



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
giovedì, 21 maggio 2020**



## Prime Pagine

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

## Primo Piano

20/05/2020	<b>Ansa</b>	24
<hr/>		
20/05/2020	<b>shipmag.it</b>	25
<hr/>		
20/05/2020	<b>Transportonline</b>	26
<hr/>		

## Trieste

21/05/2020	<b>Italia Oggi</b> Pagina 9	27
<hr/>		
20/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	29
<hr/>		
20/05/2020	<b>Trieste Prima</b>	30
<hr/>		

## Venezia

21/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 32	32
<hr/>		
21/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 32	33
<hr/>		
21/05/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 10	34
<hr/>		
21/05/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 37	35
<hr/>		

## Savona, Vado

21/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 27	36
<hr/>		
20/05/2020	<b>shipmag.it</b>	37
<hr/>		
20/05/2020	<b>Il Vostro Giornale</b>	38
<hr/>		
20/05/2020	<b>Savona News</b>	39
<hr/>		
20/05/2020	<b>shipmag.it</b>	40
<hr/>		
20/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	41
<hr/>		
20/05/2020	<b>Il Nautilus</b>	42
<hr/>		

## Genova, Voltri

21/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 25	43
<hr/>		
20/05/2020	<b>Ansa</b>	44
<hr/>		
20/05/2020	<b>Genova24</b>	45
<hr/>		
20/05/2020	<b>Portnews</b>	46
<hr/>		

20/05/2020	<b>shipmag.it</b>	47
Genova, varo tecnico per la nave da crociera Valiant Lady		

## La Spezia

21/05/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 28	48
Consiglio di Stato affonda la marina del Canaletto		
21/05/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 41	49
«I concessionari del Canaletto sono abusivi»		
20/05/2020	<b>Citta della Spezia</b>	50
Marine Canaletto, Consiglio di Stato respinge ricorso ex concessionari		
20/05/2020	<b>Primo Magazine</b>	GAM EDITORI 51
Il rilancio del porto della Spezia		
21/05/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 49	52
Maxi yacht, Sanlorenzo acquisisce Perini Navi		

## Ravenna

21/05/2020	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 7	53
Trasporti, approvata delibera per collaborare con Itl		
20/05/2020	<b>FerPress</b>	54
Ravenna: approvato accordo con la Fondazione Itl per lo sviluppo di competenze nei trasporti e nella logistica		
20/05/2020	<b>Ravenna Today</b>	55
Accordo con la Fondazione Itl per lo sviluppo di competenze nei trasporti e nella logistica		
20/05/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>	PORTO DI RAVENNA 56
Porto di Ravenna. Piloti, ormeggiatori, rimorchiatori: così lavoriamo in sicurezza, decisi a superare l'emergenza Covid		

## Livorno

20/05/2020	<b>Ansa</b>	59
Porti: Livorno, da Authority ok a piano risanamento Alp		
20/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	60
Livorno, L' AdSP guarda al risanamento dell' Agenzia per il lavoro in porto		
20/05/2020	<b>Informare</b>	61
A Livorno è stato dato il via libera al piano di risanamento dell' Agenzia per il Lavoro in Porto		
20/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione 62
Livorno: AdSp favorevole risanamento di Alp		
20/05/2020	<b>Portnews</b>	63
Livorno: l'AdSP in campo per il lavoro in porto		
20/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	64
Livorno, Corsini: Lavoro portuale, un equilibrio delicato - Il vero problema è l' art. 16 /INTERVISTA		
20/05/2020	<b>Primo Magazine</b>	GAM EDITORI 66
DI Rilancio: fare di più per gli art. 16		

## Piombino, Isola d' Elba

21/05/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 14	67
Turismo post Covid Ecco la campagna "Vivere d' istanti"		

21/05/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 15	68
Pronti a partire i primi cassoni della Concordia		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/05/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 31	69
Gli operatori dello scalo temono un buco da 400 milioni		
21/05/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 33	70
La Capitaneria riapre i varchi pedonali al porto		

## Salerno

20/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	71
Salerno Container Terminal si gode l'aumento dei Teu e ordina un'altra maxi-gru Liebherr		

## Bari

20/05/2020	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i> 73
Interventi di infrastrutturazione nei porti Adsp MAM		

## Taranto

21/05/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 39	74
Porto, ecco 20 azioni strategiche Ok al piano operativo triennale		
21/05/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 39	75
«Svendere il porto ai cinesi? Solo guerra di campanile»		
21/05/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 13	76
Porto ai cinesi? Vianello spegne il caso Ferretti		
20/05/2020	<b>Affari Italiani</b>	77
Taranto, il porto in mano ai cinesi? Forza Italia attacca la Via della Seta		
20/05/2020	<b>Huffington Post</b>	79
Taranto, fronte orientale		

## Manfredonia

21/05/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)</b> Pagina 28	82
Porto, polemica su Delle Foglie		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

21/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 24	83
Authority, lunedì il presidente: Chiovelli o Agostinelli?		
21/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 24	84
Lirosi non può coprire i costi e lascia a... piedi i portuali		
21/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 24	85
«I fondi Por Calabria per le Linee Taurensi»		

## Olbia Golfo Aranci

21/05/2020	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 30	MARCO BITTAU	86
<hr/>			
21/05/2020	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 30		87
<hr/>			

## Cagliari

21/05/2020	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 20		88
<hr/>			
21/05/2020	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 21		89
<hr/>			

## Messina, Milazzo, Tremestieri

21/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 30		90
<hr/>			
20/05/2020	<b>Messina Ora</b>		91
<hr/>			

## Focus

21/05/2020	<b>Il Messaggero</b> Pagina 14		93
<hr/>			
21/05/2020	<b>Italia Oggi</b> Pagina 29	GIULIA PROVINO	94
<hr/>			
20/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		95
<hr/>			
20/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		97
<hr/>			
20/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	98
<hr/>			
20/05/2020	<b>Sea Reporter</b>		99
<hr/>			
20/05/2020	<b>shipmag.it</b>		100
<hr/>			
20/05/2020	<b>Transportonline</b>		101
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



**Domani su 7**  
Capua: siamo tutti fragili  
Sarà la natura a salvarci  
di **Maria Luisa Agnese**  
nel settimanale in edicola

**Venezia**  
La rimozione dell'ovovia  
sul ponte di Calatrava  
è una sconfitta vera  
di **Gian Antonio Stella**  
a pagina 29



Le circolari del Viminale e del capo della polizia contro gli assembramenti. I sindaci possono chiudere aree e quartieri

## Contagi, altolà alla movida

Conte: non è il tempo di party o la curva risale. Più controlli, multe fino a 3 mila euro

### L'INUTILE CONFLITTO CON LA UE

di **Angelo Panebianco**

**D**i sicuro ci sono ancora italiani i quali sperano che il loro Paese resti un'economia industriale di mercato nonché una democrazia rappresentativa ancorata al mondo occidentale. Tant'è pochi che siano, questi italiani non vorrebbero che in Italia si affermasse, in modo strisciante, una qualche forma di capitalismo di Stato né che crescesse ulteriormente il tasso di illiberalismo della nostra democrazia: un tasso di illiberalismo già oggi piuttosto alto (si pensi alle quotidiane vessazioni che cittadini e imprese subiscono dalla burocrazia). Né essi vorrebbero che l'Italia spezzasse i suoi storici legami con l'Europa e con gli Stati Uniti per scivolare nell'area di influenza di grandi potenze autoritarie. I suddetti italiani devono per forza chiedersi quali siano il governo e la maggioranza di governo più adatti, in questa fase storica, a garantire ciò che essi desiderano. Si può forse dire che, nelle condizioni attuali, non potrà mai esserci una coalizione parlamentare di tal fatta fino al momento in cui non si sarà verificato un radicale cambiamento di linea politica del principale partito di opposizione: la Lega.

continua a pagina 30

### L'intervista Il rocker, la quarantena: ma l'ispirazione verrà



**Vasco: soffro l'isolamento non riesco a scrivere canzoni**

di **Milena Gabanelli**

«Eh sì, anch'io all'inizio non credevo che il coronavirus avrebbe provocato tutto questo» ammette Vasco Rossi (nella foto un suo selfie in tempo di quarantena), poi è successo. «Ora soffro e basta. Questa pandemia ha fermato anche la mia creatività». alle pagine 42 e 43

Basta con i party e la movida. Il premier Giuseppe Conte mette il freno al «liberi tutti». Altrimenti «la curva dei contagi risale». Ci saranno più controlli e in caso di trasgressione multe fino a tremila euro.

da pagina 2 a pagina 23

### LIBERTÀ E CAUTELE

## I diritti a 20 anni (senza eccessi)

di **Pierluigi Battista**

È come una pentola a pressione, devi togliere il coperchio perché non scoppi tutto. Due mesi di detenzione casalinga, e non appena le manette si sono allentate la voglia compressa, inarginabile di movida è esplosa senza limiti, da Nord a Sud, in Europa e in America, dovunque. Come se il ritorno alla bottiglietta di birra, o allo spritz, da consumare attaccati, senza mascherina, assembrati, vocalanti.

continua a pagina 3

### Giustizia Il premier apre all'opposizione: contributo importante per le riforme

## Renzi non vota contro Bonafede Il governo disinnesca la sfiducia

**MATTEO SALVINI**

### «Le 30 idee per ripartire»

di **Marco Cremonesi**

I leader della Lega, Matteo Salvini: «Ecco le proposte a Conte». Centrodestra in piazza? «Meglio rinviare a luglio».

a pagina 11



Niente sfiducia al ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede. Non passano le due mozioni, presentate dal centrodestra (Lega, Fratelli d'Italia e Forza Italia) e l'altra da Emma Bonino di «Europa». «Abbiamo tenuto insieme il governo» il commento di Italia Viva. «Segnali importanti da Conte» ha detto Renzi.

da pagina 8 a pagina 11

### IL DIBATTITO

## Scuola e digitale: il nostro futuro

di **Luca di Montezemolo**

Si è un Teletthon dell'istruzione: nessuno resti indietro». a pagina 23

### L'EMERGENZA

#### I SOPRAVVISSUTI AL COVID

«Ero intubata, sognavo casa»: storie di risvegli



Marzia Merlin, 51 anni, con i figli

di **Marco Imarisio**

Storie di «ritorno alla vita». Donne e uomini. Che raccontano l'esperienza della terapia intensiva. «Ero intubata ma sognavo mio figlio». alle pagine 16 e 17 **LIBERDO**

#### PARLA WEBER (POPOLARI)

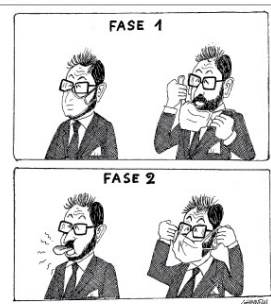
«Negli aiuti rivedo l'Europa delle origini»

di **Paolo Valentino**

«N

a pagina 15

### GIANNELLI



### IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

## La ministra nell'imbuto

**A**vrei voluto spezzare una lancia, o almeno un imbuto, a favore della ministra della DISTRUZIONE PUBBLICA, schermata sui social per avere affermato che gli studenti «non sono imbuti da riempire di conoscenze». A parte che, per far arrivare le conoscenze a studenti barricati in casa da mesi, più che gli imbuti oggi servirebbero le catapulte. Ma mi era sembrato un esercizio di gratuita ferocia demonizzarla per un lapsus. Non posso entrare nel cervello della mia ministra preferita (per lei ho tradito Toninelli), anche perché mi trovo momentaneamente sprovvisto di imbuti, ma immagino che persino Di Maio sappia che gli imbuti servono a travasare i liquidi e non a trattenerli. Senonché ieri la Azzolina ha voluto tornar-

ci su. E, invece di correggere il lapsus, lo ha fieramente ribadito, sostenendo di essersi riferita a un imbutto specifico, quello di Norimberga, e invitando i critici a consultare un motore di ricerca. Una ministra dell'Istruzione che cita Google invece della Treccani dev'essere sicuramente all'avanguardia, ma il guaio è che proprio sul motore di ricerca si scopre che l'imbutto di Norimberga prende il nome da un'incisione settecentesca in cui l'insegnante versa il sapere dentro la testa dell'allievo «con un imbutto. Quindi gli allievi non sono imbuti neanche a Norimberga. Se fossi la ministra, tomerai a scuola per un ripasso. Peccato che qualcuno l'abbia chiusa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Prostamol**  
Integratore alimentare a base di Sereno Repens che contribuisce a favorire la fertilità della prostata e della vie urinarie.  
30 CAPSULE MATE  
Peso netto: 15,15 g  
A. MENARINI

**IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA\***

SCOPRI DI PIÙ SU **BENESSERURINARIO.IT**

**E NON HAI PIÙ SCUSE**

00521  
9 7711 20 498069  
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 D.D. Milano





**John Elkann tira dritto e ribadisce il premio da 5,5 miliardi di Peugeot e i 6,3 miliardi di prestiti garantiti dallo Stato. "Io so' io e voi non siete un.."**



Giovedì 21 maggio 2020 - Anno 12 - n° 139  
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,70 con il libro "Per questo mi chiamo Giovani"  
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**GIOCHINI** Respinta la mozione al Senato  
**Renzi, il solito bluff: fiducia a Bonafede**

■ L'ex premier si accontenta di promesse sui cantieri, sulla prescrizione e su qualche poltrona. Al Guardasigilli rinfaccia la cultura del sospetto, ma scorda i "martiri del renzismo". Il governo si ricompatta

DE CAROLIS, D'ESPOSITO, MARRA E RODANO A PAG. 2 - 3



**IL DISASTRO TRUMP E I VENTILATORI: LIBERISMO FEROCO**

NOAM CHOMSKY

La portata di quest'epidemia è sorprendente, anzi scioccante, ma non la sua manifestazione. Né il fatto che gli Stati Uniti siano il Paese che ha risposto peggio alla crisi.

A PAGINA 18

**DE LUCA, ATTENTO PURE MASANIELLO CI LASCIO LA CAPA**

MAURIZIO DE GIOVANNI

Il virus, si sa, ha fatto male a un sacco di gente. Direttamente, riempiendo letti di ospedali e terapie intensive; privando famiglie di persone care, senza un ultimo saluto.

A PAGINA 16

**Il giustizialgarantista**

MARCO TRAVAGLIO

Guai a sottovalutare i politici italiani: non si riesce mai a parlarne abbastanza male. L'altro ieri pregustavamo due scene madri da urlare: il Parlamento che vota su Bonafede, accusato contemporaneamente di scarcerare troppo e di incarcerare troppo; e i compagni di Dell'Utri che sventolano la bandiera di Nino Di Matteo, il pm che ha fatto condannare Marcellino per la Trattativa. Ma ieri la realtà ha superato la fantasia. Sul *Giornale* di B. e sul *Riformatorio* di Romeo, Alessandro Sallusti e Tiziana Maiolo hanno definito Bonafede "il peggior ministro nella storia della Repubblica" e Sallusti ha aggiunto che "il pesce puzza dalla testa". Infatti, per i nasini sensibili di Sallusti & Maiolo, i B., i Previti, i Dell'Utri e tutta la *fairy band* hanno sempre profumato di Chanel n.5. Sulla linea Sallusti-Maiolo si è attestato l'avvenente Matteo Richetti, già renziano, antirenziano, ri-renziano e ora calendiano (è l'altro membro del partito di Calenda oltre a Calenda), che ha firmato la mozione Bonino perché nessuno se n'è accorto, ma "da tempo Azione chiede un governo di responsabilità nazionale" che trovi un posto per Calenda e, possibilmente, uno strapuntino anche per Richetti. Ergo Bonafede è "il punto più basso dell' gestione della giustizia nel nostro Paese" (i più alti furono Biondi, Mancuso, Castelli, Mastella, Alfano, Nitto Palma, Cancellieri e peccato per Previti, sventuratamente bloccato da Scalfaro).

L'Innominabile, uomo la cui coerenza è pari soltanto alla sua intransigenza, ha detto di condividere entrambe le mozioni (Bonafede carceriere, Bonafede scarceratore). Quindi non ne ha votata nessuna delle due perché poi, se no, gli italiani avrebbero votato su di lui. La storia avrebbe potuto finire qui se il Rignanesse non avesse voluto regalarci uno scampolo di autopsicanalisi come non se ne vedevano dai tempi d'oro del Cainano: un capolavoro di "proiezione", "meccanismo di difesa per il quale il soggetto attribuisce ad altri sentimenti, desideri, aspetti propri che rifiuta di riconoscere in sé stesso" (Treccani). Infatti il tappino ha attaccato un pipitone col martirologio delle presunte vittime del giustizialismo grillino: "Se oggi votassimo secondo il metodo che Ella (Bonafede, ndr) ha utilizzato nei confronti dei membri dei nostri governi, lei (non più Ella, ndr) oggi dovrebbe andare a casa. Alfano, Guidi, Boschi, Lupi, Lotti... Ma noi non siamo come voi". Ora, né Bonafede né alcun altro 5Stelle hanno mai fatto parte di governi del Pd, anzi stavano all'opposizione. Dunque mai ne hanno dimissionato alcun ministro, come invece minacciava di fare ieri col Guardasigilli lo Statista dell'Arno.

SEGUE A PAGINA 24

**ADDIO "EROI" BONUS ZERO O DA FAME A CHI CI HA SALVATI**

**LE REGIONI SCARICANO MEDICI E INFERMIERI**

BENSO E RONCHETTI A PAG. 10

- OSPEDALE FLOP: "FUORI I RENDICONTI"**  
**1. Fiera, ora Bertolaso scarica Fontana: "Mi ha esautorato"**  
 SPARACIARI A PAG. 9
- LOMBARDIA, I CONTI NON TORNANO**  
**2. Mappa dei contagi sparita**  
 MILOSA A PAG. 8
- ANCORA NON SI SA DOVE SMALTIRLE**  
**3. Mascherine, allarme rifiuti**  
 DELLA SALA A PAG. 15
- CROLLO SOCIAL. CONTE E MELONI SU**  
**4. Salvini, la Bestia zoppica**  
 PACELLI A PAG. 14

DESTRA SCHIACCIATA DA RENZISMI & FORCONI  
 ANTONIO PADELLARO A PAG. 13

IL TOSSICODIPENDENTE DELL'ULTIMO ATTIMO  
 DANIELA RANIERI A PAG. 13

**PARLA DAVID ERMINI**



**"Così Lotti, Unicost e MI volevano comandare il Csm"**

MASSARI A PAG. 4

**CORPO A CORPO** Mantova, burrascosa intervista a Giuseppe De Donno

**Il dottore del plasma sogna Sanremo**

SELVAGGIA LUCARELLI

Il dottor Giuseppe De Donno, uno dei personaggi più discussi del momento per la sperimentazione con il plasma al "Carlo Poma" di Mantova e per i suoi continui conflitti con colleghi e politici (di sinistra), mi ha concesso un'intervista che è diventata il dialogo surreale. Eccola.

guarigione miracolosa grazie alla plasmaterapia di una paziente incinta. Ma ha dichiarato che avesse una polmonite interstiziale bilaterale, mentre fonti interne all'ospedale mi dicono che aveva un problema più contenuto all'apice di destra. È vero? Sono informazioni gravissime che ledono la privacy di una pa-



ziente. La paziente l'ho seguita io per via ecografica, lei immagini le ho solo io.

Però della polmonite ha parlato lei nelle interviste.

Posso denunciare chi le ha dato le informazioni, ho 340 avvocati dietro di me. Ascolti questo fraterno consiglio: non parli di questa donna.

SEGUE A PAGINA 11

**La cattiveria**

Renzi: "Noi di Italia Viva non siamo in cerca di visibilità". Come del resto emerge chiaramente dai sondaggi

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**C'È CHI DICE NO**  
**Concerti addio?**  
**"No, i big ci aiutino a ripartire presto"**

MANNUCCI A PAG. 22









# il Giornale



GIOVEDÌ 21 MAGGIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 120 - 1.50 euro\*

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

DAL 1974 CONTRO IL CORO

# Reddito ai mafiosi

## Il sussidio finisce anche a 101 boss della 'ndrangheta

### Bonafede dimezzato, grillini azzerati

#### Il ministro tiene la poltrona ma perde la faccia e cede sulla prescrizione

LA GUERRA DELLO SPRITZ

## Scontro sugli aperitivi Conte spegne la movida: multe fino a 3mila euro

Manila Alfano e Serenella Bettin

«Adesso lasciateci in pace. Amen». È la resa del locale *Gasoline* di Padova e di tanti altri bar costretti a chiudere. Colpa di regole impossibili da rispettare ma anche di un'Italia godereccia, che sgarra, con folle accalcate per gustarsi un aperitivo all'aperto. Senza mascherine, senza distanziamento. Immagini che scatenano l'ira di governatori, sindaci e Palazzo Chigi.

con Lombardo alle pagine 12-13

MISURE IMPOSSIBILI

## LIBERTÀ VIGILATA NO

di Alessandro Sallusti

Il premier è furioso, i governatori anche e i sindaci pure: troppa gente in giro a zonzo, troppi assembramenti. Avanti così, dicono «si torna alla chiusura» minacciando pure un inasprimento delle multe per chi viene colto in flagranza. Già, tutto giusto in linea teorica ma un conto sono gli assembramenti organizzati in spregio a norme e buon senso, altro è se una somma di comportamenti corretti porta a una situazione di possibile rischio e quindi perseguibile in punta di legge. Voglio dire: se io esco, da solo o in compagnia, equipaggiato e distanziato, e girando l'angolo mi ritrovo affiancato ad altre persone che facciamo? Tiriamo a sorte chi deve fare retromarcia, iniziamo a questionare su chi è uscito prima di casa?

O si chiude o si apre, sapendo i rischi che si corrono. Pensare di trasformare l'utopia in norma applicabile è tempo perso, soprattutto se parliamo di grandi numeri e di spazi liberi. Volere legiferare sulla sana incoscienza dei bambini, sugli ormoni degli adolescenti, sulla necessità relazionale dei giovani o sulle libertà personali degli adulti è una battaglia illiberale, ma soprattutto contro i mulini a vento, simile al

tentativo (ovviamente fallito) di voler riaprire il calcio con le regole degli scacchi. La questione non è se è giusto o sbagliato, è semplicemente impossibile, quindi tanto vale farsene una ragione e smetterla di minacciare ogni giorno tutto e tutti con toni che vanno dal paternalista al dittatoriale.

A me il virus fa paura, non sono certo che «andrà tutto bene» e per questo sono convinto che ognuno debba continuare a fare la sua parte. Ma più del virus temo lo stato di polizia permanente, le irruzioni nei ristoranti dove mi rifiuterò di lasciare i miei documenti, gli spioni in spiaggia o il vicino di casa delatore per una spaghettata sul terrazzo.

Siamo stati convinti sostenitori della necessità di chiudere tutto e non abbiamo deciso noi di riaprire, chi lo ha fatto spero abbia fatto tutti i ragionamenti del caso. Se la reclusione aveva un senso, la libertà vigilata proprio non ci piace. Anche perché non ci sembra che il vigile Conte e chi per lui - visto come si è comportato in questi mesi - abbia i requisiti professionali per venire a farci ogni giorno la morale. Si concentri sul suo, che noi proveremo a fare altrettanto sul nostro senza dover essere ogni giorno minacciati e ricattati.

di Laura Cesaretti

La frase chiave è «per ora». Per ora Matteo Renzi non affonda Conte, non fa saltare il suo sciombercherato governo, non sfiducia il Guardasigilli. E i voti renziani si rivelano determinanti per tenere in piedi (...)

segue a pagina 2  
 servizi da pagina 2 a pagina 6

UFFICIO DI COLLOCAMENTO A 5 STELLE

## Di Maio non scorda gli amici: assunti 5 compagni di scuola

di Paolo Bracalini



ALLA FARNESINA Luigi Di Maio, ministro degli Esteri

Negli Stati Uniti hanno Harvard, il Mit di Boston, Yale. In Francia c'è l'École nationale d'administration (da dove è uscito Macron) e SciencesPo a Parigi (dove ha studiato Chirac). In Italia invece abbiamo il liceo Imbriani di Pomigliano d'Arco, che a prima vista potrebbe apparire una scuola più modesta, e invece (...)

segue a pagina 7

I RETROSCENA

## Assist di Conte all'opposizione

di Adalberto Signore

Quale sarà davvero il prezzo da pagare a Matteo Renzi lo scopriremo solo nelle prossime settimane. Di certo, per il momento, c'è solo un Giuseppe Conte visibilmente soddisfatto per come si è risolto il voto sulla doppia mozione di sfiducia (...)

segue a pagina 4

## E Renzi sbaglia il calcio di rigore

di Augusto Minzolini

Nel bel mezzo del salone di Palazzo Madama, in un assembramento che farebbe inorridire i virologi di mezza Italia, Riccardo Nencini, socialista, parlamentare di maggioranza che ha votato la sfiducia a Bonafede, spiega con il tono del professore perché i due (...)

segue a pagina 2

L'EX VICEMINISTRO ZANETTI

## «Professionisti ignorati Nessun rinvio delle tasse»

Antonio Signorini e Stefano Zurlo

Ci sono voluti due mesi esatti per il decreto Aprile, poi Maggio, infine Rilancio. Ma sui 55 miliardi destinati alle misure, quasi tutti in deficit, è scontro. L'ex viceministro all'Economia Enrico Zanetti: «Bene l'addio all'Irap ma le tasse restano. E molti professionisti resteranno a bocca asciutta. Così si alimenta l'odio sociale».

con Campo e Tagliaferri alle pagine 10-11

VOGLIONO COMMISSARIARCI

## Le condizioni dell'Europa

di Francesco Forte

I Paesi del Nord tornano in pressing per negare all'Italia i 100 miliardi di aiuti post emergenza. Ma il *Recovery fund* attua, pur se in ritardo, un principio fondamentale.

a pagina 9

BONOMI SI INSEDIAMO IN CONFINDUSTRIA

## Assolombarda, occasione persa Spada reggente ma alle imprese serve stabilità

di Nicola Porro

Il presidente designato della Confindustria, Carlo Bonomi è passato in un colpo solo dalla poltrona di leader degli industriali milanesi (e monzesi) cioè da numero uno della potente Assolombarda, a viale dell'Astronomia. Pochi giorni dopo la sua designazione, è stato anche cooptato alla presidenza della Fiera di Milano. Buon per lui. Anche se in genere i presidenti della Confindustria si beccano una poltrona pub-

blica o semipubblica, solo dopo la fine del loro mandato. Quasi a risarcimento del lavoro svolto. Diciamo così.

Resta sul tappeto un problema ben più grave. E cioè il destino dell'Assolombarda. Proprio su queste colonne avevamo auspicato un rinvio delle elezioni del numero uno degli imprenditori per non indebolire il ruolo sindacale delle imprese che, oggi più che mai, hanno bisogno (...)

segue a pagina 21

IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPECIFICHE IN UNO DEI 20.000 COMUNI IN ITALIA. IL 100 PER CENTO DEI COMUNI IN ITALIA È SOTTO IL 10 PER CENTO DELLA POPOLAZIONE. IL 100 PER CENTO DEI COMUNI IN ITALIA È SOTTO IL 10 PER CENTO DELLA POPOLAZIONE.

Prova Sustenium Bioritmo 3

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

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

\*Modificazioni sulla salute approvate per le vitamine e i minerali contenuti nel prodotto. Gli integratori dietetici non vanno intesi come sostituti di una sana alimentazione e di uno stile di vita sano.



# IL GIORNO

GIOVEDÌ 21 maggio 2020  
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

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

Brescia, la storia di Elena e del padre medico

**Il papà ucciso dal virus  
Mattarella le telefona:  
«Mi ha dato grande forza»**

Pacella a pagina 13



**DOMANI IN REGALO**

**SPECIALE RINASCIMENTO 3.0**

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Ordine ai questori: fermate la movida

Circolare del capo della polizia. E Conte: «Attenti o la curva risale». Super multe a chi non rispetta le distanze  
Ma il virus arretra, ieri positivo solo un tampone su cento. Il virologo Silvestri: «Lockdown troppo duro, basta terrorismo»

Servizi e Canè

da pag. 2 a pag. 13

Cosa funziona contro il Covid

**Tanti falsi miti  
Ma una cura  
adesso c'è**

Silvio Garattini\*

**L'** improvvisa comparsa del Sars-Cov-2 e la sua rapida diffusione hanno trovato tutti spiazzati rispetto ai trattamenti da utilizzare per curare il complesso di sintomi che compare in una relativamente piccola percentuale dei soggetti infetti. A parte l'impiego dell'ossigeno in varie forme e con diverse apparecchiature, giustificato dalla fame d'aria che caratterizza alcuni soggetti infetti, si è assistito all'impiego di un gran numero di farmaci sulla base di ipotesi generate dal buon senso, ma prive di quella base di evidenza scientifica che può essere dimostrata - salvo effetti miracolosi - solo da studi clinici controllati.

Continua a pagina 2

**IL CANCELLIERE AUSTRIACO KURZ CHIUDE LA FRONTIERA AL BRENNERO E VIENNA GUIDA I FALCHI DEL RIGORE: «NIENTE REGALI UE A ROMA»**

**ITALIANI RAUS!**

**Il cancelliere austriaco  
Sebastian Kurz,  
33 anni**

Colombo, Perfetti e Comelli alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Il reportage

**Col monopattino  
e in bicicletta  
«Il mio viaggio  
da incubo»**

Dedori nelle Cronache

Lo studio

**Un milanese su 20  
contagiato  
prima di Codogno**

Bonezzi nelle Cronache

La nuova mobilità

**Da San Babila  
un centro sempre  
più pedonale**

Mingoa nelle Cronache



Chiara Gamberale: adolescenti 'derubati' dal virus  
**«I giovani, il lockdown  
e l'amore perduto»**

Cutò a pagina 15



Una nuova edizione 40 anni dopo  
**Il nome della rosa  
nei disegni di Eco**

Barbolini a pagina 23

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

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

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

A. MENARINI





**Oggi l'ExtraTerrestre**

**MOBILITÀ** Nel post Covid si viaggia su due ruote. Anche l'Italia «cavalca» la bici contro l'inquinamento urbano. Ma l'industria dell'auto batte cassa



**Culture**

**ÉTIENNE BALIBAR** Esce in Francia il secondo volume degli scritti, tra epistemologia, teologia e politica  
Marco Assennato pagina 10



**Visioni**

**CINEMA** «A Dog Called Money» di Seamus Murphy, il viaggio di P.J. Harvey alla ricerca di suoni  
Giona A. Nazzaro pagina 12

quotidiano comunista  
**il manifesto**

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE  
EURO 2,00

GIOVEDÌ 21 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 121

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

John Elkann foto Antonio Calanni/AP



Scandalosa Fca. Elkann promette agli azionisti i dividendi di 5,5 miliardi della fusione con Peugeot: «Sono accordi scritti nella pietra». Una valanga di soldi mentre incassa 6,5 miliardi dalle tasche degli italiani. Il ministro Provenzano: se ricevi un sostegno la priorità va agli investimenti. Berta: l'accordo con Psa cambierà in peggio **pagina 3, 4**

RECOVERY, CONTROPROPOSTA DI AUSTRIA, OLANDA, SVEZIA E DANIMARCA: PRESTITO IN CAMBIO DI RIFORME

**Su Merkel e Macron il gelo del Nord**

■ I frugali attaccano: «Nei prossimi giorni presenteremo una proposta con una serie di idee» annuncia il cancelliere austriaco Kurtz. Una proposta da opporre a quella franco-tedesca che l'Austria presenterà con Olanda, Danimarca e Svezia: «I soldi che vanno a Italia,

Spagna o Francia per superare la crisi vanno restituiti», chiarisce la ministra degli Esteri Karoline Edtstadler. Il premier olandese Rutte aggiunge: «Le nostre proposte renderanno molto chiaro che se chiedi aiuto devi attuare riforme di vasta portata per essere autosuffi-

ciente la prossima volta». Non usa la parola «memorandum» ma il significato è quello. Conte replica a muso duro. Quanto messo a disposizione dalla Ue sinora, proposta franco-tedesca compresa, «non è all'altezza del necessario. Ci vuole molto di più». **COLOMBO A PAGINA 2**

**LA COMMISSIONE EUROPEA**

«Estendere il reddito di cittadinanza»

■ Nelle raccomandazioni economiche la Commissione Ue ha chiesto al governo una tutela universale per tutti i precari e le persone vulnerabili

colpite dalla crisi sociale innescata dal Covid 19. L'esecutivo ha invece scelto un Welfare emergenziale e categoriale

**CICCARELLI A PAGINA 2**

**Europa/Italia**

Una crisi diversa, e più grave, di quella del 2008

PIERLUIGI CIOCCA

Nell'attesa di terapie e vaccini antivirali, in Europa e in Italia la crisi economica s'aggrava. È peggiore e diversa da quella del 2008-2009. È peggiore: nel 2009 il Pil cadde nell'Euroarea del 4,5%, in Germania e in Italia del 5,5%. In Italia rispetto al livello del 2007 era inferiore del 10% nel 2013 e ancora del 5% nel 2019. Se l'Europa non agirà in modo tempestivo, massiccio e coordinato nel 2020 la flessione potrebbe risultare più che doppia di quella del 2009.

È diversa: allora si trattò di un cedimento, evitabile, della finanza e della domanda globale in alcuni paesi, fino al disastro greco. Sarebbe bastato sostenere per tempo con maggiori risorse pubbliche la domanda e non lesinare nel sostegno alle economie più deboli. Oggi lo shock sanitario, oltre a colpire tutti, abbatte non solo la domanda ma anche l'offerta globale.

La produzione è stata frenata dalle chiusure prescritte a tutela della vita dei cittadini, di chi li cura. Resta frenata da attriti nel lavoro, nei rapporti, nella distribuzione. È soprattutto frenata dall'incertezza che impedisce a famiglie e imprese di valutare se ciò che accade è temporaneo o permanente. Le probabilità sono incommensurabili, le decisioni rinviata. I prezzi relativi non svolgono la funzione segnaletica: le risorse stentano a orientarsi verso le produzioni i cui prezzi salgono, riallocate dai settori dove i prezzi scendono.

— segue a pagina 15 —

**GIUSTIZIA**

**Sfiducia, Renzi salva Bonafede. Il ministro promette una fase 2**



■ Il ministro promette di cambiare, ascoltando la coalizione, ma rivendica tutto quello che ha fatto con la Lega e dà la colpa alla riforma garantista delle carceri se i mafiosi sono usciti. Renzi fa il paladino delle garanzie ma si vanta di aver fatto morire in carcere Riina e Provenzano. Al termine di brutto dibattito al senato arriva il previsto dietrofront di Iv. Il Pd: le promesse di Bonafede? Tutte cose già previste. **FABOZZI A PAGINA 7**

**Fca**

Benvenuti a tutti quelli che oggi si indignano

NICOLA FRATOIANNI

Il dibattito degli ultimi giorni a partire dalla vicenda Fca, mostra tutti i limiti della politica italiana e, una volta di più, rivela come uno dei principali problemi nel nostro paese sia la mancanza di memoria. Sembra che se ne siano accorti tutti solo ieri del fatto che Fca abbia spostato sede legale e fiscale in Olanda e in Inghilterra.

— segue a pagina 14 —

**UCRAINA-USA**

**Povori e ordini, il processo a Poroshenko inguaina Biden**



■ Nel processo per tradimento contro l'ex presidente ucraino Poroshenko spuntano registrazioni che dimostrerebbero il potere esercitato da Biden sull'ex amministrazione ucraina: richieste di favori, mediazioni e veri e propri ordini. Un assist per la corsa alla seconda presidenza di Trump, che ora minaccia gli Stati intenzionati a far votare gli americani anche per corrispondenza. **CATUCCI, COLOMBO A PAGINA 9**

**all'interno**

**Covid** Meno contagi ma il nord rischia. Gabrielli anti-movida

ANDREA CAPOCCI

PAGINA 6

**Lavoro** Intervista a Sergio Bologna: «Riscoprire la forza del conflitto»

ROBERTO CICCARELLI

PAGINA 5

**Palestina** Annessioni, Abu Mazen straccia accordi con Israele e Usa

MICHELE GIORGIO

PAGINA 9

04521  
9 77025 213000  
Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giar/CIRM/2021/03





€ 1,20 ANNO CCXXVII- N° 139 ITALIA

Fondato nel 1892



Giovedì 21 Maggio 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCCIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO L20

L'edizione numero 50 Giffoni, il festival riparte a tappe e con meno giurati



Il calcio nel caos Tormentone Serie A si chiude il 20 agosto



Lo scenario GOVERNO I VERI CONTI SI FANNO IN AUTUNNO

Alessandro Campi

Quello presieduto da Giuseppe Conte è un governo programmaticamente debole...

Il dibattito

LEZIONI A DISTANZA NON TUTTO È DA BUTTARE

Massimo Adinolfi

La definitiva e irreversibile liquidazione della scuola: è questa la prospettiva che allarma grandemente i firmatari di un appello...

Movida, stretta anti-contagi

Campania, riaprono i ristoranti ma De Luca gela bar e vinerie: stop alle 23. Vietato anche l'asporto



Napoli, ultimi preparativi per la riapertura alla trattoria del Cerriglio

Alitalia riparte, le low cost no Turisti, Capodichino al palo

Gianni Molinari a pag. 10

Più tempo per restituire I prestiti garantiti dallo Stato

Andrea Bassi a pag. 11

Arcovio, Malfetano, Mangani, Pappalardo e Pirone da pag. 2 a 5

Greco consulente Oms «Con la mascherina all'aperto si può stare anche vicini»



«Basta clima di paura serve responsabilità» Ettore Mautone a pag. 5

L'analisi I fondi ora ci sono la grande occasione per rifare la Sanità

Cesare Severino\* Paola Severino\*\*

È ora opportuno attendere che l'acme della pandemia da coronavirus si attenuasse prima di affrontare i problemi...

Continua a pag. 42

Renzi salva Bonafede si apre il fronte scuola Azzolina in bilico

Italia Viva non affonda, prescrizione verso il rinvio La ministra sempre più isolata: ipotesi commissario

Non passano le due mozioni di sfiducia contro il ministro della giustizia, Italia Viva, grazie anche alla mediazione di Conte, non le vota. Il premier offre ai renziani Agcom e Anas. Il Pd, però, avvisa: la giustizia così non va. È ora in bilico, con la proposta di un commissario, la ministra all'Istruzione, Azzolina. Canettieri, Gentili e Pucci alle pagg. 6, 7 e 13

L'intervista al ministro

Amendola: «Quei veti sul Recovery fund annichiscono la Ue»

«L'Europa non si fa con i veti sul Recovery fund». Lo spiega Vincenzo Amendola, ministro degli Affari Europei. Di Fiore a pag. 9

Il blitz Clan all'assalto delle bonifiche: 7 arresti La camorra è già nella Fase 2 il business della sanificazione

Leandro Del Gaudio

Hanno fiutato l'affare della sanificazione ai tempi del Covid. Hanno compreso in tempo reale il peso economico degli interventi di bonifica di case, palazzi, interi parchi privati. Un lockdown d'oro per la camorra di Secondigliano, i «girati», quelli della Vinella grassa, che - ormai da tredici anni a questa parte - fanno capo al killer Antonio Mennetta. Noto come l'imperatore di Secondigliano, ma anche come

«El Nino», Mennetta è stato raggiunto da un nuovo ordine di arresti, ma anche dal sequestro di immobili, esercizi commerciali e soldi sporchi. Un colpo a presunti manager e prestanome della camorra (in tutto sette arresti). È, accanto alla vigilanza privata, un'attività spesso infiltrata dalla camorra, si aggiunge il nuovo business della sanificazione di ambienti pubblici e privati, oggi ritenuta al centro di una faida di camorra.

In Cronaca

Advertisement for Sustenium Bioritmo 3, showing product packaging and benefits like muscle strength, immune system, and mental well-being.





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 142 - N° 139  
ITALIA  
Sped. in A.P. DL551/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Giovedì 21 Maggio 2020 • S. Vittorio

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**L'operazione**  
**Quel reddito**  
**di cittadinanza**  
**a 101 boss**  
**di 'ndrangheta**  
Palermo a pag. 17



**L'anniversario**  
**Giuseppe Ungaretti**  
**il narratore**  
**di passioni**  
**che amava la tv**  
Minore a pag. 21



**Il film su Raiplay**  
**Famiglia ricca**  
**e insicurezze:**  
**il debutto**  
**di Ginevra Elkann**  
Satta a pag. 25



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

## Contagio da movida, stop ai locali

►Escalation assembramenti, stretta del governo ►Ricciardi: «Preoccupano le resse dei giovani Controlli rafforzati e multe fino a tremila euro il virus non è andato via». La app è più vicina

### Il patto del Pd con MS5

#### Il prezzo da pagare per l'alleanza a tempo

Alessandro Campi  
Quello presieduto da Giuseppe Conte è un governo programmaticamente debole reso politicamente forte dall'emergenza sanitaria. E da considerare inamovibile sino a che quest'ultima non sarà terminata (da qui la tentazione, che si potrebbe avere, di protrarla oltre ogni limite ragionevole). Diverso sarà il discorso quando, ridotte o terminate le preoccupazioni per la salute collettiva, ci si dovrà confrontare con l'emergenza sociale prodotta dalla crisi economica: ma parliamo del prossimo settembre-ottobre, quando finiti i sussidi pubblici i nodi verranno fatalmente al pettine. Ci voleva dunque poco per capire che il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede, che in ogni altra congiuntura politica sarebbe stato giubilato dalla sua stessa maggioranza, in questa non poteva che farla franca. E infatti le due mozioni di sfiducia nei suoi confronti presentate dall'opposizione - quella del centrodestra e quella della Bonino - sono state respinte dal voto nell'aula del Senato di ieri pomeriggio: la prima con 150 voti contrari, la seconda con 150.  
*Continua a pag. 24*

### Soldi, medici, tamponi: la strada è in salita. Playoff in agosto



Il giocatore della Roma Bryan Cristante si sottopone a controlli medici (foto L'ESPRESSO) Servizi da pag. 2 a pag. 14

### Il decalogo per far ripartire la serie A

Emiliano Bernardini  
«Le competizioni potranno andare avanti fino al 20 agosto» così recita il comunicato della Figc. La serie A si tiene una soluzione di scorta.  
*Nello Sport*



### Rischio isolamento

#### Turismo, l'Europa frena l'Italia

#### «Vediamo come va il contagio»

Mangani a pag. 14

### Le modifiche al decreto Liquidità

#### I prestiti garantiti dallo Stato passano a 30 mila euro: restituzione in 10 anni

Andrea Bassi  
Prestiti garantiti dallo Stato, i rimborsi salgono a 10 anni. L'importo passa a 30 mila euro, prevista la restituzione in 30 anni se la co-



pertura sarà inferiore al 100%. Nel decreto Rilancio pubblica in Gazzetta meno risorse al turismo. Anche un fondo da 100 milioni anti-delo-calizzazioni.  
*A pag. 11*

### Italia Viva non vota la sfiducia: è tregua

#### Bonafede si salva, ora il fronte scuola: Azzolina nel mirino

ROMA Respite le due mozioni di sfiducia nei confronti del ministro della Giustizia Alfonso Bonafede e niente crisi. Italia Viva alla fine non le vota, grazie anche alla mediazione del premier Giuseppe Conte, che respinge l'idea del rimpasto ma offre ai renziani Agcom e Anas. Il Pd però avverte: la giustizia così non va. E mette nel mirino anche la ministra all'Istruzione Lucia Azzolina: proposto un commissario per la ripartenza della scuola.  
Canettieri, Gentili, Pucci e Scarpa alle pag. 6, 7 e 9

### Verifiche su 20 mila

#### Test nel Lazio: «Qui la letalità è all'1%»

Evangelisti a pag. 5

### L'intervento

#### Ora va rafforzato il pianeta sanità

Cesare e Paola Severino a pag. 24

### Il blitz in Iraq

#### Colpo al vertice Isis arrestato Qardash l'erede di Baghdadi

NEW YORK I servizi di sicurezza iracheni hanno annunciato l'arresto di Abd Nasser Qardash, indicato come il successore di Abu Bakr al Baghdadi alla guida dell'Isis dopo la sua morte a seguito di un blitz Usa in Siria. L'intelligence di Baghdad ritiene che abbia guidato nei mesi scorsi la battaglia dell'Isis per mantenere il controllo di Al-Baghu.  
Pompetti a pag. 16

\* € 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 Studio € 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 Studio € 1,50

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

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

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

A. MENARINI

**CAPRICORNO**  
NIENTE NUOVE

**IL GIORNO DI BRANCO**

Buongiorno, Capricorno! L'unico piccolo difetto di questo cielo primaverile è un certo egocentrismo. Intendiamoci, nulla di nuovo, sapete che siete un segno che ama prima di tutto se stesso, però fate uscire fuori anche quella grande porzione di umanità che conservate nel vostro cuore. Siete depositari di un cielo stellato senza una sola nuvola, cosa che certamente vuol dire fortuna, denaro, affermazione. Amate di più! Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno



# il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 21 maggio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

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

Emilia Romagna e Marche

**L'esercito dei 900mila  
Lunedì si torna  
a sudare in palestra**

Cucci, De Franchis, Spadazzi e Verdenelli a pag. 8



**DOMANI IN REGALO**

**SPECIALE RINASCIMENTO 3.0**

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Ordine ai questori: fermate la movida

Circolare del capo della polizia. E Conte: «Attenti o la curva risale». Super multe a chi non rispetta le distanze Servizi e **Canè**  
Ma il virus arretra, ieri positivo solo un tampone su cento. Il virologo Silvestri: «Lockdown troppo duro, basta terrorismo» da pag. 2 a pag. 13

Cosa funziona contro il Covid

**Tanti falsi miti  
Ma una cura  
adesso c'è**

Silvio Garattini\*

**L'** improvvisa comparsa del Sars-Cov-2 e la sua rapida diffusione hanno trovato tutti spiazzati rispetto ai trattamenti da utilizzare per curare il complesso di sintomi che compare in una relativamente piccola percentuale dei soggetti infettati. A parte l'impiego dell'ossigeno in varie forme e con diverse apparecchiature, giustificato dalla fame d'aria che caratterizza alcuni soggetti infetti, si è assistito all'impiego di un gran numero di farmaci sulla base di ipotesi generate dal buon senso, ma prive di quella base di evidenza scientifica che può essere dimostrata - salvo effetti miracolosi - solo da studi clinici controllati.

Continua a pagina 2

**IL CANCELLIERE AUSTRIACO KURZ CHIUDE LA FRONTIERA AL BRENNERO E VIENNA GUIDA I FALCHI DEL RIGORE: «NIENTE REGALI UE A ROMA»**

**ITALIANI RAUS!**

**Il cancelliere austriaco Sebastian Kurz, 33 anni**

Colombo, Perfetti e Comelli alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

**Bologna, il prefetto Impresa**  
**«Assembramenti? Vedo una reazione emotiva, ma ora responsabilità»**

Baroncini in Cronaca

**Bologna, l'annuncio di Zuppi**  
**Padre Marella, beatificazione il quattro ottobre**

Selleri in Cronaca

**Basket, serie A**  
**Fortitudo, si pensa a un trasloco all'Unipol Arena**

Servizio nel QS



**Chiara Gamberale: adolescenti 'derubati' dal virus**  
**«I giovani, il lockdown e l'amore perduto»**

Cutò a pagina 15



**Una nuova edizione 40 anni dopo**  
**Il nome della rosa nei disegni di Eco**

Barbolini a pagina 23

**Prova Sustenium Bioritmo 3**

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

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

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

A. MENARINI





GIOVEDÌ 21 MAGGIO 2020  
**IL SECOLO XIX**



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 120, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



**CAMPBELL, LA TOP MODEL PIÙ FAMOSA**  
**Naomi, 50 anni di orgoglio nero**  
In regalo un addio agli eccessi



**PREMI AL VELOCISTA E ALLA KARATEKA**  
**Stelle dello sport in Liguria**  
Re e Bottaro atleti dell'anno



**INDICE**

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 15
Economia-Matrimonio	Pagina 16
Genova	Pagina 18
Xte	Pagina 31
Programmi-Tv	Pagina 35
Sport	Pagina 36

IL PIANO DEI SINDACI: DUE TERZI DEI POSTI AI NUCLEI FINO A 4 PERSONE. CONTE: TROPPIA FOLLA, COSÌ SI RICHIUDE. M5S SI SPACCA SUL CODICE DEGLI APPALTI

# «Spiagge libere in Liguria precedenza alle famiglie»

Paletti per delimitare i posti e chiusure notturne. Gli stabilimenti balneari: costretti ad alzare i prezzi

Intesa tra i sindaci liguri sulle linee guida per le spiagge libere. La priorità dei posti disponibili sarà data alle famiglie fino a quattro persone, le aree per i bagnanti saranno delimitate con paletti o sacchi di sabbia, previste chiusure notturne. Per i controlli si pensa a cittadini che ricevono il reddito di cittadinanza. Il piano è al vaglio della Regione. Negli stabilimenti balneari i clienti fanno i conti con una stangata di almeno il 25%. «Costretti ad alzare i prezzi per i costi extra dovuti al coronavirus», spiegano le associazioni di categoria. Per una stagione si va dal record di 12 mila euro di Santa Margherita ai 2 mila di Varazze. Diventa impossibile dividere il costo della cabina tra più famiglie.

CAMPESE, DE FAZIO E ALTRI SERVIZI / PAGINA 2-7

**IL PROCURATORE ANTIMAFIA**

Francesco Grignetti  
Modello Genova. De Raho: possibili verifiche serie anche con gare più rapide

Il superprocuratore Antimafia, Federico Cafiero de Raho, non critica a priori una sospensione temporanea del codice degli appalti, come si sta pensando a palazzo Chigi. «Nella ricostruzione nelle aree terremotate, si dimostra come si possono conciliare rapidità degli appalti con l'efficienza dei controlli». L'obiettivo è non tenere ferma l'economia: «Importante è che ci sia trasparenza. Penso anch'io che la rapidità della ripresa non dovrà essere scoraggiata, ma si potrà e dovrà accompagnare da verifiche».

L'ARTICOLO / PAGINA 7



## Parrucchieri e commercio, nuove regole regionali

In Liguria i parrucchieri (foto Balostro) potranno restare aperti per cento ore la settimana

SCULLI / PAGINE 4 E 5

**IL RETROSCENA**

Fabio Martini  
Renzi salva Bonafede  
Messaggio a Conte: ti teniamo in piedi noi

Dopo giorni di tensione, Matteo Renzi non vota in Senato le due mozioni di sfiducia al Guardasigilli Bonafede lanciando un messaggio a Conte: resti solo grazie a noi.

L'ARTICOLO / PAGINA 10



CONGEDI, BABY SITTER E LAVORO DA CASA LE NOVITÀ DEL DECRETO

GRAVINA / PAGINA 9

**ICOLOSSI DELL'AUTO**

Teodoro Chiarelli  
Elkann conferma: avanti con la fusione tra Fca e Ps

Fca e Ps, avanti sulla fusione. Lo ha ribadito il presidente e amministratore delegato John Elkann, all'assemblea di Exor. «Il dividendo? Quei patti sono scritti sulla pietra».

L'ARTICOLO / PAGINA 16

**TRAGEDIA NEL BERGAMASCO**



I carabinieri davanti al cassonetto

## Morto a 10 anni in un cassonetto per cercare un paio di scarpe

Karim aveva dieci anni e quattro fratelli. Mamma italiana, papà ivoriano. Viveva a Bultiere, nel Bergamasco, e ieri forse cercava un paio di scarpe. Ha camminato fino a un cassonetto della Caritas, a poche centinaia di metri da casa, si è arrampicato fino ad aprire lo sportello ed è rimasto schiacciato. È morto poco dopo, nonostante i tentativi di salvarlo. I vicini raccontano di una famiglia in grave difficoltà economica.

L'INVIATO POLETTI / PAGINA 12  
L'ANALISI DI VIOLA ARDONE / PAGINA 15

**VERTICE SULLA SICUREZZA**

## Vicoli di Genova, dilaga lo spaccio dopo la chiusura Via ai controlli

Le chiusure dei negozi e degli uffici per il coronavirus hanno lasciato campo libero allo spaccio e al degrado nel centro storico di Genova. Il tema è stato al centro del primo vertice sulla sicurezza tra le autorità dopo l'inizio della Fase 2. «Il problema delle nuove realtà criminali è reale, bisogna dare risposte agli appelli degli abitanti», ha detto il procuratore capo Cozzi. Il sindaco Bucci pensa ad autorizzare l'apertura diffusa di dehors in modo da allontanare le attività illegali.

FREGATTI / PAGINA 26

**BUONGIORNO**

Ieri Matteo Renzi ha definito populista Alfonso Bonafede e garantista sé stesso, ma non buonista. Garantista ma non buonista perché, quando nel 2016 si pose il problema di lasciar morire a casa il capo della mafia Bernardo Provenzano, lui e il suo Guardasigilli, Andrea Orlando, decisero di no. Era giusto che morisse in ospedale, detenuto, sorvegliato e isolato, così i suoi familiari lo videro andarsene attraverso un vetro. Poi la parola garantista non significa niente: un garantista è soltanto uno che ubbidisce alla Costituzione, quelle cosuccie come il diritto alla salute e a vivere una vita non disumana, anche da condannati. Provenzano era ridotto a una larva. «Grave stato di decadimento cognitivo, lunghi periodi di sonno, rare parole di senso compiuto, eloquio assolutamente incomprensibile», diceva il qua-

**Signor garantista** | **MATTIA FELTRI**

dro clinico. Che rischio costituisse per la società, lo sanno solo Renzi e Orlando. Perché la Costituzione valga per tutti tranne per Provenzano, lo sa solo il cielo. Ritenerne morto un uomo, e dunque riservargli una punizione mostruosa, lima disastrosamente la brillantezza fra il mafioso e lo Stato. In ogni caso, per questa brillante scelta garantista ma non buonista, fino a rinnovare il carcere duro a un Provenzano in punto di morte, ci siamo guadagnati una condanna dalla Corte europea dei diritti dell'uomo per trattamento inumano e degradante. Certo, in un paese rabbioso e vendicativo, scarcerare Provenzano, e per di più a pochi mesi dal referendum sulla riforma costituzionale, significava giocare sul consenso. Se era questo il motivo, buonista no, garantista nemmeno, ma parecchio populista. Stiga, sipario.

PRODOTTI PER LA CASA - LETTI - OLIO - MIELE - BIRRE  
SUCCHI - ACQUA - VINI - FESTE - SALSA DI NOCI

ACQUA E BEVANDE  
Acquas  
**a domicilio** Sant'Anna

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

Chiama ora:  
**010.4037021**  
**389.42.19.402**  
acquadomicilio@genova.it

**Farmacia Orientale**  
#iorestoacasa  
Consegna farmaci con prescrizione medica a domicilio!  
Scopri i nostri sconti e le offerte!  
Visita il sito  
[www.farmaciaoientale.it](http://www.farmaciaoientale.it)







# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo



### Le guide al DI Domani. Dall'Irap ai versamenti: sotto esame le novità fiscali Sabato. Le misure per il mondo del lavoro

Al via domani le guide del Sole 24 Ore sul decretorilancio. I commenti dei migliori esperti guideranno i lettori nell'esame delle novità fiscali. Sabato toccherà alle misure sul lavoro, mercoledì 27 al bonus casa e giovedì 28 alle regole per le imprese.

— a 0,50 più il prezzo del quotidiano

**MARSH RISK CONSULTING**

RISCHIO CYBER: conosci l'impatto sul tuo business?

**MARSH**

FTSE MIB 17034,54 -2,11% | SPREAD BUND 10Y 213,00 -2,10 | €/€ 1,0950 +1,09% | BRENT DTD 32,78 -2,96% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

## «Discontinuità e riforme strutturali»

### CONFINDUSTRIA

L'assemblea privata elegge Carlo Bonomi presidente con voto plebiscitario

In autunno il Piano strategico 2030-2050 per il rilancio del Paese

Edizione chiusa in redazione alle 22

Carlo Bonomi è il nuovo presidente di Confindustria per il quadriennio 2020-24. L'assemblea privata ha espresso una elevata partecipazione, pari al 94,13% degli aventi diritto e una percentuale record di consensi (99,9%). Bonomi ha indicato le linee della sua presidenza: recupero in due-tre anni del Pil perduto; discontinuità della pubblica amministrazione per riforme strutturali. Un Piano strategico 2030-50 per gli investimenti. **Pechio** — a pag. 3

### L'INTERVENTO

#### L'OGGETTIVO È RICONQUISTARE IN TRE ANNI IL PIL PERDUTO

di Carlo Bonomi



Gli anni di mandato che mi aspettano in Confindustria saranno quelli della sfida più impegnativa dal secondo dopoguerra. L'obiettivo è riconquistare in due o al massimo tre anni non solo il 9-10 o forse più punti di Pil, che si prevede l'Italia perda in questo anno, ma anche i tre punti che a fine 2019 ancora ci separavano dal 2008. La lezione alle nostre spalle parla chiaro. Ogni tentativo di perseguire soluzioni attraverso bonus a tempo, interventi a margine nel sistema fiscale o nuova spesa sociale a pioggia, con improvvisati nuovi strumenti che si sommano confusamente a quelli già esistenti, si è rivelata un'illusione. — *Continua a pagina 3*

### PANORAMA

#### RICHIESTE RECORD

#### BTP Italia, chiude a 14 miliardi la domanda retail

Si chiude con un risultato superiore alle attese il collocamento ai retail del BTP Italia. Nei 3 giorni riservati ai retail le richieste hanno sfiorato i 14 miliardi. I contratti destinati a finanziare i provvedimenti per l'emergenza Covid-19, sono stati 383mila. Il ministro Gualtieri: un segnale di fiducia. — *a pagina 6*

#### PARLA BOMBASSEI

#### «Bene il prestito a Fiat, ma al settore serve molto di più»



Albergo Bombassei (nella foto), presidente di Brembo, commenta il prestito a Fiat sulla scia dell'emergenza Covid-19. «Bene, ma al settore serve molto di più». È stato danneggiato un comparto che dà al Fisco 76 miliardi di euro all'anno. — *a pagina 20*

## Partite Iva, il 60% degli autonomi ha perso un terzo del fatturato

### DECRETO RILANCIO

Artigiani, commercianti e agricoltori: la relazione tecnica misura la crisi

Sono 2,6 milioni gli artigiani, i commercianti e gli agricoltori che ad aprile hanno perso un terzo del fatturato rispetto allo stesso mese dello scorso anno: quasi il 60% dell'intera platea di partite Iva che potenzialmente possono beneficiare dell'aiuto statale. Il dato si ricava dalla relazione tecnica che accompagna l'articolo 25 del decreto Rilancio in cui i tecnici del MeC calcolano in via prudenziale gli effetti della norma per la quale il Governo ha messo a disposizione 6,19 miliardi. L'indennizzo statale non può essere inferiore a mille euro per le persone fisiche e a 2 mila per le imprese. Esclusi per ora i professionisti. **Mobili e Trovati** — a pag. 9

### COMPENSAZIONI

#### Limite più alto a 1 milione soltanto quest'anno

Giorgio Gavelli — a pag. 26

### NIENTE AUTOMATISMI

#### Infortuni Covid e responsabilità delle imprese: l'Inail frena

Davide Colombo — a pag. 2

### SETTORE IN PIENO RILANCIO



Mobilità alternativa. Gli incentivi stanno spingendo il settore delle due ruote, cresce l'interesse per la bici anche come alternativa al trasporto pubblico

#### Industria della bici in crescita: 400mila pezzi grazie al bonus

Due mesi di produzione persa per il lockdown. Ora il rilancio: negozi riaperti presi d'assalto, scorte che stanno finendo e stabilimenti a pieno regime. L'industria italiana della bicicletta si prepara a vivere un 2020 record, con un +40mila biciclette vendute rispetto al 2019. Merito degli incentivi statali (per 120 milioni), ma non solo. **Antonio Larizza** — a pag. 15

## La Ue all'Italia: sostenere la liquidità

### LE RACCOMANDAZIONI

L'Italia deve fornire ai lavoratori «adeguate fonti alternative di reddito e accesso alla protezione sociale». In particolare ai lavoratori atipici. Per mitigare l'impatto sull'occupazione della crisi, Bruxelles raccomanda di mettere in atto «accordi di lavoro flessibili, sostegno attivo all'occupazione» e misure per dare liquidità alle Pmi, alle imprese innovative e ai lavoratori autonomi, evitando «ritardi nei pagamenti». È una delle raccomandazioni che la Commissione Ue ha rivolto all'Italia nel rapporto economico del semestre. La sospensione del Patto di Stabilità provocata dalla pandemia lascia in sospeso anche il giudizio sul debito. In generale, l'esecutivo Ue auspica che la grave e inattesa recessione sia un'occasione per accelerare la modernizzazione dell'economia Ue, a partire dalla transizione verde e digitale. **Romano** — a pag. 10

### 70 miliardi

Costo delle politiche fiscali aggressive di alcuni Paesi Ue

#### Dumping Bruxelles mette all'angolo i sei paradisi fiscali europei

Galullo e Mincuzzi — a pag. 11

### LA COPERTURA PIENA ARRIVA A 30 MILA EURO

#### Di liquidità, prestiti garantiti con rimborsi fino a 30 anni

Marco Mobili e Gianni Trovati — a pag. 2

## «Grandi lavori, parte un piano da 20 miliardi»

### L'INTERVISTA

PAOLA DE MICHELI



La ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, scopre le carte, in questa intervista al Sole 24 Ore, su codice appalti, commissari e un piano da 15-20 miliardi da spendere in 12 mesi. «Ho inviato un dossier a Palazzo Chigi, decreto legge entro 15 giorni», dice. **Santilli** — a pag. 5

### 8

Anni necessari per l'esame della burocrazia

#### Il dossier Grandi appalti, 15 anni per terminarli

— Servizio a pagina 5

PAOLO CATTIN CON VOI A MILANO

MARENGHI 290,00 € | STERLINE 365,00 € | KRUGERRAND 1.545,00 €

**Ambrosiano**  
DA SEMPRE A MILANO

VALUTIAMO E ACQUISTIAMO PREZIOSI  
DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00  
AMBROSIANO SRL - VIA DEL SOLO 7 - 20123 MILANO - TEL. +39 02 498 19 360 • WWW.AMBROSIANOITALY.IT



OGGI CON IL SOLE  
«Il libro della scienza», le idee spiegate con semplicità  
In edicola per un mese a 12,90 e oltre il quotidiano

**nòva.tech**  
IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

I musei nell'era post-Covid: on demand e interattivi

Alessia Maccaferri — a pag. 30



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

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

**ristora**  
INSTANT DRINKS

Giovedì 21 maggio 2020  
Anno LXXVI - Numero 139 - € 1,20  
Santi Cristoforo Magallanes

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 + Ciceriaria 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](http://www.iltempo.it)  
e-mail: direzione@iltempo.it

Drammatica lettera del papà di una giovane maestra magistrale, lasciata a casa dallo Stato il 14 maggio



# La ministra licenzia mia figlia

Il Tempo di Osho

## Renzi salva Bonafede e tiene in piedi il governo



"A forza de rompe i cojoni qui se sistemamo tutti"

Scutiero a pagina 3

DI PIERLUIGI MORO\*

Buon giorno signor Direttore, ieri mattina 18 maggio, il suo quotidiano, ha aperto in prima pagina con il suo articolo intitolato «Oggi si licenzia, pasticcio del governo, manca il decreto bis». Lei stesso molto lucidamente spiega che il divieto di licenziamento, stabilito dall'articolo 46 del decreto Cura Italia, valeva 60 giorni dalla data di pubblicazione avvenuta il 17 marzo, è quindi scaduto nella sua efficacia il 17 maggio, in attesa del nuovo decreto Rilancio Italia, non ancora pubblicato in Gazzetta Ufficiale. Tutto ciò viene giustamente definito un pasticcio, che presumibilmente verrà risolto con la pubblicazione del nuovo decreto, mi permetto di aggiungere. Ora vorrei portare a conoscenza Sua e della pubblica opinione, e magari a conoscenza anche di chi sa e può risolvere il problema, un altro pasticcio, che da pasticcio, più volte ripasticciato da governi diversi, si è fatto ora dramma per chi ne è coinvolto. (...)

Segue a pagina 8

Governatori contro l'aperitivo

## I giovani unici a consumare Ma vogliono vietare lo spritz

Alcamo a pagina 9

Dal Mise l'ok per utilizzarli

## A Roma piovono 10 milioni Erano bloccati dal 2005

Zappelli a pagina 6

Clamorosa retata della Finanza

## Presi 101 mafiosi che avevano il reddito di cittadinanza

Mariani a pagina 4

INTERVISTA A DEL DEBBIO

## «Governo inefficace su tutto Ma che bazooka economico qui si è sentito solo il rinculo»

Lenzi a pagina 8



**FATTORETTO**  
THE MASTER SEO AGENCY

**SEO per E-commerce:**  
vendere di più grazie a Google

<http://fattoretto.agency>

Ieri incontro inutile  
I dipendenti di Multiservizi tornano in piazza  
a pagina 14

Pronti con i playoff  
Il campionato sta preparando il piano «B»  
Pieretti a pagina 23

Il diario  
di Maurizio Costanzo

Ci siamo resi conto solo in questi giorni, per ovvi motivi, di quanti bei ristoranti, di quanti bei bar abbiamo in tutte le città d'Italia. Aggiungo anche che abbiamo bravi gestori, i quali si sono adoperati per non chiudere il negozio e per ottemperare alle richieste di sicurezza. Più tranquilli i bar, meno i ristoranti ed è naturale che chi ha, ad esempio, 70 coperti e li deve ridurre della metà e un giorno fa tre clienti e un altro due, qualche perplessità è giusto che ce l'abbia. Dobbiamo, però, avere fiducia, dobbiamo credere che questa brutta stagione si concluderà al meglio e che l'esserci comportati come ci siamo comportati, alla fine ci sarà di vantaggio.

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

Con Vitamina E e Zinco

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- OSSEA
- MENTE
- PUNZIONE CARDIACA
- BELLEZZA DI PELLE, UNGHIE E CAPELLI

\*Indicazioni sulle azioni approvate per le vitamine e minerali contenuti nel prodotto. Gli ingredienti elencati non vanno ripresi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di una sana vita quotidiana.

Giovedì 21 Maggio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 118 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
\* A Salerno e provincia, in abbonamento esclusivo con La Città di Salerno € 1,50

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



I CONTI DI CONTE
Il decreto
Rilancio crea
una montagna
di nuovi debiti
Chiarello a pag. 26

ALTRO CHE RILANCIO
Un percorso
a ostacoli
per il contributo
per un fondo perduto
Bongi a pag. 29

CHIARIMENTO
L'indennizzo
Inail non
responsabilizza il
datore di lavoro
Cirio a pag. 33

SU WWW.ITALIAOGLIT
Coronavirus/1 - Il
decreto Rilancio con
la relazione tecnica
Coronavirus/2 - La
relazione del Massimo
della Cassazione sui
processi civili
Covid - La
circolare Inail
sulla malattia
contratta in azienda

GUIDA MANAGERIALE
ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno



Prestiti garantiti da 30 mila €

Con un emendamento votato ieri alla Camera si innalza di 5 mila euro il tetto dei finanziamenti alle imprese: e potranno essere restituiti in dieci anni invece di sei

Sale a 30 mila euro la garanzia pubblica al 100% per i prestiti alle imprese. È quanto prevede un emendamento al dl Liquidità (23/2020) approvato dalle commissioni finanze e attività produttive della Camera. Non solo. Grazie a un'altra modifica frutto di un emendamento bipartisan è estesa da sei a dieci anni la durata dei finanziamenti garantiti al 100% dal Fondo di garanzia pmi.

IN EXTREMIS
Germania
e Francia hanno
ritrovato
l'intesa nella Ue
Cacopardo a pag. 5

Lavoratori in deroga lasciati senza soldi: l'80% non ha ancora ricevuto un euro



Dopo 40 giorni avuti per scrivere con tutta calma, il decreto legge cosiddetto Rilancio che doveva servire a dare 55 miliardi agli italiani nel mese di aprile a compensazione di attività chiuse, stipendi perduti e tanta disperazione, è entrato in vigore. Prima, però, che i soldi arrivino nelle tasche a cui sono diretti, passeranno altre settimane. Ad oggi quasi l'80% dei lavoratori non ha visto ancora l'assegno di marzo della cassa integrazione in deroga. E dei 400 miliardi di liquidità previsti dal decreto di inizio aprile sono stati erogati effettivamente poco più di 150 milioni di euro.

DIRITTO & ROVESCIO

Una giornalista della tv tedesca, accompagnata da due giovani e prestanti collaboratori (il tecnico video e quello audio), è andata a Parigi a intervistare sull'Europa l'ex presidente della repubblica francese, Valéry Giscard d'Estaing, un uomo che è stato a lungo potentissimo anche se adesso, a 94 anni di età, è più in cartapeccio della mammaia di Tuzankhamon, si muove con evidente difficoltà e probabilmente è anche affetto dalle malattie mentali tipiche degli ultra vecchi. Alla fine dell'intervista, l'Europeo ha posato per una foto ricordo. Nel corso della quale la giornalista ha detto di aver subito una leggera carezza nel fondo della schiena. Essendo accompagnata da due uomini, la giornalista avrebbe potuto molto facilmente far desistere Giscard dicendogli di essere a posto se le sue fibbie manacce non erano neanche possibili. Visioni visto che l'intervista l'aveva già data. Invece è tornata in Germania e poi, dopo ancora penoso, ha denunciato penalmente il fatto. Diventando così, all'istante, un leone internazionale. Vistiamo in tempi in cui la popolarità premia su tutto.

Blastness
finanzia gli hotel indipendenti
ed investe sul loro futuro
con formule contrattuali flessibili e personalizzate
e campagne Pay Per Click a compenso variabile

Infographic with icons for 'partnership', 'WIN I WIN', 'fornitura rateale', and 'Campagne Pay Per Click'. Includes logos for Microsoft Advertising, Facebook, Instagram, Google Ads, and Bing.

Blastness logo and 'VIRTUAL ROADSHOW 2020' event details. Includes dates 19-22-27 Maggio and website blastness.com.

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



# LA NAZIONE

GIOVEDÌ 21 maggio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Vienna guida i falchi del rigore: «Niente regali dell'Europa a Roma»

## L'Austria punta a isolarci e tiene chiuso il Brennero

Colombo, Comelli e Perfetti alle pagine 8 e 9



Il cancelliere Kurz



# Ordine ai questori: fermate la movida

Circolare del capo della polizia. E Conte: «Attenti o la curva risale». Super multe a chi non rispetta le distanze Servizi e **Canè**  
Ma il virus arretra, ieri positivo solo un tampone su cento. Il virologo Silvestri: «Lockdown troppo duro, basta terrorismo» da pag. 2 a pag. 13

Cosa funziona contro il Covid

## Tanti falsi miti Ma una cura adesso c'è

Silvio Garattini\*

**L'** improvvisa comparsa del Sars-Cov-2 e la sua rapida diffusione hanno trovato tutti spiazzati rispetto ai trattamenti da utilizzare per curare il complesso di sintomi che compare in una relativamente piccola percentuale dei soggetti infettati. A parte l'impiego dell'ossigeno in varie forme e con diverse apparecchiature, giustificato dalla fame d'aria che caratterizza alcuni soggetti infetti, si è assistito all'impiego di un gran numero di farmaci sulla base di ipotesi generate dal buon senso, ma prive di quella base di evidenza scientifica che può essere dimostrata - salvo effetti miracolosi - solo da studi clinici controllati.

Continua a pagina 2

AI CENTRI ESTIVI SERVONO SPAZI PIÙ AMPI E PIÙ PERSONALE  
IN TOSCANA DIECIMILA FAMIGLIE IN ALLARME: CHIEDONO CERTEZZE

# PENSATE ANCHE A NOI

Giocare all'aria aperta:  
un sogno  
per i bambini  
ai tempi del Covid-19



Fichera e commento di Pini  
alle pagine 6 e 7

DALLA CITTÀ

Firenze

## Chiusi a Careggi tre reparti Covid Festa in ospedale «Ma non è finita»

Ulivelli in Cronaca

Firenze

## Appello di Nardella «Fiorentini vivete il centro storico»

Baldi in Cronaca

Firenze

## Commercio choc Da qui al 2021 addio a 2 miliardi

Mugnaini in Cronaca



Chiara Gamberale: adolescenti 'derubati' dal virus

## «I giovani, il lockdown e l'amore perduto»

Cutò a pagina 15



Una nuova edizione 40 anni dopo

## Il nome della rosa nei disegni di Eco

Barbolini a pagina 23

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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 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



**SCARPA**  
SHOP ONLINE



THE ORIGINAL MOJITO.

# la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

**SCARPA**  
SCARPA.NET



THE ORIGINAL MOJITO.

Anno 45 - N°119

Giovedì 21 maggio 2020

In Italia € 1,50

# Fase 2, otto milioni di bambini dimenticati

Gli asili e le scuole chiusi, molti parchi sbarrati, i centri estivi soltanto tra un mese. Protestano le famiglie. Contagi stabili, ma il premier avverte: "Niente movida o i malati saliranno". La polizia rafforza i controlli

**Fondi Ue, Conte scrive a Von der Leyen: serve un piano coraggioso**

*I diritti retrocessi*

**Madri e figli al confino**

di **Melania Mazzucco**

**S**tate a casa». Per giorni, queste uniche parole hanno interrotto il silenzio nelle strade deserte delle nostre città. La casa era diventata arca e fortezza, ufficio e studio, asilo, scuola e chiesa. Le cronache ci dicono che è stata anche ospedale, prigione, camera di tortura e camera mortuaria. È stata mondo, insomma, risucchiando dentro le mura domestiche ogni spazio ed esperienza umana possibile. Adesso che a poco a poco le porte si riaprono, l'eco di quell'ordine risuona ancora. Ed è come sentir sbattere un cancello, che chiude fuori settant'anni di storia. In casa staranno in molti, ma la maggior parte di loro non lo avrà scelto. I senza occupazione, i grandi anziani, le donne e i bambini.

● *continua a pagina 27*  
di **De Luca, Giacosa, Venturi e Zanino** ● *alle pagine 2 e 3*



▲ **La protesta** Gli infermieri in piazza Castello, a Torino, chiedono migliori condizioni di lavoro

ALESSANDRO DI MARCO/ANSA

**Elkann: "L'accordo con Psd è scritto nella pietra"**

## Bonomi: no allo Stato nelle imprese

*Il commento*

**Salvato Bonafede**  
Il Pd e il paradosso del giustizialismo

di **Stefano Cappellini**  
● *a pagina 26*

*L'intervista*

**Renzi: via ai cantieri o un altro governo si fa in un quarto d'ora**

di **Annalisa Cuzzocrea**  
● *a pagina 11*

«Si agli investimenti pubblici, ma no allo Stato padrone». Così il neoletto presidente di Confindustria, Carlo Bonomi. «Solo le imprese possono dare reddito e lavoro a milioni di italiani». Il presidente di Exor, John Elkann: «L'accordo con Psd è scritto nella pietra».

di **Paolo Griseri e Roberto Mania**  
● *alle pagine 22 e 23*

*Grandi crisi*

**America-Cina alla gara della ripartenza**



di **Lombardi, Rampini e Santelli** ● *alle pagine 16 e 17*

**Due giganti feriti**

di **Paolo Garimberti**

**L**o scontro di inusitata violenza diplomatica, che si è svolto all'assemblea dell'Organizzazione mondiale della sanità, è stato la plateale conferma che la nuova guerra fredda ha come attori protagonisti gli Stati Uniti e la Cina.

● *a pagina 27*

**L'Or Zero**  
Quando il virus si prese l'Italia



**R** **L'inchiesta sul sito di Repubblica**

*La storia di Karim*

**Morire a 10 anni per un vestito**

dal nostro inviato  
**Paolo Berizzi**

**B**OLTIERE (BERGAMO) Il mondo di Karim incominciava dai vialletti fuori casa alle spalle del municipio, attraversava la piazza della biblioteca civica, che è un murale con un cielo metà azzurro e metà nuvole, e si chiudeva nelle strade del paese: in giro. Da solo o con i fratelli.

● *continua a pagina 20*

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

Con Vitamina C e Zinco

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

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

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

*Il campione del ciclismo*



**L'ultimo Nibali**  
"Potrei chiudere a Tokyo 2021"

di **Cosimo Cito**  
● *alle pagine 34 e 35*

*Domani il Venerdì*

**Cesare Pavese e il mestiere di scrivere**



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

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KR22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con  
Ken Parker  
€9,40

NZ



**Naomi** L'ex pantera festeggia i 50 anni  
Star della moda, ora è icona del black power

MARIA CORBI - PP. 22 E 23



**Calcio** Piano della Figc per serie A, B e Lega Pro  
playoff-playout in caso di stop dopo la partenza

GUGLIELMO BUCCHERI - PP. 28 E 29



# LA STAMPA



GIOVEDÌ 21 MAGGIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 154 • II N.137 • II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)

GNN

**ESCURSIONI IMPERDIBILI**  
 LA COLLANA DEFINITIVA DELL'ESCURSIONISMO  
 IN PIEMONTE, LIGURIA E VALLE D'AOSTA  
**DOMANI LA 1ª USCITA**

SUL PIANO CONTE I 5 STELLE SI SPACCANO: DECIDA IL PARLAMENTO. MA IL MINISTRO DEGLI ESTERI STOPPA I RIBELLI

## Di Maio, sì al nuovo codice appalti

Parla Cafiero De Raho: gare rapide, ma controlli severi. Il costruttore Pizzarotti: meno burocrazia

TELEFONATA AL PREMIER

**Merkel delude le attese italiane "1.500 miliardi sono a rischio"**

ILARIO LOMBARDO

Merkel lo ha detto chiaramente a Conte l'altro ieri al telefono: i soldi del Recovery Fund potrebbero essere meno, nella forma e nella quantità, dei 500 miliardi di sussidi a fondo perduto che prevede la proposta franco-tedesca. Era il grande timore del premier: che il compromesso sarebbe stato al ribasso. - P.7

L'ANALISI

IL PIL CROLLA, LE BORSE VOLANO

**IL GRANDE SCISMA DEI MERCATI**

FRANCESCO GUERRERA

«Il capitalismo senza bancarotta è come il cattolicesimo senza l'Inferno». A ripeterlo, pochi giorni fa, il vecchio adagio è stato Howard Marks, il leggendario capo del fondo americano Oaktree Capital. Marks, che di bancarotta se ne intende perché Oaktree investe in aziende sull'orlo del fallimento, stava protestando contro il gigantesco supporto finanziario offerto da banche centrali e governi durante l'epidemia.

CONTINUA A PAGINA 21

Il ministro degli Esteri Di Maio promuove il nuovo codice degli appalti proposto da Conte, ma il Movimento 5 Stelle si spacca: «Non può entrare nel decreto Semplificazioni, è necessario un percorso parlamentare». «Timori grillini sul modello Genova: «Così saltano le valutazioni ambientali». Cafiero De Raho: «Gare rapide, ma controlli severi». Il costruttore Pizzarotti: «Subito indennizzi per i cantieri bloccati e sì ai commissari per le grandi opere». CAPURSO, GRIGNETTE SALVAGGIULO - PP. 2-3E5

"IL PRESTITO AIUTA L'INTERO SETTORE"

**All'assemblea Exor Elkann conferma la fusione Fca-Psa**

BARBERA E CHIARELLI - P.16

LA STORIA

SCHIACCIATO NEL CASSONETTO DEI VESTITI

**IL BAMBINO CHE VOLEVA LE SCARPE**

VIOLAARDONE

Ci sono duecentosessanta metri tra vicolo Carminati e viale Monte Grappa. Quattrocentocinquanta passi, percorsi con gambe di bimbo. Dieci anni di età. Quattro fratelli. Sogni: infiniti. Karim si mette in cammino al tramonto, coi sandaletti ai piedi, diretto al cassonetto per la raccolta degli abiti usati. Sembra un'immagine del nostro dopoguerra, quella del ragazzino scalzo che se ne va in giro a cercar stracci. E invece siamo a Bolzani, in provincia di Bergamo, l'anno è il 2020, la miseria è la stessa.

CONTINUA A PAGINA 21  
FABIO POLETTI - P.13

**Conte: c'è troppa folla, così si richiude Torino: noi infermieri angeli dimenticati**



La protesta degli infermieri in piazza Castello a Torino POLETTI - P.11

IL REPORTAGE

TENSIONE IN MEDIORIENTE

**Abu Mazen: basta accordi con Israele Tramonta ancora il sogno della pace**

GIORDANO STABILE - PP.14 E 15  
TEL AVIV



HAZEBADER/APP

IL CASO

SINGAPORE. SENTENZA A DISTANZA

**SE ZOOM TI CONDANNA A MORTE**

GIANLUCA NICOLETTI

Una sentenza di morte è stata emessa al termine di un'udienza sulla piattaforma Zoom. Il giudice Chan Seng Onn, dell'Alta Corte di Singapore, ha condannato all'impiccagione un uomo accusato di traffico d'eroina. Dopo aver video-chattato con i testimoni e la difesa, ha deciso di applicare la legge locale al massimo della pena. Punithan Genasari è stato così impiccato il 15 maggio. Il lockdown è stato per lui fatale? Avrebbe avuto possibilità più estesa di dimostrare la sua innocenza, se il giudice l'avesse avuto davanti in carne e ossa?

CONTINUA A PAGINA 21

BUONGIORNO

Ieri Matteo Renzi ha definito populista Alfonso Bonafede e garantista sé stesso, ma non buonista. Garantista ma non buonista perché, quando nel 2016 si pose il problema di lasciar morire a casa il capo della mafia Bernardo Provenzano, lui e il suo Guardasigilli, Andrea Orlando, preferirono di no. Era giusto che morisse in ospedale, detenuto, sorvegliato e isolato, così i suoi familiari lo vedero andarsene attraverso un vetro. Poi la parola garantista non significa niente: un garantista è soltanto uno che ubbidisce alla Costituzione, quelle cosucce come il diritto alla salute e a vivere una vita non disumana, anche da condannati. Provenzano era ridotto a una larva. «Grave stato di decadimento cognitivo, lunghi periodi di sonno, rare parole di senso compiuto, eloquio assolutamente incomprensibile», diceva il quadro clinico.

Signor garantista

MATTIA FELTRI

Che rischio costituire per la società, lo sanno solo Renzi e Orlando. Perché la Costituzione valga per tutti tranne per Provenzano, lo sa solo il cielo. Ritenere mostruoso un uomo, e dunque riservargli una punizione mostruosa, lima disastrosamente la distanza fra il mafioso e lo Stato. In ogni caso, per questa brillante scelta garantista ma non buonista, fino a rinnovare il carcere duro a un Provenzano in punto di morte, ci siamo guadagnati una condanna dalla Corte europea dei diritti dell'uomo per trattamento inumano e degradante. Certo, in un paese rabbioso e vendicativo, scarcerare Provenzano, e per di più a pochi mesi dal referendum sulla riforma costituzionale, significava giocare sul consenso. Se era questo il motivo, buonista no, garantista nemmeno, ma parecchio populista. Sigla, sipario.



Ricerca, il nostro futuro.

**5x1000**

FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA  
C.F. 97519070011

ISTITUTO DI GENOVA - IRECA  
FONDAZIONE ITALIANA PER LA RICERCA SANITARIA  
ONLUS

#sostienicandiolo





**Ripartono le gacs bancarie Sul mercato crediti deteriorati per 3,3 mld**  
 Ubi pronta a cedere un portafoglio da oltre 800 milioni In chiusura i deal di Bper e Sondrio Le mosse delle bcc  
**Gualtieri a pagina 9**



**Michael Kors difende la filiera italiana**  
 Il fondatore del gruppo Capri Holdings racconta i progetti per settembre  
**Palazzi in MF Fashion**  
 Anno XXXIII n. 089  
 Giovedì 21 Maggio 2020  
 €2,00 *Classedtori*



Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €3,00 (P. 020) + € 3,00 - Con MF Magazine for Living n. 36 a €3,00 (P. 020) + € 3,00 - Con i Bcc i registri annuali a € 1,00 (P. 020) + € 3,00

**DEBITO BOOM DELLA NUOVA EMISSIONE DEL TESORO. MA STRANIERI IN FUGA DAI TITOLI DI STATO ITALIANI**

# Il fascino discreto dell'autarchia

*Tornano i Bot people: domande per 14 miliardi per il nuovo Btp Italia. Gualtieri: è record Nel giorno dell'asta boom spicca però la sfiducia estera: a marzo sono scappati 51 miliardi In Europa il fronte del Nord smonta il Fondo Ue: prestiti a Roma solo con lacrime e sangue*

**DA BANCO BPM A MPS, ECCO LE AZIONI DI PIAZZA AFFARI COLPITE DAI RIBASSISTI**



**PARLA ELKANN**  
*Fca pronta a rinunciare al prestito Sace se mette a rischio l'extra-cedola e la fusione con Psa*

**IMMOBILIARE**  
**Casa, il virus frena le vendite e i proprietari tentano l'affitto**

**NO AD ALTRI CONCESSIONARI**  
*Il nuovo ponte di Genova al bivio: tornerà alla Aspi dei Benetton o sarà commissariato*



(servizi da pagina 2 a pagina 10 e alle pagine 16 e 17)

Reinvento il tuo decision making

-2  
giorni per elaborare decisioni

+15%  
redditività sul punto vendita

temera

Big, small, organizzati e destrutturati. I dati sono il tuo patrimonio. tInsight può fornirti le capacità di sfruttarli per creare valore. Taglia i tempi, accelera le decisioni.

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

## Porti: ok definitivo dell'Ue alla flessibilità delle regole contro la crisi

Sarà possibile sospendere o prorogare pagamento tasse portuali Via libera definitivo del Consiglio Ue a una maggiore flessibilità delle regole comunitarie nel settore dei trasporti, in particolare marittimi, per aiutare le aziende e le autorità portuali a superare la crisi causata dalla pandemia di Covid-19. Il nuovo regolamento temporaneo permette l'estensione della validità di alcuni certificati e licenze, venendo incontro agli operatori e alle amministrazioni nazionali che, a causa delle restrizioni imposte negli ultimi mesi, sono in difficoltà nel rispettare determinate scadenze. Saranno momentaneamente rimandati anche alcuni controlli periodici su strade, ferrovie, vie d'acqua e trasporto merci marittimo, che non sarebbero realizzabili nelle attuali circostanze. Per quanto riguarda i porti, maggiore flessibilità sarà garantita nella riscossione da parte degli Stati membri delle tasse per le infrastrutture portuali. Gli emendamenti daranno ai porti la possibilità di rinunciare, sospendere, ridurre o prorogare il pagamento delle tasse dovute dagli utilizzatori fra il primo marzo e il 31 ottobre 2020. Le normative sono state approvate attraverso procedura scritta dal Consiglio Ue ed entreranno in vigore il giorno dopo la loro pubblicazione in Gazzetta ufficiale, prevista per la prossima settimana. Il processo legislativo è ancora in corso, invece, per le proposte che riguardano l'aviazione e il settore ferroviario. (ANSA).





## Bruxelles autorizza i porti a sospendere le tasse fino al 31 ottobre

Redazione

Roma E' arrivato l'ultimo via libera del Consiglio Ue a una maggiore flessibilità delle regole comunitarie nel settore dei trasporti, in particolare marittimi, per aiutare le imprese e le Autorità portuali a superare la crisi causata dalla pandemia di Coronavirus. Il nuovo regolamento temporaneo permette l'estensione della validità di alcuni certificati e licenze, venendo incontro agli operatori e alle amministrazioni nazionali che, a causa delle restrizioni imposte negli ultimi mesi, sono in difficoltà nel rispettare determinate scadenze. Saranno momentaneamente rimandati anche alcuni controlli periodici su strade, ferrovie, vie d'acqua e trasporto merci marittimo, che non sarebbero realizzabili nelle attuali circostanze. Per quanto riguarda i porti, maggiore flessibilità sarà garantita nella riscossione da parte degli Stati membri delle tasse per le infrastrutture portuali. Gli emendamenti daranno ai porti la possibilità di rinunciare, sospendere, ridurre o prorogare il pagamento delle tasse dovute dagli utilizzatori fra il 1° marzo e il 31 ottobre 2020. Le normative sono state approvate attraverso procedura scritta dal Consiglio Ue ed entreranno in vigore il giorno dopo la loro pubblicazione in Gazzetta ufficiale, prevista per la prossima settimana. Il processo legislativo è ancora in corso, invece, per le proposte che riguardano l'aviazione e il settore ferroviario.

**informative**

Questo sito e gli strumenti di firma sono stati integrati tramite dei programmi con i certificati di indirizzo IP e firme usate in modo sicuro e sono identificati automaticamente per il funzionamento e per il funzionamento della firma. Seleziona il documento e il pezzo di codice a lato identificati automaticamente e successivamente questa informativa, premendo la navigazione in questa pagina. Il resto di fine di un pulsante e continuano a navigare in altro modo.

**Scopri di più e personalizza**

---

**Bruxelles autorizza i porti a sospendere le tasse fino al 31 ottobre**

30 MAGGIO 2020 - Redazione



**Roma - E' arrivato l'ultimo via libera del Consiglio Ue a una maggiore flessibilità delle regole comunitarie nel settore dei trasporti, in particolare marittimi, per aiutare le imprese e le Autorità portuali a superare la crisi causata dalla pandemia di Coronavirus.**

Il nuovo regolamento temporaneo permette l'estensione della validità di alcuni certificati e licenze, venendo incontro agli operatori e alle amministrazioni nazionali che, a causa delle restrizioni imposte negli ultimi mesi, sono in difficoltà nel rispettare determinate scadenze. Saranno momentaneamente rimandati anche alcuni controlli periodici su strade, ferrovie, vie d'acqua e trasporto merci marittimo, che non sarebbero realizzabili nelle attuali circostanze. Per quanto riguarda i porti, maggiore flessibilità sarà garantita nella riscossione da parte degli Stati membri delle tasse per le infrastrutture portuali. Gli emendamenti daranno ai porti la possibilità di rinunciare, sospendere, ridurre o prorogare il pagamento delle tasse dovute dagli utilizzatori fra il 1° marzo e il 31 ottobre 2020. Le normative sono state approvate attraverso procedura scritta dal Consiglio Ue ed entreranno in vigore il giorno dopo la loro pubblicazione in Gazzetta ufficiale, prevista per la prossima settimana. Il processo legislativo è ancora in corso, invece, per le proposte che riguardano l'aviazione e il settore ferroviario.

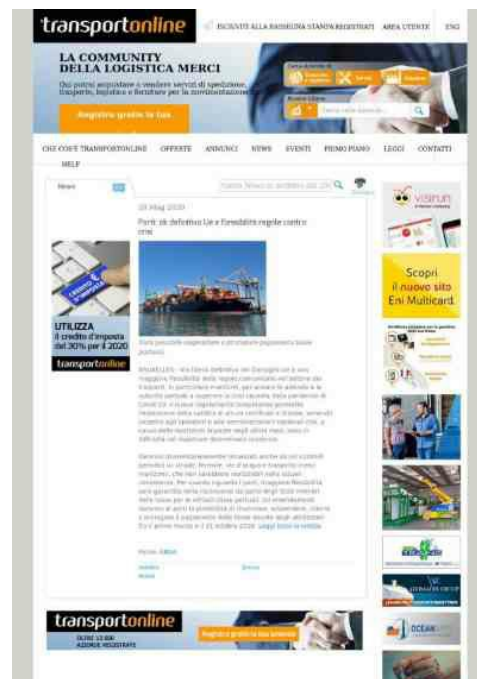
**Iscriviti alla newsletter**

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

Inscriviti

### Porti: ok definitivo Ue a flessibilità regole contro crisi

Sarà possibile sospendere o prorogare pagamento tasse portuali. BRUXELLES - Via libera definitivo del Consiglio Ue a una maggiore flessibilità delle regole comunitarie nel settore dei trasporti, in particolare marittimi, per aiutare le aziende e le autorità portuali a superare la crisi causata dalla pandemia di Covid-19. Il nuovo regolamento temporaneo permette l'estensione della validità di alcuni certificati e licenze, venendo incontro agli operatori e alle amministrazioni nazionali che, a causa delle restrizioni imposte negli ultimi mesi, sono in difficoltà nel rispettare determinate scadenze. Saranno momentaneamente rimandati anche alcuni controlli periodici su strade, ferrovie, vie d'acqua e trasporto merci marittimo, che non sarebbero realizzabili nelle attuali circostanze. Per quanto riguarda i porti, maggiore flessibilità sarà garantita nella riscossione da parte degli Stati membri delle tasse per le infrastrutture portuali. Gli emendamenti daranno ai porti la possibilità di rinunciare, sospendere, ridurre o prorogare il pagamento delle tasse dovute dagli utilizzatori fra il primo marzo e il 31 ottobre 2020.



Cianciotta, presidente Osservatorio infrastrutture: 26 miliardi cash che lo Stato non spende

## Tanti soldi, nessun cantiere

Le Fs e l' Anas hanno grossi programmi ma sono bloccati

CARLO VALENTINI - È una vera ripartenza? Risponde Stefano Cianciotta: «Abbiamo sulla testa una spada di Damocle costituita dalle possibili lungaggini del decreto semplificazioni. Cos' è successo? In un primo tempo le norme per semplificare e accelerare gli appalti pubblici dovevano essere inserite nel decreto rilancio da cui invece si è deciso di trasferirle a un decreto ad hoc, appunto chiamato delle semplificazioni, la cui pubblicazione però è attesa non prima di due settimane. In questa situazione di emergenza ogni minuto è prezioso e quindi è sbagliato rimandare, col rischio che i tempi si allunghino perché occorre poi l' approvazione da parte del parlamento. Quindi i tempi sono incerti e il rischio è che ci si debba accontentare, nel breve periodo, dei pochi investimenti che sono rimasti nel decreto rilancio, ovvero 302 milioni di euro, di cui 100 milioni per le Olimpiadi invernali di Cortina, i cui effetti saranno dispiegati tra molti anni. Con tanti saluti all' annunciata abbuffata di miliardi». Cianciotta è docente all' università di Teramo e presidente dell' Osservatorio sulle infrastrutture di Confassociazioni (riunisce 612 associazioni professionali non organizzate negli Ordini con un milione di iscritti e 209 mila imprese). Dal suo Osservatorio sta seguendo il tira-e-molla dei decreti governativi.

**Domanda. È lecito dubitare che le promesse del presidente del consiglio si realizzino?** Risposta. Mi pare che il presidente Giuseppe Conte abbia scarso coraggio di uscire dalla logica dei sussidi e delle politiche redistributive peraltro a debito, che non producono crescita, una strategia sulla quale il M5s e una parte del Pd hanno trovato la sintesi per governare fin dall' inizio della costituzione del governo. Di qui il fondato timore che alla base della corsa ad avere più Stato nell' economia sia ancora una volta la cultura antindustriale e la demonizzazione del contributo privato, fondamentale invece per la realizzazione e per la gestione di nuove infrastrutture, a patto che lo Stato non abdichi al suo ruolo di controllore come per troppi anni è accaduto per esempio nel sistema delle concessioni autostradali. D. Le imprese si lamentano di avere ricevuto finora scarso supporto per rimettersi in cammino. Hanno ragione. Mancano all' appello anche le misure per consentire alle imprese di avere liquidità come l' incremento dell' anticipazione dal 20% al 30%, o il dimezzamento della cauzione provvisoria per chi si aggiudica una gara. Dai decreti è anche scomparso, nonostante le promesse, il pagamento alle imprese di tutte le lavorazioni effettuate fino a quel momento in cantiere. Si promette e poi non si mantiene. D. A proposito di promesse, le grandi società pubbliche, a cominciare dalle Fs, dichiarano di volere effettuare cospicui investimenti. Bisognerà verificare se nel decreto semplificazioni sarà prevista la possibilità di rendere subito spendibili le risorse di Ferrovie ma anche di Anas indicate nei rispettivi aggiornamenti dei contratti di programma e che ancora attendono il perfezionamento. In particolare le Ferrovie hanno annunciato quasi 14 miliardi di nuovi investimenti, ma senza interventi risolutivi si corre il rischio che essi non si sbloccino con la velocità e la tempestività di cui ora ci sarebbe bisogno, a parte quelli previsti per i tratti ferroviari Napoli-Potenza, sulla Salerno-Reggio-Calabria e la nuova bretella di collegamento tra Verona-Brennero e Fortezza-San Candido. Il timore è che la montagna partorisca il topolino, cioè si straparla di investimenti, con tanto di grafici nei telegiornali, ma





## Italia Oggi

### Trieste

---

non si fa nulla per cambiare le procedure e i cantieri rimangono chiusi. Non bisogna poi dimenticare le infrastrutture digitali, più che mai necessarie per la competitività delle imprese. D. Molto dipenderà quindi dalla semplificazione. R. È su questo che il governo si gioca la sua credibilità. Bisogna finalmente tagliare i lacci e laccioli. Basta nascondersi dietro la mancanza di denaro, spesso un alibi per non riformare. Oggi vi sono 28 miliardi di euro del Fondo europeo di coesione immediatamente spendibili, e sono cassa vera, che si potrebbe utilizzare immediatamente per far partire i cantieri e creare nuova occupazione, altra grande emergenza del nostro Paese. Diamoci un appuntamento tra sei mesi e verifichiamo quanti di questi 28 miliardi saranno stati spesi. D. Le infrastrutture richiamano anche il tema della mobilità. R. Il settore dei trasporti rimarrà alquanto problematico, almeno fino a quando non sarà individuato il vaccino, quindi l'efficienza delle infrastrutture è necessaria per alleviare il disagio. Non a caso su questo tema si sta interrogando il sindaco di Londra, Sadiq Khan, che ha proposto alle altre metropoli del mondo di lavorare insieme per trovare le soluzioni migliori. Sarebbe opportuno che il nostro paese rispondesse a questa sollecitazione e predisponesse linee guida nazionali, in modo da evitare situazioni arlecchinesche, con ogni regione che va per conto suo. È singolare che né il governo né la task force di Vittorio Colao abbiano finora affrontato con la necessaria attenzione il futuro assetto dei trasporti che invece insieme alla logistica rappresentano un fondamentale tassello per la ripartenza. E a proposito di logistica e delle nuove intermodalità non è stato varato alcun provvedimento del governo di sostegno ai porti e all'economia del mare. **D. È vero che la portualità italiana sta perdendo colpi?** R. Sì, la portualità è fuori dai radar degli esecutivi da molti anni e ogni Autorità portuale pur dipendendo dal ministero delle Infrastrutture si muove in modo autonomo, come ha fatto a novembre 2019 il porto di Trieste siglando un importante accordo con il gruppo cinese China Communication Construction Company. Il porto di Trieste, infatti, è la piattaforma più importante di collegamento con i porti del Nord Europa. La Cina, alla quale l'egoismo e la miopia europea avevano regalato il Pireo alcuni anni fa, già possiede i porti di Valencia, Bilbao, Bur Said, Alessandria, Haifa, Gibuti, e ha partecipazioni significative a Rotterdam e Suez. Come insegnano anche i casi recenti di Amazon e di Ikea, chi governa e gestisce le piattaforme determina più in generale strategie e flussi. L'Italia deve tornare a essere il naturale gatekeeper politico, culturale e logistico del Mediterraneo (cioè chi promuove, controlla e gestisce) e non rassegnarsi a essere una bandierina nella nuova geopolitica della logistica integrata, sempre di più a trazione cinese. Chissà se il presidente Conte e il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri prenderanno finalmente coscienza dell'importanza che hanno la mobilità e i porti. © Riproduzione riservata.

## Gnv Allegra: saltato l'impiego come ospedale a Trieste mentre a Genova infuriano le polemiche

A quanto pare l'esperienza del traghetto Gnv Splendid trasformato in un centro di accoglienza specializzato per degenti guariti dal Covid-19 non sarà replicato in altre parti d'Italia. Da Trieste giunge infatti notizia che il progetto di impiegare la nave Gnv Allegra per ospitare 166 anziani delle case di riposo risultati positivi al Coronavirus è definitivamente tramontato. Ne ha dato notizia l'Ansa dopo che la relazione dell'Azienda sanitaria universitaria Giuliano Isontina (Asugi) avrebbe considerato non più indispensabile il trasferimento delle persone sulla nave. La relazione è stata consegnata ieri pomeriggio alla Regione, che l'aveva chiesta per avere un parere tecnico sul caso. Il presidente della Regione Friuli, Massimiliano Fedriga, a seguito di ciò ha infatti anticipato che, 'vista la diminuzione del numero di contagi a Trieste, l'Azienda ha deciso di studiare soluzioni diverse'. Le critiche e le polemiche politiche per questa scelta sono dunque destinati a spegnersi. Si è invece riaperto un duro scontro in Liguria dove l'esponente del movimento politico il Buonsenso', la ex M5s Alice Salvatore, ha depositato un esposto alla Corte dei Conti sulla vicenda della nave-ospedale ancorata in porto a Genova e allestita per ospitare pazienti in convalescenza post-Covid. L'esposto vuole controllare che queste spese impazzite scrive Salvatore siano riconducibili a vere necessità e non a spot elettorali o spreco indebito di risorse pubbliche. La nave ospedale è un traghetto di Grandi Navi Veloci, controllata di Marinvest e dunque parte del Gruppo Msc, riadattato. Il fatto stesso che dalla maggioranza non riescano a dare risposte concrete a domande semplici prosegue Salvatore è la prova evidente che fanno di aver agito molto male, in quanto potevano creare nuovi posti letto per i convalescenti nelle decine di strutture già esistenti sul territorio. Questa situazione continua di spese allegre' con i nostri soldi deve finire, la giunta Toti deve capire che non sono dei signorotti medievali che possono spendere e spendere ciò che tolgono dalle nostre tasche. Devono garantire che l'utilizzo dei soldi dei cittadini sia fatto nel miglior modo possibile e soprattutto non a vantaggio solamente della loro immagine politica o di amici che poi misteriosamente vediamo comparire nella lista dei finanziatori della fondazione Change che sostiene il governatore. La risposta dell'assessore regionale alla Protezione civile, Giacomo Giampedrone, non si è fatta attendere: 'Alice Salvatore cambia partito ma continua a far perdere tempo al Consiglio regionale, sfornando critiche assurde di fronte a un'operazione così efficace. La scelta di allestire la nave-ospedale ha permesso di curare un elevato numero di persone (fino a 300), in assoluta sicurezza, garantendo un totale isolamento rispetto alla città. Non vi erano sul territorio della Liguria strutture sanitarie già esistenti che rispettassero le condizioni necessarie per ospitare un così alto numero di pazienti'. Poi aggiunge: 'Facendo proprio appello al buon senso, consiglio di leggere le cifre. Il Dipartimento nazionale aveva stanziato per la copertura dei costi fino al 3 maggio oltre 1 milione e 254mila euro. Dal 19 marzo si sono susseguiti tre contratti: fino al 4 aprile, dal 4 aprile al 3 maggio e quello ora in essere. Sono al momento in corso le rendicontazioni dei primi due contratti: per il periodo che quindi va dal 19 marzo al 3 maggio, le rendicontazioni arrivano a 566mila euro, molto al di sotto della cifra garantita dalla Protezione civile nazionale'. Giampedrone conclude quindi affermando che 'la stima per la stipula del nuovo contratto si aggira su quota 424mila euro, con una capacità attuale di 75 degenti contemporaneamente che, per questo ultimo periodo porta a 118 euro al giorno il costo di un paziente sulla nave. Sommando in ogni caso il rendiconto dei tre periodi considerati, non si



A quanto pare l'esperienza del traghetto Gnv Splendid trasformato in un centro di accoglienza specializzato per degenti guariti dal Covid-19 non sarà replicato in altre parti d'Italia. Da Trieste giunge infatti notizia che

raggiunge neanche il milione di euro, rientrando comunque ampiamente all'interno del budget stanziato in avvio delle operazioni.



## Trieste Prima

Trieste

### Parola fine sulla nave ospedale, l' Azienda Sanitaria spiega i perché della scelta

*Il dg di Asugi ha illustrato le motivazioni poste alla base della decisione, in seguito tramontata, di utilizzare un traghetto per accogliere in isolamento le persone contagiate provenienti dall' area triestina: "avevamo bisogno di posti letto dopo il no dell' ospizio marino di Grado". Le altre soluzioni? Troppo costose*

"L' utilizzo della nave avrebbe semplicemente costituito uno strumento per raggiungere un fine". Con queste parole il direttore dell' azienda sanitaria giuliano isontina Antonio Poggiana, intervenuto per un' audizione in terza commissione del Consiglio Regionale del Friuli Venezia Giulia, ha spiegato le motivazioni poste alla base della decisione, in seguito tramontata, di utilizzare un traghetto per accogliere in isolamento le persone contagiate provenienti dall' area triestina. "Non siamo partiti da questo obiettivo specifico, ma dall' analisi di una necessità diventata particolarmente forte a causa della drammatica evoluzione dell' epidemia in un territorio complesso come quello di Trieste, soprattutto per quanto concerne gli anziani. Sarebbero andati bene anche un aereo, un albergo o qualsiasi struttura caratterizzata dai requisiti necessari per mettere in sicurezza gli anziani positivi al Covid-19 che, in determinati ambienti, non potevano più usufruire di un' assistenza adeguata". La nave, infatti, rappresentava l' unica soluzione dopo il no improvviso dell' ospizio di Grado. Il no dell' ospizio di Grado "Inizialmente - ha spiegato Poggiana - avevamo reperito 80 posti letto nell' Ospizio Marino di Grado che ci aveva concesso i suoi spazi. Tuttavia, a sole 24 ore dall' inizio dei trasferimenti, la struttura convenzionata ha ritirato la disponibilità. A quel punto, abbiamo dovuto arrangiarci perché diventava urgente trovare una struttura da 160-180 posti (caratterizzata da percorsi sicuri, zone di vestizione e spazi di isolamento con entrata e uscita sorvegliate), perché la carenza di operatori sanitari non consentiva di frazionare gli spostamenti tra luoghi diversi. In precedenza, infatti, le realtà ospedaliere e la collaborazione con quelle private avevano consentito di arginare un problema che la crescita esponenziale dei casi aveva però reso insostenibile, costringendoci a prendere una decisione immediata come già fatto un paio di settimane prima per i reparti di Terapia intensiva". La richiesta di audizione di Cosolini La richiesta di audizione era stata presentata dal consigliere regionale Roberto Cosolini (Pd) che, in sede introduttiva, aveva formulato "la madre di tutte le domande, visto che l' ipotesi di utilizzo della nave Gnv Allegra, allora ancorata nelle acque del porto di Napoli, era stata attribuita a decisioni di ordine di tecnico e sanitario. C' è la volontà di capire se sia stata riscontrata la presenza sul natante di tutti i requisiti richiesti, anche rispetto la disponibilità offerta degli alberghi locali, e se, in fase decisionale, siano state valutate competenze professionali nel campo della Geriatria e della gestione di anziani colpiti da problemi cognitivi". Infine, da parte di Cosolini, un quesito secco anche alla luce del recente cambio di rotta. "È mancata l' intesa economica - ha chiesto - o sono state altre le ragioni che hanno impedito i trasferimenti, lasciando comunque in piedi le promiscuità?". Le altre possibilità: Molo IV, Chiabola e gli alberghi "In seguito alla relazione prodotta dagli ingegneri dell' ufficio tecnico - ha precisato Poggiana - erano stati valutati anche l' hangar del Molo IV, il palasport di Chiabola e le aree già presenti a Cattinara. Alla fine, però, ci siamo ritrovati con un potenziale di 123 posti letto complessivi, frazionati tra sedi diverse, per una spesa di 8 milioni di euro e circa 70 giorni di tempo per l' allestimento. Una prospettiva non idonea. Per quanto riguarda gli alberghi - ha aggiunto - abbiamo incontrato i rappresentanti di categoria, auspicando un massimo di tre hotel messi in sicurezza, caratterizzati da arredamento idoneo e almeno due ascensori. Tuttavia, la risposta è stata negativa a







## Trieste Prima

### Trieste

---

di occupazione garantita. Così, non si sono sentiti di fare un' offerta e neppure le altre strutture convenzionate potevano garantire i posti necessari. È stato quindi riservato loro il ruolo di filtro, come avviene tuttora. L' idea della nave - ha concluso il rappresentante di Asugi - era arrivata anche alla luce delle esperienze positive dei miei colleghi genovesi e, quando le percentuali di contagi si sono riallineate e la quantità di letti necessari ridotta, è venuta meno". Le problematiche sollevate da Open Fvg e dal M5s Nel corso del dibattito, che ha lasciato spazio anche a quesiti con successiva risposta scritta, il consigliere Furio Honsell (Open Fvg) ha invitato a limitare "le analisi dei dati alla sola zona urbana di Trieste e non alla sua provincia, considerate le atipicità locali". Inoltre, ha chiesto indicazioni "riguardo le prospettive logistiche post emergenza e se, alla fine, l' Ospizio Marino abbia costituito l' unica opzione vagliata". Il pentastellato Andrea Ussai, invece, ha espresso l' auspicio di sapere da chi fosse stato composto "il team di esperti che ha valutato l' ipotesi della nave, anche alla luce delle ridotte dimensioni delle cabine che avrebbero reso problematica non solo l' installazione degli arredi specifici, ma anche l' operatività del personale". Il rappresentante del Movimento 5 Stelle ha inoltre chiesto chiarimenti riguardo "il progetto a lungo e medio termine per la collocazione degli anziani, il motivo dell' alto tasso di positività nelle grandi strutture private e i percorsi specifici riservati ai Covis positivi asintomatici". L' evoluzione dell' epidemia in Fvg: i dati Il direttore dei Servizi sociosanitari di Asugi, Maria Chiara Corti, ha infine offerto una dettagliata cronistoria dell' evoluzione dell' epidemia in Fvg con particolare attenzione al capoluogo giuliano e alle residenze protette. Un' evoluzione iniziata con la prima positività riscontrata il 1 marzo e proseguita con i 67 tamponi effettuati nel corso della prima settimana per 24 positività riscontrate tra i pazienti sintomatici. "L' 11 marzo - ha ricordato - hanno iniziato a operare le Unità speciali di continuità assistenziale per le gestioni domiciliari nelle case di riposo, mentre il numero massimo di tamponi è stato eseguito tra il 13 e il 20 aprile (1.054 complessivi) con 200 positività che, nelle settimane successive, sono scese rispettivamente a 64, 59, 62 e 46. Il maggior numero di decessi si è verificato nei primi diciotto giorni di aprile, quando le aree di isolamento non sono risultate efficaci al 100%. Ecco, perciò, la necessità di identificare una struttura unica per proteggere gli ospiti negativi e dare sollievo agli operatori, provocando un vuoto sanitario negli spazi da sanificare e sterilizzare velocemente". Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . I dati, aggiornati alla mezzanotte di ieri, indicano attualmente 186 ospiti positivi nelle residenze e dieci nelle Rsa, oltre a 46 operatori. "In assenza di nuovi focolai - ha concluso Corti - persiste un fabbisogno di 70-80 posti letto in Rsa per Covis positivi vecchi e nuovi, più altri 120 per guariti e incerti. Sono in fase di identificazione grandi strutture residenziali per l' ingresso di nuovi ospiti o il reingresso di quelli ospedalizzati non Covid. La situazione è sotto controllo, ma non abbiamo ancora vinto la guerra".

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## LA LETTERA DI QUATTRO URBANISTI

### «Serve un freno ai parcheggi nell' area portuale»

*Nel mirino l' ultimo intervento nella zona demaniale dove si lavavano i treni. «Quei luoghi devono essere aperti alla città»*

VENEZIA Parcheggi dappertutto. Ma il compito dell' Autorità portuale è quello di realizzare parcheggi nelle aree dismesse a uso portuale? Se lo chiedono quattro urbanisti veneziani, Maria Rosa Vittadini, Carlo Giacomini Marco Zanetti e Stefano Boato. Che hanno inviato una lettera aperta al sindaco Luigi Brugnaro e al presidente **Pino Musolino**. L' ultima goccia, scrivono i quattro, è la realizzazione di un parcheggio per le bici e le moto dove prima era un distributore di benzina, tra Rampa Tronchetto e Sant' Andrea. Struttura sicuramente necessaria per chi viene dalla terraferma con le due ruote e non sa dove lasciare il suo mezzo. «Ma costata 470 mila euro al Porto», scrivono. Secondo caso che fa discutere, la realizzazione del grande park nell' area demaniale utilizzata fino a qualche anno fa dalle Ferrovie per il lavaggio delle carrozze dei treni. Gli urbanisti ne fanno una questione di pianificazione. «La legge dice», scrivono, «che il demanio necessario marittimo, una volta che smetta le sue funzioni a servizio del porto ritorna ad essere area a disposizione della città. Perché i quei luoghi il Porto può decidere autonomamente di realizzare parcheggi e non qualcos' altro?».

Dibattito che si trascina da anni. Dalle battaglie fatte per vedere «aperti» i cancelli che separavano da Venezia le aree portuali di San Basilio, Adesso in parte utilizzate dalle Università. Ma pur sempre precluse all' uso civile. C' è poi il parcheggio della Marittima, realizzato dove adesso è la fermata intermedia del people mover. Strutture a sostegno della crocieristica. Gli urbanisti sollecitano da parte del Porto veneziano «scelte condivise» con la città. «Il Piano regolatore portuale risale al 1908, poi modificato nel 1964, dell' ultimo più volte promesso non si hanno più notizie. Intanto si propongono progetti anche contraddittori tra loro. Un esempio dicono, è quello del grande off-shore per realizzare il terminal e delle navi portacontaniter. Voluta da Paolo Costa, costo quai tre miliardi di euro Poi abbandonato dal successore di Costa, **Pino Musolino**. Che invece ha puntato insieme alla Regione e al Comune sulla soluzione Marghera per le grandi navi da crociera. Anche in questo caso, «una scelta discutibile, perchè le grandi navi dovrebbero stare fuori dalla laguna. Per evitare danni ecologici e ai bassi fondali». Infine, si pone il tema della «restituzione alla città» delle banchine e delle aree non più utilizzate a usi portuali. «Non tutte devono per forza diventare parcheggi». --Alberto Vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il park 5

## Intesa Vtp e Porto tariffa a 4 euro dal primo giugno

Venezia Terminal Passeggeri ha esteso l' accordo il **Porto** per l' utilizzo del Parcheggio 5 in Marittima. I pendolari avranno a disposizione 200 posti per poter raggiungere Venezia con il proprio mezzo ad una tariffa agevolata. L' intesa riguarda l' utilizzo del Park 5 ubicato al di fuori dei varchi di sicurezza del **Porto** Crociere di Marittima con accesso dalla viabilità ordinaria. Fino al 31 maggio il Park 5, i cui posti disponibili per i pendolari sono 200, resterà gratuito. A partire dal 1 giugno (fino al 30) verrà applicata una tariffa super agevolata di 4 EUR a recupero dei costi vivi sostenuti da VTP. La gratuità applicata finora era stata voluta dalla società tramite accordo con l' ente concedente Autorità di Sistema Portuale e con il Comune di Venezia nel periodo di lockdown. Per pendolari verrà realizzata un' apposita pagina raggiungibile dal sito VTP dedicata al park 5, attiva a partire dal 25 maggio. Da questa pagina sarà possibile acquistare l' ingresso al parcheggio.



## Caso soldi: Spitz chiede il piano mese per mese e spinge i lavori in laguna

Summit con le imprese e i commissari del Consorzio

Alberto Zorzi

VENEZIA «I soldi ci sono, le risorse finanziarie saranno garantite», ha ribadito ieri più volte nell'incontro con il provveditore Cinzia Zincone, i commissari del Consorzio Venezia Nuova e il rappresentante delle imprese consorziate Devis Rizzo. Così come è stata confermata la data del 30 giugno prossimo per la grande «prova generale» di tutte e 4 le barriere e quella del 31 maggio per il primo test su due bocche (Malamocco e Chioggia). Ma il supercommissario del **Mose** Elisabetta Spitz ha anche specificato che per pagare vuole entro domani dai commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola un cronoprogramma mese per mese, con indicati in maniera dettagliata i lavori da fare e i costi relativi, rispetto al più generico fabbisogno di circa 24 milioni mensili presentato negli ultimi documenti. E ha chiesto anche che tra i costi siano ben separati i lavori veri e propri da quelli della struttura del Consorzio Venezia Nuova, visto che nel recente passato i commissari sono stati costretti a usare i soldi dei lavori per pagare gli stipendi dei dipendenti, creando però uno scostamento nella cassa, di cui le imprese assegnatarie dei lavori pagano le conseguenze. Tanto che proprio le imprese sono uscite dal vertice più che soddisfatte: da un lato perché questa modalità dovrebbe consentire flussi di cassa più rapidi e risorse destinate ai lavori; dall'altro perché l'architetto Spitz ha chiesto che il programma sia sottoscritto anche da loro, che così ricevono un riconoscimento importante nel proseguo dell'opera e potranno anche vigilare sull'andamento dei cantieri. «Condividiamo questo percorso», spiega Rizzo, che ha però anche ribadito che le consorziate sono esposte per una decina di milioni di euro per progetti e lavori già realizzati. Spitz ha poi preso un'altra posizione non scontata, visto che il governo, quando l'ha nominata a dicembre come commissario «sblocca cantieri», le ha dato come incarico principale quello di accelerare la messa in opera delle dighe mobili. «Il **Mose** non sono solo le paratoie, le opere vanno finite tutte quanto prima», ha ribadito. Con questo allineandosi - e non è una novità - con quanto aveva già detto e scritto più volte il provveditore Zincone, che un mese fa aveva chiesto ai commissari di rivedere il cronoprogramma nella parte in cui gli interventi di compensazione ambientale del Piano Europa, per esempio, erano rinviati all'anno prossimo. «La laguna è sofferente sul piano morfologico e ambientale», aveva scritto Zincone giustificandone l'urgenza. E anche questa è musica per le orecchie delle imprese del Cvn, che con l'arrivo di Spitz temevano di essere sacrificate sull'altare della difesa Venezia dalle acque alte del prossimo autunno: quelle opere complementari sono infatti state affidate a loro, che invece sulle paratoie non hanno più molto da fare, visto che a installare quegli impianti sono le ditte che hanno vinto le gare d'appalto. «Per noi è fondamentale sapere che c'è la volontà di fare tutto», aggiunge Rizzo. Certo devono essere garantiti i flussi finanziari necessari. La prossima settimana, proprio in vista del test del 31 maggio, Spitz sarà a Venezia e ci sarà un nuovo incontro proprio per discutere di questo nuovo cronoprogramma.



## Mose, stretta del commissario Ora vuole un report mensile

*Il Cvn dovrà presentare un cronoprogramma dettagliato e puntuale fino alla fine dell'anno Elisabetta Spitz si impegna a garantire i soldi Soddisfatte le imprese: «Così non si naviga a vista»*

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA Per completare gli interventi previsti dall'ultimo cronoprogramma del Mose per quest'anno, il Consorzio Venezia Nuova doveva procedere ad un ritmo di 25 milioni di produzione al mese. Invece, da gennaio ad oggi, si è fermato a 6 milioni mensili, forse meno. Troppo poco, anche tenendo conto dell'emergenza Covid 19, che comunque non ha fermato i principali cantieri della grande opera. Ora, per cercare di recuperare questo ulteriore ritardo e soprattutto imprimere un altro ritmo ai lavori, si cambia. Il Cvn dovrà produrre un cronoprogramma mensile, con relativo fabbisogno finanziario che il commissario straordinario, Elisabetta Spitz, si impegnerà a garantire. La soluzione è stata concordata ieri e coinvolge direttamente anche le piccole e medie imprese consorziate, che dovranno concordare con gli amministratori straordinari del Cvn, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, questa nuova programmazione mensile, da qui a fine anno. Il documento dovrà essere sul tavolo del commissario Spitz e del provveditore alle opere pubbliche, Cinzia Zincone, già entro la fine di questa settimana. L'obiettivo è quello di dare una programmazione puntuale ai lavori di completamento del sistema Mose, senza accumulare nuovi ritardi e superando definitivamente quell'impatto annoso legato alle difficoltà di cassa del Cvn.

**SOLDI & PROGRAMMAZIONE** Obiettivi ambiziosi, usciti da una riunione in cui si doveva parlare di soldi. Quelli che le consorziate avanzano per lavori già fatti: complessivamente una decina di milioni. Un paio di settimane fa, in una nuova lettera, avevano lanciato l'ennesimo ultimatum, raccontando delle difficoltà delle loro aziende, chiedendo di essere pagate, minacciando di bloccare i lavori e ricorrere alle vie legali se non ci fossero state novità entro maggio. La risposta è stata questa convocazione telematica, con gli amministratori straordinari, il commissario e il provveditore, a cui come rappresentante delle imprese ha partecipato il presidente di Kostruttiva, Devis Rizzo. Tre ore di confronto serrato in cui il tema dei crediti, alla fine, è passato in secondo piano. La discussione ha infatti virato sulla programmazione dei lavori. E sulla necessità di rispettare i tempi.

**RITMI E SCADENZE** Partendo dall'ultimo aggiornamento del cronoprogramma, che il Cvn aveva appena inviato a provveditore e commissario, Spitz in particolare ha fatto notare agli amministratori come i ritmi debbano cambiare per rispettare le scadenze. Di qui la richiesta di avere una programmazione mensile, per verificare l'andamento dei lavori, passo dopo passo. Il commissario, da parte sua, si è impegnata a garantire i finanziamenti necessari, che il Cvn indicherà, mese per mese. Su richiesta anche di Ossola, questo documento sarà condiviso anche dalle imprese. «Una novità notevole - commenta Rizzo - La decisione di darsi una programmazione mensile, che ci coinvolge, rappresenta un salto di qualità. Consente di lavorare con una prospettiva certa, di non navigare più a vista...». Il rappresentante delle imprese ha avuto rassicurazioni anche sul sistema Mose nel suo complesso. Zincone e Spitz hanno ribadito che le opere alle bocche di porto restano la priorità, ma l'obiettivo è quello di portare avanti anche gli altri interventi: in laguna, all'Arsenale, per l'ambiente. Confermata anche la scadenza del 31 giugno quando per la prima volta saranno alzate tutte le barriere del sistema. Da quel momento l'opera, che sarà completata per fine 2021, potrà essere utilizzata in casi di emergenza. Che cosa intendere per emergenza, però, questo dovrà essere definito.





## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### La Cgil porta Apm in tribunale 'Comportamento antisindacale'<sup>a</sup>

*Ricorso depositato mentre È in corso il referendum sull' integrativo temporaneo Pasa: 'Nel terminal si calpestano i diritti dei lavoratori'. L' azienda non replica*

Giovanni Vaccaro **VADO** Il referendum per l' organizzazione del lavoro sulla piattaforma di Apm-Maersk ha infiammato gli animi e ieri mattina la Cgil ha depositato un ricorso al Tribunale di **Savona** per comportamento antisindacale. Uno scontro che si accentua e finisce nelle aule di giustizia proprio nella giornata in cui si celebrano i cinquant' anni dello Statuto dei lavoratori. La consultazione tra i dipendenti del terminal vadese È stata indetta dalla Uiltrasporti per decidere se accettare o meno le nuove impostazioni del "contratto integrativo temporaneo". Modifiche che invece sono state contestate da Cgil e Cisl. A scatenare il putiferio È stato un episodio, dai contorni ancora non ben chiariti, che martedì ha contrapposto i sindacalisti della Cgil e l' azienda. 'In occasione del referendum, calpestando ogni e qualsiasi diritto sindacale, l' impresa ha negato l' ingresso nei locali in cui si stava svolgendo il referendum ai rappresentanti della Cgil, ai membri della Commissione elettorale della Cgil e addirittura al segretario generale della Filt-Cgil», ha denunciato il sindacato. Da lì la decisione dei vertici della Cgil provinciale di presentare un esposto in tribunale con l' accusa di comportamento antisindacale, secondo quanto previsto dall' articolo 28 delle legge 300 del 1970, ossia lo Statuto dei lavoratori. 'Anche oggi o interviene Andrea PAsa, segretario provinciale della Cgil -, a cinquant' anni da quella straordinaria legge, pietra miliare che sancì i diritti fondamentali dei lavoratori in Italia, persistono situazioni in cui invece i diritti si calpestano. In questi giorni stiamo assistendo a questo purtroppo nel terminal Apm di **Vado** Ligure, sicuramente una delle realtà industriali più all' avanguardia della provincia di **Savona** e forse del nostro Paese. La Cgil di **Savona**, unitariamente alle confederazioni di Cisl e Uil di **Savona**, negli ultimi anni ha contribuito in maniera decisiva al completamento di questa importante infrastruttura, perché ritenuta fondamentale per il rilancio e lo sviluppo del nostro territorio. Oggi, a terminal inaugurato con l' avvio delle attività, registriamo da parte dell' impresa relazioni sindacali opposte a quelle che abbiamo tenuto negli ultimi anni, sindacato e la stessa azienda, e che hanno prodotto un risultato straordinario». I vertici di Apm ieri hanno preferito non replicare per non creare interferenze con lo svolgimento del referendum, ma fonti vicine all' azienda lasciano intendere che, pur non conoscendo ancora i contenuti precisi del ricorso, Apm respingerebbe le accuse di aver tenuto un comportamento antisindacale. Inoltre l' azienda aspetterebbe la comunicazione dei dettagli della vicenda per far valere eventualmente le proprie ragioni nelle sedi più opportune. Oggi o domani si conoscerà l' esito del referendum tra i lavoratori. Apm aveva proposto una serie di modifiche all' organizzazione dei turni e del lavoro in banchina con l' obiettivo di ottimizzare la produttività della piattaforma. Soprattutto ora che l' attività sta via via aumentando con l' arrivo delle navi. Proprio ieri È arrivata la "Maersk Genoa", portacontainer di 337 metri di lunghezza e 48 di larghezza, costruita nel 2016 e battente bandiera di Hong Kong. Proveniente dal **porto** francese di Fos sur Mer, È stata assistita nelle manovre da tre rimorchiatori della Carmelo Noli, il "Città di **Savona**", il "Palmaria" e il nuovissimo "Liguria", dalla Capitaneria di **porto** e da due piloti del **porto** di **Savona** - **Vado**. Sabato invece arriverà a **Vado** la "Maersk Arkansas", proveniente da Tangeri.







## Guerra dei sindacati al terminal di Vado, la Cgil fa ricorso contro il referendum

Redazione

Genova La Filt Cgil ha depositato oggi al Tribunale di Savona il ricorso per comportamento antisindacale. La mossa si riferisce al referendum indetto al terminal Apm di Vado . Aver impedito l'accesso ai seggi ai componenti della Commissione Elettorale designati dalla Filt Cgil, ci ha costretto a procedere con un atto così forte e deciso, ma inevitabile per il ripristino immediato di democrazia sindacale e corrette relazioni spiega la Cgil in una nota. Attraverso il ricorso è stato richiesto il riconoscimento del comportamento antisindacale e la sospensione e successivo annullamento del referendum. Oggi ricorrono i 50 anni dello Statuto dei Lavoratori. Cinquanta anni fa la Camera dei Deputati approvava in maniera definitiva la legge 300. La riunificazione dei diritti nel lavoro, il fatto che le persone debbano avere gli stessi diritti sono gli obiettivi primari della Cgil. Ancora oggi siamo in prima linea affinché i diritti dei lavoratori vengano rispettati in qualsiasi situazione di criticità spiega la Cgil in una nota.

informative

Questo sito e gli strumenti di firma sono stati integrati tramite dei personal con, così da raccogliere in un'unica interfaccia tutti i dati e fornire un'analisi di sintesi e una visualizzazione immediata per il funzionamento e per il miglioramento della qualità del servizio offerto. Per favore di accettare il blocco di cookie e altri identificatori consentendo il funzionamento di questa informativa, proseguendo la navigazione in questa pagina, cliccando su "Sì" o sul pulsante e continuando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

### Guerra dei sindacati al terminal di Vado, la Cgil fa ricorso contro il referendum

30 MAGGIO 2020 - Redazione

Genova - La Filt Cgil ha depositato oggi al Tribunale di Savona il ricorso "per comportamento antisindacale". La mossa si riferisce al referendum indetto al terminal Apm di Vado.

"Aver impedito l'accesso ai seggi ai componenti della Commissione Elettorale designati dalla Filt Cgil, ci ha costretto a procedere con un atto così forte e deciso, ma inevitabile per il ripristino immediato di democrazia sindacale e corrette relazioni" spiega la Cgil in una nota.

Attraverso il ricorso è stato richiesto il riconoscimento del comportamento antisindacale e la sospensione e successivo annullamento del referendum.

"Oggi ricorrono i 50 anni dello Statuto dei Lavoratori. Cinquanta anni fa la Camera dei Deputati approvava in maniera definitiva la legge 300. La riunificazione dei diritti nel lavoro, il fatto che le persone debbano avere gli stessi diritti sono gli obiettivi primari della Cgil. Ancora oggi siamo in prima linea affinché i diritti dei lavoratori vengano rispettati in qualsiasi situazione

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

## Il porto di Savona-Vado non si ferma: oggi l' attracco della Maersk Genova, super portacontainer da 337 metri foto

*ha ormeggiato grazie all' ausilio di rimorchiatori e operatori della Società Carmelo Noli e della Guardia Costiera*

Vado **Ligure** . Si è conclusa intorno alle 7.30 di questa mattina la manovra di ormeggio della Maersk Genova, portacontainer di 337 metri di lunghezza e 48 di larghezza battente bandiera di Hong Kong, presso la nuova piattaforma Apm Terminals di Vado **Ligure**. L' imbarcazione, proveniente dal porto francese di Fos sur mer, ha ormeggiato grazie all' ausilio di tre rimorchiatori della Società Carmelo Noli e con la presenza, a bordo, di due piloti della corporazione. Foto 2 di 2 L' evento rappresenta un importante traguardo della realtà **portuale** di Savona e Vado **Ligure** soprattutto in questo difficile momento di contrazione del traffico marittimo a livello mondiale. Data la delicatezza e peculiarità della manovra di ormeggio, quest' ultima è stata seguita con attenzione dalla Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Savona, che era presente sia a bordo di due dei tre rimorchiatori impegnati nella manovra di ormeggio (il nuovissimo "Liguria", il "Città di Savona" e il "Palmaria") sia a terra, dove gli ormeggiatori svolgevano la loro particolare attività. Le operazioni di ormeggio si sono svolte in completa sicurezza e con alta perizia marinaresca da parte di tutti i servizi tecnico-nautici che



concorrono, costantemente e in maniera sinergica, alla sicurezza della navigazione e **portuale** sotto il coordinamento dall' Autorità Marittima e con l' importante supporto dell' Autorità di Sistema **Portuale** del **Mar Ligure Occidentale**. Altre notizie di Vado **Ligure** Relazioni a rischio? I 50 anni dello Statuto dei Lavoratori tra le polemiche, Cgil: "Diritti calpestati nel referendum in APM Terminal" il personaggio A tu per tu con Valter Battiston, team manager del Vado Consultazione Referendum Vado Gateway, la denuncia di Filt Cgil: "Grave violazione della democrazia sindacale" INDICAZIONE DI VOTO Referendum Vado Gateway, Filt e Fit per il voto contrario: "No alle deroghe in Apm" Dalla Home al via L' Avis provinciale pronta a raccogliere il plasma iperimmune per la nuova terapia contro il Covid Piano Asl 2: ecco come riprenderanno tutti i servizi ospedalieri e ambulatoriali good news Ripartenza, Balzola (Assoristobar): "Alassio volano del turismo. C' è entusiasmo e siamo pronti" Fase 2 Riaprono i centri estivi dal 1 giugno, con l' incognita della prima infanzia 0-3 anni.

# Savona News

Savona, Vado

## Il porto di Savona-Vado Ligure non si ferma: arrivata la la super portacontainer Maersk Genoa (VIDEO)

*L'evento rappresenta un importante traguardo della realtà portuale soprattutto in questo difficile momento di contrazione del traffico marittimo a livello mondiale*

Oggi, alle 7:30 circa, si è conclusa la manovra di ormeggio della nave Maersk Genoa, una portacontainer di 337 m di lunghezza e 48 m di larghezza battente bandiera Hong Kong. L'unità, proveniente dal porto francese di Fos Sur Mer, ha ormeggiato alla nuovissima piattaforma APM Terminals di Vado Ligure, con l'ausilio di tre rimorchiatori della Società Carmelo Noli e con la presenza, a bordo, di due piloti della locale corporazione. L'evento rappresenta un importante traguardo della realtà portuale di Savona e Vado Ligure soprattutto in questo difficile momento di contrazione del traffico marittimo a livello mondiale. Data la delicatezza e peculiarità della manovra di ormeggio, quest'ultima è stata seguita con attenzione dalla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Savona che era presente sia a bordo di due dei tre rimorchiatori impegnati nella manovra di ormeggio (il nuovissimo "Liguria", il "Città di Savona" e il "Palmaria") sia a terra, dove gli ormeggiatori svolgevano la loro particolare attività. Le operazioni di ormeggio si sono svolte in completa sicurezza e con alta perizia marinaresca da parte di tutti i servizi tecnico-nautici che concorrono, costantemente e in maniera sinergica, alla sicurezza della navigazione e portuale sotto il coordinamento dall'Autorità Marittima e con l'importante supporto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.



## Vado Ligure, arrivata la megaship Maersk Genoa

Redazione

Savona Al terminal Vado Gateway, a Vado Ligure, oggi è arrivata la maxi portacontainer 'Maersk Genoa', 337 metri di lunghezza e 48 di larghezza. Proveniente dal porto francese di Fos, la nave ha concluso la manovra di ormeggio, effettuata con l'ausilio di tre rimorchiatori della società Carmelo Noli e la alle 7.30 di questa mattina e data la delicatezza dell'operazione anche la Capitaneria di porto Guardia costiera di Savona ha seguito le operazioni con proprio personale sia a bordo di due dei tre rimorchiatori impiegati (Liguria, Città di Savona e Palmaria) sia a terra. «L'operazione si è svolta in completa sicurezza» ha comunicato la Capitaneria di porto ( guarda il video ) che ha dato la notizia: «Un importante traguardo della realtà portuale di Savona e Vado Ligure soprattutto in questo difficile momento di contrazione del traffico marittimo a livello mondiale ».

**informative**

Questo sito e gli strumenti di ricerca sono a disposizione del personale concesso di navigazione ai sensi dell'art. 17 e fanno parte del sistema di informazione tecnica per il funzionamento e per il funzionamento della Guardia Costiera della Marina Militare. Dopo di aver letto il pezzo di codice o altri identificatori chiavetta o nascondendo questa informazione, proseguendo la navigazione in questa pagina, il vostro browser si è iscritto e continuerà a navigare in altro modo.

**Scegli di più e personalizza**

---

**Vado Ligure, arrivata la megaship Maersk Genoa**

30 MAGGIO 2020 - Reuters



**Savona - Al terminal Vado Gateway, a Vado Ligure, oggi è arrivata la maxi portacontainer "Maersk Genoa", 337 metri di lunghezza e 48 di larghezza. Proveniente dal porto francese di Fos, la nave ha concluso la manovra di ormeggio, effettuata con l'ausilio di tre rimorchiatori della società Carmelo Noli e la alle 7.30 di questa mattina e data la delicatezza dell'operazione anche la Capitaneria di porto - Guardia costiera di Savona ha seguito le operazioni con proprio personale sia a bordo di due dei tre rimorchiatori impiegati ("Liguria", "Città di Savona" e "Palmaria") sia a terra. «L'operazione si è svolta in completa sicurezza» ha comunicato la Capitaneria di porto ( guarda il video ) che ha dato la notizia: «Un importante traguardo della realtà portuale di Savona e Vado Ligure soprattutto in questo difficile momento di contrazione del traffico marittimo a livello mondiale».**

**Articoli correlati**




**Iscriviti alla newsletter**

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

ISCRIVITI

## Manovra sperimentale riuscita: approdata a Vado la Maersk Genoa da 10.000 Teu (FOTO)

*Oggi nel porto di Vado Ligure ha fatto il suo ingresso la nave portacontainer Maersk Genoa facendo segnare un primo significativo primato nella seppur breve esistenza dell'infrastruttura gestita da Apm Terminals. Con i suoi 337 metri di lunghezza, 48 di larghezza e con una capacità pari a 10.000 Teu, questa nave detiene per ora il [ ]*

Si è trattato di una manovra sperimentale (con 2 piloti a bordo e 3 rimorchiatori della Carmelo Noli in assistenza oltre al coordinamento della Guardia Costiera di Savona) completata con successo per questa portacontainer impiegata da Maersk Line nel servizio Me2 che collega il Mediterraneo (Port Said, Marsaxlokk, Tanger Med, Algeciras, Valencia, Fos e Vado Ligure) con il Medio Oriente (Dammam, Al Jubayl, Abu Dhabi, Jebel Ali, Salalah e Jeddah). Finora la compagnia danese impiegava su questa rotazione navi da 7.000/8.000 Teu e quindi di dimensioni inferiori.



# Il Nautilus

Savona, Vado

## FINCANTIERI: LA CONTROLLATA INFRASTRUCTURE RICOSTRUIRÀ IL PORTO CARLO RIVA DI RAPALLO E LA DIGA DI VADO LIGURE

Trieste- Fincantieri Infrastructure S.p.A, attraverso la sua controllata Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, ha sottoscritto il contratto per la ricostruzione, il rinforzo e l' adeguamento dello storico **porto** turistico internazionale di Rapallo, il primo Marina italiano, progettato e costruito dal pioniere della nautica Carlo Riva nel 1971, e pesantemente danneggiato dalle mareggiate dell' ottobre 2018 che hanno devastato la costa ligure e gran parte delle coste italiane. I lavori per la ricostruzione del **porto** avranno anche lo scopo di mettere in sicurezza l' abitato e l' area marina di Rapallo. Il **porto** Carlo Riva verrà ripristinato secondo i più alti ed evoluti standard progettuali di sicurezza marittima e logistico-infrastrutturale, in quanto il dimensionamento delle opere di difesa sarà basato sui dati relativi all' evento meteomarinario eccezionale del 2018, grazie ad un avanzato modello fisico realizzato da un centro universitario italiano di avanguardia, che permetterà alla nuova diga di resistere anche in futuro ad eventi meteomarinari di pari portata. L' opera completa, comprensiva di nuovi banchinamenti e pontili, verrà realizzata in 15 mesi dall' inizio dei lavori previsto nel prossimo mese di giugno, mentre già a giugno 2021 sono previsti il completamento della diga foranea e del muro paraonde. Fincantieri Infrastructure si è inoltre aggiudicata in ATI con Fincosit Srl l' assegnazione dei lavori per lo spostamento e l' ampliamento della diga foranea del **porto** di **Vado** Ligure, appaltati dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. "Esprimo soddisfazione per la firma di questo contratto che consentirà a Fincantieri, attraverso la propria controllata Infrastructure, di mettere le proprie competenze a servizio della ricostruzione e dell' ammodernamento di un Marina simbolo della nautica italiana, che speriamo possa rappresentare un segnale di ripresa per il comparto e per il turismo nel nostro Paese", ha dichiarato Giuseppe Bono, AD del Gruppo Fincantieri. "Unitamente al **porto** di **Vado** Ligure - ha aggiunto - potremo contribuire al rafforzamento della costa ligure e al conseguente rilancio del suo indotto economico". "Con queste ulteriori assegnazioni - conclude Marcello Sorrentino, AD della controllata - Fincantieri Infrastructure consolida la sua presenza nel settore delle infrastrutture, dove da poco tempo ha collezionato il completamento in tempi record del nuovo Ponte di Genova e la costruzione, in corso a Braila (Romania), del Ponte sul Danubio, il terzo ponte sospeso più lungo d' Europa. E con le opere marittime di Rapallo e **Vado** Ligure restituiamo al Paese quelle competenze che si stavano estinguendo".



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Cruciale il ruolo di Stazioni Marittime per agganciare i crocieristi Ma sul progetto pesa l' impatto del Covid sui conti delle compagnie

### Hennebique, tavolo con Msc per accelerare la rinascita

Simone Gallotti L' obiettivo adesso È accelerare la rinascita dell' Hennebique nonostante il momento non sia dei migliori, soprattutto per il settore crociere. Nelle ultime ore ci sono stati infatti diversi contatti, compreso un vertice con Msc e Stazioni Marittime per riuscire a compiere qualche passo in avanti. Il iveicolow che il colosso delle crociere potrebbe utilizzare per partecipare al progetto potrebbe essere proprio la società guidata da Edoardo Monzani, di cui Msc È il maggiore azionista, insieme a Comune, Authority portuale e Costa Crociere. Il terminal passeggeri dello scalo genovese ha sempre guardato con interesse alla riqualificazione di quell' area, per due motivi: il primo È l' adeguamento della banchina di Levante, quella di fronte a Ponte Parodi, cosÌ da poter accogliere un' altra nave. Si tratta di un' opera possibile grazie anche al maxi intervento sull' ex silos del grano, che garantirebbe un ulteriore accosto oltre a quelli esistenti. Il secondo si basa tut to sul terminal per crociere di lusso che però sorgerebbe su ponte Parodi. Anche nell' ultimo vertice, quello con il gruppo guidato da Cristian Vitali e gli uomini di Msc, i dirigenti di Ginevra avrebbero ribadito il proprio interesse. «Ma non si può ignorare che le condizioni sono cambiate» hanno spiegato dal colosso di Ginevra. Lo stop ai viaggi imposto dal coronavirus sta impattando pesantemente sui conti di tutte le compagnie e Msc non fa eccezione. Tutti gli investimenti adesso sono fermi. Ancora ieri il focus era soprattutto sulla banchina e sui parcheggi che alla compagnia farebbero comodo per lo sviluppo del terminal, in attesa che il mercato riprenda. Vitali comunque È in pressing sugli imprenditori della città e sarebbero già stati contattati diversi potenziali investitori. Come anticipato nell' edizione di ieri del Secolo XIX, nell' edificio troverebbero spazio un mercato, il campus universitario, un residence e un grande albergo. Sul tetto ci sarà invece spazio per bar e ristoranti.





## Coronavirus: Msc Fantasia attesa in porto a Genova lunedì

*Pronto piano sbarchi per 442 di equipaggio, 8 in quarantena*

(ANSA) - **GENOVA**, 20 MAG - Arriverà a **Genova** lunedì mattina la Msc Fantasia, con a bordo 442 membri dell' equipaggio, 8 dei quali in isolamento: 7 sono risultati positivi ai tamponi già effettuati quando la nave era attraccata a Lisbona e 1 risulta sintomatico. Sono in buone condizioni di salute gli altri membri dell' equipaggio, che, in via precauzionale, stanno vivendo in isolamento almeno dal 16 aprile scorso. È quanto emerso dalla riunione in videoconferenza del tavolo tecnico alla presenza dell' assessore alla Protezione civile di Regione Liguria Giacomo Giampedrone e dei rappresentanti del Dipartimento nazionale della Protezione civile, di Msc, Capitaneria di **Porto**, Ufficio sanità marittima (Usmaf) e Polizia di Frontiera. Lo comunica una nota di Regione Liguria. "Si tratta tecnicamente di una nave contaminata dal covid - afferma l' assessore Giampedrone - a bordo della quale sono state adottate misure molto stringenti per contenere la diffusione del virus. Tra i membri dell' equipaggio ci sono anche 19 italiani. Nelle prossime settimane sarà realizzato il piano di sbarchi protetti che abbiamo predisposto per fare in modo che a bordo rimangano circa 170 persone. D' intesa con il personale dell' Usmaf, stiamo valutando la possibilità, non appena la nave sarà arrivata a **Genova**, di trasferire i positivi al covid sulla nave ospedale Spendid, in modo da ridurre al minimo il rischio di contagio per gli altri membri dell' equipaggio". Il tavolo tecnico tornerà a riunirsi lunedì 25 maggio alle 11, dopo l' arrivo della nave a **Genova**. (ANSA).



## Genova24

Genova, Voltri

### Coronavirus, la Msc Fantasia in arrivo a Genova è "nave contaminata": a bordo anche italiani

*A bordo 442 membri dell' equipaggio, 7 positivi al coronavirus. Lunedì l' entrata nel porto di Genova*

**Genova** . Arriverà a **Genova** lunedì mattina la Msc Fantasia , con a bordo 442 membri dell' equipaggio, 8 dei quali in isolamento : 7 sono risultati positivi ai tamponi già effettuati quando la nave era attraccata a Lisbona e 1 risulta sintomatico. Sono in buone condizioni di salute gli altri membri dell' equipaggio, che, in via precauzionale, stanno vivendo in isolamento almeno dal 16 aprile scorso. È quanto emerso dalla riunione in videoconferenza del tavolo tecnico alla presenza dell' assessore alla Protezione civile di Regione Liguria Giacomo Giampedrone e dei rappresentanti del Dipartimento nazionale della Protezione civile, di Msc, Capitaneria di **Porto**, Ufficio sanità marittima (Usmaf) e Polizia di Frontiera. "Si tratta tecnicamente di una nave contaminata dal Covid - afferma l' assessore Giampedrone - a bordo della quale sono state adottate misure molto stringenti per contenere la diffusione del virus. Tra i membri dell' equipaggio ci sono anche 19 italiani. Nelle prossime settimane sarà realizzato il piano di sbarchi protetti che abbiamo predisposto per fare in modo che a bordo rimangano circa 170 persone. D' intesa con il personale dell' Usmaf, stiamo valutando la possibilità, non appena la nave sarà arrivata a **Genova**, di trasferire i positivi al covid sulla nave ospedale Spendid, in modo da ridurre al minimo il rischio di contagio per gli altri membri dell' equipaggio". Il tavolo tecnico tornerà a riunirsi lunedì 25 maggio alle 11, dopo l' arrivo della nave a **Genova**.



# Portnews

## Genova, Voltri

### Il servizio MD1 torna a scalare Genova

Dopo essere rimasto sospeso per diverso tempo, il servizio MD1 operato dal consorzio armatoriale The Alliance torna a scalare il porto di Genova e, in particolare, il Terminal Sech, dove ieri è approdata la portacontainer da 14000 TEU, One Millau. Il collegamento tocca i seguenti porti: Genova - Damietta - Jeddah - Singapore - Hong Kong - Qingdao - Busan - Shanghai - Ningbo - Shekou - Singapore - Jeddah - Damietta - Barcellona - Valencia - Tangeri - Genova. Il consorzio armatoriale di Hapag-Lloyd, HMM, One e Yang Ming, ha inoltre comunicato il reintegro di altre due scali sulla rotta Asia-Mediterraneo nell'ambito del servizio MD2. In particolare, per il servizio MD1 viene ripristinato lo scalo del primo di agosto su Genova, mentre per il servizio MD2 vengono confermati gli scali del 12 e del 14 luglio rispettivamente sui porti della Spezia e di Genova (la nave risalerà poi il capoluogo ligure per i servizi in export il 22 luglio) e quelli del 26 e del 28 luglio, sempre sui due porti liguri (4 agosto su Genova per i servizi in export).

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the 'PORT NEWS' website. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, and Osservatorio Europeo. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the text 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setentrionale'. The main content area features a large image of a container ship docked at a port. Below the image is the headline: '20 Maggio 2020 - NEWS Ritorno alla normalità Il servizio MD1 torna a scalare Genova'. To the right of the main content is a sidebar with a search bar and a list of categories including Ambiente, Autorità, Portuali, and Logistica. At the bottom of the page, there is a small text block providing details about the MD1 service and its routes.

## Genova, varo tecnico per la nave da crociera Valiant Lady

Genova In sordina, la seconda nave della flotta Virgin Voyages è stata varata nel cantiere navale di Genova Sestri Ponente. Il varo tecnico e il successivo posizionamento della nave per facilitare gli allestimenti sono avvenuti fra ieri e questa mattina nello stabilimento Fincantieri . La Valiant Lady, nei piani iniziali di Richard Branson , offrirà crociere nel Mediterraneo con quattro diversi itinerari. Il primo toccherà i porti di Barcellona, Marsiglia, Monte Carlo, Olbia, Ibiza (7 giorni a partire da 2.830 dollari); il secondo toccherà Barcellona, Palma di Maiorca, Gibilterra, Malaga, Ibiza e Barcellona (7 notti da 3.250 dollari); il terzo prevede una rotazione lievemente modificata con i porti di Barcellona, Palma di Maiorca, Malaga, Gibilterra Ibiza e Barcellona (7 notti da 2.850 dollari); il quarto, chiamato Irresistibile Mediterraneo, scalerà i porti di Barcellona, Tolone, Marina di Carrara, Ajaccio, Cagliari, Ibiza e Barcellona (7 notti da 2.868 dollari). Nel video qui sotto, l'arrivo della prima nave Virgin, la Scarlet Lady, nel porto di Miami.

informativa

Questo sito e gli strumenti di terze parti in esso integrati trattano dati personali (es. dati di navigazione e indirizzi IP) e fanno uso di cookies e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il miglioramento della qualità dei servizi offerti.

Per saperne di più sui cookie e sulle identificazioni visitando il sito [informativa](#), premendo la navigazione in questa pagina, cliccando su "Sì" o "No" o cliccando su "Gestisci i cookie".

[Scopri di più e personalizza](#)

### Genova, varo tecnico per la nave da crociera Valiant Lady

30 MAGGIO 2020 - Reuters



Genova - In sordina, la seconda nave della flotta Virgin Voyages è stata varata nel cantiere navale di Genova Sestri Ponente. Il varo tecnico e il successivo posizionamento della nave per facilitare gli allestimenti sono avvenuti fra ieri e questa mattina nello stabilimento Fincantieri.

La Valiant Lady, nei piani iniziali di Richard Branson, offrirà crociere nel Mediterraneo con quattro diversi itinerari. Il primo toccherà i porti di Barcellona, Marsiglia, Monte Carlo, Olbia, Ibiza (7 giorni a partire da 2.830 dollari); il secondo toccherà Barcellona, Palma di Maiorca, Gibilterra, Malaga, Ibiza e Barcellona (7 notti da 3.250 dollari); il terzo prevede una rotazione lievemente modificata con i porti di Barcellona, Palma di Maiorca, Malaga, Gibilterra Ibiza e Barcellona (7 notti da 2.850 dollari); il quarto, chiamato "Irresistibile Mediterraneo", scalerà i porti di Barcellona, Tolone, Marina di Carrara, Ajaccio, Cagliari, Ibiza e Barcellona (7 notti da 2.868 dollari).

Nel video qui sotto, l'arrivo della prima nave Virgin, la Scarlet Lady, nel porto di Miami.

**Iscriviti alla newsletter**

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

[Mi iscrivo](#)

# Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

## Consiglio di Stato affonda la marina del Canaletto

Il Consiglio di Stato ha respinto i ricorsi con cui i due concessionari iribelliw del Canaletto, gli unici a non aver mai concordato lo spostamento al Molo Pagliari, chiedevano alla giustizia di spingere l' **autorità portuale** a rinegoziare l' accordo. L' **autorità portuale** commenta: «L' ennesima conferma della correttezza dell' azione amministrativa e del fatto che l' attuale occupazione del demanio da parte dei due concessionari È da ritenersi abusiva». Il legale dei due concessionari Daniele Granara afferma invece che l' **autorità** 'ha preteso di agire iure imperio, illegittimamente, non rinegoziando e sollecita un accordo nel rispetto dei principi di buona e leale collaborazione». Il porto aveva già detto di voler sfrattare i due concessionari, senza più alternativa. Si tratterà di vedere se si troveranno ancora i margini per una trattativa. \_ S.COCC.

Il Consiglio di Stato ha respinto l'ennesimo ricorso

«I concessionari del Canaletto sono abusivi»

Una battaglia legale lunga oltre dieci anni. Si è conclusa ieri con il deposito delle sentenze da parte del Consiglio di Stato la querelle giudiziaria promossa dagli ex concessionari delle Marine del Canaletto, con i giudici che hanno respinto il ricorso per ottemperanza promosso da due degli storici concessionari - la società Scafi di Mauro Cerretti srl e la Pesca e Sport La Palma - che non avevano trovato l'accordo con l'**Autorità portuale** sul proprio ricollocamento in altra area **portuale**. «È stata confermata - fanno sapere dall'**Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale - la correttezza dell' operato, così come viene ribadito che l' attuale occupazione del demanio da parte dei due concessionari è da ritenersi abusiva». Il ricorso era stato presentato dalle due società concessionarie, che lamentavano la mancata ottemperanza di una precedente sentenza del Consiglio di stato che, a loro avviso, avrebbe prescritto all' authority **portuale** di giungere a un accordo per la loro ricollocazione. Il Consiglio di Stato ha respinto anche questo ricorso. «Il Consiglio di Stato - aggiungono dagli uffici di via del Molo - ha spiegato che l' invito alla negoziazione era contenuto in una sentenza precedente a quelle di cui si richiedeva oggi l' ottemperanza ed era stato a suo tempo accolto».

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Section 1:** "Tutto Spezia" header. Article title: "Furti nelle auto in sosta Due arresti a Rebocco". Subtitle: "Sono stati gli uomini della zona ad accorgersi e a chiamare i carabinieri".
- Section 2:** "Assembramento in piazza Brin Spintona un vigile e gli apata".
- Section 3:** "I concessionari del Canaletto sono abusivi".
- Section 4:** "SERVIZIO NECROLOGICO".
- Section 5:** "TARIFE QUOTIDIANE".



## Citta della Spezia

### La Spezia

---

#### **Marine Canaletto, Consiglio di Stato respinge ricorso ex concessionari**

*L' Autorità portuale: "Le sentenze confermano la correttezza dell' operato dell' ente. L' attuale occupazione è abusiva".*

La Spezia - L' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar ligure orientale rende note le due sentenze del Consiglio di Stato nn. 3174 - 3175/2020 depositate ieri, 19.5.2020, che concludono la lunga battaglia giuridica promossa dagli ex concessionari delle marine del Canaletto società Scafi di Mauro Cerretti srl e A.S.D. Pesca e Sport La Palma. "In particolare - spiegano da Via del Molo -, le sentenze si pronunciano sull' ennesimo giudizio promosso dai due ex concessionari, con il quale gli stessi hanno lamentato la mancata ottemperanza di una precedente sentenza del Consiglio di Stato che, a loro avviso, avrebbe prescritto all' AdSP di addivenire ad un accordo per la loro ricollocazione. Il Consiglio di Stato ha respinto anche questo ricorso facendo presente che la sentenza di cui si chiede l' ottemperanza ha, in realtà, rigettato tutti i motivi di gravame proposti dai ricorrenti. Non solo, il Consiglio di Stato ha spiegato che l' invito alla negoziazione era contenuto in una sentenza precedente a quelle di cui si richiedeva oggi l' ottemperanza ed era stato a suo tempo accolto da AdSP con la rimessione in termini e una nuova proposta di ricollocazione". "In ogni caso, queste ulteriori sentenze confermano ancora una volta la correttezza dell' azione amministrativa dell' Ente, così come ribadiscono che l' attuale occupazione del demanio da parte dei due concessionari è da ritenersi abusiva", concludono dall' Authority. Mercoledì 20 maggio 2020 alle 17:22:45 Redazione.



### Il rilancio del porto della Spezia

GAM EDITORI

20 maggio 2020 - L' AdSP - con la Presidente Carla Roncallo ed il Segretario Generale Francesco Di Sarcina - ed il Comune della **Spezia** - con l' Ass.re Anna Maria Sorrentino - hanno incontrato, in modalità web, tutti i principali terminalisti ed operatori portuali che svolgono le loro attività per e nel nostro scalo. L' iniziativa dei due Enti, che fa seguito ad altri incontri che dall' inizio della pandemia si sono susseguiti tra AdSP ed operatori portuali, era rivolta all' analisi delle possibili azioni necessarie a superare e mitigare le criticità derivanti dalla diminuzione dei traffici di merci, conseguente all' esplosione ed al diffondersi della pandemia da coronavirus. La riunione, che ha registrato la piena collaborazioni di tutti i principali attori del cluster portuale spezzino, si è focalizzata sull' avvio di alcuni progetti e sulla conclusione di altri già in fase più avanzata, sia di iniziativa di AdSP sia di iniziativa degli operatori, necessari per rilanciare e rendere sempre più competitivo ed efficiente il **porto spezzino**, da sempre caratterizzato dalla sperimentazione di processi innovativi, anche per fronteggiare al meglio la crisi dei traffici che sta caratterizzando i porti nazionali e non solo, a causa del Covid 19. L' idea, in estrema sintesi, è quella di sfruttare il periodo di calo del traffico per prepararsi ad offrire maggiori servizi ed efficienza agli utenti, con la consapevolezza che lo scenario rimarrà variabile e complesso ma allo stesso tempo offrirà concrete opportunità per avviare nuovi modelli che mettano al centro la collaborazione, la digitalizzazione e la sostenibilità economica, sociale ed ambientale. Un **porto**, quello della **Spezia**, che lavora a beneficio della crescita di un territorio che anche in questa pandemia ha garantito, attraverso le proprie strade e collegamenti ferroviari, il flusso di merci essenziali per tutte le principali regioni del Nord Italia. AdSP e Comune della **Spezia**, per le rispettive competenze e nella massima collaborazione, si adopereranno anche a velocizzare le procedure autorizzative necessarie per la realizzazione dei progetti, affinché l' operatività del **porto** non subisca contraccolpi. A tale finalità si è convenuto di istituire appositi gruppi di lavoro dedicati al monitoraggio, all' esecuzione ed alla diffusione informativa dei progetti in corso d' opera. Il rilancio del **porto** della **Spezia**.





### Gruppo in crescita

## Maxi yacht, Sanlorenzo acquisisce Perini Navi

Nasce un supergruppo della nautica, l'accordo è in via di definizione. La Fiom esprime timori e chiede chiarezza

VIAREGGIO Sanlorenzo acquisisce Perini Navi. Una notizia anticipata ieri dal quotidiano specializzato "Milano Finanza" che conferma la voce che correva da tempo. Silenzio da parte dei due cantieri protagonisti dell'operazione, di grande rilevanza per la nautica da diporto internazionale. Il fatto che Sanlorenzo, forte dell'entrata in borsa di pochi mesi fa, avesse nelle sue mire Perini Navi, è confermato dalla procedura di omologazione 182-bis, che concerne un accordo di ristrutturazione dei debiti concordato e stipulato con i creditori, e che dovrebbe essere stata attivata ieri. Le due notizie sono in attesa di conferma dai diretti interessati. Il mercato dei grandi sailing yacht come quelli costruiti da Perini era già in contrazione al momento dell'acquisizione due anni fa da parte del gruppo Tabacchi, uno dei leader europei nel settore degli occhiali. Nonostante gli sforzi evidenti per lanciare nuove linee e nuove tipologie di barche, oltre ad un eccellente portafoglio ordini, il cantiere fondato da Fabio Perini nel 1983, avrebbe avuto difficoltà a "navigare" nel mare della crisi mondiale e della concorrenza. Sanlorenzo diventerà così una vera e propria holding della nautica, sempre che la difficile operazione, che dovrà passare da una fase transitoria tramite una newco partecipata, vada in...

**porto.** L'operazione suscita timori fra i sindacati che chiedono chiarezza e garanzie. «Sarebbe opportuno che l'azienda chiarisse la situazione ai sindacati - afferma il segretario della Fiom Cgil toscana Massimo Braccini -. Vogliamo capire il quadro di prospettiva ed evitare che si creino monopoli. Bisogna fare chiarezza sulle voci che circolano. Ad ora non abbiamo ricevuto piani industriali e occorre deve tenere conto di un modello di sviluppo che dia garanzie occupazionali. Perini aveva 140 dipendenti, ora sono molti meno, avendo fatto ricorso agli appalti come avviene in gran parte del settore».



Trasporti, approvata delibera per collaborare con Itl

RAVENNA Il consiglio comunale, riunito in videoconferenza, ha approvato la delibera riguardante "Accordo quadro di collaborazione Ex Art. 15 L.241/90 Tra Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Province di Piacenza e Ravenna, Università di Bologna, Modena/Reggio Emilia, Parma, Università Cattolica Sacro Cuore (Piacenza), Politecnico di Milano (Polo di Piacenza), **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale, Comuni di Ravenna e Piacenza, Fondazione Istituto sui trasporti e la logistica (Itl) per lo sviluppo delle competenze in materia di trasporti e di logistica in ambito regionale". La delibera, presentata dall' assessore alla Mobilità Roberto Fagnani, è stata approvata con 19 voti favorevoli (Pd, Italia Viva, Sinistra per Ravenna, Pri, Art.1-Mdp, Ama Ravenna) e 10 voti contrari (Gruppo Alberghini, Forza Italia, Lista per Ravenna, Lega Nord, Gruppo misto, Ravenna in Comune, CambieRà, La Pigna). L' assessore Fagnani, nell' illustrate l' accordo, ha ricordato l' importanza della Fondazione Istituto sui trasporti e la logistica, costituita da diversi da enti pubblici, tra cui il Comune di Ravenna, università e **Autorità portuale** di Ravenna. Il gruppo Forza Italia ha espresso il proprio voto contrario ritenendo la Fondazione Itl un ente del quale si sente parlare solo quando c' è il rinnovo delle cariche. Il gruppo CambieRà ha sottolineato che nel bilancio la voce principale riguarda stipendi, consulenze, rimborsi. Il gruppo La Pigna ha spiegato di ritenere Itl un ente di nessuna utilità pratica come Ravenna Holding e RavennAntica. Contrarietà è stata espressa anche da Lista per Ravenna che ha ribadito il proprio no a nuovi enti pubblici, sottolineando che Ravenna non ha beneficiato di alcun contributo concreto da Itl.

**Attenzione ai cani e una gabbia di sicurezza Ecco il piano per salvare fraterno e... bagnini**

In spiaggia soprattutto di esperti per garantire la riproduzione della specie a rischio il programma dovrebbe mettere agli stabilimenti di non bloccare i lavori!

**Trasporti, approvata delibera per collaborare con Itl**

## Ravenna: approvato accordo con la Fondazione Itl per lo sviluppo di competenze nei trasporti e nella logistica

(FERPRESS) - Ravenna, 20 MAG - Nella seduta di ieri il consiglio comunale di Ravenna, riunito in videoconferenza, ha approvato la delibera riguardante "Accordo quadro di collaborazione Ex Art. 15 L.241/90 Tra Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Province di Piacenza e Ravenna, Università di Bologna, Modena/Reggio Emilia, Parma, Università Cattolica Sacro Cuore (Piacenza), Politecnico di Milano (Polo di Piacenza), **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico** centro settentrionale, Comuni di Ravenna e Piacenza, Fondazione Istituto sui trasporti e la logistica (Itl) per lo sviluppo delle competenze in materia di trasporti e di logistica in ambito regionale". La delibera, presentata dall' assessore alla Mobilità Roberto Fagnani, è stata approvata con 19 voti favorevoli (Pd, Italia Viva, Sinistra per Ravenna, Pri, Art.1-Mdp, Ama Ravenna) e 10 voti contrari (Gruppo Alberghini, Forza Italia, Lista per Ravenna, Lega Nord, Gruppo misto, Ravenna in Comune, CambieRà, La Pigna). L' assessore Fagnani, nell' illustrate l' accordo, ha ricordato l' importanza della Fondazione Istituto sui trasporti e la logistica, costituita da diversi da enti pubblici, tra cui il Comune di Ravenna, università e **Autorità portuale** di Ravenna, per i suoi scopi statuari: sviluppo delle competenze in materia di trasporti e di logistica in ambito regionale; studio dei fenomeni e delle problematiche relative al trasporto e alla logistica delle merci e diffusione dei risultati; elaborazione di ricerche sui metodi per uno sviluppo sostenibile dei sistemi di movimentazione delle merci in ambito urbano ed extra-urbano; supporto alle Province e ai Comuni per la definizione di progetti locali finalizzati allo sviluppo e alla razionalizzazione della logistica urbana e di distretto, per la messa a punto di specifiche misure di organizzazione della mobilità, per la definizione di progetti urbani integrati e di soluzioni infrastrutturali appropriate. In particolare, nella sua funzione più operativa e preponderante, la Fondazione Itl svolge attività di acquisizione di finanziamenti UE, attraverso i quali coadiuva gli enti soci nello svolgimento di attività a supporto della pianificazione dei trasporti e della logistica, agevolando l' espletamento di scelte strategiche. Con l' accordo le parti concordano di sviluppare insieme attività di interesse comune nell' ambito della pianificazione dei trasporti e della logistica, anche in ambito urbano. Itl si impegna a svolgere attività istruttoria, ovvero di studio e ricerca, anche con predisposizione di pareri, proposte, indagini e studi agevolando la sburocratizzazione e velocizzando i tempi delle istruttorie per l' ottenimento dei bandi Ue. Nella discussione sono intervenuti: Alberto Ancarani (Forza Italia), Marco Maiolini (Gruppo misto), Samantha Tardi (CambieRà), Veronica Verlicchi (La Pigna), Michele Casadio (Italia viva), Cinzia Valbonesi (Pd), Emanuele Panizza (Gruppo misto), Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna). Il gruppo Forza Italia ha espresso il proprio voto contrario ritenendo la Fondazione Itl un ente del quale si sente parlare solo quando c' è il rinnovo delle cariche. Il Gruppo misto ha evidenziato che sarebbe stato opportuno un parere di Itl in merito alla delibera sulla cessione di un terreno in vicinanza di via Classicana. Il gruppo CambieRà ha sottolineato che nel bilancio la voce principale riguarda stipendi, consulenze, rimborsi. Il gruppo La Pigna ha spiegato di ritenere Itl un ente di nessuna utilità pratica come Ravenna Holding e RavennAntica. Il gruppo Italia viva ha evidenziato che, grazie ad uno stage in Itl, ha conosciuto una realtà di assoluta professionalità e concreto supporto ad enti e aziende del territorio. Il gruppo Pd ha specificato che, grazie a competenze di alto livello, la Fondazione Itl ha evidenziato capacità organizzative nel reperimento dei fondi Ue. Il gruppo Lista per Ravenna ha ribadito la propria



contrarietà a nuovi enti pubblici, sottolineando che Ravenna non ha beneficiato di alcun contributo concreto da Itl.

---



## Accordo con la Fondazione Itl per lo sviluppo di competenze nei trasporti e nella logistica

*Con l' accordo le parti concordano di sviluppare insieme attività di interesse comune nell' ambito della pianificazione dei trasporti e della logistica, anche in ambito urbano*

Nella seduta di martedì il consiglio comunale, riunito in videoconferenza, ha approvato la delibera riguardante "Accordo quadro di collaborazione Ex Art. 15 L.241/90 Tra Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Province di Piacenza e Ravenna, Università di Bologna, Modena/Reggio Emilia, Parma, Università Cattolica Sacro Cuore (Piacenza), Politecnico di Milano (Polo di Piacenza), **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale, Comuni di Ravenna e Piacenza, Fondazione Istituto sui trasporti e la logistica (Itl) per lo sviluppo delle competenze in materia di trasporti e di logistica in ambito regionale". La delibera, presentata dall' assessore alla Mobilità Roberto Fagnani, è stata approvata con 19 voti favorevoli (Pd, Italia Viva, Sinistra per Ravenna, Pri, Art.1-Mdp, Ama Ravenna) e 10 voti contrari (Gruppo Alberghini, Forza Italia, Lista per Ravenna, Lega Nord, Gruppo misto, Ravenna in Comune, CambieRà, La Pigna). L' assessore Fagnani, nell' illustrare l' accordo, ha ricordato l' importanza della Fondazione Istituto sui trasporti e la logistica, costituita da diversi da enti pubblici, tra cui il Comune di Ravenna, università e **Autorità portuale** di Ravenna, per i suoi scopi statuari: sviluppo delle competenze in materia di trasporti e di logistica in ambito regionale; studio dei fenomeni e delle problematiche relative al trasporto e alla logistica delle merci e diffusione dei risultati; elaborazione di ricerche sui metodi per uno sviluppo sostenibile dei sistemi di movimentazione delle merci in ambito urbano ed extra-urbano; supporto alle Province e ai Comuni per la definizione di progetti locali finalizzati allo sviluppo e alla razionalizzazione della logistica urbana e di distretto, per la messa a punto di specifiche misure di organizzazione della mobilità, per la definizione di progetti urbani integrati e di soluzioni infrastrutturali appropriate. In particolare, nella sua funzione più operativa e preponderante, la Fondazione Itl svolge attività di acquisizione di finanziamenti UE, attraverso i quali coadiuva gli enti soci nello svolgimento di attività a supporto della pianificazione dei trasporti e della logistica, agevolando l' espletamento di scelte strategiche. Con l' accordo le parti concordano di sviluppare insieme attività di interesse comune nell' ambito della pianificazione dei trasporti e della logistica, anche in ambito urbano. Itl si impegna a svolgere attività istruttorie, ovvero di studio e ricerca, anche con predisposizione di pareri, proposte, indagini e studi agevolando la sburocratizzazione e velocizzando i tempi delle istruttorie per l' ottenimento dei bandi Ue. Il gruppo Forza Italia ha espresso il proprio voto contrario ritenendo la Fondazione Itl un ente del quale si sente parlare solo quando c' è il rinnovo delle cariche. Il Gruppo misto ha evidenziato che sarebbe stato opportuno un parere di Itl in merito alla delibera sulla cessione di un terreno in vicinanza di via Classicana. Il gruppo CambieRà ha sottolineato che nel bilancio la voce principale riguarda stipendi, consulenze, rimborsi. Il gruppo La Pigna ha spiegato di ritenere Itl un ente di nessuna utilità pratica come Ravenna Holding e RavennAntica. Il gruppo Italia viva ha evidenziato che, grazie ad uno stage in Itl, ha conosciuto una realtà di assoluta professionalità e concreto supporto ad enti e aziende del territorio. Il gruppo Pd ha specificato che, grazie a competenze di alto livello, la Fondazione Itl ha evidenziato capacità organizzative nel reperimento dei fondi Ue. Il gruppo Lista per Ravenna ha ribadito la propria contrarietà a nuovi enti pubblici, sottolineando che Ravenna non ha beneficiato di alcun contributo concreto da Itl.

**RAVENNA TODAY** Cronaca

**Accordo con la Fondazione Itl per lo sviluppo di competenze nei trasporti e nella logistica**

Con l'accordo le parti concordano di sviluppare insieme attività di interesse comune nell'ambito della pianificazione dei trasporti e della logistica, anche in ambito urbano.

**I più letti di oggi**

1. Cronaca, 15 maggio 2020. **Accordo con la Fondazione Itl per lo sviluppo di competenze nei trasporti e nella logistica**
2. L'Unità di cronaca, 15 maggio 2020. **Accordo con la Fondazione Itl per lo sviluppo di competenze nei trasporti e nella logistica**
3. Come sarà l'aspetto di... **Accordo con la Fondazione Itl per lo sviluppo di competenze nei trasporti e nella logistica**
4. Cronaca, 15 maggio 2020. **Accordo con la Fondazione Itl per lo sviluppo di competenze nei trasporti e nella logistica**

**N**ella seduta di martedì il consiglio comunale, riunito in videoconferenza, ha approvato la delibera riguardante "Accordo quadro di collaborazione Ex Art. 15 L.241/90 Tra Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Province di Piacenza e Ravenna, Università di Bologna, Modena/Reggio Emilia, Parma, Università Cattolica Sacro Cuore (Piacenza), Politecnico di Milano (Polo di Piacenza), **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale, Comuni di Ravenna e Piacenza, Fondazione Istituto sui trasporti e la logistica (Itl) per lo sviluppo delle competenze in materia di trasporti e di logistica in ambito regionale". La delibera, presentata dall' assessore alla Mobilità Roberto Fagnani, è stata approvata con 19 voti favorevoli (Pd, Italia Viva, Sinistra per Ravenna, Pri, Art.1-Mdp, Ama Ravenna) e 10 voti contrari (Gruppo Alberghini, Forza Italia, Lista per Ravenna, Lega Nord, Gruppo misto, Ravenna in Comune, CambieRà, La Pigna).

L'assessore Fagnani, nell'illustrare l'accordo, ha ricordato l'importanza della Fondazione Istituto sui trasporti e la logistica, costituita da diversi da enti pubblici, tra cui il Comune di Ravenna, università e **Autorità portuale** di Ravenna, per i suoi scopi statuari: sviluppo delle competenze in materia di trasporti e di logistica in ambito regionale; studio dei fenomeni e delle problematiche relative al trasporto e alla logistica delle merci e diffusione dei risultati; elaborazione di ricerche sui metodi per uno sviluppo sostenibile dei sistemi di movimentazione delle merci in ambito urbano ed extra-urbano; supporto alle Province e ai Comuni per la definizione di progetti locali finalizzati allo sviluppo e alla razionalizzazione della logistica urbana e di distretto, per la messa a punto di specifiche misure di organizzazione della mobilità, per la definizione di progetti urbani integrati e di soluzioni infrastrutturali appropriate.

In particolare, nella sua funzione più operativa e preponderante, la Fondazione Itl svolge attività di acquisizione di finanziamenti UE, attraverso i quali coadiuva gli enti soci nello svolgimento di attività a supporto della pianificazione dei trasporti e della logistica, agevolando l'espletamento di scelte strategiche. Con l'accordo le parti concordano di sviluppare insieme attività di interesse comune nell'ambito della pianificazione dei trasporti e della logistica, anche in ambito urbano. Itl si impegna a svolgere attività istruttorie, ovvero di studio e ricerca, anche con predisposizione di pareri, proposte, indagini e studi agevolando la sburocratizzazione e velocizzando i tempi delle istruttorie per l'ottenimento dei bandi Ue. Il gruppo Forza Italia ha espresso il proprio voto contrario ritenendo la Fondazione Itl un ente del quale si sente parlare solo quando c'è il rinnovo delle cariche. Il Gruppo misto ha evidenziato che sarebbe stato opportuno un parere di Itl in merito alla delibera sulla cessione di un terreno in vicinanza di via Classicana. Il gruppo CambieRà ha sottolineato che nel bilancio la voce principale riguarda stipendi, consulenze, rimborsi. Il gruppo La Pigna ha spiegato di ritenere Itl un ente di nessuna utilità pratica come Ravenna Holding e RavennAntica. Il gruppo Italia viva ha evidenziato che, grazie ad uno stage in Itl, ha conosciuto una realtà di assoluta professionalità e concreto supporto ad enti e aziende del territorio. Il gruppo Pd ha specificato che, grazie a competenze di alto livello, la Fondazione Itl ha evidenziato capacità organizzative nel reperimento dei fondi Ue. Il gruppo Lista per Ravenna ha ribadito la propria contrarietà a nuovi enti pubblici, sottolineando che Ravenna non ha beneficiato di alcun contributo concreto da Itl.



## Porto di Ravenna. Piloti, ormeggiatori, rimorchiatori: così lavoriamo in sicurezza, decisi a superare l'emergenza Covid

PORTO DI RAVENNA

'Ringrazio il Sindaco del Comune di Ravenna, le Organizzazioni Sindacali, i rappresentanti delle Istituzioni e delle Imprese, l' AUSL, l' Ufficio di Sanità Marittima e la Capitaneria di Porto per lo stimolo e l' impegno che ci hanno consentito di adottare questo Protocollo per la Sicurezza delle attività portuali'. Con queste parole il Presidente dell' **Autorità Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi, ha commentato nei giorni scorsi (il 14 maggio) la definitiva approvazione del Protocollo sulla Sicurezza finalizzato a tutelare la salute pubblica e garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali. Si è trattato di un aggiornamento del primo protocollo del marzo scorso. Il Protocollo è uno strumento che detta linee guida, coerenti con le molteplici disposizioni progressivamente emanate dalle varie **Autorità**, calate nelle singole realtà del settore **portuale**, che consentono di armonizzare i livelli di prevenzione e le misure di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori impiegati 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 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, ecc.) si può aggiungere che quello di Ravenna è il primo esempio di Protocollo adottato a livello regionale in funzione del contenimento della diffusione del Covid-19 e pertanto potrebbe essere preso come riferimento per altri settori. Nel frattempo, in marzo (ultimi dati disponibili) si sono fatte sentire decisamente le conseguenze della crisi da Coronavirus nei traffici nel Porto di Ravenna. Infatti marzo 2020 ha fatto registrare una decisa flessione sull' anno scorso: meno 30,4% (1.761.883 tonnellate contro le 2.532.490 tonnellate di marzo 2019), portando il disavanzo del primo trimestre del 2020 a un meno 12,7% rispetto allo stesso periodo del 2019. Del lavoro in sicurezza al tempo del Coronavirus e di altro parliamo con alcune delle categorie e aziende più impegnate sul fronte del porto. LUCA VITIELLO - SERS GESMAR 'Con l' emergenza Coronavirus ci siamo adoperati per l' applicazione rigorosa dei protocolli di sicurezza in ambito **portuale**, per garantire la continuità operativa del servizio rimorchiatori nel Porto di Ravenna, di fatto un servizio pubblico che non può fermarsi mai. Per questo - dichiara Luca Vitiello (nella foto sotto) a capo di Sers Gesmar - abbiamo costituito 15 unità produttive o equipaggi composti di 3 persone ognuno, tutti separati e operanti in regime di completa autonomia e separatezza, al fine di evitare al massimo i contatti e il rischio di contagio.' L' operatività è stata dunque garantita, ma i problemi per Sers Gesmar sono gli stessi del Porto più in generale: il calo dell' attività è stato nell' ordine del 25-30% in questa prima parte del 2020. Vitiello guarda alla seconda parte dell' anno, quella che dovrebbe assicurare la ripresa, ma non è molto ottimista: 'Il 2° semestre andrà sicuramente meglio del primo. Già dopo l' inizio della Fase 2, il 4 maggio, stiamo lavorando un po' di più, ma 15 giorni di lavoro non sono un elemento ancora sufficientemente indicativo. Le prospettive del Paese purtroppo sono drammatiche. Il Decreto Rilancio del Governo contiene solo misure assistenziali. Si sta facendo una politica che tende a sostenere soprattutto la domanda, troppo poco invece per sburocratizzare e sbloccare la produzione industriale, per creare un ambiente favorevole a chi produce ricchezza. In questo Paese ci sono ancora energie, risorse, capacità imprenditoriali, ma



sono compresse: si riesce a fare solo il 20 o 30% di quello che si potrebbe fare. Bisognerebbe favorire gli investimenti produttivi, indirizzare i risparmi in quella direzione, invece si sostiene la domanda, il consumo: ma in questa maniera si finisce per favorire l' importazione dall' estero, dalla Corea





## RavennaNotizie.it

### Ravenna

---

o dalla Cina, perché in Italia è sempre più difficile produrre qualcosa. È un sistema imballato. E il Covid-19 non ha aperto gli occhi alla classe di Governo: fanno sempre gli stessi errori.' Sul futuro a lungo raggio del Porto di Ravenna e sull' Hub **Portuale**, Vitiello aggiunge: 'Siamo riusciti a portare il progetto in porto: è già una buona cosa in un Paese difficilissimo come il nostro, dove per fare queste opere impieghiamo un tempo 4 o 5 volte superiore rispetto a quello che impiegano altri Paesi. Nella competizione globale la velocità con cui si fanno le cose e si danno le risposte è fondamentale.' ROBERTO BUNICCI E MASSIMILIANO FABIANI - PILOTI DEL PORTO I Piloti del Porto di Ravenna per garantire la loro continuità operativa e la sicurezza - oltre a tutte le altre misure definite nei protocolli messi a punto a marzo e aggiornati poi a maggio - hanno separato nettamente fra loro in maniera verticale due squadre di lavoro, una condotta dal Capo Pilota Roberto Bunicci, l'altra dal Sottocapo Pilota Massimiliano Fabiani. I membri delle due squadre non hanno contatti fra loro e con la rimodulazione dei turni i Piloti del Porto garantiscono così il loro lavoro h24. 'Nella malaugurata ipotesi che scopriamo un caso di positività e dobbiamo mettere in quarantena componenti di una squadra, abbiamo sempre l'altra squadra operativa. Perché non possiamo fermarci mai' precisa Massimiliano Fabiani, reduce dalle operazioni di pilotaggio per fare uscire in sicurezza dal Porto di Ravenna la Jolly Vanadio, la grande nave che aveva attraccato il 16 maggio al Terminal Nord del Gruppo Sapir - 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37,5 di larghezza - appartenente alla flotta della Ignazio Messina, storica compagnia di navigazione genovese. 'Certamente è una grande nave, non so se sia la più grande mai entrata in Porto a Ravenna, come si è detto. - chiarisce Fabiani - Infatti, ha potuto attraccare grazie a una particolare deroga per via della larghezza. Certo non è stata un'operazione di ordinaria amministrazione farla entrare e farla uscire dal Porto, ma tutto è filato via liscio senza complicazioni. A progetto Hub **Portuale** Ravenna realizzato, potranno cambiare alcune cose, certo, ma in che maniera si dovrà vedere. Con l'escavo dei fondali aumenterà il pescaggio e la portata delle navi, mentre per quanto riguarda lunghezza e larghezza delle navi, ci sono limiti difficili da superare.' Dello stesso argomento parla anche il Capo Pilota Bunicci (nella foto sotto): 'Siamo fiduciosi e speranzosi che tutto proceda secondo i tempi prestabiliti, che il cronoprogramma dell' Hub **Portuale** sia rispettato, perché abbiamo assolutamente bisogno dell' ammodernamento del nostro Porto con i nuovi fondali, le nuove banchine e tutti i lavori di manutenzione necessari.' 'La crisi provocata dal Covid-19 ha avuto un impatto molto forte sulla nostra attività, - continua Bunicci - con una perdita di un terzo del fatturato. E per il futuro le certezze sono poche. La ripresa ci sarà, certo, ma non sappiamo come sarà. Il Porto è una piastra logistica e in questi mesi ha funzionato come un polmone che ha soprattutto immagazzinato merci, ora queste merci debbono ricominciare a circolare con la ripartenza di tutta l'economia. La ripresa si vedrà nel lungo periodo non in questi primi giorni di maggio. Speriamo che torni a girare l'economia italiana e internazionale. La nostra fortuna è che il Porto di Ravenna è diversificato quanto a traffici e merceologie e vanta a ridosso delle banchine una zona industriale che può produrre riducendo al massimo la distanza logistica. Ma - come dicevo - tutto deve tornare a girare.' ANDREA ARMARI - GRUPPO ORMEGGIATORI 'Stiamo applicando nella nostra attività i protocolli di sicurezza condivisi messi a punto in ambito **portuale** - dichiara Andrea Armari (nella foto sotto) - sui quali non ho nulla da eccepire. Non ci sono negatività. D'altra parte la nostra attività si svolge in grande parte all'esterno, all'aria aperta. Qualche complicazione in più c'è, ovviamente, ma siamo in grado di adottare con relativa tranquillità le misure di protezione e di distanziamento sociale richieste. Oltre alle misure generali, noi abbiamo adottato un nostro protocollo interno, rimodulando squadre e turni di lavoro.' 'Come ormeggiatori non ci occupiamo ovviamente della parte commerciale del lavoro **portuale**, e abbiamo registrato un calo di attività e di fatturato in linea con il calo dei traffici del Porto di Ravenna comunicato dall' **Autorità Portuale**. Non c'è stata nessuna riduzione di personale abbiamo solo rimodulato la turnistica sulle esigenze del momento e per garantire un maggiore distanziamento sociale. - continua Armari - Per il futuro al momento non vedo ancora movimenti che

facciano ben sperare, ci affidiamo alla capacità dei nostri terminalisti di fare business.' 'La Jolly Vanadio è una grande nave - dice poi Armari a proposito dell' attracco di questi giorni di cui si è parlato molto - ma ne abbiamo ormeggiate altre di questa dimensione. Certo l' attenzione è maggiore del solito in questo caso, ma noi siamo abituati anche a navi più grandi, le



navi gasiere lunghe 300 metri e larghe 50, per esempio, che attraccano al rigassificatore al Largo di Porto Levante nella giurisdizione di Chioggia-Venezia. E poi anche qui da noi, al Terminal Crociere, certe navi da crociera sono molto più imponenti.'

## Porti: Livorno, da Authority ok a piano risanamento Alp

*Via libera da comitato a agenzia fornitrice di manodopera*

(ANSA) - LIVORNO, 20 MAG - C'è stato il via libera oggi nel comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale a Livorno al piano di risanamento predisposto da Alp, l' agenzia autorizzata a fornire manodopera in porto ex articolo 17. Il piano prevede, come spiegano da Palazzo Rosciano, che siano destinati a Alp 607 mila euro per consentirle, anche attraverso il previsto ingresso di nuovi soci, di far fronte alla fase di crisi che si è andata acuendo a causa della contrazione della domanda di trasporto marittimo innescata dal Coronavirus. "L' Alp - ha detto il presidente della Autorità di sistema, **Stefano Corsini** - è un elemento imprescindibile nell' odierno schema della dinamica portuale e deve di essere tutelata con interventi mirati ed efficaci. Nell' ambito di questi, le professionalità presenti all' interno dell' azienda devono essere valorizzate attraverso un processo di crescita che le prepari a sostenere un futuro percorribile all' insegna di un nuovo equilibrio. L' AdSP comunque, - ha concluso - sarà sempre in prima linea nel sostenere i traffici e l' occupazione che da essi deriva, pilastri dell' interesse pubblico da tutelare". In un primo momento è prevista l' erogazione di 297 mila euro per il ripianamento della perdita contabilizzata nel bilancio di esercizio del 2019. Sono inoltre previsti fino a un massimo di 56 mila euro per il ripianamento di eventuali perdite nel bilancio di esercizio del 2020, una volta che questo sarà stato approvato. A fronte di piani di dettaglio da approvare da parte dell' AdSP, spiegano sempre dall' Autorità portuale, altri 80 mila euro sono destinati al ricollocamento professionale e all' incentivazione all' esodo, mentre fino a 175 mila euro sono previsti per sovvenzionare il programma formativo dell' azienda. Alp srl è stata costituita nel 2013 da parte di alcuni operatori portuali attraverso l' affitto e successivo acquisto di azienda dal precedente fornitore autorizzato Agelp srl in liquidazione. Nel 2014, a seguito della messa in liquidazione della società, l' Autorità Portuale di Livorno è entrata nella compagine sociale acquistando ad un prezzo simbolico il 49% delle quote. L' andamento della società è stato in sostanziale equilibrio sino al 2018 e l' AdSP ha ridotto la propria partecipazione dal 49% al 5,5%. L' Alp impiega attualmente 65 dipendenti (3 amministrativi e 62 operativi). L' attuale autorizzazione rilasciata dall' AdSP ad Alp come fornitore esclusivo di manodopera, tenuto conto del Decreto rilancio, ha validità, ad oggi, sino al 30 giugno 2025.

(ANSA).



## Corriere Marittimo

Livorno

### Livorno, L' AdSP guarda al risanamento dell' Agenzia per il lavoro in porto

20 May, 2020 Livorno: l' AdSP in prima linea sul tema del lavoro **portuale** .- Il primo passo è il piano di risanamento dell' ALP. LIVORNO - Il Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno** Settentrionale ha espresso parere favorevole sul Piano di risanamento predisposto dall' ALP , l' Agenzia autorizzata ai sensi dell' art. 17 a fornire manodopera in porto. Sulla base di quanto previsto dall' art. 17, comma 15-bis della legge n. 84/94, l' AdSP può infatti destinare risorse, comunque non eccedenti il 15% delle entrate derivanti dalle tasse a carico delle merci, per implementare misure a sostegno dell' Azienda. Il piano prevede che siano destinati all' ALP 607 mila euro per consentirle, anche attraverso il previsto ingresso di nuovi soci, di far fronte al momento di crisi economica che sta attraversando da un anno a questa parte e che si è andato acuendo a causa della contrazione della domanda di trasporto marittimo innescata dal Coronavirus. E' in un primo momento prevista l' erogazione di 297 mila euro per il ripianamento della perdita contabilizzata nel bilancio di esercizio del 2019 (297 mila euro). Sono inoltre previsti sino a un massimo di 56 mila euro per il ripianamento di eventuali perdite nel bilancio di esercizio del 2020, una volta che questo sarà stato approvato. A fronte di Piani di dettaglio da approvare da parte dell' AdSP, altri 80 mila euro sono destinati al ricollocamento professionale e all' incentivazione all' esodo, mentre fino a 175 mila euro sono previsti per sovvenzionare il programma formativo dell' azienda. «L' ALP - ha dichiarato il presidente Corsini - è un elemento imprescindibile nell' odierno schema della dinamica **portuale** e deve di essere tutelata con interventi mirati ed efficaci. Nell' ambito di questi, le professionalità presenti all' interno dell' azienda devono essere valorizzate attraverso un processo di crescita che le prepari a sostenere un futuro percorribile all' insegna di un nuovo equilibrio. L' AdSP comunque, sarà sempre in prima linea nel sostenere i traffici e l' occupazione che da essi deriva, pilastri dell' interesse pubblico da tutelare». La società ALP srl è stata costituita nel 2013 da parte di alcuni operatori portuali attraverso l' affitto e successivo acquisto di azienda dal precedente fornitore autorizzato AGELP srl in liquidazione. Nel 2014, a seguito della messa in liquidazione della società, l' **Autorità Portuale** di Livorno è entrata nella compagine sociale acquistando ad un prezzo simbolico il 49% delle quote. L' andamento della società è stato in sostanziale equilibrio sino al 2018 e l' AdSP ha ridotto la propria partecipazione dal 49% al 5,5%. L' ALP impiega attualmente 65 dipendenti (3 amministrativi e 62 operativi). L' attuale autorizzazione rilasciata dall' AdSP ad ALP srl come fornitore esclusivo di manodopera, tenuto conto del Decreto rilancio, ha validità, ad oggi, sino al 30 giugno 2025.



## A Livorno è stato dato il via libera al piano di risanamento dell' Agenzia per il Lavoro in Porto

Prevista l'erogazione di un totale di 607mila euro Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha espresso parere favorevole al piano di risanamento predisposto dall'Agenzia per il Lavoro in Porto (ALP), l'agenzia autorizzata ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94 a fornire lavoro portuale temporaneo nel porto di Livorno. L'ente portuale ha ricordato che sulla base di quanto previsto dall'art. 17, comma 15-bis, l'AdSP può infatti destinare risorse, comunque non eccedenti il 15% delle entrate derivanti dalle tasse a carico delle merci, per implementare misure a sostegno dell'azienda. Il piano prevede che all'ALP siano destinati 607mila euro per consentirle, anche attraverso il previsto ingresso di nuovi soci, di far fronte al momento di crisi economica che sta attraversando da un anno a questa parte e che si è andato acuendo a causa della contrazione della domanda di trasporto marittimo innescata dal coronavirus. In un primo momento è prevista l'erogazione di 297mila euro per il ripianamento della perdita di 297mila euro contabilizzata nel bilancio di esercizio del 2019; sono inoltre previsti sino a un massimo di 56mila euro per il ripianamento di eventuali perdite nel bilancio di esercizio del 2020, una volta che questo sarà stato approvato. A fronte di piani di dettaglio, da approvare da parte dell'AdSP, altri 80 mila euro sono destinati al ricollocamento professionale e all'incentivazione all'esodo, mentre fino a 175mila euro sono previsti per sovvenzionare il programma formativo dell'azienda. L'authority portuale ha ricordato che la società ALP Srl è stata costituita nel 2013 da parte di alcuni operatori portuali attraverso l'affitto e successivo acquisto di azienda dal precedente fornitore autorizzato AGELP Srl in liquidazione. Nel 2014, a seguito della messa in liquidazione della società, l'Autorità Portuale di Livorno è entrata nella compagine sociale acquistando ad un prezzo simbolico il 49% delle quote. L'andamento della società è stato in sostanziale equilibrio sino al 2018 e l'AdSP ha ridotto la propria partecipazione dal 49% al 5,5%. L'ALP impiega attualmente 65 dipendenti (tre amministrativi e 62 operativi). L'attuale autorizzazione rilasciata dall'AdSP ad ALP come fornitore esclusivo di manodopera, tenuto conto del Decreto Rilancio, ad oggi ha validità sino al 30 giugno 2025. «L'ALP - ha specificato il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini - è un elemento imprescindibile nell'odierno schema della dinamica portuale e deve di essere tutelata con interventi mirati ed efficaci. Nell'ambito di questi, le professionalità presenti all'interno dell'azienda devono essere valorizzate attraverso un processo di crescita che le prepari a sostenere un futuro percorribile all'insegna di un nuovo equilibrio. L'AdSP, comunque, sarà sempre in prima linea nel sostenere i traffici e l'occupazione che da essi deriva, pilastri dell'interesse pubblico da tutelare».



## Livorno: AdSp favorevole risanamento di Alp

*Destinati 607 mila euro per far fronte al momento di crisi*

Redazione

LIVORNO Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ha espresso parere favorevole sul Piano di risanamento predisposto dall'Alp, l'Agenzia autorizzata ai sensi dell'art. 17 a fornire manodopera in porto. Sulla base di quanto previsto dall'art. 17, comma 15-bis della legge n. 84/94, l'AdSp può infatti destinare risorse, comunque non eccedenti il 15% delle entrate derivanti dalle tasse a carico delle merci, per implementare misure a sostegno dell'Azienda. Il piano di risanamento prevede che siano destinati all'Alp 607 mila euro per consentirle, anche attraverso il previsto ingresso di nuovi soci, di far fronte al momento di crisi economica che sta attraversando da un anno a questa parte e che si è andato acuendo a causa della contrazione della domanda di trasporto marittimo innescata dal Coronavirus. E' in un primo momento prevista l'erogazione di 297 mila euro per il ripianamento della perdita contabilizzata nel bilancio di esercizio del 2019 (297 mila euro). Sono inoltre previsti sino a un massimo di 56 mila euro per il ripianamento di eventuali perdite nel bilancio di esercizio del 2020, una volta che questo sarà stato approvato. A fronte di Piani di dettaglio da approvare da parte dell'AdSp per il risanamento, altri 80 mila euro sono destinati al ricollocamento professionale e all'incentivazione all'esodo, mentre fino a 175 mila euro sono previsti per sovvenzionare il programma formativo dell'azienda. L'Alp ha dichiarato il presidente Stefano Corsini è un elemento imprescindibile nell'odierno schema della dinamica portuale e deve di essere tutelata con interventi mirati ed efficaci. Nell'ambito di questi, le professionalità presenti all'interno dell'azienda devono essere valorizzate attraverso un processo di crescita che le prepari a sostenere un futuro percorribile all'insegna di un nuovo equilibrio. L'AdSp comunque, sarà sempre in prima linea nel sostenere i traffici e l'occupazione che da essi deriva, pilastri dell'interesse pubblico da tutelare. La società Alp Srl è stata costituita nel 2013 da parte di alcuni operatori portuali attraverso l'affitto e successivo acquisto di azienda dal precedente fornitore autorizzato Agelp Srl in liquidazione. Nel 2014, a seguito della messa in liquidazione della società, l'Autorità Portuale di Livorno è entrata nella compagine sociale acquistando ad un prezzo simbolico il 49% delle quote. L'andamento della società è stato in sostanziale equilibrio sino al 2018 e l'AdSp ha ridotto la propria partecipazione dal 49% al 5,5%. Attualmente, Alp impiega 65 dipendenti (3 amministrativi e 62 operativi). L'attuale autorizzazione rilasciata dall'AdSp ad Alp Srl come fornitore esclusivo di manodopera, tenuto conto del Decreto rilancio, ha validità, ad oggi, sino al 30 Giugno 2025.



## Livorno: l'AdSP in campo per il lavoro in porto

Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha espresso parere favorevole sul Piano di risanamento predisposto dall'ALP, l'Agenzia autorizzata ai sensi dell'art. 17 a fornire manodopera in porto. 607 mila euro verranno destinati all'Azienda per consentirle di far fronte al momento di crisi economica che sta attraversando da un anno a questa parte e che si è andato acuendo a causa della contrazione della domanda di trasporto marittimo innescata dal Coronavirus. La misura è resa possibile dal comma 15 bis dell'art. 17 della legge 84/94, che prevede la possibilità, per l'AdSP, di erogare risorse comunque non eccedenti il 15% delle entrate derivanti dalle tasse a carico delle merci, per sostenere l'Azienda. E' in un primo momento prevista l'erogazione di 297 mila euro per il ripianamento della perdita contabilizzata nel bilancio di esercizio del 2019 (297 mila euro). Sono inoltre previsti sino a un massimo di 56 mila euro per il ripianamento di eventuali perdite nel bilancio di esercizio del 2020, una volta che questo sarà stato approvato. A fronte di Piani di dettaglio da approvare da parte dell'AdSP, altri 80 mila euro sono destinati al ricollocamento professionale e all'incentivazione all'esodo, mentre fino a 175 mila euro sono previsti per sovvenzionare il programma formativo dell'azienda. «L'ALP ha dichiarato il presidente Corsini - è un elemento imprescindibile nell'odierno schema della dinamica portuale e deve di essere tutelata con interventi mirati ed efficaci. Nell'ambito di questi, le professionalità presenti all'interno dell'azienda devono essere valorizzate attraverso un processo di crescita che le prepari a sostenere un futuro percorribile caratterizzato dalla ricerca di un nuovo equilibrio. L'AdSP sarà sempre in prima linea nel sostenere i traffici e l'occupazione che da essi deriva, pilastri dell'interesse pubblico da tutelare». La società ALP srl è stata costituita nel 2013 da parte di alcuni operatori portuali attraverso l'affitto e successivo acquisto di azienda dal precedente fornitore autorizzato AGELP srl in liquidazione. Nel 2014, a seguito della messa in liquidazione della società, l'Autorità Portuale di Livorno è entrata nella compagine sociale acquistando ad un prezzo simbolico il 49% delle quote. L'andamento della società è stato in sostanziale equilibrio sino al 2018 e l'AdSP ha ridotto la propria partecipazione dal 49% al 5,5%. L'ALP impiega attualmente 65 dipendenti (3 amministrativi e 62 operativi). L'attuale autorizzazione rilasciata dall'AdSP ad ALP srl come fornitore esclusivo di manodopera, tenuto conto del Decreto rilancio, ha validità, ad oggi, sino al 30 giugno 2025.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the 'PORT NEWS' website. At the top, there's a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo' and social media icons. Below is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'MAGAZINE dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. A main image shows a worker in a red shirt and yellow vest near a red forklift. Below the image is the headline 'Una via contro la crisi Livorno: l'AdSP in campo per il lavoro in porto' and the date '29 Maggio 2020 - News'. A sidebar on the right lists various categories: Ambiente, Autorità, Portuali, Cantieristica navale, Concessionarie, Concessionari, Containership, Coronavirus, Crociere, Commerciali, Infrastrutture, Innovazione tecnologica, Logistica Portuale, Piombino, Riforma portuale, Delirio, Shipping, Terminali portuali, and Traffici marittimi.



## Livorno, Corsini: Lavoro portuale, un equilibrio delicato - Il vero problema è l' art. 16 /INTERVISTA

20 May, 2020 Adesso che il DL Rilancio è diventato legge le Authority lavoreranno per dare sostanza a questa norma. Ne parla Stefano Corsini, presidente dell' AdSP del Tirreno Settentrionale con Corriere marittimo - Tra i primi punti la definizione dei parametri comuni per la riduzione dei canoni. Si torna a parlare di lavoro portuale, ed è scontro. Lucia Nappi LIVORNO- Oggi è previsto un incontro tra le Autorità di Sistema portuale e il ministro delle Infrastrutture e Trasporti all' ordine del giorno l' applicazione del DL Rilancio, pubblicato oggi nella Gazzetta Ufficiale (ecco il testo completo ) - « bisogna fare un Regolamento, sono coinvolte tutte le associazioni, su come dare sostanza al DL Rilancio - che prevede la riduzione dei canoni concessori fino all' azzeramento» spiega il presidente dell' AdSP di Livorno e Piombino, Stefano Corsini, a Corriere marittimo. Presidente, partito il Decreto Rilancio quali sono i prossimi passi? « E' necessario arrivare alla definizione dei criteri per la riduzione dei canoni. E' una norma che va esplicitata con dei parametri che dovremo applicare. Bisogna stare attenti a non fare discriminazioni tra gli utenti locali e a non creare situazioni di concorrenza e di turbativa tra i porti nazionali. Se a ogni porto si applicasse una regola diversa e, se le AdSP nelle proprie disponibilità riducessero i canoni in maniera difforme tra le varie realtà portuali, si potrebbero creare situazioni di disparità. Genova e Livorno sono i porti importanti dell' arco del Tirreno settentrionale, ma ci deve essere un equilibrio anche in tutto il sistema portuale non si possono creare situazioni di disparità ». Riduzione dei canoni c' è unanimità da parte dei presidenti dei porti nazionali? « **Assoport** è unanimamente e concorde nel mettere a disposizione le risorse delle Autorità di Sistema Portuali per aiutare in questa fase difficile, dobbiamo dare sostanza. Ci sono porti che hanno meno risorse, ma per questo ci sono i 6 milioni nel decreto, che servono per tenere conto delle Authority che hanno meno risorse. Noi abbiamo un bilancio solido, da questo punto di vista siano facilitati ». Lavoro portuale, torna lo scontro nei porti. Il Decreto conferma con forza il ruolo del lavoro temporaneo nei porti (art. 17 legge 84/94) riconoscendo la copertura finanziaria immediata ai lavoratori e la proroga di due anni per le l' autorizzazioni in corso. Le agitazioni a Livorno vedono al centro l' Alp, Agenzia per il Lavoro in Porto, fornitore esclusivo di manodopera portuale del porto (art. 17) che interviene in caso di picchi di lavoro verso le imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni e servizi portuali. Lavoro portuale temporaneo, art. 17, è tornato lo stato di agitazione nei porti: Livorno, Napoli, Civitavecchia. «L' articolo 17 è diverso tra porto e porto per esempio a Genova c' è una grande compagnia art.17, mentre a Livorno l' art. 17 è una piccola compagnia (Alp) e c' è una compagnia art. 16, che è l' impresa autorizzata, che ha altri numeri: circa dieci volte superiore rispetto all' ar.17 . A Genova invece la situazione è totalmente diversa. Qui il vero problema è l' articolo 16 perchè, l' art. 17 ha delle norme di tutela. Il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale ha espresso parere favorevole sul Piano di risanamento predisposto dall' ALP, dovrebbe auspicabilmente mettere a posto la situazione della società con delle previsioni per gli anni successivi » Quali gli equilibri a Livorno? «Il tema degli equilibri in questo porto sono molto delicati, legati ai numeri delle varie componenti (art. 16 e art.17) su cui bisogna fare grande attenzione perchè basta poco per creare uno squilibrio . Proprio per questa differenza di numeri il soggetto appaltatore, art. 16, componente fondamentale del lavoro portuale, oggi si trova in difficoltà a causa la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo. La necessità dovrà essere posta all'



attenzione del Governo occorre lavorare per migliorare ulteriormente il testo normativo». Si è fatto ricorso alla Cassa integrazione in molte imprese del porto

---



## Corriere Marittimo

Livorno

---

«E' uno degli strumenti che il Governo ha messo a disposizione e non può essere trascurato, non deve essere demonizzata è uno strumento per i momenti di difficoltà che deve essere utilizzato. Noi in questi giorni stiamo parlando di affrontare questa crisi tutti insieme, non uno contro l' altro, perchè è l' unico modo per superarla, è che ognuno rinunci a qualcosa e si trovi un equilibrio transitorio per superare questo periodo di bassa» Destinazione temporanea delle banchine è il tema sollevato da Livorno nel DL Rilancio «Se ci sono delle aree libere che il piano regolatore portuale destina a certe merceologie che, in questo momento, sono ferme, magari si possono utilizzare per lo stoccaggio o per le sistemazioni temporanee, secondo una logica di flessibilità» Avete avuto necessità di destinazione temporanea di aree? «La necessità per esempio nel settore auto, temendo l' arrivo delle auto ma la chiusura dei concessionari a cui consegnarle, e pertanto da qui la possibilità di utilizzo di aree che adesso sono ferme. Valido anche per il settore container. Sebbene mi sembra di capire che a Livorno tutto questo bisogno non ci sia, perchè il traffico si è rallentato in maniera sostanziale. Abbiamo avuto qualche richiesta di aree piccole. Però più possibilità c' è più si riesce a sfruttare il porto. Il piano regolatore portuale ha pregi e difetti, tra i difetti l' eccessiva rigidità, ma se lo rendi meno rigido lo esponi ad altre questioni. » Il prossimo decreto annunciato dal premier Conte sarà sulla semplificazione e sburocrazizzazione. «Questo è un momento particolarmente importante per introdurre le norme semplificatorie con consentano di accelerare i processi realizzativi ed approvativi progettuali. Tempi e procedure per la redazione e l' approvazione di progetti è di tale complessità che necessita di una semplificazione, altrimenti perderemo altri anni per inseguire i vari pareri. Aspettiamo dal Governo delle novità importanti. Speriamo che ci siano le norme che abbiamo proposto» Quali sono i riscontri nei confronti del Governo? «Con **Assoporti** siamo in contatto continuo con il Governo, abbiamo avuto un ottimo riscontro da parte del ministero e siamo contenti, continuiamo a lavorare per cercare di migliorare le cose più che possiamo».

### Di Rilancio: fare di più per gli art. 16

20 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 **Assoporti**. Intervenuto sul tema, in occasione della riunione dell' Organismo di Partenariato, 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 presidente 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».

GAM EDITORI



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Il Comune ha lanciato una serie di iniziative legate alle bellezze del nostro territorio

### Turismo post Covid Ecco la campagna "Vivere d' istanti"

Il messaggio Parte da Piombino "Vivere d' istanti", la campagna di promozione del territorio che punta sui risvolti positivi di un cambiamento negli usi e nelle abitudini turistiche degli italiani: un turismo che sarà più sostenibile, fatto di contatto con la natura, riscoperta del fascino del territorio e valorizzazione delle unicità locali. "Vivere d' istanti" è la formula alchemica del turismo post coronavirus, la declinazione di valore di un viaggio spaziale che è, soprattutto, esperimento di un nuovo stile di vita in cui la "distanza" dall' altro è immersione nel tutto. «Un turismo fatto di istanti da non perdere e di ampi spazi da vivere che, a Piombino, è già parte della vita quotidiana grazie alla conformazione naturale della città - spiega il sindaco Francesco Ferrari - Piombino offre grandi aree a contatto con la natura e la cultura, in cui è possibile mantenere la distanza in maniera spontanea: spiagge, parchi archeologici, boschi, sentieri e l' immensità del mare garantiscono una visita turistica sicura e sono valori aggiunti che costituiscono una cura naturale per il benessere personale, fisico e mentale». «Il mercato del turismo è stato completamente stravolto dall' emergenza coronavirus che impone ai viaggiatori di ripensare le proprie vacanze verso destinazioni sicure - commenta l' assessore al turismo Giuliano Parodi - Piombino ha un' attitudine naturale verso un turismo sostenibile, in grado di offrire un' esperienza unica sia dal punto di vista culturale, unico sito etrusco sul mare e crocevia di storia e persone da Leonardo da Vinci a Elisa Bonaparte, che per l' immersione in ambienti naturali; abbiamo quindi pensato di formulare una campagna promozionale nazionale che, mutando in positivo la semantica del linguaggio usato durante i mesi di Covid, valorizzasse il nostro stile di vita sicuro perché spontaneamente distanziato. Ecco quindi che lo "stare distanti" diviene istanti di libertà, gli assembramenti sono tra gli abitanti marini del nostro popoloso mare, il tempo è fatto di storia e memoria, di attimi dedicati alle esperienze da condividere con i propri cari». La campagna promozionale "Vivere d' istanti", che affianca azioni sul territorio elaborate in sinergia con Parchi Val di Cornia, Ambito turistico Costa degli Etruschi e Toscana Promozione Turismo, e con la collaborazione dei soggetti attivi nel garantire l' avvio in sicurezza della stagione balneare e turistica, il Consorzio Balneari Costa Est, la Capitaneria di Porto e Guardia costiera, l' **Autorità portuale** e le tante associazioni di categoria che stanno lavorando al fianco del Comune, è stata elaborata dal Comune di Piombino in collaborazione con Pro Loco Piombino e Dronetruria. Oltre a un video, messo online da ieri sui canali Facebook, Instagram e Youtube del Comune, la campagna si declinerà attraverso immagini, manifesti e inserzioni presenti sui principali canali turistici regionali e nazionali. --



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' economia del mare

### Pronti a partire i primi cassoni della Concordia

*Operazioni ancora in corso sulla banchina della Pim a cui sta collaborando anche l' azienda piombinese Bertocci*

PIOMBINO Si sono concluse le operazioni di movimentazione del primo degli otto cassoni d' acciaio della Concordia, ora pronto per il varo e per il successivo trasferimento con un rimorchiatore dalla banchina della Piombino industrie marittime fino al porto di La Spezia. Nelle prossime settimane ne andranno via quattro per la realizzazione di una banchina nel porto ligure, gli altri quattro potrebbero andare ancora a La Spezia per costruire un' altra banchina, altrimenti verranno successivamente demoliti dalla Pim, società nata dalla collaborazione tra la società genovese San Giorgio del Porto e Gruppo Neri. Pim ora è in attesa della concessione ventennale, che potrebbe arrivare nel giro di poche settimane, dopo che il Comitato di gestione portuale ha espresso parere favorevole. La concessione è legata alla realizzazione di una piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e logistica. Mentre sono in corso le ultime pratiche, la società attende ancora il libero accesso alla banchina, su cui sta lavorando l' **Autorità portuale** di concerto con Jsw, ma intanto sta procedendo alla realizzazione del capannone, dopo aver portato sul posto l' energia elettrica e la condotta per l' acqua. Per le operazioni sui cassoni sono impegnati la Bertocci per i lavori di carpenteria necessari alla rotazione e per i lavori di sollevamento (ogni cassone pesa 400 tonnellate) la società Vernazza che ha usato gru da 600 tonnellate. «Siamo soddisfatti - dice l' amministratore delegato di Pim, Valerio Mulas - per la collaborazione che si sta sviluppando positivamente con le varie amministrazioni, comunale, regionale e l' adsp. In questa fase stanno collaborando con noi varie aziende della zona». Tra queste solo per citarne alcune Sales, Cadelago, Elettromar, Fucina Italia. «Il gruppo sta lavorando alla realizzazione di tre navi a Genova - spiega Mulas - ora il nostro obiettivo è portare a Piombino importanti commesse per costruzione, demolizione e manutenzioni navali». La società investirà 14 milioni di euro per attrezzare la banchina, che avrà una superficie totale di oltre 100 mila metri quadrati. --



## Gli operatori dello scalo temono un buco da 400 milioni

ECONOMIA «Lo tsunami arriverà. Per ora abbiamo visto solo le prime onde, ma se non prendiamo qualche contromisura ci travolgerà. E lascerà segni indelebili». Un vero sos quello lanciato da Oreste Spadoni, direttore di Asc, l' Agenzia che raggruppa gli spedizionieri di Civitavecchia. «Per lo stop delle crociere provocato dal Coronavirus, Civitavecchia rischia di pagare un prezzo insostenibile. I numeri non mentono mai - afferma Spadoni e il 2020 nelle previsioni doveva essere un anno record per il nostro porto, con l' arrivo di 2,8-3 milioni di passeggeri. Visto che l' indotto economico per il territorio di una nave da crociera è stimato nell' ordine dei 500 mila euro ad approdo e che quest' anno si attendevano 800 approdi, stiamo parlando di un buco potenziale di 400 milioni. In compenso, sento parlare di aiuti a livello nazionale per 6 milioni. I conti non tornano». E con lo stop già annunciato per tutto il 2020 da diverse compagnie e l' incertezza per la data di ripartenza di armatori come Costa e Msc, la paura cresce. «Ci aspetta una catastrofe di proporzioni epocali, dalla quale un territorio che già vive una situazione di crisi rischia di non riprendersi più. Per Civitavecchia parliamo di un settore che coinvolge complessivamente, circa 2mila operatori: il solo cluster portuale diretto comprende 600 tra agenti marittimi, spedizionieri, operatori tecnico-nautici. Non chiediamo sussidi, ma solo certezze su quando potremo tornare a lavorare». A rispondere all' allarme è l' onorevole Alessandro Battilocchio (nella foto). «Il porto si trova davanti ad un bivio molto pericoloso. Lo scenario peggiore è quello descritto da Spadoni con 2mila operatori che vedranno azzerati i loro traffici. Nonostante l' approvazione del mio odg, che impegnava il Governo ad intervenire vista la specificità dello scalo ed il forte legame al traffico crocieristico, e nonostante le forti rassicurazioni di esponenti di governo, ad oggi non si è fatto nulla. Quanto prima vanno stilati dei protocolli per far ripartire il traffico crocieristico in sicurezza. Servono garanzie e soprattutto una data per la ripartenza». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Da domani in via sperimentale

## La Capitaneria riapre i varchi pedonali al porto

A partire da domani, tutti i varchi pedonali di accesso al porto riapriranno al transito in ingresso e uscita. La Capitaneria di porto, con il parere favorevole dell' **Autorità di sistema portuale** e dell' Ufficio di Polizia di Frontiera, ha ritenuto opportuno, in via sperimentale, procedere alla riapertura ordinaria. Dal 16 marzo scorso tutti i varchi erano stati infatti interdetti per le misure anti Covid. L' ordinanza consentirà il libero transito dalle ore 6 alle 20 dal lunedì al venerdì e dalle 6 alle 14 nei giorni festivi e prefestivi. Durante le restanti fasce orarie l' ingresso, consentito unicamente agli aventi titolo per esigenze lavorative o situazioni di necessità, potrà avvenire dal solo varco Fortezza, il quale resterà comunque sempre aperto (h24) al transito in uscita. Tutti gli spostamenti in ambito **portuale** dovranno avvenire, tuttavia, nel rispetto delle disposizioni imposte dalle norme sanitarie, evitando assembramenti e limitando la durata della sosta al tempo strettamente necessario per lo svolgimento dell' attività sportiva/motoria o il raggiungimento delle attività commerciali presenti in porto. L' ammiraglio Vincenzo Leone raccomanda buonsenso, altrimenti sarà valutata la revoca dell' ordinanza. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Salerno Container Terminal si gode l'aumento dei Teu e ordina un'altra maxi-gru Liebherr

In Salerno Container Terminal nei primi quattro mesi del 2020 ha visto aumentare i volumi di container movimentati rispetto allo stesso periodo del 2019 e si prepara ad arricchire il proprio parco gru con una settima macchina di sollevamento. Lo ha reso noto il presidente della società terminalistica, Agostino Gallozzi, dicendo: 'Abbiamo pianificato nuovi investimenti, nuove assunzioni e nuove strategie. Ci siamo resi conto che le nostre attività nel porto di Salerno, per il settore dei contenitori, hanno registrato una crescita rispetto allo scorso anno, con un +7% nel primo trimestre e un +10% nel solo mese di aprile. L'emergenza ha stimolato produzioni e commercio dei prodotti dell'alimentare (living essentials)'. Secondi il terminalista il porto di Salerno si è trovato in una posizione di favore avendo combinato la propria tradizionale vocazione all'export con la sua centralità rispetto al vasto distretto del food e dell'agroalimentare, in larga parte localizzato nella sua provincia. La novità forse più importante, però, è l'investimento in una nuova gru mobile. 'Proprio in questi giorni Salerno Container Terminal ha messo in campo ulteriori tasselli dell'ambizioso piano di investimenti di lungo periodo, di cui oltre 20 milioni già realizzati nel corso dell'ultimo anno. È stato sottoscritto con la tedesca Liebherr il contratto per la fornitura di un'ulteriore mega-gru per container (valore pari a circa 6 milioni di euro) capace di lavorare navi da 15.000 Teu in consegna nel prossimo mese di settembre. Saliranno così a quattro le nuove maxi-gru Liebherr in esercizio presso il terminal, portando a sette il numero complessivo delle gru disponibili, in linea con le aspettative di traffico legate ai lavori di dragaggio in corso, la cui prima fase completata nello scorso mese di marzo ha già portato i fondali a 13,5 metri, rispetto ai 15 metri pianificati per fine anno' Oltre a ciò entro l'anno sarà realizzata (interamente a spese di Salerno Container Terminal) una nuova struttura polifunzionale di ispezione frontaliera delle merci, al fine di migliorare i servizi offerti dal porto per le procedure di controllo, sanitarie e doganali, delle importazioni di alimenti, mangimi, prodotti di origine animale e prodotti vegetali. Nonostante la complessità del momento è stata poi inaugurata la nuova funzionalità della 'control room' di Salerno Container Terminal, vera cabina di regia e centro nevralgico di tutte le attività di pianificazione, gestione e controllo operativo. 'Il nuovo sistema consente una forte ottimizzazione dei cicli operativi e delle aree di stoccaggio con il trasferimento all'interno della control room di funzioni tradizionalmente espletate sulle aree esterne, riducendo, anche ai fini della sicurezza, il numero di persone presenti in banchina' spiegano sempre dal Salerno Container Terminal. In collegamento con le nuove funzioni telematiche è stato inoltre avviato il percorso che porterà entro il prossimo anno (2021) alla realizzazione di quattro gate completamente automatizzati per l'accesso dei camion al terminal, con una drastica riduzione dei tempi di attesa per le code di accesso e le movimentazioni. 'Ma in queste giornate si è fatto molto di più' prosegue ancora Gallozzi. 'Nella prospettiva che il porto nei prossimi anni sarà alimentato da sufficiente potenza elettrica, abbiamo posto le basi, con il gruppo tedesco Liebherr, per la realizzazione di un terminal contenitori totalmente a 'emissioni zero' con la completa abolizione di motori a combustione interna e la progettazione di nuove macchine. Salerno Container Terminal collaborerà con la propria esperienza al gruppo di lavoro per la produzione di idee e progettualità, così da avviare a Salerno, entro cinque anni, una nuova generazione di terminal portuale, con impatto ambientale zero, in una sfida che assume carattere di priorità, non soltanto etica, per l'azienda ed i suoi azionisti'. Last but not least in questi giorni il terminal campano ha proceduto all'assunzione di un primo gruppo di otto giovani, 'con un segnale di ottimismo e



In Salerno Container Terminal nei primi quattro mesi del 2020 ha visto aumentare i volumi di container movimentati rispetto allo stesso periodo del 2019 e si prepara ad arricchire il proprio parco gru con una



gravemente colpito il Paese'.

Interventi di infrastrutturazione nei porti Adsp MAM

GAM EDITORI

20 maggio 2020 - 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 lock-down, 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".



## Porto, ecco 20 azioni strategiche Ok al piano operativo triennale

*Dall'attività crocieristica a quella infrastrutturale e industriale*

È stato approvato con delibera del comitato di gestione 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**. 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 5 obiettivi prioritari: innovazione, porto e territorio, sostenibilità, infrastruttura fisica e competitività, accountability istituzionale. L' implementazione di tali obiettivi si svilupperà attraverso 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' in segna della sostenibilità economica ed ambientale. «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».



## «Svendere il porto ai cinesi? Solo guerra di campanile»

Giustizia per Taranto: strumentali accuse di FI

«Le nuove prospettive del porto di Taranto iniziano evidentemente a creare importanti fastidi. Addirittura è stata proposta in Parlamento una maldestra interrogazione parlamentare da parte dell' onorevole D' Attis di Forza Italia e una richiesta di acquisizione atti da parte degli esponenti di Fratelli D' Italia Galantino e Gemmato. Al coro si è aggiunta poi anche la voce dell' on. Luca selli, sempre di Fratelli d' Italia»: a sostenerlo in una nota è il Comitato Giustizia per Taranto. «All' origine della loro presa di posizione, niente meno che l' italica difesa del porto di Taranto dagli interessi cinesi! Il pretesto è stato il probabile insediamento, presso l' area dell' ex yard Belleli, del gruppo Ferretti, reo di essere di proprietà cinese, benché con competenze e personale italiano. A questo proposito - prosegue il comunicato - le considerazioni sono diverse: anzitutto è assai probabile che gli onorevoli in questione non siano a conoscenza che la Ferretti non acquisirà la maggior parte delle aree portuali ma un' area assai inferiore per fare cantieristica nautica e ricerca. La maggior parte delle aree portuali verranno, infatti, concesse alla Yilport (turca) per i traffici logistici. In secondo luogo non abbiamo mai sentito prima, da nessuno dei quattro onorevoli, una parola in favore del nostro porto per cercare nuovi investitori "non cinesi". Ora però intervengono per scongiurarne la ripartenza, con una motivazione pretestuosa e tipica del modo di fare strumentalizzazione politica spicciola cui ci hanno abituati. Nel caso dei primi tre sorge spontaneo anche un ulteriore dubbio: non è che piuttosto stanno difendendo gli interessi di campanile delle proprie città di origine, Brindisi e Bari? Temendo, più che i cinesi, la rinascita di Taranto, affezionati magari all' idea che il nostro territorio debba servire solo alle economie delle altre città pugliesi? » Ma il deputato di Forza Italia Mauro D' Attis non spegne i riflettori sulla presunta svendita dei porti italiani alla Cina. «Il Memorandum sulla via della Seta, siglato tra Stato Italiano e Repubblica popolare Cinese nel marzo 2019 a Roma, prevede importanti investimenti cinesi nei principali porti italiani. Sebbene sia giusto collaborare in termini economici - scrive il parlamentare in una nota - con tutti i Paesi, non possiamo però di certo consegnare le nostre infrastrutture più importanti che si trovano al centro del Mediterraneo e quindi al centro sia dei traffici mondiali che dello scacchiere strategico internazionale, a Stati che hanno potenza economica notevole e una propensione ad egemonizzare i mercati». D' Attis dopo aver polemizzato con il sottosegretario Mario Turco sull' interessamento del Gruppo Ferretti (design italiano, capitali cinesi) su una porzione dello yard ex Belleli, fa sapere di aver «presentato un' interpellanza, sottoscritta dall' intero gruppo parlamentare di Forza Italia, per invitare il governo a far sì che queste iniziative economiche con la Cina si muovano nel quadro di una strategia nazionale concordata e coordinata tra tutte le autorità portuali».



## Porto ai cinesi? Vianello spegne il caso Ferretti

Fuori luogo e offensive. Così il deputato pentastellato tarantino Giovanni Vianello definisce le polemiche - a cui sono seguiti gli atti in Parlamento - di Forza Italia e Fratelli d' Italia sul possibile sbarco del gruppo Ferretti nel porto tarantino. Una polemica ormai sconfinata nella geopolitica poiché, secondo diversi parlamentari del centrodestra, si tratterebbe di un' operazione strategica per favorire la Cina (Ferretti fu salvata anni fa dal fallimento da una società cinese che ne detiene tuttora la maggioranza, ndc) a discapito dell' alleanza atlantica di cui il sito jonico è uno dei poli fondamentali. Per Vianello, oltre a essere fuori luogo, quelle ricostruzioni sono «anche offensive nei confronti di un territorio che da anni chiede alternative economiche, sostenibili anche a livello ambientale. Il gruppo Ferretti, che costruisce yacht di lusso, è insediato anche nel nord Italia, cosa farà il centrodestra ora, chiederà che lasci anche quel territorio? Non capisco quindi perché sia stata manifestata tutta questa avversione verso il brand nautico unicamente per l' interesse su Taranto». Per il deputato del M5S la volontà del centrodestra in realtà è di lasciare il territorio tarantino relegato alla siderurgia, alla lavorazione del petrolio e allo smaltimento di rifiuti. «Questi parlamentari, baresi e brindisini di centrodestra, vogliono fare i padroni a casa dei tarantini? Scordatevelo. I parlamentari del centrodestra, D' Attis, Gemmato e Galantino dovrebbero sapere che la concessione al Gruppo Ferretti - non la vendita - riguarda una piccola parte dell' enorme porto tarantino, nello specifico la zona dove prima sorgeva e operava l' ex Belleli: uno spazio che probabilmente non conoscono e che rappresenta un' area abbandonata da decenni, inquinata e non produttiva». Insomma, il possibile approdo del gruppo Ferretti a Taranto - che vorrebbe insediarsi con un polo produttivo per la costruzione di scafi e sovrastrutture in materiale composito (vetroresina e carbonio), unitamente a un centro di ricerca focalizzato sulla realizzazione di modelli e stampi - sta diventando quasi un caso di Stato. Forse anche senza quasi, poiché il testo di interrogazioni e interpellanze dei deputati adombrano possibili giochi geopolitici sul porto tarantino. Ieri, è stato il turno del senatore Saverio De Bonis del gruppo Misto: in un' interrogazione ai ministri dei Trasporti, dello Sviluppo economico e degli Affari esteri ha invitato il governo a fornire «subito maggiori informazioni circa la notizia di un presunto Piano Grillino per svendere il porto di Taranto alla Cina». Per De Bonis «è insensato puntare su questo progetto di insediamento produttivo nell' ambito della cantieristica nautica, anche alla luce della collocazione atlantica dell' Italia sul piano internazionale e della presenza di una base Nato strategica nella città di Taranto». A. Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Taranto, il porto in mano ai cinesi? Forza Italia attacca la Via della Seta

*Weichai Group vuole l'hub pugliese? Interpellanza dei deputati di Fi a Conte e De Micheli*

"La Cina è interessata al **porto** di Taranto". Lo aveva detto il ministro degli Esteri Luigi Di Maio allo scorso China International Import Expo di Shanghai, a novembre. La cosa era passata piuttosto inosservata, anche se Affaritaliani.it ne ha scritto più volte, sin dal marzo 2019 quando il governo gialloverde ha aderito alla Belt and Road di Pechino. La Cina, oltre a **Trieste** e Genova, sembra aver messo da tempo gli occhi sull'hub pugliese, che potrebbe offrire importanti sbocchi verso Mediterraneo e Nord Africa. Il tutto anche se per attrarre davvero Pwechino ci vorrebbe una strategia infrastrutturale più vasta che dovrebbe comprendere anche il trasporto su terra. Le società cinesi, già presenti a Vado Ligure nel nuovo terminal inaugurato lo scorso dicembre, potrebbero ora arrivare a Taranto, almeno secondo quanto racconta il Giornale, che cita la Ferretti Group, società bolognese partecipata dalla cinese Weichai Group, che ne possiede l'86% dopo averla salvata dal fallimento negli scorsi anni. Il Movimento Cinque Stelle sostiene l'iniziativa, che potrebbe portare investimenti infrastrutturali importanti, oltre che conferme (nella loro ottica) della bontà della scelta di aderire alla Nuova Via della Seta. Ulteriori segnali sono arrivati dalle mascherine recapitate a Taranto dalla China Communication Construction Company nelle scorse settimane. Ma c'è chi non vede la cosa di buon occhio: si tratta di Forza Italia, i cui deputati hanno preparato un'interpellanza al presidente del consiglio Giuseppe Conte e al ministro delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli per capire se davvero il **porto** possa entrare nella galassia di Xi Jinping (nel documento erroneamente chiamato "Xi Ping"). Ecco che cosa si legge nell'interpellanza dei deputati di Forza Italia il Memorandum sulla via della Seta, siglato tra Stato Italiano e Repubblica popolare Cinese nel marzo 2019 a Roma, prevede importanti investimenti cinesi nei principali porti italiani; il gruppo cinese China communication construction company (CCCC - un'azienda dello Stato Cinese) investirà sia nel **porto** di **Trieste**, l'accordo è stato siglato nel novembre 2019, che nel **porto** di Genova. Ma le manifestazioni di interesse cinesi riguardano anche i porti di Venezia e Ravenna, di Palermo, che è stata visitata dal leader cinese Xi Ping nei giorni della firma del Memorandum, e di Gioia Tauro. I cinesi della COSCO sono presenti dal 2016 nel **porto** di Vado Ligure come partner (49%) della danese Maersk. La Port Authority di Singapore controlla il **porto** di Voltri - Pra; per quanto riguarda il **porto** di Taranto, l'interesse della Cina è noto da diversi anni. Anche qui l'investitore dovrebbe essere la CCCC. Il **porto** che costituisce un centro intermodale e logistico vicino al canale di Suez, è gemellato con quello di Shenzhen e rientra nel progetto della Via della Seta come punto di affaccio sul Mediterraneo e di collegamento con l'Asia; dal momento della firma del Memorandum, taluni esponenti del M5S con incarichi di Governo, hanno sottolineato il coinvolgimento del **porto** di Taranto nella strategia cinese. Il 5 novembre 2019 il Ministro degli esteri Di Maio all'expo sull'import di Shanghai ha dichiarato che sui moli del **porto** pugliese "c'è un interesse che porterà presto ad iniziative". Sono note le ripetute esternazioni del sottosegretario alla presidenza del consiglio Mario Turco. Nel 2018 e nel 2019 L'Autorità portuale di Taranto ha partecipato alla fiera CLTF dedicata ai trasporti e alla logistica che si svolge a Shenzhen; E' in via di costituzione presso il **porto** di Taranto una Zona economica speciale Interregionale Puglia-Basilicata. Il 29 aprile 2020 è stata definita da parte dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli della perimetrazione della zona franca interclusa del **porto** di Taranto, costituita da 11 aree per 162 ettari; nella medesima area sono programmati importanti interventi,





che peraltro richiedono ingenti finanziamenti: piastra portuale di Taranto, nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada, ampliamento del V sporgente,



## Affari Italiani

### Taranto

---

riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisettoriale, potenziamento dei collegamenti ferroviari del complesso del **porto** di Taranto con la rete nazionale, interventi di messa in sicurezza e bonifica della area ex Yard Belleli; è di questi giorni la notizia che proprio in quest' area la società cinese Weichai Group, proprietaria all' 86% della Ferretti Group, intende fare un importante investimento produttivo nell' ambito della cantieristica nautica. Questa operazione si svolge con l' appoggio del sottosegretario Mario Turco; la città di Taranto riveste un ruolo crescente per la strategia NATO. L' Alleanza Atlantica ha bisogno della disponibilità del **porto** di Taranto Mar Piccolo e Mar Grande, per le infrastrutture militari strategiche. Da tempo si sta lavorando a questa transizione, assieme alle trasformazioni in corso presso altre basi militari dell' Alleanza (Napoli, Sigonella, Niscemi, Vicenza) e alla riprogrammazione del ruolo della NATO; per quel che riguarda le modalità operative con cui l' Italia sta attuando il Memorandum sulla Via della Seta, sia il Governo che le Autorità portuali nazionali, appaiono procedere in ordine sparso, ciascuna con una propria strategia, ma senza una direttiva di carattere nazionale. Ogni Autorità cerca di chiudere accordi utili per sé, senza valutare l' utilità in termini di Paese. Viceversa la controparte cinese si muove in modo coordinato, lasciandosi aperta la strada a più opzioni, non confliggenti tra loro; se è giusto collaborare in termini economici con tutti i Paesi, tuttavia non possiamo consegnare le infrastrutture più importanti del nostro Paese, che è al centro del Mediterraneo e quindi al centro sia dei traffici mondiali che dello scacchiere strategico internazionale, a Stati che hanno potenza economica notevole e una propensione ad egemonizzare i mercati; quali siano gli orientamenti del Governo in merito alle ipotesi di investimento di società cinesi, in taluni casi direttamente controllate dal Governo cinese, nel **porto** di Taranto e più in generale, nei porti italiani individuati in premessa; quali risorse si intendono impegnare per l' ammodernamento del **porto** di Taranto e a sostegno di investimenti cinesi e se sia a conoscenza, per questo scalo, di manifestazioni d' interesse di altre società cinesi; se non si ritenga opportuno evitare che le varie Autorità portuali nazionali sottoscrivano documenti impegnativi con imprese di Stati non facenti parte dell' Unione europea, senza aver ottenuto specifici indirizzi operativi dal Parlamento; se non intenda adoperarsi affinché tali iniziative si muovano nel quadro di una strategia nazionale concordata e coordinata tra tutte le autorità coinvolte, tenuto conto del ruolo che l' Italia riveste nell' Unione europea e nell' Alleanza Atlantica. Loading...  
Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

## Taranto, fronte orientale

Ansa Taranto Questa è la storia di un epicentro di una delle tante contraddizioni che stanno esplodendo a causa del Covid nell' Occidente, quindi in Europa, quindi in Italia. La contraddizione di un modello, quello democratico-liberale, che non riesce più a reggersi in piedi, che è incapace di ripensarsi e riprogrammarsi dopo una pandemia storica e mondiale. Il virus e la crisi che ne è derivata hanno dato un colpo fatale al già fragile piano A e hanno svelato l' assenza di un piano B. E allora che si fa? Per il modello occidentale la sopravvivenza passa dalla cessione di quote a chi sta fuori dall' Europa. All' Oriente. Questa è la storia di Taranto, luogo simbolo di un modello di industria tipicamente occidentale, basato sul totem acciaio, che è fallito. Il piano B sull' ex Ilva, che Mittal pensa di mollare, non c' è. Al porto, l' altro pilastro della città, entrano i turchi e i cinesi. Ecco l' epicentro, eccola la contraddizione. La fine della monocultura dell' acciaio che non ha un' alternativa Partiamo da quello che per Taranto è stato il piano A per decenni: l' acciaio. L' Ilva, poi diventata ex, infine finita nelle mani di Mittal. Dire l' Ilva è dire Taranto. Per i posti di lavoro, per l' indotto, per tutto quello che di buono ma anche di marcio è stato per la città. Il modello dell' acciaio è entrato in crisi prima del Covid, il lockdown questa crisi l' ha aggravata. Lo stallo dei consumi, la crisi dell' automotive, la liquidità che scarseggia, la Cina che pompa le sue materie prime. E poi è arrivato il virus. Le questioni industriali e quelle ambientali prima, infine quelle sanitarie sollevate dal Covid, impongono un cambio di paradigma. Che però non prende forma nei ragionamenti di chi - in questo caso il Governo - è titolare della programmazione industriale, quantomeno dell' indirizzo. Anche questo è un aspetto delle contraddizioni che il Covid ha fatto esplodere: l' incapacità di capire che il piano A era arrivato al limite, a tal punto che un piano B andava tirato su. E invece è arrivata la pandemia che ha buttato giù il piano A e lasciato sul campo solo macerie. Ci sono voluti cinque mesi di trattative tra il Governo e Mittal per arrivare a un accordo, a marzo, tale da impedire la fuga dei franco-indiani da Taranto. E ora Mittal se ne vuole andare. Il Governo valuta se chiedere il raddoppio (1 miliardo invece che 500 milioni) della penale prevista dall' intesa di due mesi fa, ma poco cambia. Se alla fine Mittal se ne andrà, il piano B non c' era prima e non c' è ora. Ci saranno però oltre diecimila posti di lavoro a cui dare una risposta e un' intera città che rischia di affondare senza il suo pilastro principale. Qualcuno nel Governo - leggere una parte dei 5 stelle - un' idea ce l' ha e si chiama nazionalizzazione. Ma prescindendo dal fatto che non è condivisa dentro allo stesso esecutivo, i dubbi nascono eccome se si pensa di risollevarlo un colosso industriale, caduto in malora, spendendo soldi pubblici, cioè i soldi degli italiani. I turchi operativi a giugno, si affacciano i cinesi. La metamorfosi industriale del porto parla il linguaggio dell' Oriente Taranto è l' Ilva e poi è il porto, oltre alla raffineria dell' Eni. Che poi sono un grande insieme perché le merci di entrambi transitano dallo scalo marittimo e infatti l' ex Ilva ha un peso specifico nelle attività del porto pari a circa l'80 per cento. È il suo principale cliente. Il resto è in mano a Eni e a merci varie. Cosa sta succedendo ora lo spiega a Huffpost **Sergio Prete**, il presidente dell' Autorità portuale di Taranto e commissario straordinario dello stesso porto: "Siamo in una fase di passaggio e trasformazione che doveva essere già avvenuta, ma il Covid ha posticipato tutto". Andiamo a vederla dal di dentro questa trasformazione. Entro l' estate si riavvierà il traffico del terminal container, con una capacità di 2-2,5 milioni di contenitori. Un pezzo importantissimo del porto, quello del molo polisettoriale. È in mano ai turchi di Yilport, il tredicesimo operatore mondiale per volumi di attività e primo nel 2018. Per capire il

The screenshot shows the top portion of a Huffington Post article. At the top, there's a navigation bar with 'HUFFPOST!' and various category links like 'POLITICA', 'CORONAVIRUS', 'ECONOMIA', etc. The main headline is 'Taranto, fronte orientale' under the 'ECONOMIA' section. Below the headline is a sub-headline: 'Ultimo capitolo Ilva: con Mittal, da cui il governo esige un miliardo, se ne va un modello occidentale, turchi e cinesi entrano nel porto. Le contraddizioni di un mondo in crisi'. There is a small image of a night view of Taranto's port area. To the right of the main text, there are several 'TENDENZE' (Trends) boxes with small images and titles like 'Informazione va in rapallo con l'abbino sotto la luce e viene scartata: "Avviso caldo"', 'Come finisce una pandemia? Quando la gente si stanca del virus e quando non ci si può staccare? (di L. Vattimo)', 'La Trattativa (di P. Salvatori)', 'Smart Portuali in Quarantena', and 'Rabbia da Mivida'. At the bottom right, there is a 'ISCRIVITI E SEGUI' section with social media icons for Twitter, Facebook, and YouTube, and a 'Newsletter' sign-up form.



## Huffington Post

### Taranto

---

peso della holding turca basta pensare che è proprietaria del 25% di Cma Cmg, il terzo vettore marittimo mondiale per il traffico container. A Taranto i turchi hanno in mano una concessione dallo scorso agosto. Durerà 49 anni. E una banchina di 1.900 metri. In termini di equilibri di forza dentro al porto, questo significa che i turchi arriveranno da subito al 20-25 per cento. Se l'ex Ilva resta ai livelli di produzione attuali, i più bassi di sempre, è destinata a scendere sotto al 40 per cento e i turchi salirebbero al 30-35 per cento. Ma, come spiega **Prete**, "dipende tutto da che fine fa l'ex Ilva". Al porto se la ricordano tutti, oggi e soprattutto ieri, quando produceva 8-9 milioni di tonnellate d'acciaio all'anno. Significavano 35 milioni di movimentazione portuale. Ora la produzione è ai minimi storici. E con la minaccia di Mittal di andarsene. Per capire quanto l'ex Ilva impatta sul porto e quindi anche lo scenario che si determinerebbe in caso di un'uscita di scena del colosso dell'acciaio, basta ascoltare ancora il commissario straordinario del porto: "Prima del sequestro del 2012, eravamo il terzo porto in Italia con oltre 40 milioni di tonnellate, ora siamo scesi sotto i 20 milioni. Quest'anno doveva essere l'anno della svolta con l'avvio del piano di Mittal, ma ora si parla di un azzeramento di questo impegno e poi il Covid ha complicato tutto". L'ex Ilva al porto ha fatto il bello e ora il cattivo tempo. Ancora **Prete**: "La decisione di Mittal sarà determinante per comprendere la programmazione perché proprio l'incertezza che ha determinato lo stabilimento Ilva non ha consentito una programmazione complessiva del porto". Quel che si è potuto fare si è fatto e cioè una riprogrammazione della parte commerciale, con il terminal contenitori affidato ai turchi, e di quella turistica attraverso l'incremento della presenza delle navi di crociera. Crescerà anche l'Eni perché il porto di Taranto servirà da passaggio per esportare il petrolio presente in un giacimento in Basilicata, ma l'incognita Ilva mette il quadro in crisi. Avanzano i turchi e si affacciano i cinesi. Lo fanno in punta di piedi e attraverso il Gruppo Ferretti, leader mondiale nella progettazione, costruzione e vendita di yacht a motore e da diporto di lusso. Possiede e gestisce sei cantieri navali in tutta Italia. Storia italiana, management pure. Ma l'86% del gruppo è in mano alla cinese Weichai. Chi è Weichai? Una delle più grandi società cinesi e mondiali che operano nel campo della produzione di parti di auto e di veicoli pesanti. Ferretti punta a un'area di 150-160mila metri quadri all'interno del porto. Un'area abbandonata, dove una volta si costruivano le piattaforme per le petroliere. È del Demanio, gestita dall'Autorità portuale. La vuole per costruire gli scafi e sovrastrutture in vetroresina e carbonio, ma anche per far nascere un centro di ricerca focalizzato sulla realizzazione di modelli e stampi. Non è la "cinesizzazione" del porto di Taranto (l'area a cui si punta è di 150-160mila metri quadri a fronte di un'estensione del porto che è di 3 milioni e 250mila metri quadri), il progetto ancora va scritto, ma c'è l'interesse ed è già stato avviato un confronto con Mario Turco, il sottosegretario M5s alla presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti pubblici. È uno degli uomini chiave del Cantiere Taranto che Giuseppe Conte ha lanciato lo scorso autunno per la riqualificazione della città. Il premier l'ha voluto come coordinatore del Cis di Taranto, il Contratto istituzionale di sviluppo che deve dare forma alla rinascita. Un'operazione, quella di Ferretti, che il Governo condivide. Turco poco più di un mese fa, il 7 aprile, quando incontrò l'amministratore delegato del gruppo a Taranto: "L'insediamento del gruppo Ferretti a Taranto sarebbe per il territorio una grande opportunità di sviluppo e di riconversione economica per il nostro tessuto imprenditoriale". Il Cantiere Taranto del Governo. A che punto è il piano di Conte? Il nuovo corso del Contratto istituzionale di sviluppo per Taranto è stato annunciato dal premier lo scorso autunno. Sostanziato di risorse con la manovra 2019 e rinforzato con alcuni interventi del Cipe. In tutto 726 milioni. Riguarda tutto quello che non è l'ex Ilva: infrastrutture, ospedali, università, riqualificazione urbana. Dal 5 marzo, Conte ha voluto che fosse Turco a coordinare il Cis. Bisogna costruire tutto il tessuto intorno all'acciaieria. Basta pensare che manca un collegamento degno di questo nome tra il porto e la stazione ferroviaria, tantomeno con l'aeroporto, tra l'altro una cattedrale nel deserto. Il lavoro è partito e registra passi in avanti come la ricognizione di tutte le criticità. Ci sono 15 stazioni appaltanti con metodologie diverse. Dei trenta interventi previsti dal vecchio Cis,

metà sono fermi da anni e con soldi già stanziati. Quindi riprogrammare. Sono partiti interventi di riqualificazione nel centro storico di Taranti, a settembre l' ex filiale della Banca d' Italia ospiterà il primo corso di laurea in Medicina, si lavora al rafforzamento delle strutture



# Huffington Post

## Taranto

---

sanitarie. Ma lo sviluppo di Taranto non può prescindere dal futuro dell' ex Ilva. Il profumo d' Oriente è arrivato in città. Quello dell' acciaieria sta evaporando. In mezzo resta Taranto, epicentro di contraddizioni.

## MANFREDONIA L' AVVOCATO BARESE NOMINATO RAPPRESENTANTE DEL COMUNE NELL' AUTHORITY

### Porto, polemica su Delle Foglie

*Si difende il commissario Piscitelli: «Scelto tra i candidati per il suo curriculum»*

MANFREDONIA. Come da copione. La designazione del rappresentante della portualità di Manfredonia in seno all' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale della quale Manfredonia è integrata, da parte della Commissione straordinaria al Comune, è stata accompagnata dalle ormai solite, prevedibili polemiche. Polemiche fondate, fantasiose, strumentali, provocatorie? Tutte e nessuna. «Innescare polemiche su tutto a Manfredonia è un modo di essere, di fare chiacchiere per non fare nulla», hanno commentato alcuni cittadini. Quelle riguardante la designazione dell' avvocato Giuseppe Delle Foglie a componente del Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale**, trovano spunto dalla circostanza che Delle Foglie è di Barri e quindi non di Manfredonia. Scelto tra un lotto di candidati tra cui due manfredoniani. Polemiche peraltro non apertamente espresse, tanto che gli ipotetici riferimenti hanno smentito. E spesso la smentita è la più chiara delle conferme. Ma a fare cenno a quelle "supposte" polemiche è stato il commissario straordinario prefetto Vittorio Piscitelli giustificando la scelta fatta. «Mi erano giunte voci - ha di chiarato - su una bagarre che si sarebbe accesa sui sostenitori di candidati del luogo, persone degnissime, ma che avrebbero perpetuato una contrapposizione che avrebbe nociuto al lavoro che il rappresentante nel Comitato di gestione deve svolgere. La scelta dell' avvocato Delle Foglie - spiega - è stata sostenuta dal suo curriculum professionale di tutto rispetto. Anche qui abbiamo inteso attenerci alla legalità e trasparenza delle procedure. Il designato è una figura fuori dal contesto come abbiamo avuto modo di verificare con le dovute informazioni documentate e come abbiamo constatato con i colloqui diretti. Anche l' insinuazione - aggiunge - che fosse vicino al presidente Patroni Griffi è stata ampiamente esclusa. L' avvocato delle Foglie è una persona libera, professionista preparato della cui esperienza di amministrativista contiamo di avvalerci per venire a capo di alcuni problemi che gravano sul porto e che si trascinano da qualche decennio come ad esempio quello riguardante i nastri trasportatori dei quali non si riesce a capire a chi risale la proprietà che dovrà provvedere a smantellarli. L' avvocato Delle Foglie mi ha già fatto sapere - comunica Piscitelli - che appena perfezionata la sua nomina, sarà a Manfredonia per incontrare la Commissione straordinaria e gli operatori portuali per un giro di orizzonte sulle problematiche emergenti dal settore. Mi auguro - ha concluso il commissario - che si mettano da parte polemiche e preconcetti e si instauri una fattiva collaborazione nell' interesse della portualità di Manfredonia».





## Authority, lunedì il presidente: Chiovelli o Agostinelli?

Domenico LatinoGIOIA TAURO C'è grande attesa per la nomina del primo presidente dell' **Autorità portuale** e di **Sistema** della Calabria che sancirà anche la fine del lungo commissariamento dell' **Authority** gioiese, sopravvissuta alla riforma Delrio che ha introdotto le AdSp. Designazione che sarà formalizzata lunedì. Ad annunciarlo è stata direttamente la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli in occasione dell' inaugurazione dei lavori del terzo megalotto della SS 106 svoltasi martedì a Francavilla Marittima, evidenziando che la decisione, in realtà, era stata presa già da tempo ma che poi non si era concretizzata a causa dell' emergenza coronavirus. Nessun indizio è però trapelato sulla figura che, per legge, dovrebbe essere individuata d' intesa con la Regione fra la lunga rosa di curricula arrivati al Ministero. Secondo indiscrezioni, però, in pole ci sarebbe Alberto Chiovelli, uno dei direttori più in vista ed influenti del dicastero di piazzale Porta Pia, ma nel capoluogo pianigiano in molti sperano ancora nella riconferma dell' attuale commissario straordinario, Andrea Agostinelli, soprattutto fra i portuali che più volte, nei giorni scorsi, ne hanno tessuto pubblicamente le lodi riconoscendogli il merito di aver gestito al meglio il delicato passaggio di consegne tra Contship ed Msc al timone del terminal, tirando lo scalo fuori dalla crisi che aveva portato ai licenziamenti. Chiovelli o Agostinelli sono comunque due nomi che scontenterebbero diversi esponenti politici locali, fra cui i consiglieri comunali della Lega rosarnesi e l' amministrazione di Gioia Tauro del sindaco Alessio, con il suo vice Valerio Romano, già sindacalista della Cgil (fra le sigle che firmò l' accordo sugli esuberanti), visto che, a parer loro - non si comprende bene su quali basi - alla guida dell' ente dovrebbe infatti andare un calabrese. Raggiunto telefonicamente, l' ammiraglio Agostinelli, che ha appena terminato l' ennesima riunione operativa con il direttore di Til-Msc Paolo Maccarini, preferisce tenere la bocca (parzialmente) cucita fino a lunedì: «lo sento, leggo e non commento - dice - lunedì potrei dirle "pazienza, la politica non cambia mai" ma preferisco aspettare le decisioni. Tra l' altro, il ministro è invitata a una manifestazione pubblica anche se selezionata, viste le circostanze, per giorno 27 quando a Gioia arriverà la prima portacontainer da 23.600 TEUs: è la prima volta ed è una notizia sensazionale per il porto. Vorrà dire che, in ogni caso, lasceremo col botto. È una nave che non viene occasionalmente ma farà linea ed è la dimostrazione che Gioia vale Rotterdam visto che quelle navi li scalano altri dieci porti nel mondo. Quindi, aver avuto questa fortuna e la possibilità di lavorare così bene è motivo di orgoglio infinito». L' affetto dimostrato dai portuali? «Sono cose che fanno piacere, prendendo tutto cum grano salis posso dire che sono le vere soddisfazioni, vivendo a Gioia alcuni mi fermano anche per strada. Chiovelli? È un uomo che ha lavorato per quarant' anni in quelle stanze, quindi». Per Agostinelli parlano i fatti: «Devo dire che qualcosa è venuto fuori, abbiamo avuto fortuna in questi due anni finali, i primi tre li ricordo con altri stati d' animo ma è andata bene». Non solo fortuna, anche il coraggio di mettere alla porta un colosso come la Contship di Cecilia Battistello. L' attuale commissario ha risollevato lo scalo ed estromesso Contship.



## Lirosi non può coprire i costi e lascia a... piedi i portuali

*Uiltrasporti chiede alla Regione di intervenire*

**GIOIA TAURO** Niente abbonamento alle autolinee Lirosi per i portuali di Mct, la società terminalista che gestisce lo scalo di **Gioia Tauro**, che dal capoluogo di provincia devono raggiungere il posto di lavoro. Il motivo? Per la compagnia sarebbe una questione di risorse e di limitazioni legate alle misure di contenimento della pandemia. A darne notizia la Uiltrasporti Calabria che, sollecitata dai lavoratori, ha scritto una lettera di segnalazione all' assessore regionale ai Trasporti, Domenica Catalfamo, chiedendo la regolarizzazione delle corse. L' organizzazione sindacale ha ritenuto opportuno intervenire per trovare giusta e adeguata soluzione alla gestione dei servizi di trasporto esercitati dalla società Lirosi «dopo il diniego, comunicato verbalmente, da parte della direzione aziendale - si evidenzia - al rilascio e all' emissione di biglietto di abbonamento per i richiedenti lavoratori sulla tratta Reggio Calabria-Terminal **porto** di **Gioia Tauro**, giustificato con la "insufficienza di copertura economica regionale delle spese di esercizio, per necessario doppio servizio di pullman", a causa della limitazione dei posti su ogni mezzo di 12 metri per 48 posti di cui utilizzabili 15, come disposto dalla normativa coronavirus». La Uiltrasporti, constatata la necessità espressa dall' utenza e il difetto sociale rilevato, richiede quindi l' intervento urgente di Catalfamo «per regolarizzare l' immediata fruizione del diritto al viaggio con biglietto di abbonamento previsto dalla normativa Regione Calabria, non potendo ogni lavoratore - sottolineano il segretario generale Rizzo e quello provinciale Tpl, Tomaselli - sostenere l' ingente costo giornaliero per l' acquisto di biglietto ordinario di andata e ritorno, che andrebbe a gravare fortemente sul proprio bilancio familiare». Il sindacato ha richiesto a tal proposito un incontro urgente con l' assessore ai Trasporti per definire una situazione definita «di anomala contraddizione al regolamento regionale» e, insieme ai lavoratori conta su un pronto riscontro. d.l.



## «I fondi Por Calabria per le Linee Taurensi»

GIOIA TAURO Dopo che l' europarlamentare Laura Ferrara del Movimento 5 Stelle ha dato comunicazione della definitiva sospensione del progetto e dell' utilizzo dei fondi Por Calabria già impegnati per la metropolitana della città di Cosenza, chiarendo che l' opera non si farà, la Uiltrasporti chiede di verificare la possibile rimodulazione dei 160 milioni di fondi per destinarne una parte alla metropolitana leggera di superficie della Piana di Gioia Tauro, sul percorso già esistente delle Linee Taurensi Gioia Tauro- Cinquefrondi e Gioia Tauro-Palmi-Sinopoli, linea che interessa tutto il territorio della Piana attraversando tutti i paesi a più forte densità abitativa per oltre 170 mila persone, inserendo nel progetto il prolungamento verso il porto e l' area industriale di Gioia Tauro e collegando l' area portuale con tutto il sistema interconnesso, stradale e ferroviario, attualmente isolato, servito solo da connessione autostradale. «Questa Ferrovia - scrivono in una nota congiunta il segretario regionale della Uiltrasporti, Giuseppe Rizzo e il segretario provinciale Tpl, Giovanni Tomaselli - con la sensibilità della presidente Santelli, alla quale si chiede l' impegno, si potrebbe rivalorizzarla offrendo un sistema infrastrutturale a rete fissa connesso a Gioia Tauro con la Rete ferroviaria italiana e togliendo dalle strade interne, oramai soffocate dai mezzi privati, tutto il trasporto». Uiltrasporti prosegue: «Altra condizione favorevole e di grande interesse è il servizio di mobilità pronto e a costo zero per l' ospedale della Piana in programmazione nel comune di Palmi, dove in area adiacente esiste già la rete ferrata». La stessa europarlamentare ha assicurato che le risorse destinate potranno essere utilizzate; nonostante i ritardi e in seguito alle modifiche ai regolamenti comunitari, i fondi non saranno disimpegnati. «La Regione Calabria - concludono Rizzo e Tomaselli - adesso deve rimodularli nei singoli progetti, dirottando le risorse verso altre priorità come la mobilità sostenibile. Inoltre, i Fondi strutturali possono essere destinati a tre priorità: la spesa sanitaria, il sostegno ai regimi di riduzione dell' orario lavorativo e il sostegno al capitale circolante delle piccole e medie imprese». d.l. Richiesta della Uiltrasportidopo che è stata annullata la metropolitana di Cosenza.



## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### Ormeggi al Molo Brin, si cambia

*Per le barche in transito sosta al massimo di 48 ore, posti assegnati e autorizzazione della Capitaneria*

MARCO BITTAU

OLBIA Ormeggiare al Molo Brin sarà un po' come parcheggiare in centro. Sosta breve per le barche in transito, autorizzata per iscritto e per uno specifico posto barca. L' autorizzazione vale 48 ore e per il rilascio si pagano i 16 euro necessari per la marca da bollo. Tutto apparentemente molto semplice, ma la portata della nuova disciplina ordinata dalla Direzione marittima di Olbia è a dir poco rivoluzionaria. Sì, perché l' ormeggio nel Porto vecchio della città sino a ieri era praticamente una giungla: niente regole, tutto gratis e si sta quanto si vuole. Una pacchia. L' ordinanza che disciplina gli accosti delle unità da diporto in transito nel Porto vecchio (il Molo Brin e il Molo vecchio) è stata firmata l' altro ieri dal comandante del porto, Maurizio Trogu. L' obiettivo delle nuove disposizioni per l' ormeggio delle barche in transito è quello di garantire un maggiore e più efficace controllo delle imbarcazioni in porto, garantendo anche una maggiore rotazione degli ormeggi in banchine più che comode per la loro vicinanza al centro storico della città. Insomma, lo stesso principio che ispira i parcheggi a pagamento per le auto. L' ordinanza (consultabile sul sito della Capitaneria di porto di Olbia) e sostituisce, modificandoli, ben quattro precedenti provvedimenti ormai superati. Le disposizioni si applicano a tutte le unità da diporto, indipendentemente dalla tipologia e dalla bandiera, di stazza lorda inferiore alle 25 tonnellate. La più importante novità rispetto alla disciplina precedente riguarda i tempi di permanenza all' ormeggio e soprattutto la procedura per poter ormeggiare. In precedenza era prevista una semplice comunicazione alla Capitaneria di porto e all' **Autorità portuale**, da oggi è previsto il rilascio di una vera e propria autorizzazione all' ormeggio, dapprima solo via radio o telefonica (a seguito di richiesta da parte di una unità che sta per impegnare la canaletta di accesso al porto) e, successivamente, presentando specifica richiesta scritta (in bollo). L' autorizzazione sarà formalizzata anche per iscritto, con assegnazione di un preciso posto di ormeggio. Resta invariato l' obbligo di conferimento dei rifiuti almeno ogni 24 ore o prima della partenza (se la sosta è di durata inferiore alla 24 ore). L' autorizzazione avrà una validità non superiore alle 48 ore e si intende comunque decaduta dal momento in cui la barca lascia l' ormeggio. In caso di successivo transito o rientro in porto dovrà essere prodotta una nuova richiesta, ma a differenza degli anni passati non potrà essere avanzata se non siano trascorsi almeno 15 giorni dalla precedente. «Questo provvedimento - spiega il comandante del porto, Maurizio Trogu - si è reso necessario mettendo a frutto l' esperienza maturata nelle scorse stagioni estive e, in sinergia con l' **Autorità portuale** permetterà un più efficace controllo delle unità e delle persone che scalano il porto e frequentano la città, offrendo ai turisti un' immagine di amministrazione attiva ed efficiente». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

## Sul lato est trasporto turisti e unità d' appoggio per diving center

Altra importante novità introdotta dalla nuova ordinanza della Capitaneria di **porto** che disciplina l' ormeggio delle imbarcazioni in transito nel **Porto** vecchio è la possibilità offerta alle unità fino a 24 metri destinate al trasporto passeggeri (ad esempio, per il giro turistico del golfo di Olbia) e alle unità di appoggio ai diving center, di ormeggiare nella testata del Molo Brin (lato est) che, in linea di massima, è sempre stata riservata all' ormeggio dei mezzi di soccorso. Questo tipo di ormeggio è consentito per il periodo compreso tra il 1° aprile e il 30 settembre e solo per il tempo strettamente necessario all' imbarco o allo sbarco dei passeggeri con apposita passerella e delle attrezzature per le escursioni o per le immersioni sub.



Su Siccu. L' Authority ha intimato alla Lega Navale la rimozione dello scafo

### Recuperata la barca affondata dentro il porticciolo

"Donna Rosa" ha smesso di vivere. Ieri, per tutta la mattina e fino a metà pomeriggio, il braccio meccanico del pontone galleggiante della Colsub, la società di lavori subacquei incaricata dello smaltimento, ha lavorato senza sosta per recuperare l'imbarcazione colata a picco, il 20 novembre scorso, davanti alla banchina del pennello Bonaria. La rimozione dello scafo, ormai in precarie condizioni per la lunga permanenza sott'acqua, è stata imposta con un'ordinanza firmata dal presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna, Massimo Deiana. Ripetutamente alla proprietà è stata richiesta la rimozione della barca, attrezzata per le escursioni lungo costa, ma per oltre cinque mesi nulla è stato fatto. Lo scafo, semiaffondato e poggiato sul basso fondo, con la parte del ponte fuori dall'acqua, ha costituito un serio problema per i diportisti che attraccano lungo i pontili di Su Siccu e in particolare in quelli gestiti dalla Lega Navale, la storica società nautica cui è stato affidato, in concessione, una parte dello specchio acqueo di Su Siccu, a est del pennello Bonaria. Inoltre, tra il pontile G e il pontile d'ormeggio della nave addestrativa Su Entu dell'Istituto Nautico "Buccari", era diventato davvero difficile navigare e fare manovre. Così ieri mattina l'Authority ha imposto l'ultimatum, dopo l'intimazione alla concessionaria Lega Navale di procedere alla rimozione del "Donna Rosa". La grossa chiatta galleggiante munita di gru ha lasciato l'attracco esterno del Pennello Bonaria e si è infilata dentro l'approdo turistico. Mentre i sub hanno operato per imbracare l'imbarcazione ed evitarne lo spostamento, il braccio d'acciaio ha cominciato la lunga opera di demolizione. Impossibile il recupero completo della barca, impossibile salvarla. Le sue precarie condizioni hanno imposto altre strade. Così Donna Rosa, o quel che ne resta, è stata trasportata nel centro di smaltimento. Le operazioni sono state seguite da decine di persone, dagli abituali frequentatori di Su Siccu e dai proprietari degli altri natanti ormeggiati nei pontili. A. Pi.



Lo scalo. Audizione per l' Authority Deiana

### «Salvare il porto industriale e renderlo competitivo»

Un tavolo di interlocuzione permanente con il coinvolgimento di tutti gli enti interessati per rilanciare il Porto canale: è la proposta fatta al Consiglio comunale dalla commissione all' Innovazione tecnologica, presieduta da Raffaele Onnis. Obiettivi: il superamento delle prescrizioni contenute nei vincoli paesaggistici e ambientali che pendono sul Porto canale e che ne stanno bloccando lo sviluppo; l' istituzione della zona economica speciale e della zona franca doganale; l' installazione delle nuove gru che consentano banchinamento e transhipment dei container con le grandi navi di ultima generazione. Ancora: la differenziazione delle attività portuali con la cantieristica e il rimessaggio che orbitano intorno all' infrastruttura e il trasferimento dei traffici commerciali, delle rinfuse e dei passeggeri, dal porto storico di via Roma al Porto canale. «Negli ultimi anni stiamo assistendo a un progressivo e inesorabile decremento della movimentazione merci che ha portato all' inevitabile recente chiusura del porto con la conseguente cassa integrazione dei dipendenti portuali», ha detto Raffaele Onnis. Da qui la richiesta dell' Aula perché sindaco e giunta municipale si facciano parte attiva per il rilancio del porto industriale. Nei giorni scorsi l' audizione in Commissione consiliare del presidente dell' **Authority**, Massimo Deiana, che ha ribadito la necessità di una volontà politica per sbloccare il vincolo che frena lo sviluppo. (a. pi. )



## Passa dallo Stretto il rilancio post emergenza

*Profili istituzionali, identitari, infrastrutturali*

reggio calabria "L' Area integrata dello Stretto ed il rilancio post-Covid: profili istituzionali, infrastrutturali, identitari e culturali, economici" Questo il tema del confronto a più voci promosso dall' Università Mediterranea, appuntamento in rete calendarizzato per il 30 maggio che vedrà un' analisi da più angolazioni del percorso che potrebbe segnare la svolta per il territorio. La sponda continentale dello Stretto presenta oggi una questione identitaria tutta propria in relazione alla istituenda area integrata: lo scenario pandemico evocato dal titolo di questo evento, in conseguenza di alcune scelte politiche - tra le quali, le più eclatanti censurate ai massimi livelli istituzionali - ha messo a dura prova financo la tanto conclamata continuità territoriale, se non, addirittura, la sovranità dello Stato in relazione ai poteri di Esso sui propri confini. La neo costituita **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto rappresenta senz' altro lo strumento più idoneo ai fini di un reale processo di conurbazione logistico-intermodale, ma appare indispensabile a tale scopo la massima sinergia con le altre istituzioni in generale, e con il mondo scientifico universitario in particolare. Occorre disegnare tutti insieme nuovi ed ambiziosi scenari, rispetto ai quali una riconquistata centralità strategica del Mediterraneo renda lo Stretto non meno attrattivo e baricentrico del Canale di Suez, o di altri siti sino ad oggi più determinanti nel panorama geopolitico. Parte oggi, da tale iniziativa condivisa tra AIOC e Dipartimento Digies dell' Università Mediterranea, tale sfida epocale per la crescita del territorio, affinché, per dirla con Mario Mega, lo Stretto sia un' opportunità e non un limite. L' evento, moderato dal dirigente dell' Aioc Corrado Savasta e introdotto dal prof. Massimiliano Ferrara, registrerà i saluti del rettore, Prof. Zimbone; si avvicenderanno al tavolo virtuale: il prefetto Massimo Mariani; il presidente della AdSP dello Stretto, Mario Mega; i docenti Costabile, D' Ascola, Nicolò; il dott. Signorello. I lavori saranno conclusi dal dott. Pier Felice degli Uberti.





## Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

### Alessandro Russo: riaprire urgentemente spazi della città alla fruizione pubblica

Il Consigliere Comunale Alessandro Russo ha proposto all' Amministrazione Comunale di riaprire urgentemente spazi della città alla fruizione pubblica: l' Arena 'Ciccio', il Giardino Corallo, parte dell' area 'Torri Morandi', persino il Lungomare della Cortina del Porto . Aree così come afferma lo stesso consigliere sul suo profilo Fb, che potrebbero essere utilizzate (a costo zero) da attori, musicisti, artisti della nostra città che stanno soffrendo la chiusura dei loro spazi di esibizione. Loro potrebbero avere uno spazio dove continuare a far e cultura e sopravvivere; la città ne avrebbe un cartellone di iniziative all' aperto per l' estate. Occorre ripensare gli spazi pubblici della città; seriamente, non a chiacchiere. Come è giusto pensare che spazi pubblici vengano concessi gratuitamente agli esercizi di ristorazione e bar anche chiudendo importanti parti di vie e piazze del centro, allo stesso modo dobbiamo restituire gli spazi comunali morti da decenni a quanti nutrano anche l' anima con arte, musica e cultura. Di seguito la nota del Consigliere Russo: "Gentile Signor Sindaco, con la presente sottopongo alla Sua attenzione la possibilità, dal sottoscritto proposta alla competente IV Commissione consiliare nella seduta del 19.05.2020, di valutare nei prossimi tavoli tecnici che l' Amministrazione dedicherà alla 'ripartenza' delle attività economiche, sociali e culturali della Città di Messina a seguito dell' epidemia da Covid-19, alcune ipotesi di riutilizzo di aree, spazi e attrezzature comunali che alla data odierna non risultano usati ma che potrebbero benissimo essere destinati ad attività che, accanto a quelle strettamente economiche, sono analogamente importanti per un riavvio delle attività della nostra città, segnatamente quelle artistiche e culturali. Dettagliatamente, preme allo scrivente sottolineare come il Comune di Messina sia nella disponibilità di aree che da tempo risultano non utilizzate, nonostante in alcuni casi siano state affidate a concessionari o che siano nella piena titolarità dell' Ente. Aree o attrezzature che, lasciate da tempo in condizioni di abbandono che risulta ingiustificabile, oggi devono essere utilizzate per le attività culturali cittadine. Di seguito si riepilogano: Giardino Corallo : dato in assegnazione circa un anno fa, ad oggi risulta non attivo da parte del concessionario. Arena 'Ciccio' : aperte esterna del Palacultura, con la disponibilità di una ampia gradinata all' aperto e direttamente accessibile dall' esterno. Non affidata a terzi. Nella piena disponibilità dell' Ente. ' Torri Morandi ' a Torre Faro: zone di recente soggette ad acquisto da parte dell' Ente, utilizzate per l' attrezzatura dei parcheggi a servizio delle attività balneari del borgo marinaro. Alle tre aree sopra descritte, si può aggiungere anche parte della Cortina del Porto , che, in questi mesi priva del traffico croceristico, risultano vuote da passeggeri e, senza gli sbarchi, non onerate da leggi di sicurezza internazionale cui solitamente sono soggette in tempi ordinari - e che ne hanno sempre precluso l' utilizzo collettivo da parte della cittadinanza. Per utilizzare queste aree, occorre che il Comune di Messina si attivi tempestivamente presso l' **Autorità Portuale** affinché si faccia espressa richiesta di utilizzo, in ottica assolutamente straordinaria e sperimentale, per la fruizione collettiva, riaprendo questi spazi alla cittadinanza che potrebbe goderne nella stagione estiva che si avvicina. In questa richiesta di apertura della Cortina, infatti, affluiscono due potenzialità che la Città deve saper sfruttare. Innanzitutto, la sperimentaltà della circostanza, che si offre per comprendere praticamente come la riapertura delle aree possa influire sulla dinamica di vivibilità del territorio, e di rivitalizzazione anche con altre direttrici funzionali dell' area **portuale**; in secondo luogo, l' eccezionalità della circostanza, che offre l' opportunità di usufruire delle banchine del porto che solitamente sono occupate dagli sbarchi e precluse al pubblico utilizzo. In questi mesi prive di queste





## Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

---

devono essere sfruttati come opportunità per sperimentare. I luoghi pubblici che sono stati citati poco sopra dovrebbero essere immediatamente riaperti alla città, attraverso il coinvolgimento diretto delle associazioni artistiche e culturali del nostro Comune che, a causa delle regole stringenti di questi mesi hanno dovuto ridurre e poi sospendere le loro attività culturali. Sono compagnie teatrali, bande musicali, laboratori teatrali, affermati gruppi di professionisti della musica e del teatro che avevano spazi presso cui sperimentare e allestire spettacoli di grande qualità artistica che venivano fino a pochi mesi fa applauditi e richiesti in moltissime città italiane. Oggi, queste compagnie, queste bande musicali, questi artisti sono privi dei loro spazi di prova, di allestimento e di rappresentazione. E analoga difficoltà accusano le bande musicali cittadine, che solitamente si esibivano in luoghi e spazi pubblici, fornendo musica, divertimento e cultura soprattutto alle fasce più giovani della nostra città, che attualmente si prevede ne resteranno prive per i prossimi mesi. Orbene, appare allo scrivente necessario che come è assolutamente necessario e tempestivo il bisogno di chiudere ampie porzioni delle strade, delle vie e delle piazze cittadine per destinarle alle attività di bar e ristorazione che potrebbero, grazie alla sospensione della COSAP che il Governo ha decretato per tutto il 2020 e che il Comune apparirebbe vuole recepire, estendere soprattutto nelle ore meno influenzate dal traffico le loro possibilità di portare all' esterno le loro attività ricettive (seguendo un modello che le linee guida di contenimento altamente suggeriscono, peraltro), rifunzionalizzando - fatto non trascurabile e secondario - zone della città che la sera rischiano da sempre l' abbandono e la trascuratezza, allo stesso modo analoga attenzione l' amministrazione deve dedicarla alle altre attività che stanno subendo un colpo molto forte in città, ossia quelle di produzione e fruizione artistica, culturale e musicale, dando loro le medesime opportunità di sfruttamento degli spazi esterni della nostra Città, aiutandole nel poter fare continuare le loro attività - ovviamente senza alcun canone di concessione da pagare - e, allo stesso modo, nel poter loro consentire in questi luoghi l' allestimento e lo svolgimento delle loro produzioni teatrali, musicali ed artistiche, così da poter loro ottenere, per il tramite della vendita dei biglietti, un ristoro economico minimo per i danni che in questi mesi di fermo hanno subito. La Città di Messina ne trarrebbe beneficio nel poter vedere rivitalizzati spazi e strutture chiuse e abbandonate da anni e, allo stesso tempo, con la possibilità di disporre di un cartellone di iniziative culturali di cui i messinesi potrebbero usufruire per la stagione estiva, consentendo - al contempo - alle compagnie artistiche e ai loro componenti di sopravvivere in un momento di così profondo baratro economico. Messina riparte dalle attività commerciali, come si è detto. Ma riparte anche dalla sua produzione artistica e culturale che, tanto quanto le attività commerciali, sta subendo - in un silenzio che non può certo passare sotto traccia o facendo un generico appello alla sola offerta del Teatro Vittorio Emanuele - un tracollo tra le sue compagnie e i suoi artisti. Non possiamo e non dobbiamo in alcun modo abbandonare questa fascia importantissima del nostro tessuto sociale ed economico: riapriamo e senza oneri le strutture del Comune nelle modalità che ho sopra descritto: spazi che potrebbero funzionare da teatri, da cinema all' aperto, da concerti musicali per le bande messinesi o per gli stessi artisti del nostro Conservatorio di musica. C' è molto, c' è tanto altro oltre il Teatro Vittorio Emanuele, Signor Sindaco. E non possiamo permetterci in alcun modo il lusso di dimenticarli." Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su [Messinaora.it](https://www.messinaora.it).

### Navi ferme in Florida, rientrano gli italiani

IL BLOCCO Tornano in Italia i connazionali bloccati sulle navi da crociera della società Royal Caribbean ferme al largo della Florida. La «Freedom of the Seas» è in navigazione verso le Barbados, dove arriverà presumibilmente il 23 maggio. Da lì i 57 italiani a bordo saranno trasferiti tramite voli charter a Londra, da dove potranno rientrare in Italia. Anche le navi «Majesty of the Seas» ed «Empress of the Seas» sono in navigazione verso Southampton con arrivo previsto a inizio giugno e con successivo analogo rimpatrio via voli charter. Lo rende noto la Farnesina. «Il Consolato d' Italia a Miami e l' Unità di crisi della Farnesina - si legge nella nota - hanno seguito fin dal primo momento il caso dei nostri connazionali bloccati sulle navi da crociera della società Royal Caribbean, una vicenda dai profili particolarmente complicati per via della pandemia globale in corso e delle restrizioni imposte dai Paesi interessati dalle rotte». Il blocco ha interessato 90mila marittimi di tutte le nazionalità, su oltre 100 navi al largo delle coste degli Stati Uniti.



### La cittadinanza non esclude dal regime di tassazione

## Ai marittimi esenzioni ampie

La cittadinanza non esclude dal regime di tassazione dei marittimi. Il reddito corrisposto dal cittadino spagnolo residente in Italia che svolge il lavoro su nave battente bandiera estera è escluso dalla base imponibile. Lo ha chiarito l'Agenzia delle entrate con la risposta n. 134 del 20 maggio 2020. Il caso riguarda un cittadino spagnolo, che intende trasferire nel 2020 la residenza fiscale in Italia e mantenere il rapporto di lavoro con l'attuale datore come lavoratore marittimo a bordo della nave battente bandiera americana. Ai sensi della legge n. 88/2001, per i lavoratori marittimi italiani imbarcati su navi battenti bandiera estera, il reddito derivante dall'attività prestata sulle navi per un periodo superiore a 183 giorni nell'arco di dodici mesi (anche a cavallo di due periodi d'imposta) è escluso dalla base imponibile fiscale. Secondo l'Agenzia, la locuzione «lavoratori marittimi italiani», deve essere riferita non soltanto ai marittimi con nazionalità italiana, bensì anche a tutti i soggetti fiscalmente residenti in Italia, includendo nell'ambito applicativo del regime di tassazione dei marittimi di esclusione dell'imposizione del reddito in Italia, anche i redditi percepiti da cittadini stranieri. Alla luce del principio di non discriminazione sancito dall'articolo 23, paragrafo 1, della Convenzione tra l'Italia e la Spagna per evitare le doppie imposizioni. «I nazionali di uno Stato contraente, siano essi residenti o non di uno degli Stati contraenti, non sono assoggettati nell'altro Stato contraente ad alcuna imposizione od obbligo ad essa relativo, diversi o più onerosi di quelli cui sono o potranno essere assoggettati i nazionali di detto altro Stato che si trovino nella stessa situazione». Nel caso in esame il cittadino spagnolo, nel momento in cui diventa fiscalmente residente in Italia non potrebbe essere discriminato rispetto agli italiani che si trovano nelle stesse condizioni giuridiche stabilite dalla legge. © Riproduzione riservata.

GIULIA PROVINO

**Fondo perduto nei documenti**  
Almeno otto i modelli da tenere pronti per l'istanza

Paragrafo	Attente da esempio	Modificata mensura
1	...	...
2	...	...
3	...	...
4	...	...
5	...	...
6	...	...
7	...	...
8	...	...
9	...	...
10	...	...

**LA CITTADINANZA NON ESCLUDE DAL REGIME DI TASSAZIONE**  
**Ai marittimi esenzioni ampie**

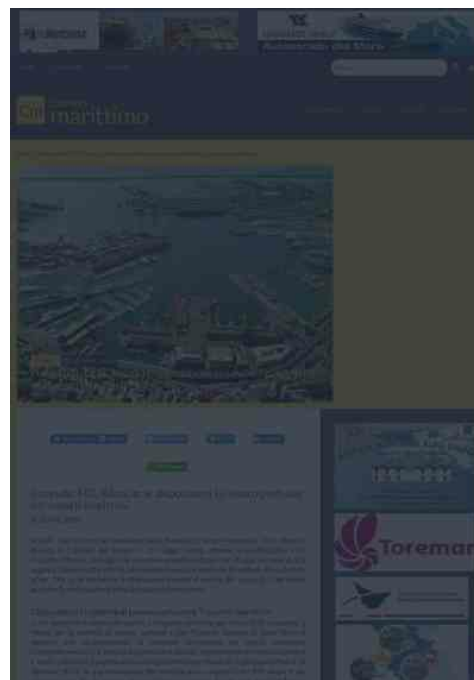
Il cittadino spagnolo nel momento in cui diventa fiscalmente residente in Italia non potrebbe essere discriminato rispetto agli italiani che si trovano nelle stesse condizioni giuridiche stabilite dalla legge.



**Emanato il DL Rilancio, le disposizioni su lavoro portuale e trasporti marittimi**

*ROMA -Con la firma del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, il DL Rilancio, passato al Consiglio dei ministri il 13 maggio scorso, attende la*

20 May, 2020 ROMA - Con la firma del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, il DL Rilancio, passato al Consiglio dei ministri il 13 maggio scorso, attende la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, passaggio che dovrebbe avvenire nella giornata di oggi. Un testo di 323 pagine suddiviso in 266 articoli, contenente una maxi manovra da 55 miliardi. Al capitolo III, all' art. 199, sono contenute le disposizioni inerenti il settore dei trasporti e del lavoro portuale. Ecco di seguito le principali disposizioni sul tema: Disposizioni in materia di Lavoro portuale e Trasporti marittimi 1. Per sostenere il sistema dei porti e il trasporto marittimo per l' anno 2020 si prevede la facoltà per le Autorità di sistema portuale e per l' Autorità portuale di Gioia Tauro di disporre fino all' azzeramento, la riduzione dell' importo dei canoni concessori, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, nell' ambito delle risorse disponibili e anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione (fino al 31 luglio oppure fino al 31 dicembre 2020) su una diminuzione del fatturato pari o superiore del 20% da parte del concessionario. Sia per quanto riguarda i canoni concessori dei beni demaniali (art.36 cod. navigazione) che per quanto riguarda i canoni concessori del lavoro portuale (ar. 16-17-18 della L.84/94), sia per la gestione dei canoni delle stazioni marittime e servizi a supporto passeggeri. Autorizzazioni art. 17 prorogate 2 anni 2. In relazione al rilievo esclusivamente locale della fornitura del lavoro portuale temporaneo e al fine di salvaguardare la continuità delle operazioni portuali presso gli scali del sistema portuale italiano, compromessa dall' emergenza COVID - 19, fermo quanto previsto all' articolo 9 - ter del decreto - legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, le autorizzazioni attualmente in corso, rilasciate ai sensi dell' articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono prorogate di due anni. Autorizzazioni art. 16 e 18 prorogate 12 mesi 3 . Al fine di ridurre gli effetti economici derivanti dalla diffusione del COVID-19 e dalle conseguenti misure di prevenzione e contenimento adottate: a) la durata delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell' articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, attualmente in corso o scadute in data successiva al 30 gennaio 2020, è prorogata di 12 mesi; b) la durata delle concessioni rilasciate nei porti ai sensi dell' articolo 36 del codice della navigazione e dell' articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, attualmente in corso o scadute in data successiva al 30 gennaio 2020, è prorogata di 12 mesi; Concessioni servizio di rimorchio 3. c) la durata delle concessioni per il servizio di rimorchio rilasciate ai sensi dell' articolo 101 del codice della navigazione attualmente in corso o scadute in data successiva al 30 gennaio 2020, è prorogata di 12 mesi; 4. La proroga di cui alle lettere a) e b) del comma 3 non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle autorizzazioni o delle concessioni previste dagli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ovvero dell' articolo 36 del codice della navigazione, già definite con l' aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020. Magazzinaggio e supporto ai trasporti 5. Fermo quanto previsto dall' articolo 1, comma 107, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, l' agevolazione di cui ai commi da 98 a 106 del medesimo articolo 1 si applica anche ai soggetti operanti nei settori del magazzinaggio e supporto ai trasporti. Ormeaggio 6. Servizio di ormeaggio nei porti italiani, è riconosciuto alle società nel limite complessivo di euro 24 milioni per l' anno 2020, un indennizzo per le ridotte prestazioni di ormeaggio rese da dette società dal 1° febbraio 2020 al 31



dicembre 2020 rispetto ai corrispondenti mesi dell' anno 2019. Istituzione del Fondo 7. Per le finalità di cui ai commi 1 e 6 è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei



## Corriere Marittimo

### Focus

---

trasporti un fondo, con una dotazione complessiva di euro 30 milioni per l' anno 2020 , destinato: a) nella misura di complessivi euro 6 milioni a finanziare il riconoscimento dei benefici previsti dal comma 1 da parte delle Autorità di sistema portuale, qualora prive di risorse proprie utilizzabili a tali fini; b) nella misura di complessivi euro 24 milioni all' erogazione, per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell' indennizzo di cui al comma 6. 8. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato entro trenta giorni dall' entrata in vigore del decreto, si procede all' assegnazione delle risorse di cui al comma 7. Destinazione temporanea di aree e banchine 9. Al fine di far fronte alle fluttuazioni dei traffici portuali merci e passeggeri riconducibili all' emergenza COVID-19, 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, con provvedimento motivato, destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti . 10. Agli oneri derivanti dal comma 7, pari a complessivi euro 30 milioni per l' anno 2020. 10. Agli oneri derivati dal presente articolo pari a 30 milioni di euro in termini di saldo netto da finanziare e a 40 milioni di euro in termini di fabbisogno e indebitamento per l' anno 2020, si provvede a ai sensi dell' articolo 265.



# Informazioni Marittime

## Focus

### Con la pandemia il settore marittimo perde il 60%. L' indagine Ecsa

*Il rapporto dell' European Community Shipowners' Associations valuta anche le misure nazionali e comunitarie messe in atto per alleviare la situazione*

I segmenti più colpiti dall' emergenza Covid-19 sono traghetti, crociere, vettori automobilistici e navi di servizio offshore. Il calo del fatturato ha raggiunto un livello superiore al 60%. Lo dice un' indagine condotta dall' Ecsa-European Community Shipowners' Associations per comprendere meglio l' impatto economico della pandemia sul settore marittimo, valutando le misure nazionali e comunitarie messe in atto per alleviare la situazione. L' indagine Ecsa I risultati dell' indagine, riferisce Confitarma , mostrano che importanti segmenti dell' industria marittima europea sono fortemente colpiti e che le misure europee o nazionali non sempre sono idonee in tutti gli Stati membri per alleviare la situazione. Il trasporto marittimo europeo sta affrontando un momento critico di fronte all' attuale pandemia. Le compagnie di navigazione, i noleggiatori, gli operatori, gli armatori, gli equipaggi e il personale di terra stanno affrontando difficoltà crescenti nel proseguire le loro operazioni. Si sono registrate significative perdite immediate di fatturato e un grave declino dell' occupazione. Ad eccezione delle petroliere, tutti gli altri segmenti hanno registrato perdite immediate significative. Come detto, sono colpiti dallo stop

delle attività traghetti, crociere, vettori automobilistici e navi di servizio offshore, con un calo delle entrate di almeno il 60%. Gli intervistati hanno segnalato che è prevista una certa ripresa nel resto dell' anno rispetto all' impatto economico immediato, tuttavia le perdite di fatturato rimangono significative in tutto il settore, ad eccezione del settore delle navi cisterna. L' impiego della gente di mare e del personale di terra segue schemi molto simili con una forte diminuzione della gente di mare nei segmenti più colpiti e meno per il personale di terra. Mentre per il personale di terra le aziende possono fare riferimento a misure nazionali, per quanto riguarda i marittimi i regimi nazionali si applicano solo ai cittadini, tralasciando altre nazionalità. Uno dei risultati meno rassicuranti emersi dal rapporto è la mancanza di misure nazionali, regionali o locali messe in atto per fronteggiare i problemi di liquidità o di misure non applicabili al settore marittimo. Nel caso in cui esistano misure, le banche non offrono tali opzioni nella pratica; e quando lo fanno, l' onere amministrativo e i costi superano i benefici. Una tendenza preoccupante è che i segmenti più colpiti che hanno maggiormente bisogno di assistenza finanziaria sono proprio quelli che non la ricevono. Prospettive per lo shipping europeo nel 2020 Con un bilancio così pesante sul finanziamento e sull' occupazione, l' industria marittima europea non prevede un pieno ritorno al livello pre-crisi delle attività nel corso del 2020. Mentre oltre la metà delle società che hanno risposto mantiene una prospettiva positiva sul ritorno al livello di occupazione pre-crisi, gli investimenti pianificati dovranno essere annullati o sospesi. Questo è certamente il caso degli investimenti nella riduzione delle emissioni atmosferiche: solo il 26% ritiene di poter procedere come previsto, il 30% procederebbe in misura minore, mentre il 44% non è più in grado di effettuare tali investimenti. Questa è una grave battuta d' arresto per l' industria marittima, che è pienamente allineata con gli obiettivi dell' Imo di riduzione di Co2 nel 2050 e che ha dato pieno supporto alla nuova Commissione europea per l' ambizioso progetto dell' Ue di essere il primo continente al mondo a emissioni zero.





## Impatto della pandemia sul settore marittimo

*L'indagine Ecsa mostra che importanti segmenti dell'industria marittima Ue sono fortemente colpiti*

Redazione

ROMA Impatto della pandemia sul settore marittimo. Lo segnala Confitarma con un comunicato stampa relativo all'indagine condotta dall'Ecsa-European Community Shipowners' Associations nell'Aprile 2020, per comprendere meglio l'impatto economico della pandemia Covid-19 sul settore marittimo, valutando le misure nazionali e comunitarie messe in atto per alleviare la situazione. <https://www.ecsa.eu/news/survey-report-shows-severe-economic-impact-covid-19-pandemic-european-shipping> I risultati dell'indagine mostrano che importanti segmenti dell'industria marittima europea sono fortemente colpiti e che le misure europee o nazionali non sempre sono idonee in tutti gli Stati membri per alleviare la situazione. Il trasporto marittimo europeo sta affrontando un momento critico di fronte all'attuale pandemia di Covid-19. Le compagnie di navigazione, i noleggiatori, gli operatori, gli armatori, gli equipaggi e il personale di terra stanno affrontando difficoltà crescenti nel proseguire le loro operazioni. Si sono registrate significative perdite immediate di fatturato e un grave declino dell'occupazione. Ad eccezione delle petroliere, tutti gli altri segmenti hanno registrato perdite immediate significative. I segmenti più colpiti sono traghetti, crociere, vettori automobilistici e navi di servizio offshore. Il calo del fatturato ha raggiunto un livello superiore al 60%. Gli intervistati hanno segnalato che è prevista una certa ripresa nel resto dell'anno rispetto all'impatto economico immediato, tuttavia le perdite di fatturato rimangono significative in tutto il settore, ad eccezione del settore delle navi cisterna. L'impiego della gente di mare e del personale di terra segue schemi molto simili con una forte diminuzione della gente di mare nei segmenti più colpiti e meno per il personale di terra. Mentre per il personale di terra le aziende possono fare riferimento a misure nazionali, per quanto riguarda i marittimi i regimi nazionali si applicano solo ai cittadini, tralasciando altre nazionalità. Uno dei risultati meno rassicuranti emersi dal rapporto è la mancanza di misure nazionali, regionali o locali messe in atto per fronteggiare i problemi di liquidità o di misure non applicabili al settore marittimo. Nel caso in cui esistano misure, le banche non offrono tali opzioni nella pratica; e quando lo fanno, l'onere amministrativo e i costi superano i benefici. Una tendenza preoccupante è che i segmenti più colpiti che hanno maggiormente bisogno di assistenza finanziaria sono proprio quelli che non la ricevono. Prospettive per lo shipping europeo nel 2020 Con un bilancio così pesante sul finanziamento e sull'occupazione, l'industria marittima europea non prevede un pieno ritorno al livello pre-crisi delle attività nel corso del 2020. Mentre oltre la metà delle società che hanno risposto mantiene una prospettiva positiva sul ritorno al livello di occupazione pre-crisi, gli investimenti pianificati dovranno essere annullati o sospesi. Questo è certamente il caso degli investimenti nella riduzione delle emissioni atmosferiche: solo il 26% ritiene di poter procedere come previsto, il 30% procederebbe in misura minore, mentre il 44% non è più in grado di effettuare tali investimenti. Questa è una grave battuta d'arresto per l'industria marittima, che è pienamente allineata con gli obiettivi dell'Imo di riduzione di anidride carbonica nel 2050 ed che ha dato pieno supporto alla nuova Commissione europea per l'ambizioso progetto dell'UE di essere il primo continente al mondo a emissioni zero. Cliccare qui per scaricare il rapporto sull'indagine dell'Ecsa .

The screenshot shows the website header with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE' and navigation links for 'MAGAZINE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVE'. The main article title is 'Impatto della pandemia sul settore marittimo' with a sub-headline 'L'indagine Ecsa mostra che importanti segmenti dell'industria marittima Ue sono fortemente colpiti'. Below the title is a photo of a large offshore vessel at sea. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - Impatto della pandemia sul settore marittimo. Lo segnala Confitarma...'. At the bottom of the screenshot, there are sections for 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' and 'ARGOMENTI CORRELATI' with a list of related topics like 'Spagna revoca blocco voli e navi dell'Italia' and 'Oltre 280.000 richieste al Fondo garanzia Pmi'.



## Il rapporto di indagine mostra un grave impatto economico della pandemia COVID-19 sul trasporto marittimo europeo

I risultati dell'indagine mostrano che importanti segmenti del settore marittimo europeo sono fortemente colpiti e che le misure europee o nazionali non sono sempre disponibili in tutti gli Stati membri per alleviare la situazione. Il trasporto marittimo europeo sta affrontando un momento critico di fronte all'attuale pandemia di COVID-19. Le compagnie di navigazione, i noleggiatori, gli operatori, gli armatori, l'equipaggio e il personale di terra stanno affrontando difficoltà crescenti nel proseguire le loro operazioni. Per comprendere meglio l'impatto economico della pandemia sul settore e per valutare l'impatto delle misure nazionali e dell'UE messe in atto per alleviare la situazione, l'ECSA ha condotto un'indagine nell'aprile 2020 tra le società dei suoi membri. Si sono registrate significative perdite immediate di fatturato e un grave declino dell'occupazione. Ad eccezione delle petroliere, tutti gli altri segmenti hanno registrato perdite immediate significative. I segmenti più colpiti sono i traghetti, le crociere, i vettori automobilistici e le navi di servizio offshore. Il calo del fatturato ha raggiunto un livello superiore al 60%. Gli intervistati hanno segnalato che è prevista una certa ripresa nel resto dell'anno rispetto all'impatto economico immediato, tuttavia le perdite di fatturato rimangono significative in tutto il settore, ad eccezione del settore delle navi cisterna. L'impiego di marittimi e personale d'ufficio segue schemi molto simili con una forte riduzione della gente di mare nei segmenti più colpiti e meno per il personale d'ufficio. Mentre le aziende sono in grado di attingere a schemi nazionali per il loro personale onshore, i regimi nazionali per i marittimi si applicano solo ai cittadini, tralasciando altre nazionalità. Uno dei risultati meno rassicuranti emersi dal rapporto è la mancanza di misure nazionali, regionali o locali messe in atto contro problemi di liquidità o che questi non sono applicabili al settore marittimo. Nel caso in cui esistano misure, le banche non offrono tali opzioni nella pratica; e quando lo fanno, l'onere amministrativo e i costi superano i benefici. Una tendenza preoccupante è che i segmenti più colpiti che hanno maggiormente bisogno di assistenza finanziaria sono quelli che non la ricevono. Prospettive per la spedizione europea nel 2020. Con un bilancio così pesante sul finanziamento e sull'occupazione, l'industria non prevede un pieno ritorno al livello pre-crisi delle attività nel corso del 2020. Mentre oltre la metà delle società che hanno risposto mantiene una prospettiva positiva sul ritorno al livello di occupazione pre-crisi, gli investimenti pianificati dovranno essere annullati o sospesi. Questo è certamente il caso degli investimenti nella riduzione delle emissioni atmosferiche: solo il 26% ritiene di poter procedere come previsto, il 30% procederebbe in misura minore, mentre il 44% non è più in grado di effettuare tali investimenti. Questa è una grave battuta d'arresto per l'industria, che è pienamente allineata con gli obiettivi dell'IMO di riduzione di CO<sub>2</sub> del 2050, e da quando la nuova Commissione europea ha assunto l'incarico di sostenere l'ambizione dell'UE di essere il primo continente al mondo a emissioni zero.



## Covid-19, indagine ECSA: crociere e traghetti i settori più colpiti, si salvano solo le petroliere / Download

MILANO Il trasporto marittimo europeo sta affrontando un momento critico di fronte all'attuale pandemia di Covid-19. Le compagnie di navigazione, i noleggiatori, gli operatori, gli armatori, gli equipaggi e il personale di terra stanno registrando difficoltà crescenti nel proseguire le loro operazioni. Si sono avute significative perdite immediate di fatturato e un grave declino dell'occupazione. A riportarlo è un'indagine condotta lo scorso mese dall'European Shipowners' Community Associations (ECSA) tra i propri associati da cui risulta che importanti segmenti del settore marittimo europeo sono fortemente colpiti e che le misure assunte a livello europeo o nazionale per alleviare tali difficoltà non sempre sono disponibili in tutti gli Stati membri dell'Unione Europea. Il documento sottolinea che, ad eccezione delle petroliere, tutti gli altri segmenti hanno registrato perdite immediate significative. I segmenti più colpiti sono traghetti, crociere, vettori automobilistici e navi di servizio offshore. Il calo del fatturato ha raggiunto un livello superiore al 60%. Gli intervistati hanno segnalato che è prevista una certa ripresa nel resto dell'anno rispetto all'impatto economico immediato, tuttavia le perdite di fatturato rimangono significative in tutto il settore, ad eccezione del settore delle navi cisterna. Il documento sottolinea che l'impiego della gente di mare e del personale di terra segue schemi molto simili con una forte diminuzione della gente di mare nei segmenti più colpiti e meno per il personale di terra. Mentre per il personale di terra le aziende possono fare riferimento a misure nazionali, per quanto riguarda i marittimi i regimi nazionali si applicano solo ai cittadini, tralasciando altre nazionalità. Uno dei risultati meno rassicuranti emersi dal rapporto è la mancanza di misure nazionali, regionali o locali messe in atto per fronteggiare i problemi di liquidità o di misure non applicabili al settore marittimo. Nel caso in cui esistano misure, le banche non offrono tali opzioni nella pratica; e quando lo fanno, l'onere amministrativo e i costi superano i benefici. Una tendenza preoccupante è che i segmenti più colpiti che hanno maggiormente bisogno di assistenza finanziaria sono proprio quelli che non la ricevono. Prospettive per lo shipping europeo nel 2020 Con un bilancio così pesante sul finanziamento e sull'occupazione, l'industria marittima europea non prevede un pieno ritorno al livello pre-crisi delle attività nel corso del 2020. Mentre oltre la metà delle società che hanno risposto mantiene una prospettiva positiva sul ritorno al livello di occupazione pre-crisi, gli investimenti pianificati dovranno essere annullati o sospesi. Questo è certamente il caso degli investimenti nella riduzione delle emissioni atmosferiche: solo il 26% ritiene di poter procedere come previsto, il 30% procederebbe in misura minore, mentre il 44% non è più in grado di effettuare tali investimenti. Questa è una grave battuta d'arresto per l'industria marittima, che è pienamente allineata con gli obiettivi dell'IMO di riduzione di CO2 nel 2050 ed che ha dato pieno supporto alla nuova Commissione europea per l'ambizioso progetto dell'UE di essere il primo continente al mondo a emissioni zero.

**informativa**

Questo sito o gli strumenti di terra usati in esso integrano software del personale (es. chiavi di navigazione e indicatori) e forme di codice e altri (codificati) necessari per il funzionamento e per il raggiungimento della finalità descritte nella presente pagina.

Dichiaro di accettare l'ufficio di credito o altri identificati chiamati a raccomandare questa informativa, proteggendo la navigazione in questa pagina. L'accesso di Internet è un piacere e continuerò a navigare in altri modo.

**Scopri di più e personalizza**

**Covid-19, indagine ECSA: crociere e traghetti i settori più colpiti, si salvano solo le petroliere / Download**

30 MAGGIO 2020 - Insieme



**MILANO** - Il trasporto marittimo europeo sta affrontando un momento critico di fronte all'attuale pandemia di Covid-19. Le compagnie di navigazione, i noleggiatori, gli operatori, gli armatori, gli equipaggi e il personale di terra stanno registrando difficoltà crescenti nel proseguire le loro operazioni. **Si sono avute significative perdite immediate di fatturato e un grave declino dell'occupazione.**

A riportarlo è un'indagine condotta lo scorso mese dall'European Shipowners' Community Associations (ECSA) tra i propri associati da cui risulta che importanti segmenti del settore marittimo europeo sono fortemente colpiti e che le misure assunte a livello europeo o nazionale per alleviare tali difficoltà non sempre sono disponibili in tutti gli Stati membri dell'Unione Europea. Il documento sottolinea che, ad eccezione delle petroliere, tutti gli altri segmenti hanno registrato perdite immediate significative. I segmenti più colpiti sono traghetti, crociere, vettori automobilistici e navi di servizio offshore. Il calo del fatturato ha raggiunto un livello superiore al 60%. Gli intervistati hanno segnalato che è prevista una certa ripresa nel resto dell'anno rispetto all'impatto economico immediato, tuttavia le perdite di fatturato rimangono significative in tutto il settore, ad eccezione del settore delle navi cisterna. Il documento sottolinea che l'impiego della gente di mare e del personale di terra segue schemi molto simili con una forte diminuzione della gente di mare nei segmenti più colpiti e meno per il personale di terra. Mentre per il personale di terra le aziende possono fare riferimento a misure nazionali, per quanto riguarda i marittimi i regimi nazionali si applicano solo ai cittadini, tralasciando altre nazionalità. Uno dei risultati meno rassicuranti emersi dal rapporto è la mancanza di misure nazionali, regionali o locali messe in atto per fronteggiare i problemi di liquidità o di misure non applicabili al settore marittimo. Nel caso in cui esistano misure, le banche non offrono tali opzioni nella pratica; e quando lo fanno, l'onere amministrativo e i costi superano i benefici. Una tendenza preoccupante è che i segmenti più colpiti che hanno maggiormente bisogno di assistenza finanziaria sono proprio quelli che non la ricevono. Prospettive per lo shipping europeo nel 2020 Con un bilancio così pesante sul finanziamento e sull'occupazione, l'industria marittima europea non prevede un pieno ritorno al livello pre-crisi delle attività nel corso del 2020. Mentre oltre la metà delle società che hanno risposto mantiene una prospettiva positiva sul ritorno al livello di occupazione pre-crisi, gli investimenti pianificati dovranno essere annullati o sospesi. Questo è certamente il caso degli investimenti nella riduzione delle emissioni atmosferiche: solo il 26% ritiene di poter procedere come previsto, il 30% procederebbe in misura minore, mentre il 44% non è più in grado di effettuare tali investimenti. Questa è una grave battuta d'arresto per l'industria marittima, che è pienamente allineata con gli obiettivi dell'IMO di riduzione di CO2 nel 2050 ed che ha dato pieno supporto alla nuova Commissione europea per l'ambizioso progetto dell'UE di essere il primo continente al mondo a emissioni zero.

**Iscriviti alla newsletter**

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

Mi iscrivo

### La Spagna riapre i collegamenti marittimi e aerei con l'Italia

Il Governo di Madrid prende ancora tempo invece sulle 'navi bianche'. Via libera ai collegamenti (marittimi e aerei) con l'Italia, limitati per oltre due mesi al solo traffico merci, ma strada ancora sbarrata per le navi da crociera, a prescindere dalla bandiera e dal porto di arrivo. Il Governo spagnolo vara la Fase 2' con un piano chiamato Transizione verso una nuova normalità' nel quale vengono declinate anche le misure relative al trasporto marittimo. Nel testo si richiama il primo decreto, risalente al 14 marzo, in cui la Spagna dichiarava lo stato di emergenza sanitaria per il coronavirus, prorogato per quattro volte il 27 marzo, 10 aprile, 24 aprile e l'8 maggio, in vigore quest'ultimo fino alla mezzanotte del 24 maggio. Nel testo appena licenziato, si legge come sia opportuno rendere più flessibili alcune misure adottate finora, in particolare quelle che garantiscono il corretto sviluppo dell'attività marittima, essenziale per il trasporto merci e passeggeri. Vengono quindi abrogate e annullate le norme che stabiliscono restrizioni specifiche sui voli e le navi passeggeri dall'Italia, ad eccezione di quelle relative al divieto di entrare nei porti spagnoli per navi da crociera provenienti da qualsiasi altro scalo.

