e non si sa se si faranno i controlli e chi li farà. È probabile che la data scivoli di qualche giorno. Gli stessi problemi condizionano anche l' apertura a tutti i voli nazionali (15 giugno) e internazionali (25).



L'Unione Sarda

Cagliari

Il nodo delle navi La necessità di effettuare controlli all' origine renderebbe più semplici anche viaggiare in nave. Anche perché se un passeggero risultasse positivo all' arrivo in Sardegna bisognerebbe mettere in quarantena migliaia di passeggeri e oltre cento membri dell' equipaggio. Massimo Deiana: «Sarebbe un problema», ammette Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità portuale**. «Siamo in attesa di conoscere le determinazioni del governo nazionale e regionale. Quando ci saranno le date e ci diranno se dobbiamo fare i test, ci possiamo organizzare in dieci giorni». Fabio Manca.

Anche il settore delle merci è in ripresa, all' appello manca solo il traffico passeggeri

Ripartiti i 51 cantieri al porto, ritardi sui lavori contenuti

Il presidente Monti: «A giugno ci auguriamo arrivino pure i turisti»

Sono ripartiti tutti i 51 cantieri aperti nei mesi scorsi dall' **Autorità di sistema portuale** del Mare e sta riprendendo a funzionare a buon ritmo il **sistema** della merci che era crollato tra marzo e aprile. In realtà dodici cantieri non si sono fermati nemmeno durante il lockdown, altri 37 sono tornati al lavoro in coincidenza con l' avvio della Fase 2 e due hanno ripreso lunedì: nonostante tutto i ritardi dovrebbero essere contenuti. «Le opere per la nuova stazione marittima - spiega il presidente dell' **autorità** portuale Pasqualino Monti -, che dovevano terminare a gennaio dell' anno prossimo, si allungheranno di quattro mesi; il terminal per gli aliscafi sarà pronto a agosto; il molo Sammuzzo a giugno mentre a Sant' Erasmo, dopo le mareggiate e qualche atto vandalico, stiamo rifacendo la mattonatura e innalzando le barriere di protezione. Anche il dragaggio dei fondali avrà bisogno di tre mesi in più perché, a causa delle nuove disposizioni, abbiamo dovuto ridurre della metà il numero degli operai. Comunque gli slittamenti non hanno dilatato di molto i tempi di realizzazione perché siamo stati bravi a cambiare i piani di sicurezza operando con tutte le precauzioni e nel rispetto delle norme». terminate anche le operazioni di allagamento del bacino di carenaggio di 150mila tonnellate all' interno dello stabilimento dei Cantieri Navali per la cui ristrutturazione sono stati stanziati finora trentanove milioni di euro: «In questo periodo - continua il presidente dell' **autorità portuale** - abbiamo concluso il progetto esecutivo e le operazioni che ci hanno consentito di riempire il bacino e di controllare che non ci siano più perdite. Questa struttura, non appena sarà operativa, ci consentirà di effettuare i lavori per la realizzazione della prima nave da crociera a Palermo». A maggio pure il settore delle merci è in lenta ripresa ma «è un rito dei lavoratori del porto se i prodotti sono arrivati nei supermercati e nelle farmacie nei giorni della chiusura», dice Monti con orgoglio. All' appello manca solo la riapertura al traffico dei passeggeri bloccata a causa dell' epidemia. «Finora - sottolinea Monti - arrivano le navi con i mezzi e i loro guidatori ma ci auguriamo che a giugno sui traghetti possa essere consentito anche lo spostamento delle persone e dei turisti dalle altre regioni, noi siamo pronti». Al porto, infatti, sono stati montati i termoscanner per la misurazione della temperatura ma i controlli sono molto rigidi a terra, oltre che a bordo: anche per questo motivo il manager si aspetta la ripresa del turismo legato alle crociere: «Ovviamente nel pieno rispetto di tutte le misure di sicurezza - afferma - che sono comunque garantite dai nostri addetti e da quelli che lavorano in mare. Se si può viaggiare in aereo e in treno, a maggior ragione lo si può fare sulle navi da crociera dove è più facile il distanziamento sociale, magari riducendo il numero dei viaggiatori. Speriamo che, almeno a luglio e agosto, possa riprendere questa attività che rappresenta una fetta importante dell' economia siciliana e nazionale anche se, nelle misure del Governo, il settore della crocieristica e dei porti non è stato mai menzionato».



L' emergenza. La denuncia - Da due mesi i colossi delle crociere sono ormeggiati: sputano fumi inquinanti

Le navi ferme nei porti coi motori accesi

Ferme in porto. Con i motori accesi a consumare ogni giorno tonnellate di carburante e a inquinare. Il virus ha fermato le navi da crociera. Dopo le tragiche disavventure delle prime settimane di epidemia, con il contagio che si diffondeva tra i passeggeri, i colossi del mare sono ormeggiati ai moli. Ma i problemi non sono finiti: "Le grandi navi sputano fumi altamente inquinanti nell' aria delle nostre città", denuncia Antonella Fabbri, portavoce del Comitato per l' elettrificazione del porto di Savona. "Purtroppo - racconta - le navi da crociera devono restare con i motori accesi, giorno e notte. Spesso sono ormeggiate in pieno centro storico". Un' emergenza che riguarda almeno 7 città italiane: Genova (3 navi), Civitavecchia (2), Ancona, La Spezia, Piombino, Savona, Brindisi e Taranto. Le principali compagnie, Msc e Costa, hanno 11 navi nei porti italiani o in rada. Senza contare i traghetti, anche se continuano in parte a navigare. Il punto è che questi colossi di 300 metri devono tenere i motori accesi. Non è una scelta: "La nave deve essere sempre pronta in caso di maltempo ad allontanarsi dalla banchina per andare in rada. Come dire che se mia nonna fosse diabetica, io dovrei tenere l' auto accesa tutto il giorno, per partire immediatamente in caso di malore Assurdo", spiega Fabbri. Ci sono poi ragioni tecniche: "Un colosso da crociera - spiega una fonte interna a Msc - non sopporta i blackout, si rischiano grossi danni". Ma quanto consuma una nave? Il comitato ligure ha provato a calcolarlo: "Il motore produce 3,9 MW , cioè l' 80% della potenza prodotta a pieno carico". Il consumo giornaliero può andare da 15 fino a 40 tonnellate di gasolio 'pesante' navale (fino a 100 volte più ricco in zolfo del gasolio da autotrazione). Ora le navi rischiano di restare in mezzo alle case per mesi. A Savona, la Costa Luminosa è arrivata il 20 marzo. Secondo le autorità, doveva restare "quarantotto ore". Dopo due mesi è ancora lì. Intanto l' Arpal (l' Agenzia regionale per la protezione dell' ambiente) ha compiuto analisi: nelle zone di Villetta e Valloria risultano concentrazioni attorno a 100 microgrammi per metro cubo". Alla fine è intervenuto anche il difensore civico della Regione, Francesco Lalla: "Si chiede di conoscere se" l' autorità portuale "ha avviato un piano d' azione per i controlli della qualità dell' aria nel porto di Savona". Anche a Genova i dati dell' aria suscitano allarme: "Nonostante il lockdown - denuncia il Comitato Tutela Ambientale - in diversi giorni la centralina del quartiere sopra il porto ha rilevato valori di biossido di azoto paragonabili a quelli delle strade più trafficate nei periodi di punta". Il problema delle emissioni provocate dalle navi da crociera è noto. Frequenti sono le contravvenzioni alle imbarcazioni che usano combustibile ad alto contenuto di zolfo invece di quello prescritto. Ma sono briciole. E non risulta sia mai stata applicata la sanzione prevista in caso di recidiva: il divieto di attracco. In Italia ogni anno attraccano quasi 5mila navi da crociera con 11 milioni di passeggeri. "Secondo i rilevamenti dall' associazione ambientalista tedesca Nabu, a Venezia - tra le mete preferite delle navi da crociera - la situazione del pm 2,5 in alcuni giorni è paragonabile a quella di Pechino" riferisce Anna Gerometta, presidente della Onlus Cittadini per l' Aria. Adesso, però, i colossi del mare non sono in alto mare, ma nel cuore delle città.

Andrea Moizoe Marco Franchi



Il Secolo XIX

Focus

STEFANO MESSINA Il presidente di Assarmatori: soldi solo per Alitalia, È inaccettabile

'Traghetti, settore nel dramma A rischio un lavoratore su due'

Francesco Ferrari

«Cosa dovrei dire? Dico che in una manovra che dovrebbe immettere 55 miliardi di euro nell'economia, una cifra mai vista nella storia del Paese, per il trasporto marittimo c'è poco o niente. E siamo l'Italia, un Paese che dipende quasi interamente dalle navi per il suo export e per l'approvvigionamento energetico e delle materie prime. Un Paese che ha un sesto della sua popolazione che vive su isole. Questa sottovalutazione avrà un costo enorme e lo pagheranno le imprese, i passeggeri, ma in primo luogo lo pagheranno i marittimi, migliaia dei quali perderanno il lavoro». Stefano Messina, genovese, presidente di Assarmatori, lo dice chiaramente, «con tutto il dolore che mi comporta questa cosa»: il prezzo della crisi, e dell'inadeguatezza dei provvedimenti, cadrà sull'anello più debole del settore. Che cosa vi aspettavate dall'ultimo decreto? «Ci aspettavamo, almeno per i traghetti, la stessa attenzione che il governo ha riservato ad Alitalia. E non parlo della cifra: quasi 4 miliardi, di cui una parte per coprire le perdite del 2019 e 3 miliardi di nuovo equity, quando fra meno di un anno sappiamo tutti che ci sarà bisogno di altro denaro, è una scelta che non commento nemmeno. Ci aspettavamo un sostegno che partisse da una considerazione: nulla, oggi, può essere considerato più asset infrastrutturale essenziale del trasporto marittimo, soprattutto se parliamo di Sicilia, Sardegna e isole minori. Ma le pare normale che oggi sia vietato raggiungere le isole via mare e sia consentito invece usare l'aereo? L'altro giorno parlavo con un collega napoletano, che mi diceva che ogni giorno una quarantina fra medici e infermieri raggiungono Ischia e Capri da Napoli. Sarà un servizio essenziale, quello dei traghetti?». Quanto stanno soffrendo oggi le società che gestiscono traghetti? «Il calo di fatturato è drammatico. Su Sicilia ed Sardegna siamo al 100%, sulle isole minori andiamo dal 60 al 90%. Crediamo che un aiuto pubblico sia doveroso, come è stato fatto, appunto, per Alitalia. La nostra seconda richiesta, finora inascoltata, riguarda gli sgravi contributivi: come ci sono per il traffico internazionale, col paradosso - legale, ci tengo a sottolinearlo - che vanno a beneficio di marittimi comunitari non italiani, basterebbero poche decine di milioni di euro per coprire quelle società che impiegano italiani. La terza richiesta riguarda il fondo Solimare, che va assolutamente sostenuto per arginare i danni che questa situazione provocherà all'occupazione». Parliamo di questi danni. Possiamo quantificarli? «Prendendo in considerazione una platea di 60.000 persone, stagionali compresi, di cui 35.000 marittimi e 25.000 addetti, possiamo arrivare al 50%». Uno su due perderà il lavoro? «È un rischio concreto. Purtroppo la situazione è questa. E non stiamo tenendo conto del resto del cluster: agenzie marittime, spedizionieri, terminal portuali. Le navi viaggeranno con equipaggi ridotti ai minimi della tabella d'armamento, il che significa che i tradizionali turni d'imbarco saranno stravolti. Come sa il lavoro marittimo è da sempre temporaneo, ma rispetta dei turni d'assunzione che lo rendono pressoché stabile: questo meccanismo è destinato a incepparsi, perché potremo imbarcare più o meno la metà del personale. Soltanto tra i nostri associati prevediamo un taglio di migliaia di addetti, ma i problemi sono comuni e credo che tutti gli armatori si comporteranno allo stesso modo. Ovviamente non è una ritorsione ma la conseguenza inevitabile di una scelta sbagliata. Il governo ha deciso di sostenere il trasporto aereo e quello ferroviario, compensando con aiuti diretti la perdita dei ricavi conseguente al calo dei biglietti venduti, ma non ha esteso i ristori al trasporto marittimo. Chi pensa che la merce possa compensare il calo dei passeggeri



commette un errore a dir poco grossolano».



Il Secolo XIX

Focus

Lei pensa che si possa ancora intervenire? «Contiamo su un intervento a livello di conversione del decreto, durante il passaggio parlamentare. Credo ci siano sufficienti spazi di manovra». **Traghetti a parte, com'è oggi la situazione nei porti italiani?** «I porti reggono, grazie allo straordinario impegno di tutti: pubblico e aziende private. Certo: non aiuta il fatto che alle Authority sia stato consentito di lavorare solo con gli avanzi di bilancio. Una scelta francamente difficile da capire in piena emergenza Covid».

Un comparto strategico nell' industria del turismo

Merlo (Conftrasporto): accelerare la ripresa del settore delle crociere

Marco Sabella

Trasporti marittimi paralizzati e turismo delle crociere al palo. Una situazione di stallo che può costare molto cara all' intera economia italiana. «L' Italia è il Paese europeo che beneficia maggiormente dell' industria crocieristica e realizzata in questo campo un fatturato di circa 14 miliardi di euro, contro i 6,6 miliardi della Germania e i 3,6 della Francia», spiega Luigi Merlo, presidente di Federlogistica e Conftrasporto. Ma oltre al contributo diretto del settore - con un' occupazione che compreso l' indotto tocca i 120mila addetti - il comparto delle crociere è un pilastro dell' economia di intere città portuali, ad esempio Civitavecchia. C' è poi il peso della committenza di navi da crociera nella cantieristica. «In Europa, a differenza che negli Stati Uniti, il turismo delle crociere è ancora in una fase iniziale di sviluppo e ha di fronte a sé un alto potenziale di crescita. Tanto che in questo momento ben 45 navi da crociera sono in costruzione nei cantieri navali italiani, commesse che per fortuna sono state confermate», sottolinea Merlo. A fronte di un peso economico di tale rilievo del business delle crociere ci sono le enormi difficoltà del momento. «Sono in corso incontri con il governo in modo da far ripartire quanto prima l' industria. Se tutto andrà bene entro la fine di luglio le navi potrebbero riprendere il servizio, anche se limitato a un livello nazionale. Non è esagerato prevedere che il comparto subirà un calo del fatturato nell' ordine dell' 80% entro la fine dell' anno», conclude Merlo. Tra le richieste della associazioni armatoriali c' è la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali ai terminal crociere e la possibilità di attracco nei porti italiani anche per le navi delle compagnie di navigazione che battono bandiera estera.



Informazioni Marittime

Focus

Crociere, Merlo (Federlogistica): "È il settore più esposto di tutti"

In Italia occupa circa 120 mila persone. L'azzeramento dei canoni non funziona. Finanziamenti SACE ai cantieri e un tavolo di confronto per ripartire

Le crociere sono state il settore più colpito dalla crisi sistemica scatenata dal lockdown. Diversamente dalle altre compagnie marittime, hanno dovuto completamente fermare le loro flotte, con conseguenze molto gravi sull'occupazione. Secondo Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, bisogna subito lanciare un tavolo per sostenere un comparto industriale che in Italia occupa 120 mila persone. Secondo Merlo nell'ultimo decreto economico - il DL Rilancio, una manovra da 55 miliardi, pari a circa due finanziarie - le crociere sono state «totalmente ignorate, 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». «L'unico provvedimento che poteva essere utile - spiega Merlo - 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». Le previsioni di quest'anno per l'Italia annunciavano un movimento tra sbarchi e imbarchi di circa 13 milioni di persone. Intere economie dell'indotto dipendono da questo traffico, come Civitavecchia, il porto della Capitale. Secondo Merlo bisognerebbe 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». Si tratta, ironia della sorte, del settore maggiormente in crescita nello shipping, e non negli ultimi anni ma da almeno una ventina, con curve esponenziali di crescita nelle commesse ai cantieri, nei passeggeri imbarcati, nelle nuove aree di mercato aperte. «Le compagnie si stanno organizzando con significativi investimenti per garantire crociere sicure e innovative ma hanno bisogno di risposte», conclude Merlo.



Federlogistica-Confrtrasporto: le crociere ancora dimenticate

ROMA Intervenire urgentemente nel settore crocieristico. L'ha sostenuto 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 ancora 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, 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.*ANCONA Anche sul porto principe del sistema dell'Adriatico Centrale si affronta l'emergenza crociere 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 è stato 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.



DL Rilancio, manca il mare

Scarse tutele per l'autotrasporto, zero risorse all'armamento italiano: Siamo essenziali per il Paese?. Le compagnie portuali chiedono una deroga simile alla sospensione delle tasse. Una buona parte del cluster marittimo si sente esclusa

Roma. Il DL Rilancio, approvato mercoledì sera dal Consiglio dei ministri, così non va. Almeno secondo gli armatori, le compagnie portuali e quella parte degli autotrasportatori rappresentata da ALIS. Si ritrovano vicine, anche se su punti diversi. Il cluster ha l'impressione che le compagnie marittime non siano considerate un servizio essenziale; le imprese di trasporto terrestre, invece, lamentano scarsi ammortizzatori sociali; infine, le compagnie portuali chiedono gli stessi strumenti in deroga che sono stati applicati agli armatori, come la sospensione della tassa di ancoraggio. Armatori. Per i proprietari dei mercantili italiani il problema principale è l'assenza di strumenti concreti di sostegno all'armamento. A parte la sospensione della tassa di ancoraggio, le compagnie marittime italiane, soprattutto quelle che trasportano rotabili e passeggeri, quindi il cabotaggio mediterraneo, si ritrovano particolarmente esposte in questo periodo (vedi approfondimento in prima pagina, ndr). «Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione», commenta il presidente di Confitarma, Mario

Mattioli, secondo il quale l'assenza di risorse economiche potrebbe nascondersi dietro la Concessione di Tirrenia, rimandabile ora fino a un anno dalla fine dello stato di emergenza. Cosa si chiede? Principalmente, la riduzione temporanea del costo del lavoro, sostenendo così i cali di fatturato. Assarmatori sottolinea la sproporzione tra le risorse per l'armamento marittimo e quelle per il trasporto aereo, pari a circa 150 milioni, a cui si aggiungono 3 miliardi per la nazionalizzazione di Alitalia. Autotrasporto. Per Marcello Di Caterina, direttore generale di ALIS, non ci sono strumenti che possano permettere alle aziende di trasporto terrestre di essere competitive. «In tutta Europa spiega - sono stati introdotti regimi e dati aiuti ai settori del trasporto e della logistica, non a singole imprese, mentre in Italia pare si stia scegliendo di fare il contrario, con la conseguenza di aumentare il gap concorrenziale e le difficoltà degli autotrasportatori e di tutti gli operatori logistici». Anche se il Marebonus e il Ferrobonus sono stati rinnovati fino al 2021, bisogna «risolvere il problema della liquidità e della tassazione sul lavoro, come la decontribuzione per il 2020 o la premialità per le imprese che non hanno usufruito di cassa integrazione». Infine, un pagamento immediato delle risorse già stanziata segue in ultima pagina

The image shows the cover of the magazine 'Avvisatore Marittimo'. The title is prominently displayed at the top. Below the title, there are several article teasers with small images. The main headline on the cover is 'DL Rilancio, manca il mare'. Other visible headlines include 'Un terzo di container e rotabili in meno: un anno dimezzato', 'Mastellone torna all'Assoagenti Napoli', 'Hapag Lloyd cambia il Med Gulf Express', 'Navi a metà e check-in come in aeroporto', and 'Porto di Napoli, rincarano i container al terminal Caneco'. At the bottom of the cover, there is a section for arrivals and departures: 'Arrivi & Partenze: Napoli (2-3) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (12-13)'.

Avvisatore Marittimo

Focus

DL Rilancio

favore dell'autotrasporto negli anni precedenti e non ancora erogate alle aziende. Compagnie portuali. Le compagnie portuali vorrebbero autonomia amministrativa, così da avviare sgravi mirati per ciascun contesto portuale in cui operano le imprese articolo 17. «Non è accettabile che il principio dell'autonomia amministrativa e contabile delle Autorità di sistema portuale venga derogato solo per i vettori marittimi, a cui sono concessi gli azzeramenti della tassa di ancoraggio, mentre questa deroga non venga minimamente contemplata per gli aiuti alle imprese art. 17 che svolgono un ruolo di servizio pubblico. Così come le società degli ormeggiatori che svolgono servizi pubblici di interesse generale, lavoratori anch'essi che non hanno stipendi né ristoro dei servizi effettuati».

DALLA PRIMA PAGINA

DL Rilancio

2020 dimassale

GRIMALDI GROUP
servizi diretto Nord America-Messico-Mediterraneo

SERVIZIO FIDELIARE SETTIMANALE PER CARICO PORTUALE
PHILIST CARGO, SPEDAL GARGO

Genova: **GRIMALDI GROUP**
Via...
Civitavecchia: **GRIMALDI GROUP**
Via...
Livorno: **GRIMALDI GROUP**
Via...



DECRETO RILANCIO: Le misure del Ministero dei Trasporti e Infrastrutture

Nel Decreto Rilancio è stato definito un pacchetto di misure economiche per le aziende colpite dalla crisi causata dall' emergenza Covid19 che naturalmente riguarda anche quelle dell' articolato settore dei trasporti e delle infrastrutture. Alle cosiddette azioni 'orizzontali' per l' intero tessuto economico si aggiungono i provvedimenti specifici per le attività di più stretta competenza del Mit: il trasporto pubblico locale e la mobilità urbana, le politiche abitative, il trasporto aereo e marittimo, il trasporto ferroviario dei passeggeri, il sistema dei porti, e il vasto comparto delle infrastrutture che necessitano interventi più diretti e ritagliati sulle necessità di imprese e lavoratori. Il disegno del Governo è quello di affrontare il tema della riduzione dei fatturati con misure uguali per tutti e alcuni più mirate, laddove l' epidemia ha indotto addirittura una crescita dei costi di gestione. Altre azioni importanti sono rivolte alla tutela del diritto alla casa con l' incremento del fondo affitti e al sostegno dei trasportatori su gomma che non hanno mai smesso di lavorare anche durante la 'fase 1'. Nel capitolo infrastrutture viene previsto un incremento del fondo 'Salvaopere' per le imprese incappate in fallimenti e concordati. Vengono inoltre rifinanziati gli incentivi 'marebonus' e 'ferrobonus' per favorire il trasporto intermodale. Tra le azioni di rilievo previste l' introduzione di un 'bonus' che si propone la diffusione delle forme di mobilità alternativa nelle città, e le modifiche al codice della strada per agevolare la circolazione dei mezzi su apposite corsie ciclabili. Ecco nel dettaglio le misure MOBILITÀ URBANA Bonus mobilità alternativa 120 milioni di euro per la mobilità alternativa. Un sostegno concreto a una svolta ambientale nelle con l' introduzione di una misura che consiste in un contributo finanziario pari al 60 per cento della spesa sino ad un massimo di euro 500 per ogni acquisto, entro il 31 dicembre 2020, di biciclette, anche a pedalata assistita, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard e monopattini. Il buono viene riconosciuto ai residenti nei capoluoghi di regioni, nelle città metropolitane, nei capoluoghi di provincia ovvero nei comuni con popolazione superiore a 50 mila abitanti. Il fondo è pari a 120 milioni e fino ad esaurimento delle risorse. Inoltre vengono apportate alcune modifiche al codice della strada per agevolare la circolazione dei mezzi di mobilità alternativa su apposite corsie ciclabili e viene prevista la riduzione del piano degli spostamenti casa lavoro per tutti gli enti pubblici.

TRASPORTI Trasporto ferroviario, canoni ridotti nel 2020 Viene introdotto un indennizzo per il canone non pagato a RFI pari a 115 milioni di euro. Prevista una riduzione del canone a tutte le imprese ferroviarie merci e passeggeri, senza obbligo di servizio pubblico. In particolare, per il periodo compreso tra il 1° maggio 2020 e il 30 giugno 2020, il canone per l' utilizzo dell' infrastruttura ferroviaria, da applicarsi ai servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico per la quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, non è dovuto. Per i servizi ferroviari passeggeri: dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2020 si applica uno sconto sui canoni in considerazione degli effetti conseguenti all' emergenza Covid-19, tra i quali la ridotta capacità di riempimento dei mezzi. Per i servizi ferroviari merci: il canone per l' utilizzo dell' infrastruttura ferroviaria da applicarsi è ridotto nella misura del 40% per la quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. A tal fine, è istituito un Fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con una dotazione complessiva di 155 milioni di euro per l' anno 2020, finalizzato a compensare, nei limiti della dotazione del fondo stesso, il gestore della infrastruttura ferroviaria delle minori entrate derivanti dalla riduzione





Il Nautilus

Focus

ferroviario Nel decreto sono previste diverse azioni per il rilancio del settore ferroviario: Proroga al 2020 del termine di operatività del fondo destinato alla formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore del trasporto ferroviario di merci. Stanziamento di 100 mila euro per l'anno 2020 e di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 per la formazione delle altre figure professionali addette alla circolazione ferroviaria. Vengono finanziate alcune opere strategiche: 40 milioni di euro per il finanziamento della progettazione e potenziamento con caratteristiche di Alta Velocità di rete delle linee Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, Genova-Ventimiglia. 70 milioni di euro per il finanziamento dell'opera ferroviaria Variante di Riga 100 milioni di euro per il finanziamento del collegamento ferroviario Bergamo-Aeroporto di Orio al Serio, in tempo utile per lo svolgimento delle Olimpiadi 2026. 92 milioni di euro per gli interventi di raddoppio selettivo della linea ferroviaria Pontremolese (Parma-La Spezia). Incentivi al trasporto intermodale: marebonus e ferrobonus 50 milioni di euro, nel 2020, per il rifinanziamento delle misure c.d. 'marebonus' e 'ferrobonus', destinati alle aziende del trasporto per favorire servizi di trasporto combinato e intermodale nei nodi logistici e portuali. Misure compensative per il settore aereo. 130 milioni di euro per la compensazione dei danni subiti dal settore aereo a causa della crisi da Covid19. Vi possono accedere anche i prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra con trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale del settore. Aumenta il fondo di solidarietà per il trasporto aereo Nel Decreto si prevede che a partire dal 1° luglio 2021, le maggiori somme derivanti dall'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco vengono destinate per il 50% ad alimentare il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale. Trattamento economico minimo per il personale del trasporto aereo I vettori aerei e le imprese che operano e impiegano personale sul territorio italiano devono applicare ai propri dipendenti, con base di servizio in Italia ai sensi del regolamento (UE) trattamenti retributivi comunque non inferiori a quelli minimi stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale del settore. Misure di sostegno per il trasporto pubblico locale 500 milioni di euro per il trasporto pubblico locale per la compensazione dei danni derivanti da COVID 19. Viene istituito presso il Mit un apposito fondo destinato alla compensazione dei danni derivanti da Covid19 nonché per la copertura degli oneri derivanti dal prolungamento degli abbonamenti annuali, ordinari e integrati, a decorrere dal termine delle misure di contenimento. Anticipata al 30 giugno 2020 l'erogazione dell'80% dello stanziamento 2020 del fondo TPL seguendo i criteri di riparto tra le Regioni adottati nel 2019. Sono, inoltre, previsti: Anticipata al 31 luglio 2020 l'erogazione dell'80% dei corrispettivi contrattualmente previsti fino al 31 agosto 2020 per tutte le imprese di trasporto per sostenere i costi fissi. Velocizzazione delle procedure per l'acquisto di materiale rotabile con risorse statali, lasciando agli enti affidanti la scelta sulla modalità di rinnovo del parco rotabile. Servizi di trasporto scolastico nei comuni Nel periodo di sospensione dei servizi educativi e scolastici e dei servizi sociosanitari e socioassistenziali, le pubbliche amministrazioni sono autorizzate al pagamento dei gestori privati dei servizi per il periodo della sospensione, sulla base delle risorse disponibili e delle prestazioni rese in altra forma. Tale disposizione vale anche per i servizi di trasporto pubblico scolastico. Sostegno al settore dell'autotrasporto Incremento di 20 milioni di euro per l'anno 2020 delle risorse previste per la copertura delle riduzioni compensate dei pedaggi autostradali a favore settore dell'autotrasporto. Rimborsi per i titolari di abbonamenti del trasporto ferroviario e tpl 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. Comune di Taranto, fondi per il rinnovo mezzi pubblici Assegnati 20

milioni di euro per il biennio 2020-2021 per il rinnovo del parco dei mezzi pubblici, per la mobilità sostenibile. 130 milioni di euro per la realizzazione di un sistema innovativo di bus rapid transit, a basso impatto ambientale. Misure per il sistema portuale e i trasporti marittimi Per sostenere il sistema dei porti e il trasporto marittimo



Il Nautilus

Focus

è prevista la riduzione da parte delle Autorità di sistema portuale dell' importo dei canoni concessori e l' introduzione di un contributo ai soggetti fornitori di lavoro temporaneo portuale nel limite massimo di 2 milioni di euro per 2020 e 2021, per eventuali minori giornate di lavoro rispetto all' anno 2019. 24 milioni di euro per compensare le ridotte prestazioni di ormeggio. 6 milioni di euro per la riduzione, fino all' azzeramento, dell' importo dei canoni concessori per le autorità che non hanno risorse proprie a disposizione ad integrazione e per dell' indennità di mancato avviamento (IMA) e a quanto disposto dall' INPS. Previsto un sistema di proroghe da uno a due anni per il ricorso al lavoro portuale temporaneo. Previsto il differimento di ulteriori 30 giorni dei pagamenti dei diritti doganali, in scadenza tra la data di entrata in vigore della presente disposizione e il 30 giugno 2020. Fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato d' emergenza, le Autorità di sistema portuale e l' Autorità portuale di Gioia Tauro possono destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. Proroga della convenzione per la continuità marittima È prevista la proroga per un periodo non superiore ai dodici mesi successivi alla scadenza dello stato di emergenza dei servizi marittimi di continuità territoriale con la Sicilia, la Sardegna e le isole Tremiti in scadenza il 18 luglio 2020. Misure per la funzionalità delle capitanerie di porto e della guardia costiera Viene autorizzata la spesa di 2milioni e 230mila euro per il pagamento delle prestazioni di lavoro straordinario nelle Capitanerie di Porto, delle spese di sanificazione e disinfezione degli uffici, degli ambienti e dei mezzi e per l' acquisto dei dispositivi di protezione individuale, per l' acquisto di ozonizzatori portatili necessari per igienizzare autovetture, unità navali e vani di modeste dimensioni necessari per assicurare la salubrità degli ambienti di lavoro per prevenire e ridurre al minimo la propagazione accidentale degli agenti biologici fuori dal luogo di lavoro. INFRASTRUTTURE Incremento del fondo 'salva opere' Viene aumenta di 40 milioni per l' anno 2020 la dotazione del fondo 'Salva Opere' per ristorare i crediti verso le aziende interessate da crisi, fallimenti o concordati. Commissario per gli interventi sulle autostrade a24 e a25 Viene impressa un' accelerazione agli interventi infrastrutturali antisismici già previsti con risorse pubbliche delle autostrade A24 e A25. Attraverso la nomina di un Commissario straordinario per l' espletamento delle attività di programmazione, progettazione, relativa ad affidamenti, esecuzione e altre attività ad evidenza pubblica. TUTELA DEL PERSONALE E DEI SERVIZI DI MOTORIZZAZIONE E DEI PROVVEDIMENTI INTERREGIONALI OPERE PUBBLICHE Con uno stanziamento pari a 7 milioni di euro per l' anno 2020 e di 1,4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, viene garantita l' attività dei dipendenti degli Uffici della motorizzazione civile del Dipartimento Trasporti per i trasporti, la navigazione, gli affari generali. L' attività degli uffici viene riorganizzata in condizioni di piena sicurezza sanitaria. LE MISURE 'ORIZZONTALI' CHE RICADONO ANCHE SULLE ATTIVITÀ DEL MIT E PER I LAVORATORI DEL SISTEMA PORTUALE Esenzione versamento IRAP Prevede che le imprese, con un volume di ricavi compresi tra 0 e 250 milioni, e i lavoratori autonomi, con un corrispondente volume di compensi, non siano tenuti al versamento del saldo dell' IRAP dovuta per il 2019 né della prima rata, pari al 40 per cento, dell' acconto dell' IRAP dovuta per il 2020. Rimane fermo l' obbligo di versamento degli acconti per il periodo di imposta 2019 Contributo a fondo perduto per piccole imprese. Per i soggetti titolari di reddito d' impresa e di lavoro autonomo, titolari di partita IVA, viene previsto un contributo a fondo perduto. Rafforzamento patrimoniale delle imprese di medie dimensioni Agevolazioni fiscali per imprese di medie dimensioni (società per azioni o società a responsabilità limitata che non operano nel settore bancario, finanziario o assicurativo e aventi sede legale in Italia, e i loro soci). E' prevista la riduzione dell' aliquota dell' imposta sul reddito delle persone fisiche e dell' imposta sul reddito delle società (beneficiari: imprese con reddito d' impresa tra 5-50 mln di euro) Rifiinanziamento fondo di garanzia mutui prima casa Incrementato di 100 milioni di euro il Fondo per la garanzia dei mutui prima casa Raddoppiato da 9 a 18 settimane il periodo di Cassa integrazione ordinaria e in deroga I datori di lavoro che nell' anno 2020 hanno

dovuto sospendere o ridurre l' attività lavorativa a causa dell' emergenza epidemiologica, possono presentare domanda di concessione del trattamento ordinario di integrazione salariale o di accesso all' assegno ordinario per una durata massima di diciotto settimane di cui quattordici settimane fruibili per periodi decorrenti dal 23 febbraio 2020 al 31 agosto 2020 e quattro settimane fruibili per i periodi decorrenti dal 1 settembre 2020 al 31 ottobre 2020.
Le Regioni



Il Nautilus

Focus

e Province autonome, con riferimento ai datori di lavoro del settore privato, inclusi quelli agricoli, della pesca e del terzo settore compresi gli enti religiosi civilmente riconosciuti, per i quali non trovino applicazione le tutele previste dalle vigenti disposizioni in materia di sospensione o riduzione di orario, possono riconoscere trattamenti di cassa integrazione salariale in deroga, per la durata della riduzione o sospensione del rapporto di lavoro e sempre per un periodo non superiore a diciotto settimane di cui quattordici settimane fruibili per periodi decorrenti dal 23 febbraio 2020 al 31 agosto 2020 e quattro settimane fruibili per i periodi decorrenti dal 1 settembre 2020 al 31 ottobre 2020.

Rifinanziamento del Fondo di garanzia mutui prima casa Rifinanziamento Fondo garanzia mutui prima casa al quale sono assegnati 100 milioni di euro nell' anno 2020. Mutui per i Consorzi di Bonifica Per fronteggiare la situazione di crisi di liquidità derivante dalla sospensione dei pagamenti dei contributi di bonifica si prevede la possibilità, per i consorzi di bonifica, di stipulare mutui con Cassa depositi e prestiti. Differimento dei termini per la stabilizzazione dei contributi a favore dei comuni per interventi di messa in sicurezza di scuole, strade, edifici pubblici e patrimonio comunale e per l' abbattimento delle barriere architettoniche Sono prorogati per l' anno 2020 i termini di legge per la stabilizzazione dei contributi a favore dei comuni per il potenziamento degli investimenti di messa in sicurezza di scuole, strade, edifici pubblici e patrimonio comunale e per l' abbattimento delle barriere architettoniche a beneficio della collettività. Edilizia scolastica Vengono semplificate le procedure di approvazione e autorizzazione dei mutui per l' edilizia scolastica. Si prevede altresì una semplificazione delle procedure di pagamento in favore degli enti locali per interventi di edilizia scolastica durante la fase emergenziale da Covid-19, consentendo il pagamento degli stati di avanzamento dei lavori anche in deroga ai limiti fissati per gli stessi nell' ambito dei contratti di appalto. Risorse per il Tecnopolo di Bologna Viene autorizzata la spesa di 10 milioni per l' anno 2020 e di euro 15 milioni per ciascuno degli anni 2021 e 2022 per gli interventi necessari a completare la realizzazione del Tecnopolo di Bologna, potenziando la partecipazione italiana a istituzioni e progetti di ricerca europei ed internazionali e il correlato sistema di alta formazione e ricerca nel settore di meteo-climatologia di Bologna. Il Tecnopolo di Bologna si candida oggi a diventare un ecosistema di alta-tecnologia Big Data che lega formazione, ricerca e territorio. Incentivi agli investimenti in aumenti di capitale Per l' anno 2020, dall' imposta lorda sul reddito delle persone fisiche si detrae un importo pari al 30 per cento della somma investita dal contribuente nel capitale sociale di una o più imprese aventi sede in Italia o stabili organizzazioni di imprese con sede in Stati membri dell' Unione europea o Paesi appartenenti allo Spazio economico europeo, con fatturato tra 5 milioni di euro e 50 milioni di euro, danneggiate dall' epidemia COVID-19. Accise sul gas naturale e l' energia elettrica. Misure agevolative e di riduzione per il pagamento delle accise sul gas naturale e l' energia elettrica. Proroga i pagamenti dei diritti doganali Viene introdotta una proroga dei pagamenti dei diritti doganali in scadenza tra il 1° maggio e il 31 luglio 2020. La misura interessa i titolari del conto di debito che si trovino in gravi difficoltà di carattere economico o sociale e che rientrino in alcune categorie, tra queste anche i soggetti che gestiscono stazioni di autobus, ferroviarie, metropolitane, marittime o aeroportuali. Utilizzo del Fondo per lo sviluppo e la coesione per il contrasto all' emergenza Covid-19 Viene consentita la possibilità di destinare le risorse del Fondo sviluppo e coesione, al pari delle risorse dei Fondi SIE, a misure per fronteggiare l' emergenza sanitaria, economica e sociale conseguente al Covid19. Misure di sostegno alle imprese per la riduzione del rischio da contagio nei luoghi di lavoro L' Inail promuove interventi straordinari destinati alle imprese, anche individuali che hanno introdotto nei luoghi di lavoro, successivamente alla data di entrata in vigore del d.l. n. 18/2020, interventi per la riduzione del rischio di contagio (acquisto di apparecchiature per il distanziamento dei lavoratori, dispositivi di protezione individuale, dispositivi per la sanificazione dei luoghi di lavoro ecc.). Eco bonus, sisma bonus e colonnine di ricarica di veicoli elettrici Sono previsti incentivi per l' efficientamento energetico, miglioramento sismico e per l' installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici. La detrazione sale a 110% per le spese documentate e rimaste a

carico del contribuente, sostenute dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2021. Credito d'imposta per l'adeguamento degli ambienti di lavoro alle misure di protezione da COVID 19. Ai soggetti esercenti attività d'impresa, arte o professione in luoghi aperti al pubblico



Il Nautilus

Focus

è riconosciuto un credito d' imposta in misura pari al 60 % delle spese per investimenti, per un massimo di 80.000 euro, sostenute nel 2020 in relazione agli interventi necessari per far rispettare le prescrizioni sanitarie e le misure di contenimento contro la diffusione del virus COVID-19, ivi compresi quelli edilizi necessari per il rifacimento spogliatoi, mense, realizzazione di spazi medici, ingressi e spazi comuni. Il credito d' imposta di cui al comma 1 è cumulabile con altre agevolazioni per le medesime spese. Cessione del credito corrispondente alle detrazioni fiscali riconosciute Si prevede che i soggetti che hanno sostenuto spese per gli interventi previste ai fini delle detrazioni fiscali possano optare per la cessione del corrispondente credito a soggetti terzi, anche diversi dai fornitori di beni e servizi che hanno effettuato gli interventi, con la facoltà di successiva cessione del credito. Incentivo all' acquisto di autoveicoli a basse emissioni Incremento di 100 milioni di euro del fondo per l' acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli a basse emissioni di Co2.

DL Rilancio: aiuti per tutti, ma per le AdSP solo 6 milioni di euro! Civitavecchia critica, Livorno apprezza

Vito de Ceglia

Che qualcosa non fosse andato per il verso giusto in materia di porti, ShipMag lo aveva segnalato subito. Prima ancora che la versione definitiva del DL Rilancio uscisse dalle stanze di Palazzo Chigi. Poche ore dopo abbiamo avuto conferma che di 'Rilancio', almeno per i nostri porti, in quel decreto c'era veramente poco per mancanza di visione, di strategie di sviluppo e di investimenti degni di questo nome. Ricordiamo che la maxi Finanziaria da 55 miliardi di euro partorita dal Governo, dopo un paio di mesi di gestazione, assegna soltanto 6 milioni di euro alle 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Quisquillie, direbbe Totò! Per questo motivo, ShipMag raccoglie il grido di dolore che arriva da Civitavecchia, città che ospita uno dei porti italiani più importanti e più colpiti dall'emergenza Coronavirus. 'Sono drammaticamente preoccupato', confessa oggi il sindaco Ernesto Tedesco sulle colonne de 'Il Messaggero', dando voce al forte malessere che aleggia da un paio di giorni in città, tra il cluster portuale e soprattutto tra le fila della Compagnia portuale che, con i suoi 350 soci lavoratori, rappresenta la prima realtà dello scalo laziale. L'unica che, dall'inizio dell'esplosione della pandemia, ha urlato ai quattro venti il rischio di un 'default' imminente del porto di Civitavecchia. 'Un decreto tanto atteso', riporta il Messaggero, 'sul quale la politica, con appelli bipartisan, aveva riposto la speranza che venisse riconosciuto allo scalo di Roma e del Lazio, numero uno in Italia per le crociere, il grave danno subito per il lockdown'. Invece, l'articolo 202, quello relativo alle disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi, alla voce risorse parla solo di 6 milioni di euro, 'senza alcun riconoscimento specifico per Civitavecchia'. Né tanto meno per altri porti italiani. Che oltre al danno, hanno subito un'altra beffa: rispetto alle bozze precedenti, inclusa l'ultima del 10 maggio, la versione definitiva del DL cancella l'articolo 18 bis, cioè il fondo Iva destinato alle AdSP che veniva raddoppiato passando da 1 al 2% pari ad un valore complessivo di 180 milioni di euro destinato a coprire gli esborsi a favore dell'art. 17, le ex Compagnie portuali, e dei canoni concessori. Un colpo durissimo per Assoporti, l'associazione dei porti italiani, che si è vista scippare in extremis una misura 'bandiera' e non è stata in grado di pesare politicamente. Un problema, quello dell'articolo 18 bis, che giocoforza rischia di trasformarsi in un vero e proprio tsunami per lo scalo di Civitavecchia, le imprese che ci operano e la Compagnia portuale visto il calo drammatico dei traffici di crociere, traghetti, automotive, carbone e il numero esiguo di container che movimentata. Numeri alla mano, alla fine dell'anno, la Compagnia portuale (art.17) avrà un buco di circa 3 milioni di euro per mancati avviamenti al lavoro. Un buco che sicuramente non potrà essere coperto dalla AdSP, come prevede il DL Rilancio, che autorizza a corrispondere ogni Autorità portuale, utilizzando il proprio avanzo di amministrazione, 'al soggetto fornitore di lavoro portuale (art.17), fino ad un limite massimo di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021, pari a 60 euro per ogni dipendente e in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza Covid-19'. L'Autorità portuale di Civitavecchia non può farlo semplicemente perché il suo bilancio non lo permette. Se Civitavecchia critica (e non poco) il lavoro fatto dal Governo in materia di porti, Livorno invece lo 'apprezza'. Sempre oggi, il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, dichiara infatti che 'l'esecutivo ha accolto le proposte

presentate da **Assoport**, andando incontro alle difficoltà che stanno attraversando le imprese terminaliste e fornitrici di manodopera'. Tuttavia, il numero uno del porto labronico dice anche che il DL può essere migliorato prima della sua conversione



in legge, in particolare su un punto: quello che riguarda le imprese art. 16, 'che rappresentano un peculiarità del porto di Livorno e che oggi si trovano in enorme difficoltà per la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo'.

Attenti alla voglia di Stato: non dimentichiamo i danni

LA SPEZIA Il nostro è un Paese che perde facilmente la memoria scrive Alessandro Laghezza dell'omonimo gruppo logistico 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: Alessandro Laghezza scrive ancora che 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 sottolinea 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 scrive Laghezza 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 sostiene ancora l'imprenditore 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





La Gazzetta Marittima

Focus

siamo dimenticati polemizza ulteriormente Alessandro Laghezza 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 non da tregua Laghezza 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 conclude amaramente Alessandro Laghezza 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.

Confitarma, forte delusione

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



Avvisatore Marittimo

Focus

Un terzo di container e rotabili in meno: un anno dimezzato

Roma. Nel 2020, a causa del lockdown, l'Italia dovrebbe bruciare circa un terzo di container e merce rotabile. Per le compagnie ro-ro e ro-pax che scalano il Mediterraneo i ricavi potrebbero dimezzarsi, avendo perso mediamente il 90 per cento degli incassi negli ultimi due mesi. Infine, le navi da crociera hanno visto abortito un altro anno consecutivo di crescita dei passeggeri. Assarmatori tratteggia un quadro molto pesante dell'armamento italiano, denunciando la sproporzione tra gli aiuti per il settore aereo e lo shipping contenuti nell'ultima bozza del decreto economico, il "DL Rilancio". Crociere. Quest'anno sarebbe dovuto essere un altro anno di crescita consistente del settore crocieristico, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti. Da due mesi segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
www.avvisatoremarittimo.it
19221 00101 (Napoli) - 081 5011000
ANNO LVIII - N. 90
16 MAGGIO 2020

DL Rilancio, manca il mare
Stacco totale per l'autostrada, sono richieste all'armamento italiano "Misure straordinarie per il mare". Le compagnie portuali chiedono una deroga simile alla negoziata dalle Iscrist. Una buona parte del cluster marittimo si sente escluso.

Un terzo di container e rotabili in meno: un anno dimezzato
Roma. Nel 2020, a causa del lockdown, l'Italia dovrebbe bruciare circa un terzo di container e merce rotabile. Per le compagnie ro-ro e ro-pax che scalano il Mediterraneo i ricavi potrebbero dimezzarsi, avendo perso mediamente il 90 per cento degli incassi negli ultimi due mesi. Infine, le navi da crociera hanno visto abortito un altro anno consecutivo di crescita dei passeggeri. Assarmatori tratteggia un quadro molto pesante dell'armamento italiano, denunciando la sproporzione tra gli aiuti per il settore aereo e lo shipping contenuti nell'ultima bozza del decreto economico, il "DL Rilancio". Crociere. Quest'anno sarebbe dovuto essere un altro anno di crescita consistente del settore crocieristico, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti. Da due mesi segue in ultima pagina

Rotazioni quotidiane
Hapag Lloyd cambia il Med Gulf Express
L'armatore tedesco ha annunciato il ritiro del servizio Med Gulf Express, il servizio transatlantico di lungo corso che collegava Napoli e Salento con gli Stati Uniti e il Canada. La compagnia tedesca, a gestione 50/50 con il gruppo olandese di Rotterdam, ha deciso di sospendere il servizio a partire dal 15 giugno. La prima partenza della nuova rotazione in mediterranea sarà il 22 maggio da Livorno, in salita ad anch'ora il 11 giugno da Venezia (Storno).

Porto di Napoli, rincarano i container al terminal Conateco
Napoli. Con una crescita del 10 per cento di container portuali nel trimestre di maggio, l'armatore di Conateco, controllato dagli azionari Agnelli, Fiat e Confindustria, ha deciso di rincarare i prezzi dei container per il porto di Napoli. La prima partenza della nuova rotazione in mediterranea sarà il 22 maggio da Livorno, in salita ad anch'ora il 11 giugno da Venezia (Storno).

Navi a metà e check-in come in aeroporto
Benvenuti a bordo
Napoli. Ieri c'era un gran caldo, ma le navi erano a metà. I passeggeri sono stati accolti a bordo con un check-in come in aeroporto. Le compagnie portuali hanno deciso di rincarare i prezzi dei container per il porto di Napoli. La prima partenza della nuova rotazione in mediterranea sarà il 22 maggio da Livorno, in salita ad anch'ora il 11 giugno da Venezia (Storno).

Arrivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-11) - Giulia Fano (13-15)

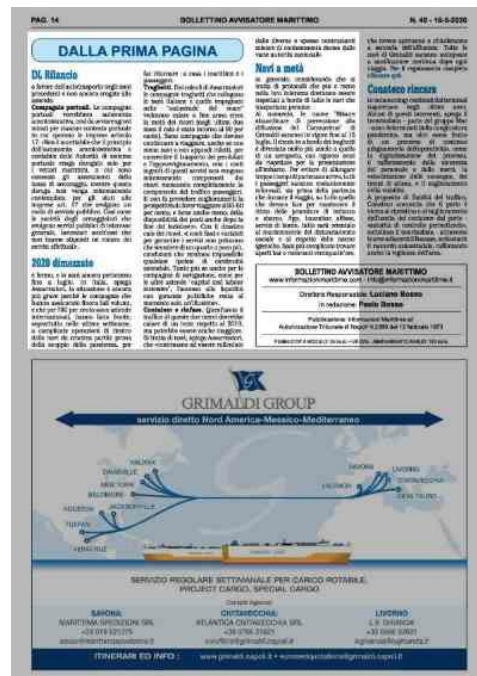


Avvisatore Marittimo

Focus

2020 dimezzato

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



Covid - 19: nuova era nel trasporto marittimo

Gli effetti della pandemia è ormai argomento principale in tutti webinar che si stanno svolgendo in vari saloni virtuali dello shipping mondiale. Per la maggior parte dei saloni nautici e centri fieristici della blu economy, il Covid - 19 ha trasformato gli scenari futuri dei sistemi logistici e del trasporto marittimo: scenari che interessano le navi, i porti e marittimi imbarcati e no. Un dato è certo: dopo due mesi di lockdown, l' economia italiana si trova oggi ad affrontare un anno, il più difficile dal dopoguerra; i traffici merceologici, diminuendo, stanno modificando l' assetto dei commerci globali (per l' Italia stabile da un secolo e mezzo); senza un' esportazione di prodotti made in Italy fuori dal mercato occidentale, il Pil italiano perderebbe da 4 a 5 punti percentuali. Occorre riconoscere, culturalmente e politicamente, che i settori chiave per una ripartenza e crescita economica dell' Italia sono il sistema manifatturiero, il made in Italy e l' enogastronomico. Altro assunto da tenere presente è che per essere competitivi, oltre ad un efficiente sistema logistico, serve riconoscere l' importanza del sistema portuale; capace di svolgere la funzione di cerniera dei traffici tra l' Europa, l' Africa e l' Oriente e i vari porti italiani dell' Adriatico e del Tirreno, senza lasciare indietro altri porti funzionali e polifunzionali per quelle rotte. A questo punto, sui tavoli del Governo non occorre presentare una sovrastruttura portuale, quale un' Autorità di Sistema Portuale centralizzata, perché questo significherebbe aggiungere 'burocrazia' a quella già esistente. Le varie Associazioni culturali, professionali, i cluster marittimo-portuali dovrebbero fare breccia e confutare la strategia dei due porti (Genova e Trieste), portata avanti dalla politica delle 'cinque sinistre', e che farebbe piacere alla Francia e alla Germania; gli altri porti italiani si possono vendere? I porti. Ricordiamoci che un virus sconosciuto ha messo in ginocchio porti monovalenti (crocieristici, container e rinfuse liquide); mentre i porti polivalenti sono quelli più resilienti per affrontare le crisi come la storia marittima millenaria insegna. Occorre chiedere a un Governo attento che la ripartenza di un Paese marittimo portuale come l' Italia passa per la liberalizzazione dei progetti, piccoli o grandi, già finanziati, per la realizzazione delle infrastrutture portuali; reti ferroviarie soprattutto nel Mezzogiorno, non solo l' alta capacità Napoli - Bari, ma anche la tratta Taranto - Brindisi per connettere i due Mari che aspetta da molto tempo. Riconsiderare che i porti del Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale sono già i più vicini ai mercati dell' Oriente e dell' Africa e quindi dare così vantaggio competitivo e non sottrarre risorse per destinarle altrove, in nome di un' Autorità centrale. Scenari. Molti analisti concordano che la crescita commerciale stava già rallentando prima del Covid -19 e all' orizzonte vedono tre scenari possibili dopo la pandemia: 1 - un scenario primo, detto lieve, che nel migliore dei casi il commercio marittimo riprenderebbe nel 2023, crescendo del 3,2% annuo e le attività torneranno alla normalità. 2- un secondo scenario, detto esteso, con una recessione prolungata e con calo del commercio mondiale dell' 1% tra il 2020 e il 2024, seguito da una crescita rinnovata a tasso del 2,2%. 3- un ultimo scenario, quello grave, in cui il commercio mondiale diminuisce ancora fino al 2024 come accaduto negli anni '80. Navi e combustibili. Per i combustibili navali si prevedono tre ondate d' innovazione. La prima ondata vedrà navi propulsione convenzionale, ma ottimizzate. Seguiranno navi a gas e ibride o elettriche con basse emissioni, sistemi di controllo digitale avanzati e batterie. Nella terza ondata, le celle a combustibile consentiranno alle navi di operare senza emissioni. Qui, bisogna ricordare che l' industria dello shipping ancora non ha accettato la strategia del 'tutto green', ma per i prossimi dieci anni uno sviluppo tecnologico navale, il più economico, del 'sostenibile'. Marittimi. Ancora una





Il Nautilus

Focus

evidente l'importanza di avere a bordo di navi marittime professionisti; 'eroi nascosti' e dimenticati da tutti i Governi, che hanno saputo affrontare i tanti problemi legati al coronavirus. Non dobbiamo abbandonare gli armatori e i loro equipaggi in mare e a terra, tenendo presente che i marittimi sono costretti a subentrare nei turni dei propri colleghi fino a quando i cambi di equipaggio non saranno possibili. Finalmente l'IMO ha emesso delle linee guida per i cambi d'equipaggi. Siamo convinti che la nuova era nello shipping, quella della dopo crisi sia già in atto, e che l'industria si stabilizzerà di nuovo più forte e che lo scambio commerciale fra Popoli passa per mare. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.