



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 23 maggio 2020**



Prime Pagine

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

Primo Piano

23/05/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1 Bruxelles sgrava strada e mare	25
------------	--	----

Trieste

23/05/2020	La Verità Pagina 10 Lo Stato si dimentica dei marittimi Ora il comparto rischia il naufragio	26
------------	--	----

23/05/2020	Il Piccolo Pagina 29	28
<hr/>		
22/05/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	29
<hr/>		
22/05/2020	FerPress	30
<hr/>		
FVG: ok in Giunta a adeguamento tecnico funzionale (ATF) del Porto di Trieste. Vantaggi per intera economia regionale		
<hr/>		

Venezia

23/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 32	31
<hr/>		
23/05/2020	Corriere del Veneto Pagina 9	32
<hr/>		
23/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 32	33
<hr/>		
Mose, niente verifiche sull' instabilità dinamica No alla richiesta Codacons		
22/05/2020	Informare	34
<hr/>		
Il Propeller Club di Venezia pubblica un saggio sugli ultimi 50 anni del porto		
22/05/2020	FerPress	35
<hr/>		
Confartigianato Veneto: riduzione tariffe trasporto container al porto di Genova. Ortoncelli, non deve accadere a Venezia		
22/05/2020	Sea Reporter	36
<hr/>		
"Fatti e Misfatti nell' Ortoporto di Venezia" di Massimo Bernardo		
<hr/>		

Savona, Vado

23/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 15	37
<hr/>		
Vado, in campo i mediatori per lo scontro Cgil-terminal		
23/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 24	38
<hr/>		
Savona e Vado, strappo con l'Autorità portuale Salta videoconferenza		
23/05/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 45	39
<hr/>		
Manca Signorini il sindaco abbandona la video-conferenza		
<hr/>		

Genova, Voltri

23/05/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	40
<hr/>		
Signorini: "Il porto non si è mai fermato e prepara il rilancio"		
23/05/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 10	42
<hr/>		
Filt-Cgil "Per il rilancio anche i fondi delle authority"		
23/05/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 10	43
<hr/>		
Sicurezza sui moli, intesa anti-Covid		
23/05/2020	La Stampa (ed. Alessandria) Pagina 42	44
<hr/>		
Nuovo scalo merci Tra un anno e mezzo il progetto definitivo		
22/05/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	46
<hr/>		
Alessandria, il nuovo scalo ferroviario per il porto di Genova aprirà nel 2021		
22/05/2020	Agensir	48
<hr/>		
Coronavirus Covid-19: Stella Maris Genova, mascherine per i marittimi che arrivano nel porto		
22/05/2020	Genova24	49
<hr/>		
Coronavirus, così ripartono i traghetti: in caso di sintomi sospetti il viaggio viene annullato		
22/05/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	50
<hr/>		
Autotrasporto nello scalo di Genova, i sindacati: "Le nuove gare al ribasso, molte aziende rischiano di sparire"		
<hr/>		

22/05/2020	shipmag.it	Redazione	51
GNV lancia la 'carta dei servizi' anti-Covid sul modello della 'nave-ospedale'			

Livorno

22/05/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	52
Livorno: traffico passeggeri in sicurezza			
22/05/2020	Il Nautilus	SCRITTO DA REDAZIONE	53
AdSP MTS: Una via contro la crisi			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/05/2020	Corriere Adriatico	Pagina 22	54
Ex palazzina Fincantieri rinasce come sede Crn Firmata la convenzione			
22/05/2020	Cronache Ancona		55
Ex palazzina Fincantieri: firmata convenzione tra Cnr e Authority			
23/05/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 33	56
L' ex palazzina ora diventa la sede del Cnr			
23/05/2020	Informatore Navale		57
PORTO DI ANCONA: FIRMA CONVENZIONE AUTORITA' PORTUALE-CNR PER NUOVA SEDE EX PALAZZINA FINCANTIERI			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/05/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 35	58
Porto, il Pd chiede al Governo più risorse			
22/05/2020	Informazioni Marittime		59
Si potenzia il retroporto di Civitavecchia			
22/05/2020	Primo Magazine	GAM EDITORI	60
Civitavecchia, Di Majo: "Soddisfazione per il protocollo per lo sviluppo dei traffici"			

Napoli

23/05/2020	Il Mattino (ed. Napoli)	Pagina 27	61
Isole, diportisti «liberati» ma i sindaci: è un rischio			
23/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1	63
Napoli, operatori vogliono unico flusso container			
23/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14	64
Napoli, unico flusso			
23/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1	65
Napoli e portuali, sindacati chiedono intervento Adsp			
23/05/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14	66
Napoli, i portuali			

Salerno

23/05/2020	La Città di Salerno	Pagina 6	67
Formula Zes l' antitodo per la crisi da Covid-19			

Bari

23/05/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 32	69
<hr/>		
Trasporto merci col trucco bloccato un tir nel porto		

Taranto

23/05/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 37	70
<hr/>		
D' Amato: «Nessuna vendita ai cinesi»		
23/05/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 13	71
<hr/>		
Acquario e yard Belleli nel pacchetto del Cis		

Manfredonia

23/05/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 26	73
<hr/>		
Entrano nell' area «security» del porto: multati in dieci		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

23/05/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 4	74
<hr/>		
Sindacati e imprese: si riparta davvero		
23/05/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	75
<hr/>		
Il porto "vuole" ancora Agostinelli		
23/05/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 9	76
<hr/>		
Spunta il nome di Chiovelli per la presidenza dell' Authority Appelli per l' ammiraglio		
22/05/2020	Il Dispaccio	77
<hr/>		
Autorità porto di Gioia Tauro: anche Tallini si schiera con Agostinelli		
22/05/2020	Il Dispaccio	78
<hr/>		
I parlamentari del Movimento 5 Stelle: "Agostinelli uomo giusto per Autorità porto di Gioia Tauro		
22/05/2020	Il Dispaccio	79
<hr/>		
Incontro tra Minasi e Agostinelli: "Porto di Gioia Tauro infrastruttura essenziale"		
22/05/2020	Il Dispaccio	80
<hr/>		
Porto di Gioia Tauro: anche Forza Italia chiede conferma di Agostinelli		
22/05/2020	Il Metropolitano	81
<hr/>		
Questa mattina a Gioia Tauro (RC), l' incontro tra Tilde Minasi (Lega) e il commissario dell' Autorità Portuale Andrea Agostinelli		
22/05/2020	LaC News 24	82
<hr/>		
Autorità portuale di Gioia Tauro, anche Tallini vuole la riconferma di Agostinelli		
22/05/2020	LaC News 24	83
<hr/>		
Gioia Tauro, sit-in dei portuali a favore della nomina di Agostinelli		
22/05/2020	Stretto Web	84
<hr/>		
Tallini: "il porto di Gioia Tauro rappresenta la più importante scommessa per il futuro della Calabria, proseguire con Agostinelli"		
22/05/2020	Stretto Web	85
<hr/>		
Reggio Calabria: Tilde Minasi ha incontrato il commissario dell' Autorità Portuale Andrea Agostinelli		
22/05/2020	Stretto Web	86
<hr/>		
Reggio Calabria, Forza Italia: "si confermi nel ruolo l' Ammiraglio Agostinelli, artefice del rilancio del Porto di Gioia Tauro"		
22/05/2020	Stretto Web	87
<hr/>		
Autorità portuale di Gioia Tauro, Fratelli d' Italia: "riconfermare l' ammiraglio Agostinelli"		

22/05/2020	Zoom 24	88
<hr/>		
Porto Gioia Tauro, Forza Italia: "Governo non interrompa percorso virtuoso"		
22/05/2020	Zoom 24	89
<hr/>		
Gioia Tauro, da FdI giudizio positivo su autorità portuale		
22/05/2020	Messaggero Marittimo	90
<hr/>		
Scalo record nel porto di Gioia Tauro <i>Veziò Benetti</i>		
22/05/2020	FerPress	91
<hr/>		
Uilt Calabria: inaccettabili le dichiarazioni della Ministra De Micheli sull' AV/AC rilasciate durante la visita in Calabria		

Olbia Golfo Aranci

23/05/2020	La Gazzetta Marittima	93
<hr/>		
Una nuova disciplina per l' ormeggio al Molo Brin		

Catania

22/05/2020	FerPress	94
<hr/>		
Catania: Giunta delibera le direttive del Piano Portuale per esame del Consiglio		
22/05/2020	LiveSicilia	95
<hr/>		
La Giunta Pogliese delibera le direttive per il Piano Portuale		

Trapani

23/05/2020	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 15	96
<hr/>		
Rimangono al porto trenta passeggeri		

Focus

23/05/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 12	97
<hr/>		
DI Rilancio, per i porti stanziati 16 milioni «Risorse insufficienti»		
22/05/2020	Informare	98
<hr/>		
Malorgio (Filt Cgil): nel decreto-legge Rilancio ci sono interventi utili per i porti		
22/05/2020	shipmag.it	99
<hr/>		
Malorgio (Filt Cgil): "Agire sugli avanzi di bilancio delle Authority portuali" <i>Redazione</i>		
22/05/2020	shipmag.it	100
<hr/>		
Trasporti, il sindacato promuove il DL Rilancio: "Ora bisogna ragionare sul medio-lungo periodo" <i>Redazione</i>		
22/05/2020	Informazioni Marittime	101
<hr/>		
Misure anti-contagio nei porti, ecco lo schema di certificazione		
22/05/2020	Messaggero Marittimo	102
<hr/>		
Misure anti contagio nei porti italiani <i>Redazione</i>		
22/05/2020	shipmag.it	103
<hr/>		
Porti italiani: misure anti-Covid, Assiterminal promuove la certificazione del RINA <i>Redazione</i>		
22/05/2020	Yahoo Notizie	104
<hr/>		
DI Rilancio, Filt Cgil: per porti agire su avanzo bilanci Autorità		
23/05/2020	La Gazzetta Marittima	105
<hr/>		
Task Force mondiale dei porti per combattere il Covid		
22/05/2020	FerPress	106
<hr/>		
Crociere, Federmar Cisa, sbloccare la legge Cociancich per il rilancio del settore		

22/05/2020	Informazioni Marittime	107
<hr/>		
22/05/2020	shippingitaly.it	108
<hr/>		
22/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i> 110
<hr/>		
22/05/2020	shippingitaly.it	111
<hr/>		
22/05/2020	shippingitaly.it	112
<hr/>		
23/05/2020	La Gazzetta Marittima	113
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Aveva 81 anni
Addio a Gigi Simoni
l'allenatore galantuomo
di **Mario Sconceri**
e **Beppe Severgnini** a pagina 43



Anniversari
Pavese, lezioni
di vita dalle colline
di **Paolo Giordano**
nel supplemento



La magistratura indaga sulla mancata istituzione della zona rossa ad Alzano e Nembro. Conte: fondi a tutti i Comuni colpiti

Cala il rischio in Lombardia

Indice di contagio basso in tutte le regioni tranne che in Val d'Aosta. Giù i positivi

LE FURBIZIE DANNOSE

di **Florenza Sarzanini**

L'emergenza causata dal coronavirus ha stravolto le nostre vite e continua a condizionarle. Perché il Covid-19 è ancora tra noi, si manifesta in maniera evidente per chi si ammala e in modo subdolo per chi non ha sintomi ma è positivo. Ecco perché è fondamentale tenerlo sotto controllo applicando il decreto del ministro della Salute Roberto Speranza che dispone la «classificazione del livello di rischio in modo da poter valutare la necessità di modulazioni nelle attività di risposta all'epidemia».

continua a pagina 5

RISPETTATE GLI ITALIANI

di **Walter Veltroni**

Non insultate gli italiani. Almeno questo. Ne abbiamo viste di tutti i colori. I ragazzi tornati in strada dopo tre mesi sono stati immediatamente definiti degli «stupidotti», sindacati si sono fatti riprendere mentre, con l'aiuto di droni, cacciavano severamente persone dai parchi, in diretta tv, trasmissioni televisive hanno dato vita a rocamboleschi inseguimenti di cittadini che camminavano su una spiaggia o in una villa comunale.

continua a pagina 13

Il contagio cala in tutta Italia, tranne che in Val d'Aosta. Segnali incoraggianti dalla Lombardia. Aperta un'indagine sulla mancata zona rossa ad Alzano e Nembro.

da pagina 2 a pagina 19

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

E Delrio apre il vaso di Pandora

Basta una domanda per aprire il vaso di Pandora.

continua a pagina 10

GIANNELLI



INTERVISTA CON IL MINISTRO BOCCIA

«Niente caccia ai turisti»

di **Monica Guerzoni**

«R

l'aperture graduali se non sarà basso il rischio in tutte le regioni». Così il ministro Bocca. «Nessuna caccia ai turisti».

a pagina 6

IL SONDAGGIO

Il 63% ora teme la rabbia

di **Nando Pagnoncelli**

La coesione dopo il lockdown: il 63% degli italiani teme la rabbia sociale che impedirà la ripresa del Paese.

a pagina 12



La prima volta di Trump con la mascherina

Il ministro Si allarga la platea «Vaccinazione anti influenza per tutti i bimbi»

di **Giuseppe Sarcina**

Alla fine anche lui ha ceduto. Finora Donald Trump non aveva mai indossato la mascherina. L'ha fatto visitando un impianto della Ford nel Michigan, riconvertito alla produzione di ventilatori.

a pagina 18

L'EMERGENZA

L'ERRORE E L'OFFESA

Gianni, sepolto tra chi non ha una famiglia

di **Alessandra Coppola** e **Gianni Santucci**



Gianni Fossati, aveva 79 anni

È morto in ospedale il 24 marzo ed è stato sepolto senza che la famiglia lo sapesse. Gianni Fossati, 79 anni, ucciso dal virus, è finito sottoterra nel campo di chi non ha nessuno al Cimitero Maggiore di Milano.

a pagina 17

Record di malati in India Il virus tra gli operai

di **Laura Cuppini** e **Mariolina Iossa**

Non un obbligo ma una raccomandazione per il prossimo autunno: vaccino (gratuito) anche per i bambini da zero a sei anni e per gli over 60; non solo, come è oggi, per gli ultra 65enni e per chi ha patologie che aumentano i rischi di complicazioni. Questa l'ipotesi a cui lavora il ministero della Salute che sta per emanare la nuova circolare sulla vaccinazione antinfluenzale. Ma sarà vaccino gratis anche per tutti gli operatori sanitari delle Rsa. Il parere dell'esperto sull'importanza di immunizzare i più piccoli.

a pagina 15

IL PICCO

Record di malati in India Il virus tra gli operai

di **Andrea Nicastro**

a pagina 19

DAVID BIDUSSA LA MISURA DEL POTERE PIO XII E I TOTALITARISMI TRA IL 1932 E IL 1948

in libreria, negli store online e in ebook

SOLFERINO

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Ogni cliccata è persa

Bisogna essere grati a quei mattacchioni del governo che si prodigano per regalare scariche sempre nuove di adrenalina a tanti artigiani e imprenditori persi dentro giornate tutte uguali. La lotteria Impresa Sicura risponde a questa necessità: un gioco a premi da fare invidia a Gerry Scotti. Funziona così: tu paghi in anticipo mascherine e soprascarpe per i tuoi dipendenti, perdi ore a compilare quelle due-trecento pagine di cartacce e infine ti ritrovi davanti al computer alle 9 in punto di un lunedì mattina, insieme con altre duecentomila aziende, pronto a cliccare il tasto INVIO per spedire il modulo del rimborso. Il montepremi è di 50 milioni, fino a esaurimento. Si può solo immaginare la tensione. Duecentomila dita pronte allo sparo. Commercialisti con la pancetta che si sentono John Wayne. O Usain Bolt. C'è chi ha persino ingaggiato un esperto di videogiochi.

Scoccano le nove e tutti pigiano all'unisono, ma la gara dura appena un secondo: per la precisione un secondo e quattro centesimi. Alle nove, un secondo e cinque centesimi i soldi sono già finiti. Gli esclusi, la stragrande maggioranza, rimangono a bocca asciutta sotto le mascherine non più rimborsabili, maledicendo la connessione lenta o subodorando che qualcuno abbia fatto ricorso al compilatore automatico, pratica vietatissima e dunque assai praticata.

Per la prossima distribuzione di risorse proporrei al governo di ricorrere a un sistema un po' più serio: che ne dite di una bella partita a nascondino?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ProLife

Serenità in forte aumento su tutta la FLORA INTESTINALE

10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi

Zeta Farmaceutici





La Cina riunisce il Parlamento e, per la prima volta in 25 anni, non avrà gli obiettivi di sviluppo. Pil a terra e più debito: ora somiglia all'Europa



Sabato 23 maggio 2020 - Anno 12 - n° 141
 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 Gianni"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PAURA Divieti e allarmi da Torino a Palermo
Tutti contro la movida nei prossimi weekend

■ Sindaci pronti a fare gli sceriffi per contenere gli assembramenti nel primo fine settimana della Fase 2 e in vista del ponte del 2 giugno: più controlli e minacce per evitare il pericolo della risalita dei contagi

● **BENSO, RISIGLIA, DE LUCA E IURILLO A PAG. 5**



CASO PALAMARA Le nuove chat delle toghe
Minisci (Anm) "spinse" la protetta di Prestipino

■ Nelle intercettazioni si leggono le pressioni dell'ex presidente dell'Anm per far nominare presidente di sezione del Tribunale di Messina la giudice Laura Romeo, gradita all'attuale capo della Procura di Roma

● **LILLO E MASSARI A PAG. 19**

La Palamarata

di **MARCO TRAVAGLIO**

Quello che pensiamo dell'inchiesta sul pm romano Luca Palamarata, ex capocorrente di Unicost, che ha scopercchiato il vaso di Pandora del mega-scandalo del Csm e del Risiko delle Procure, l'abbiamo scritto un anno fa quando vennero fuori le prime conversazioni intercettate (anche col *trojan horse*) dalla Procura di Perugia: più che a un'indagine sulle presunte corruzioni del potentissimo magistrato romano, nel frattempo ridimensionate dagli stessi pm umbri, l'operazione faceva pensare a una gigantesca pesca a strascico per sventare la nomina a capo della Procura di Roma del Pgd di Firenze Marcello Viola, sgradito al procuratore uscente Giuseppe Pignatone, che invece preferiva l'amico Francesco Lo Voi, attuale procuratore di Palermo. Le intercettazioni scopercchiarono un verminaio di spartizioni, maldicenze, dossieraggi, delazioni, imboscate, traffici di favori e influenze, simonie, complotti politici e correnti per mandare (ma soprattutto per non mandare) tizio o caio nei posti chiave. Anche la Procura della Capitale, che vale molto più di un ministero, era oggetto di una guerra per bande: da un lato gli amici di Pignatone che spingevano per il suo fedelissimo Lo Voi, dall'altro gli amici di Palamarata e dei parlamentari renziani Lotti e Ferri (quest'ultimo ex capo di MI) che spingevano per il "discontinuo" Viola. Il quale fu il più votato dalla commissione incaricata di direttivi del Csm e avrebbe prevalso nel voto finale al Plenum.

Ma a quel voto non si giunse mai perché, previo intervento del Quirinale, senza che su Viola emergesse nulla di men che corretto, si decise di azzerare tutto e di rivotare da capo. Così prevalse Michele Prestipino, braccio destro di Pignatone a Palermo, a Reggio Calabria e a Roma. E l'indagine, che sulle presunte corruzioni di Palamarata non è ancora approdata neppure al processo, ha già sortito l'effetto che qualcuno sperava: garantire a Pignatone una morbida successione in totale "continuità" con la sua, premiando e coprendo errori, omissioni e fiaschi. Anche perché un anno fa, dal maremmano delle conversazioni intercettate, ne furono selezionate e trasmesse al Csm soltanto alcune: quelle funzionali al giro vincente. Solo ora, dopo il deposito integrale degli atti, saltano fuori anche quelle sfavorevoli. Ma i giornalisti - incassato il procuratore di Roma che sognavano con i loro editori - si guardano bene dal pubblicarle. Lo fanno *il Fatto* e *la Verità*, in beata solitudine. Ne vien fuori una magistratura associata che, salvo rare eccezioni, si comporta come le peggiori lobby (per non dire cosche).

SEGUE A PAGINA 24

FASE 2 PERCHÉ RIMANE LA SORVEGLIATA SPECIALE
REGIONE LOMBARDIA:
I 10 (NUOVI) ERRORI

POCHI TAMPONI, NIENTE MAPPATURA DEI CONTAGI, USCA E RETI TERRITORIALI CARENTI, DATI INCOMPLETI ECC. ALTRO CHE FASE 3

● **MILOSA E OLIVA A PAG. 2-3**

- 1. IL VIMINALE SU CHI SOFFIA SUL FUOCO**
"Le rivolte? Per ora niente"
 ● **FRANCHI A PAG. 6**
- 2. GALLI DEL "SACCO" E LA RIVISTA "JAMA"**
"Tamponi errati fino al 30%"
 ● **A PAG. 4**
- 3. NULLA DALLA TASK FORCE DI GOVERNO**
Fake news? No, linee guida
 ● **GIARELLI A PAG. 8**

INVENTANO SOMMOSSE PER ATTACCARE CONTE ● **ANTONIO PADELLARO A PAG. 6**
 COSA CI INSEGNA OGGI IL "METODO FALCONE" ● **PIERGIORGIO MOROSINI A PAG. 13**
 UNA LEGGE PER AVERE UNA STAMPA LIBERA ● **GIOVANNI VALENTINI A PAG. 13**
 CON I 600 EURO MIA ZIA COMPRA AL'ITALIA&FCA ● **DANIELE LUTTAZZI A PAG. 12**

POSTE Ci provo da 5 giorni. Invano
Mission impossible: inviare raccomandate

di **ANTONELLO CAPORALE**

"Che fa, minaccia?". Mi avverte la dirigente dell'Ufficio postale che se scriverò lei ha buoni testimoni che ne difenderanno onore e correttezza. E i colleghi in coro la rassicurano: "Abbiamo ascoltato. È una minaccia".



A PAGINA 14

RICATTO AUTOSTRADE
Atlantia vuole soldi pubblici e minaccia causa al governo

di **DI FOGGIA A PAG. 15**

I NUOVI POTENTI
Bilanci oscuri, legami politici: chi comanda tramite le fondazioni

● **PROIETTI A PAG. 21**



IL GRANDE CLINT
Eastwood fa 90 anni Ma nessuna festa (e niente pensione)

● **PONTIGGIA A PAG. 22**

La cattiveria

Renzi: "Noi di Italia Viva non siamo in cerca di visibilità". Voi chi?

WWW.SPINOZA.IT

GIGI SIMONI ADDIO
Promozioni, penalty e sfide: se ne va un signore del calcio

● **ZILIANI A PAG. 23**





il Giornale



SABATO 23 MAGGIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 122 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
CSA 1124/971 E Serie Inf. notabene

ASSALTO CONTINUO

GIUSTIZIA TRUCCATA

*Le toghe si sono messe d'accordo non solo per incastrare Salvini, ecco tutto quello che è successo e sta succedendo anche a Berlusconi
Boccia sta col grillino violento: sul Nord ha ragione*

Non ci sono solo Salvini e la Lega nel mirino delle toghe, come dimostrato in questi giorni. Da più di venticinque anni è in corso un assalto giudiziario nei confronti di Silvio Berlusconi e di tutto il centrodestra. Assalto organizzato scientificamente e metodicamente da una parte della magistratura che si ostina a voler far politica attraverso la giustizia.

Fazio e Giannini alle pagine 2 e 3

PM POLITICIZZATI

NON È L'ECCEZIONE MA LA REGOLA

di Ginevra Cerrini Feroni

È un quadro di inaudita gravità quello che emerge dalle intercettazioni riguardanti alcuni magistrati nell'ambito dell'inchiesta su Luca Palamara, ex presidente dell'Anm (Associazione nazionale magistrati), pubblicate il 20 maggio sul quotidiano *La Verità*. Questi i fatti. Siamo nell'agosto 2018, caso Nave Diciotti, con Salvini allora ministro dell'Interno. La politica dei porti chiusi e della lotta alla immigrazione clandestina scatena una campagna di odio senza precedenti orchestrata dalla sinistra nei suoi confronti, addirittura paragonato ai più biechi dei nazisti. Oggi si legge che il capo della Procura di Viterbo, Paolo Aurilemma (non sotto indagine) dice a Palamara: «Salvini indagato per i migranti? Siamo indifendibili». Palamara replica: «Hai ragione, ma ora bisogna attaccarlo».

Proprio sulle colonne di questo giornale (22 gennaio 2020) avevamo messo in guardia, a proposito del successivo e analogo caso della Gregoretti, sulle incongruenze dell'ipotesi accusatoria del reato di sequestro di persona aggravato (dai 3 ai 15 anni di reclusione) a lui contestato. Ma soprattutto sulle implicazioni aberranti, sotto il profilo della separazione dei poteri, di un'autorizzazione a procedere da parte del Senato nei suoi confronti per una fattispecie di questo tipo. E ricordavamo che l'insindacabilità da parte dei giudici dell'atto politico - a meno che ovviamente non si trattasse di atti eversivi dell'ordine costituzionale - non è un privilegio di casta, ma esattamente uno dei pilastri della separazione dei poteri su cui si è fondato tutto il moderno costituzionalismo. Oltre al fatto che aprire ad una «prima» del genere sarebbe stato molto pericoloso per eventuali derive illiberali che ne sarebbero potute scaturire.

Sappiamo come è andata a finire la vicenda della nave Gregoretti con il governo Conte bis, tanto che a luglio si aprirà un processo, surreale, nei suoi confronti. Lo scambio di opinioni tra i due magistrati - e, a quanto pare, ci sono in giro anche altre intercettazioni al riguardo - getta una nefasta ombra, seppur ancora ce ne fosse bisogno, sulla fisionomia complessiva della magistratura quale ordine autonomo e indipendente da ogni altro potere (articolo 104, comma 1 della Costituzione). Vacillano i principi costituzionali fondanti un ordinamento democratico, come la soggezione (...)

segue a pagina 3

I COMMENTI

DISASTRO ARCURI

Beffa rimborsi: online 1 secondo e sono già finiti

di Fabrizio de Feo

C'è di più nella vita che aumentare la velocità, diceva Gandhi. Ma ai tempi del governo Conte e dei bandi Invalita la rapidità è fondamentale e se non corri alla velocità del suono non fai in tempo neppure a poggiare il piede sulla pista o a spingere il tasto «invio» sul computer.

Per il governo Conte è il giorno della grande beffa del «Click Day» e del budget lungo (...)

segue a pagina 4

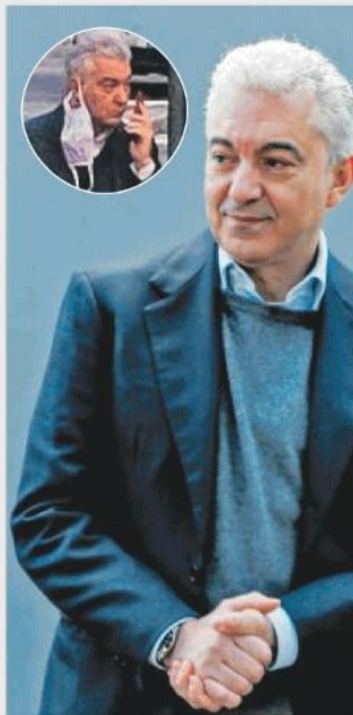
BANCHE NEL MIRINO

Niente soldi I bancari picchiati sono già cento

di Marcello Zacché

All'«atto d'amore» chiesto alle banche il 28 aprile si è aggiunto, meno di un mese dopo, l'appello al sistema bancario che «può e deve fare di più», arrivato il 21 maggio. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha le banche in cima ai suoi pensieri. E utilizza queste formule lievi per far passare un messaggio che invece è assai pesante. Vale a dire che sono le inefficienze del sistema bancario (...)

segue a pagina 10



SMASCHERATO

Domenico Arcuri, supercommissario del governo per l'emergenza Covid-19, immortalato mentre parla al cellulare con la mascherina slacciata. Arcuri è finito al centro delle polemiche per aver imposto un prezzo fisso alle mascherine che di fatto le ha rese introvabili in tutto il Paese. Ieri l'ultima beffa sui rimborsi esauriti in un secondo.

IL CAVILLO

Sanatoria di Conte per i reati che fece anche il suocero

di Nicola Porro

Il decreto cosiddetto rilancio contiene molte chicche al suo interno. Una in particolare ci ha colpito. Lo troviamo a metà strada, quasi, all'articolo 180. Se non abbiamo interpretato male (può sempre succedere in questi casi) essa prevede una particolare depenalizzazione per coloro che gestiscono gli alberghi. Diciamo subito che per chi scrive si tratta di cosa buona e giusta. La sostanza è la seguente. Nel passato (...)

segue a pagina 5

MARCHETTE OVUNQUE

L'Europa indaga sulle spese pazze del nostro governo

di Giuseppe Marino

Dopo tante fatiche è arrivato il Di Rilancio, che andrebbe ribattezzato in «Salva Conte». Il premier punta molto sui mille rivoli di denaro che il decreto dovrebbe riversare sugli italiani. Ancora una volta ha scelto la strada del denaro a pioggia, cercando di accontentare più categorie possibili e, a detta di molti osservatori economici, finendo con il disperdere (...)

segue a pagina 5

IL TEMPIO DEL CAFONAL

Dagospia spegne 20 candeline tra scoop, gossip e tanto sesso



di Luigi Mascheroni e Massimiliano Parente

Roberto D'Agostino, 20 anni fa, s'inventa un sito web di informazione generalista, un aggregatore - cioè che saccheggia gli articoli più interessanti dei quotidiani - trasformandolo nel sito più specialistico e più popolare che esista. *Dagospia* non è per tutti, ma tutti gli addetti ai lavori, e molti di più, lo leggono.

DAGO Anima del sito

AVEVA 81 ANNI

Calcio in lutto, addio a Simoni il «gentiluomo» tradito dall'Inter



di Claudio De Carli e Tony Damascelli

Gigi? Un uomo buono, troppo buono, gli parlavi ed era la prima cosa che ti arrivava, e uno così doveva essere anche molto signore per non finire nelle centrifughe del calcio. All'Inter ce l'ha portato Sandro Mazzola: «Presidente è uno come noi, educato, ma una parola in più, sincero. E ci sa fare».

MISTER Idolo nerazzurro

a pagina 35

IL GIORNO

SABATO 23 maggio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Sos trasporti, il nodo restano costi e prospettive

La Lombardia a terra
Linate, Malpensa e Orio
pochi voli e tanti dubbi

Formenti e Andreucci a pagina 4



ristora
INSTANT DRINKS

«Estate in Italia, è la grande bellezza»

Il ministro del Turismo Franceschini: visitate i borghi e i luoghi minori della nostra penisola, non c'è solo il mare
Da oggi il week end test nelle spiagge. Aumentano i controlli anti assembramenti: si rischiano sanzioni salate

Servizi e De Robertis
da p. 3 a p. 8

Il dovere di Conte

Terapie choc
per salvare
il paese in coma

Bruno Vespa

Ieri ho ascoltato un signore dipendente di un'azienda che ha messo in cassa integrazione lui e gli altri suoi 34 colleghi dall'11 marzo. Visto che il proprietario ha ritenuto di non anticipare nulla dell'assegno, queste persone non percepiscono un centesimo da quasi due mesi e mezzo. «Ho due figli - mi ha detto - e mi vergogno di chiedere 100 o 200 euro a mia madre pensionata». Mentre la politica sembra molto interessata alla guerra alla Lombardia, avanguardia degli scontri autunnali per comuni e regioni, c'è una fetta d'Italia che sta morendo.

Segue a pagina 10

LONDRA IMPONE LIMITI AI CONFINI, PARIGI RISPONDE CON DUREZZA
EUROPA DIVISA SULLE RIAPERTURE DELLE FRONTIERE DOPO IL VIRUS



Il premier britannico
Boris Johnson,
55 anni

Prosperetti a pagina 2

DALLE CITTÀ

Milano, lo scontro urbanistico

Pronti i ricorsi
contro
la demolizione
di San Siro

Mingola nelle Cronache

Milano, i numeri della strage

Nelle Rsa
il 30% di anziani
positivi

Anastasio nelle Cronache

Milano, l'allarme

Viale Monza
dopo il morto
due feriti gravi

Palma nelle Cronache



La storica band in concerto nonostante il virus

La musica non si ferma
«Siamo liberi e Nomadi»

Spinelli a pagina 13



Guidò l'Inter di Ronaldo, aveva 81 anni

Allenatore gentiluomo
Addio a Gigi Simoni

Turrini in Qs

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

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

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

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

A. MENAKINI



Oggi su Alias

UN BALLO IN MASCHERA Variazioni sull'oggetto più ambito del momento: i riferimenti di genere, il cinema, l'arte, la mitologia



Alias Domenica

SOLITUDINI OPEROSE Legati per 30 anni sia David Hume che Adam Smith pensavano l'amicizia come forma esemplare del rapporto tra umani



Visioni

MORY KANTÉ Addio al «griot elettrico», morto a 70 anni l'artista guineano. Nel 1988 la celebre hit «Ye ké Ye ké»

Federico Scoppio pagina 12

quotidiano comunista oggi con ALIAS il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

SABATO 23 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 123

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

«Senza prestito stop a 14,5 miliardi di investimenti». Dopo Fca anche Benetton batte cassa e al no del governo minaccia: «Andremo per vie legali». L'arroganza di Atlantia a quasi due anni dalla tragedia del ponte Morandi costata la vita a 43 persone

pagina 4

Il colore dei soldi



foto LaPresse

MAGGIORANZA SPACCATA, PD E LEU CONTRO M5S E RENZI, I SINDACATI: «PRONTI ALLO SCIOPERO»

Scuola, stallo sui concorsi, oggi nuovo vertice

Tre ore di vertice a Palazzo Chigi ma l'intesa sul decreto scuola non arriva. Sui concorsi la maggioranza resta spaccata: la ministra Azzolina vuole far svolgere ad agosto le prove per assumere 32mila prof. Con lei anche i renziani. Pd e Leu, data l'emergenza, chiedono assun-

zioni per titoli. I sindacati della scuola la pensano alla stessa maniera. Francesco Sinopoli, segretario Fc Cgil: «Assurdo fare concorsi in presenza nella pandemia. Pronti allo sciopero». Conte spalleggia per ore la sinistra, ma alla fine sembra avere qualche dubbio: il prossimo an-

no sarà «speciale», arriverà dopo sei mesi di istituti chiusi. Rompere con il mondo degli insegnanti non è una buona idea. Lo fece Renzi, e non gli andò bene. La riunione si conclude di notte con un muro contro muro. È aggiornata a oggi. Ma è anche una corsa contro il tempo.

Lunedì alle 14 è convocata la commissione al senato, Lega e Forza Italia potrebbero votare l'emendamento Pd e Leu, il governo potrebbe andare sotto. Poi servirà il voto di fiducia, e il passaggio finale alla camera entro il 7 giugno.

PREZIOSI, CICCARELLI PAGINE 2,3

GENITORI E INSEGNANTI IN PIAZZA

«Anche l'istruzione è un diritto»

«Non c'è nessuna contrapposizione tra il diritto alla salute e quello all'istruzione», oggi manifestazione in 20 città. Do-

centi precari, genitori, educatori, uniti per dire sì a una scuola migliore e in presenza, chiedono una risposta chiara al governo. E domani assemblea virtuale. SHENDI VELI A PAGINA 3

Europa

La pandemia non cambia gli attori

MARCO BASCETTA

La catastrofe epidemica che si è abbattuta sull'Europa (insieme al resto del mondo) e le sue prevedibili conseguenze non hanno minimamente modificato la geografia politica del Vecchio continente. Semmai hanno ulteriormente irrigidito le già sclerotizzate divisioni che lo attraversano da tempo.

— segue a pagina 15 —

Sinistra

Un corpo a corpo tra gruppi di potere e cambiamento

VINCENZO VITA

Oggi la contraddizione principale è la pandemia, con i tanti effetti collaterali, che si innestano sul tema di per sé gravissimo della salute. Ma non è un semplice evento. La crisi economica, inedita, non è scalfibile senza un ripensamento del ruolo dello Stato.

— segue a pagina 15 —

MILANO

San Siro si può abbattere, ma per Sala è una grana



La Soprintendenza ha dato l'ok all'abbattimento del tempio del calcio. Un progetto ambizioso di Milan e Inter, ma inaccettabile per i comitati e tifosi nostalgici. Le società hanno previsto un indice volumetrico dello 0,70%, il Comune ne indica la metà e punta alla conservazione di alcune parti. E il prossimo anno si vota per il sindaco DEL VECCHIO, GIORRA A PAGINA 6

Lutto a sinistra

Addio a Piero Manni, ribelle gentile

TOMMASO DI FRANCESCO

Chi ha lasciato ieri, a 76 anni, Piero Manni. Un compagno ribelle, caparbio, un uomo gentile, sereno e coltissimo. La sua avventura è cominciata con la compagna di una vita, Anna Grazia D'Orta, dal '68 come per molti di noi, per poi partire a metà anni Ottanta alla ventura con una navicella.

— segue a pagina 14 —

all'interno

Iss «Contagio sotto controllo» Ma rimane l'allerta

ANDREA CAPOCCI

PAGINA 5

Usa Il virus moltiplica i patrimoni dei miliardari

FABRIZIO TONELLO

PAGINA 9

Libia L'Italia alla finestra nello scontro Haftar-Sarraj

ROBERTO PRINZI

PAGINA 8

01523 9770235 415017





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 143 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 23 Maggio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il colloquio

Masullo jr: vi racconto papà Aldo, un Socrate ironico e carismatico
Titti Marrone a pag. 14



L'ex tecnico azzurro

Addio Simoni, signore del calcio: denunciò lo strapotere della Juve
Francesco De Luca a pag. 17



Aziende, la bomba delle 149 crisi

►Da Whirlpool a Jabil, le grandi vertenze congelate dal Covid: 250mila a rischio licenziamento. In Campania beffa della cassa integrazione: assegni di appena 200 euro e pagamenti in ritardo

L'intervista

Di Maio: «Abbassiamo i toni, temo tensioni sociali»



Girerò tutta l'Europa per convincere i turisti a ritornare in Italia

«Girerò la Ue per rilanciare il turismo in Italia». Così il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, che incontrerà i colleghi di Germania, Austria e Slovenia. Di Maio, sull'emergenza Covid, invita ad abbassare i toni: «Sono da campagna elettorale mentre c'è il rischio di tensioni sociali».

Canettieri a pag. 7

Punto di Vespa

IL PAESE REALE E I BALLETTI DELLA POLITICA

Bruno Vespa

Ieri ho ascoltato un signore dipendente di un'azienda che ha messo in cassa integrazione lui e gli altri suoi 34 colleghi dall'11 marzo. Visto che il proprietario ha ritenuto di non anticipare nulla dell'assegno, queste persone non percepiscono un centesimo da quasi due mesi e mezzo. «Ho due figli - mi ha detto - e mi vergogno di chiedere 100 o 200 euro a mia madre pensionata».

Continua a pag. 35

I conteggi sbagliati

L'INCENTIVO A FARE POCHI TAMPONI

Luca Ricolfi

Nei giorni scorsi si è molto discusso di tre regioni - Lombardia, Molise, Umbria - che, secondo i parametri monitorati dalle autorità sanitarie, presentavano un rischio di ripresa dell'epidemia più alto di quello delle restanti regioni. In Umbria, in particolare, il famigerato indice Rt avrebbe sfondato la barriera di 1, portandosi a 1,23, un valore sufficiente (ove confermato in futuro) a far ripartire l'epidemia.

Continua a pag. 35

Campania, la rabbia degli eroi anti-Covid



Delusione tra gli operatori sanitari impegnati nella lotta al Covid-19

I medici e gli infermieri traditi

«Premi promessi, mai arrivati»

Ettore Mautone a pag. 7

Sono 149 le grandi crisi aziendali congelate dal Covid, con una platea di 250mila unità a rischio lavoro. In Campania le vertenze Whirlpool, Jabil e la beffa della cassa integrazione. V. Iuliano, Mulieri e Santonastaso alle pagg. 2, 3 e in Cronaca

Tito Boeri

«I ritardi? Ai vertici della PA ci sono troppi incompetenti»

Marco Esposito a pag. 11

Il bilancio

L'Inail: più malati sul lavoro dal governo lo scudo penale

Rosario Dimito a pag. 11

Il retroscena Pd e renziani non sfiduceranno il sindaco

De Luca e De Magistris tregua con vista sul voto

Collaborazione sul rilancio dell'immagine della Campania

Adolfo Pappalardo
Luigi Roano

Non è una pace, ma una semplice tregua politica con «vista» sul voto quella tra De Magistris e De Luca. Ieri l'incontro a palazzo Santa Lucia. Mezz'ora di colloquio, di cui i primi 10 minuti, per richiesta di De Magistris, sono un faccia a faccia tra i due senza altri testimoni. Il Comune di Napoli allontana il rischio crisi, Pd e Iv non affonderanno i colpi.

A pag. 6

L'ordinanza

Bagni a mare, oggi riaprono i lidi in spiaggia solo su prenotazione

Prenotazioni on line nei lidi, superficie di 10 metri quadrati per ogni ombrellone, distanza di 1,5 metri tra le attrezzature (lettini, sdraio) delle varie postazioni. De Luca, ieri a tarda ora, ha autorizzato da oggi l'utilizzo di lidi privati e spiagge libere, con una serie di prescrizioni. Da lunedì riapre anche lo Zoo di Napoli.

Roano a pag. 6

Post 4 maggio Migliorano i dati in tutte le regioni

I contagi dopo le riaperture

L'Italia supera la prima prova

La curva dei contagi è sempre più bassa, solo 652 nuovi casi di coronavirus; anche il numero dei morti diminuisce, ieri 130; ormai negli ospedali i pazienti malati di Covid-19 sono un quarto rispetto all'inizio di aprile, tanto che in terapia intensiva, in tutta Italia, sono appena 595. Questa è la fotografia provvisoria, che registra gli effetti delle riaperture parziali del 4 maggio. Ma è perfino più importante, ora, vigilare in modo maniacale.

Evangelisti a pag. 10

Branca (Spallanzani)

«Caccia agli asintomatici servono più i test rapidi dell'app che tracci tutti»



Lorenzo Calò a pag. 10

Confetti maxtris
... CON TE NEL GIORNO PIÙ BELLO

visita il sito..
CONFETTIMAXTRIS.IT

vai su..
Instagram Facebook

Il personaggio

Bolsonaro, il ras negazionista nel Brasile inghiottito dal virus

Marco Ciriello

Il Brasile dell'era di Jair Bolsonaro sembra seguire l'andamento dei colpi di scena delle serie tivù americane. Ogni giorno (o puntata) c'è una sua dichiarazione che, bordeggiando l'assurdo e dimenticando la saggezza richiesta in una pandemia, stupisce, e sempre in peggio: un ministro che si dimette, un governatore che protesta, una inchiesta che parte, un incendio che con-

suma l'Amazzonia, mentre si consumano contagi e morti da Covid-19. Tutti i colori del Brasile sono appiattiti e ridotti a dinamica dello scontro, come succede negli Usa con Donald Trump. Il continente americano è compreso da queste due personalità inquiete che si somigliano e accelerano su azioni e linguaggi politicamente scorretti, agendo da attori di serie tivù più che da presidenti.

Continua a pag. 13





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 142 N° 141
ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2002 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 BCB RM

NAZIONALE



Sabato 23 Maggio 2020 • S. Desiderio

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Maggio 1940
Churchill a Dunkerque fu una fuga per la vittoria
Nordio a pag. 23



L'intervista
Gabriele Mainetti
«Da Jeeg Robot a Freaks Out e ora il Mulino Bianco»
Ravarino a pag. 26



Amato dai laziali
Addio Gigi Simoni
tecnico gentiluomo segnato dal rigore negato a Ronaldo
De Bari nello Sport



Il Messaggero
BROOM
motori.ilmessaggero.it

L'Italia supera il primo test

►L'Iss: dopo 2 settimane di riapertura migliorano ►Resteranno chiuse le aree ancora a rischio le pagelle delle Regioni. Valle d'Aosta oltre il limite «Solo tra una settimana i dati per il via libera»

Monitoraggio Covid
Migliorare il sistema per l'uscita dal tunnel

Luca Ricolfi

Nei giorni scorsi si è molto discusso di tre regioni - Lombardia, Molise, Umbria - che, secondo i parametri monitorati dalle autorità sanitarie, presentavano un rischio di ripresa dell'epidemia più alto di quello delle restanti regioni. In Umbria, in particolare, il famigerato indice Rt avrebbe sfondato la barriera di 1, portandosi a 1,23, un valore sufficiente (ove confermato in futuro) a far ripartire l'epidemia. Di qui la preoccupazione dei cittadini, e la ferma protesta della governatrice Donatella Tesi.

Dopo un po' di giorni di polemiche, ha provveduto l'Istituto Superiore di Sanità (Iss) a gettare acqua sul fuoco con varie precisazioni e distinguo. In sostanza: tranquilli, Rt è ballerino quando i casi sono pochi, e comunque non è una pagella. Ieri il caso dell'Umbria si è improvvisamente sgonfiato: il nuovo valore di Rt comunicato da Iss e Ministero della Salute è solo 0,53.

Continua a pag. 22

Prima foto con protezione: «Virus senza controllo». Nei sondaggi è a -8



Donald Trump con la mascherina durante la visita alla Ford. Servizi da pag. 2 a pag. 15

Trump in maschera e Biden vola

NEW YORK Donald Trump cede alla mascherina, che finora non aveva mai messo in pubblico, mentre negli Usa l'epidemia è senza controllo. Intanto il rivale democratico Joe Biden distacca Trump nei sondaggi.
Guaia e Pompotti a pag. 15



Dopo il giro di vite di Pechino
Usa-Cina, lo scontro adesso è sulla libertà di Hong Kong

Coeco a pag. 18

L'intervista

Di Maio: «Rischio di tensioni sociali Girerò la Ue per aiutare il turismo»

Simone Canettieri

«Girerò la Ue per rilanciare il turismo nel nostro Paese». Il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, incontrerà i colleghi di



Austria, Germania e Slovenia. E sull'emergenza Covid non ha dubbi: «Troppi toni da campagna elettorale, i cittadini attendono risposte. C'è rischio di tensioni sociali».
A pag. 7

Il Pd esclude sostegni alla ricandidatura

Altolà di Zingaretti: «Il bis della Raggi minaccia per Roma»

ROMA «La ricandidatura di Virginia Raggi? Per i romani questa non è una notizia, ma una minaccia». Così Nicola Zingaretti sbatte la porta a qualsiasi tipo di alleanza o sostegno alla grillina in vista delle prossime elezioni amministrative nella Capitale. Un modo per sgomberare, una volta per tutte, il campo dalle illazioni che girano sugli attuali rapporti tra Pd e grillini.
A pag. 16

Controlli speciali
Viminale e sindaci: weekend anti-movida

Cristiana Mangani

Sindaci e governatori da una parte, Viminale e forze di polizia dall'altra al contrattacco contro la movida incontrollata: stretta nei weekend.
A pag. 13

L'annuncio dopo il no di Cdp e Sace al prestito garantito
Autostrade blocca gli investimenti

Umberto Mancini

Escontro tra Atlantica e governo. Il blocco di Stato dei prestiti garantiti chiesti da Autostrade per l'Italia - con il rifiuto di Cdp e Sace a concedere ossigeno finanziario al gruppo in crisi di liquidità - ha fatto scattare la contromossa. La holding del Benetton ha deciso di lanciare un deciso segnale di allarme invitando la controllata, Aspi appunto, ad utilizzare i 900 milioni appena erogati dalla capogruppo solo per manutenzione congelando così tutti gli investimenti programmati.
A pag. 9

Ieri 20 mila domande
Corsa al reddito d'emergenza
Il 60% degli assegni è al Sud



ROMA Sono stati aperti i cancelli del reddito di emergenza. Ieri, dopo che è stata attivata la procedura online per ottenere l'assegno, sul portale dell'Inps si è abbattuto uno tsunami di richieste. Nel giro di poche ore domande sopra quota 20 mila. Il 60% del sussidio al Sud. Importo medio di 550 euro.
Bisozzi a pag. 12

È IL MOMENTO DELLA BILANCIA

Buongiorno, Bilancial! «Un'ora sola ti vorrei...» canta Venera, la vostra stella, in questo momento in aspetto meraviglioso grazie alla conglungione con Sole in Gemelli. Quel segno è sempre stato presente nella vostra vita, forse poi è accaduto che vi ha lasciati o siete stati voi a farlo, ma arriva il momento in cui vi ritrovate. Oggi, per esempio, sotto una Luna infallibile per gli affari, forti guadagni. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

L'ombra dell'accordo tra i figli del giornalista e Bin Salman
Khashoggi, strano perdono ai killer

ROMA Una scelta dettata dal cuore o, magari, soltanto da un conveniente accordo economico con i sauditi? Sono tante le nubi che circondano il clamoroso gesto di clemenza dei figli di Jamal Khashoggi, il giornalista ucciso il 2 ottobre del 2018 nel consolato di Riad ad Istanbul. L'ira della compagna del giornalista: «Nessuno può farlo, nessun perdono». L'ombra dell'accordo con Bin Salman. Con il perdono, per i killer dell'editorialista del Washington Post, i cui resti non sono mai stati ritrovati, si apriranno le porte della grazia
A pag. 18

Le scriveva: «Tua figlia è mia»
Due anni allo stalker social della Meloni: «Era un incubo»



Giuseppe Scarpa
Una serie infinita di messaggi minacciosi via Facebook contro Giorgia Meloni, inclusa l'assurda teoria che la figlia della parlamentare fosse sua. Raffaele Nuges è stato condannato a due anni di reclusione dal tribunale di Roma per stalking.
A pag. 17

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

il Resto del Carlino

SABATO 23 maggio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, via libera da lunedì

La Regione dà l'ok ai parchi tematici
Partenza scaglionata

Oliva a pagina 5



ristora
INSTANT DRINKS

«Estate in Italia, è la grande bellezza»

Il ministro del Turismo Franceschini: visitate i borghi e i luoghi minori della nostra penisola, non c'è solo il mare. Da oggi il week end test nelle spiagge. Aumentano i controlli anti assembramenti: si rischiano sanzioni salate

Servizi e De Robertis
da p. 3 a p.11

Il dovere di Conte

Terapie choc per salvare il paese in coma

Bruno Vespa

Ieri ho ascoltato un signore dipendente di un'azienda che ha messo in cassa integrazione lui e gli altri suoi 34 colleghi dall'11 marzo. Visto che il proprietario ha ritenuto di non anticipare nulla dell'assegno, queste persone non percepiscono un centesimo da quasi due mesi e mezzo. «Ho due figli - mi ha detto - e mi vergogno di chiedere 100 o 200 euro a mia madre pensionata». Mentre la politica sembra molto interessata alla guerra alla Lombardia, avanguardia degli scontri autunnali per comuni e regioni, c'è una fetta d'Italia che sta morendo.

Segue a pagina 10

LONDRA IMPONE LIMITI AI CONFINI, PARIGI RISPONDE CON DUREZZA
EUROPA DIVISA SULLE RIAPERTURE DELLE FRONTIERE DOPO IL VIRUS



Il premier britannico
Boris Johnson,
55 anni

Prosperetti a pagina 2

DALLE CITTÀ

Bologna

La truffa: buoni spesa chiesti anche da finti poveri

Tempera in Cronaca

Bologna

Il prefetto Impresa va in pensione: il saluto ai cittadini

Servizio in Cronaca

Bologna, basket

Dan Peterson «Il PalaDozza è un luogo unico»

Gallo e Zanchi in Cronaca



La storica band in concerto nonostante il virus

La musica non si ferma
«Siamo liberi e Nomadi»

Spinelli a pagina 13



Guidò l'Inter di Ronaldo, aveva 81 anni

Allenatore gentiluomo
Addio a Gigi Simoni

Turrini in Qs

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

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

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

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

A. MENKINI

GECAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 23 MAGGIO 2020

IL SECOLO XIX

GECAR
OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 122, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

Guida alla dichiarazione dei redditi

UNIVERSO 730

Dalle nuove scadenze alle detrazioni
la compilazione passo per passo



Lunedì 25 maggio
l'inserito di 8 pagine
in omaggio con
IL SECOLO XIX

IL DECRETO RILANCIO
Reddito di emergenza
come fare la domanda

GRAVINA / PAGINA 7

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Economia / Maritime	Pagina 14
Genova	Pagina 17
Album - Genova	Pagina 28
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 38

I TUNNEL SONO IN A12 E A26 E HANNO BISOGNO DI LAVORI URGENTI. LA DECISIONE SVINCOLATA DAL BRACCIO DI FERRO CON L'ESECUTIVO

Autostrade sfida il governo E in Liguria chiuse 18 gallerie

La società: senza liquidità e garanzia del prestito statale dobbiamo fermare gli investimenti

Atlantia va allo scontro frontale con il governo sulla questione Autostrade. L'assenza di liquidità da Cdp e Sace ha indotto la società che fa capo alla holding Edizione della famiglia Benetton a minacciare lo stop agli investimenti aprendo così un contenzioso che rischia di nascondere molte incognite per lo Stato. I tempi delle decisioni finali per il rinnovo della concessione sono agli sgoccioli: scade il 30 giugno. La revoca potrebbe costare allo Stato 23 miliardi. Ma nel frattempo sulle autostrade liguri piomba una nuova, pesantissima tegola: 18 gallerie sulla A12 e sulla A26 vanno chiuse per lavori urgenti: un disastro per l'economia e il turismo.

SERIZI / PAGINE 2 E 3

IL CASO

Marco Menduni

Regione e industriali:
quei cantieri, un danno
ora che si riparte

La nuova crisi dei 18 tunnel chiusi è una possibile, nuova tegola sull'economia della Liguria. «La sicurezza viene prima di tutto», dice Toti: siamo molto preoccupati per questa situazione, soprattutto alla vigilia della riapertura dei confini. Chiederemo un piano chiaro dei lavori e delle chiusure. Come è possibile essere arrivati a questa situazione dopo i tre mesi a disposizione per la messa in sicurezza della rete?». Grandi perplessità e timori sollevano anche tutti gli operatori del mondo produttivo genovese e ligure, spedizionieri e trasportatori in particolare: «Così non si può lavorare».

L'ARTICOLO / PAGINA 5

Metro, guanti e cocktail: riparte la movida di Genova



Tanti controlli tra mascherine e guanti nella prima movida di Genova (Balastro) D'ORA, SCULLIE UN COMMENTO DI GONFRIO / PAGINE 18 E 19

LO STUDIO DI ALISA

Licia Casali e Emanuele Rossi

Contagi già a dicembre
tra i donatori liguri
Partono i test rapidi

Alisa pubblica i primi risultati dello studio sul sangue donato in Liguria prima dell'emergenza coronavirus. Trovati 9 casi di anticorpi per il Covid-19 in sangue raccolto a dicembre e a gennaio.

L'ARTICOLO / PAGINA 8



L'INTERVISTA

Paolo Possamai

Zaia: «Speculazioni
e sciacallaggio orrendo
contro tutto il Nord»

«È stato un orrendo sciacallaggio». Luca Zaia, governatore del Veneto, non usa mezzi termini per definire l'attacco dei grillini contro la Lega sulla sanità lombarda.

L'ARTICOLO / PAGINA 10

IL RICORDO

FRANCESCO LALICATA

FALCONE, IL GIUDICE
CHE AVEVA
TROPPI NEMICI

La strage di Capaci piombò sugli italiani con una violenza tale da lasciarli a lungo sbandati, senza punti di riferimento, con una coscienza civile messa a dura prova dalla frustrazione provocata dall'incalcolabile senso di perdita dovuto al danno subito da quei 400 chili di miscela esplosiva scagliati sull'autostrada palermitana. Uno sbigottimento che sarebbe divenuto irreversibile soltanto 57 giorni dopo, con la replica mafiosa di via D'Amelio. Primavera-estate 1992, il nostro 11 settembre. Con l'agguato al generale Carlo Alberto dalla Chiesa, massacrato dieci anni prima insieme con la moglie e il poliziotto-tutela, era stata uccisa «la speranza dei siciliani onesti». La tragica fine di Giovanni Falcone faceva ripiombare una intera comunità e le proprie istituzioni nell'inferno di una vita quotidiana scandita da un potere marcio e criminale.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

IL CALCIO IN LUTTO



Andrea Schiappapietra

Addio a Gigi Simoni,
mister gentiluomo
e anima del Genoa

Un lungo cordoglio, dai club in cui ha giocato ai calciatori allentati. La morte di Gigi Simoni, 81 anni, ha lasciato un vuoto in molti cuori, anche a Genova e nel Genoa.

L'ARTICOLO
E UN RICORDO DI CLAUDIO GONFRIO / PAGINE 34 E 35

PRODOTTI PER LA CASA - LETTI - OLIO - MIELE - BIRRE
SUICIS - ACQUA - VINI - PESTO - SALSA DI NOCI

ACQUA E BEVERANDA
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:
110.4037021
389.42.19.402
acquadomicilio.genova.it

BUONGIORNO

Ho sempre amato il calcio, ne ho amato l'arte, la bruciante intelligenza di un passaggio imprevedibile, la furia agonistica, tutto il parossismo di una partita, cioè la lotta per la vita e per la morte, l'epica omerica, il trionfo e la tragedia separati da un filo d'erba, e l'ho amato nelle minuzie più ignobili e tribali, quelle che hanno a che vedere col tifo (forza Toro!), dunque l'opposto della razionalità e della giustizia, ho vissuto per quaranta e passa anni le estati senza campionato come un'assenza dolente, mi sono abbeverato alle inverosimili notizie di calciomercato per il gusto di sognare gratis, ho aspettato le amichevoli d'agosto che finiscono venti a zero per calibrare le mie aspettative su una dolce illusione, ho accolto l'arrivo della prima liberatoria giornata come il fumatore che si accende la sigaretta

Preferirei di no

MATTIA FELTRI

retta dopo sei ore in aereo. Ma adesso no. Non mi importa. Non ne ho voglia. Mi sembra tutto così distante. Le prescrizioni profilattiche per riavviare la giostra, stadi vuoti, divieto d'abbraccio, distanza di sicurezza sul campo - roba da Inail, con tutto il rispetto - sono un'aggravante mica da ridere, ma solo un'aggravante. Sebbene io abbiano caricato di sponsor, anticipi e posticipi per ottimizzare i ricavi, verifiche millimetriche alla quarta inquadratura, questioni di Stato, nonostante tutto questo resta un gioco. E non è aria. Poi lo so, il calcio è un'industria, ci girano soldi che danno stipendi, non semplicemente alle star ma a migliaia di lavoratori che devono mettere insieme il pranzo con la cena. Quindi che riparta, va bene, indiscutibile. Solo che, come quel famoso scrivano, preferirei di no. —

-50%
SUL SECONDO
ARTICOLO ACQUISTATO

ANDREA MORANDO

€ 2,50* in Italia — Sabato 23 Maggio 2020 — Anno 156*, Numero 141 — ilsol24ore.com

*In vendita abbinate obbligatoriamente con il Fucile di Sole al 90% (€ 2,50 al 90%) e 1,00 € Fucile e 0,50, solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore Fucile, in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003, conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con il Sole
Cassa integrazione,
bonus e sanatoria:
le misure sul lavoro
nel decreto rilancio

Plus 24
Piani di accumulo,
con la volatilità
meglio investire
a piccoli passi

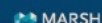


— a 0,5 euro più
il quotidiano

Oggi con il quotidiano

MARSH RISK CONSULTING

Gestire i rischi
e cogliere
le opportunità
della ripartenza.



FTSE MIB 17316,29 +1,34% | SPREAD BUND 10Y 210,40 +2,30 | €/€ 1,0904 -0,87% | BRENT DTD 33,17 -4,08% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 28-31

Di Rilancio, professionisti in trincea

LAVORO AUTONOMO

Tensioni con il Governo
sulla esclusione degli Ordini
dagli aiuti a fondo perduto

Il ministero del Lavoro
prova a spegnere un fronte:
bonus di 600 euro garantito

Edizione chiusa in redazione alle 23

Monta la protesta dei professionisti per l'esclusione dal contributo a fondo perduto previsto nel decreto rilancio, che infatti andrà ad imprese, artigiani, commercianti ma non ai professionisti. Ieri i presidenti dei consulti del lavoro e dei commercialisti, Marina Calderone e Massimo Miani, hanno disertato l'incontro organizzato dall'agenzia delle Entrate dedicato proprio al contributo a fondo perduto previsto dal decreto. Scelta, questa, che secondo l'agenzia «ris-

chia di danneggiare i loro clienti». Intanto il ministero del Lavoro prova a fugare le preoccupazioni dei professionisti iscritti alle casse di previdenza privata, affermando che «resta ferma l'erogazione dell'indennità per i mesi di aprile e maggio per i professionisti iscritti alle Casse di previdenza privata che l'hanno già percepita a marzo, come specificato all'articolo 78 del decreto rilancio».

Micardi e Prioschi — a pag. 3
con l'intervista di Maria Carla De Cesaris

BUSSOLA & TIMONE

L'APRISCATOLE
E L'ECESSO
DI BUROCRAZIA
IN ITALIA

di Giovanni Tria

Essendo un economista, amavo raccontare una vecchia storia sulla categoria cui appartengo.

La storia riguarda il solito naufragio su un'isola deserta di un ingegnere, un chimico e un economista che si trovano affamati davanti a scatolette di

carne salvate e quindi si interrogano su come aprirle.

Dopo aver ascoltato l'ingegnere e il chimico avanzare le loro proposte sulla base delle loro competenze, l'economista dice:

«Assumiamo di avere un apriscatole...».

— Continúa a pagina 20

Scontro con il Governo Autostrade sospende il piano investimenti

INFRASTRUTTURE

Troppi i danni subiti:
così Atlantia prepara
la battaglia legale

Atlantia ha deciso ieri in un'eda straordinaria lo stop al piano di investimenti di Autostrade per l'Italia sulla rete. La holding si è detta anche pronta a «dare mandato ai legali di valutare iniziative a tutela della società e del gruppo, visti i gravi danni» subiti.

Laura Galvani — a pag. 5

STRATEGIE

Da Alitalia all'ex Ilva:
il Governo
studia quattro
dossier

Carminé Fotina — a pag. 6

RETI DIGITALI

5G, non c'è
più tempo
da perdere
per una Italia
moderna

Minoopoli e Stagnaro — a pag. 20

«Piano di sostenibilità a 10 anni, così Enel sconfigge la pandemia»

L'INTERVISTA



Presidente,
Michele
Crisostomo

Il Covid-19 non frena la transizione verso un'economia sostenibile. «La Ue accelera sul Green deal, i Fondi del Recovery fund saranno vincolati a iniziative green e digitali». Per Francesco Starace, ad di Enel, e Michele Crisostomo, neopresidente, le imprese sostenibili regnano meglio gli shock. Per questo motivo il nuovo piano industriale potrà guardare a un orizzonte di 10 anni.

Laura Serafini — a pag. 8

IMPRESE-ABI

Moratoria
per le grandi
aziende

Picchio — a pag. 2

ALLA TESTA DI BLACKROCK, ADVISOR DI BANCHE CENTRALI E GOVERNI



Re Mida di Wall Street. Larry Fink guida di BlackRock, colosso leader dell'asset management (6.500 miliardi)

Fed e Wall Street, i superpoteri di Fink

Leader mondiale tra i money manager, con 6.500 miliardi di attività in gestione a fine marzo, BlackRock, guidata da Larry Fink, è oggi protagonista in Borsa e convitato di pietra tra policymakers. Akita

gli sforzi della Fed e del governo canadese sugli stessi mercati in cui è protagonista. Il gruppo ha evitato finora i destini ribassisti: da inizio anno è sostanzialmente invariato. Valanisa — a pag. 28

PANORAMA

CONTAGI SOTTO ESAME

Procura di Brescia,
primi indagati
per l'epidemia

Il Pq di Brescia ha spiegato che nelle numerose denunce alle Procure del distretto di Corte d'appello di Brescia (Cremona, Bergamo e Mantova) sul caso Covid figurano anche rappresentanti del Governo della Regione. Questi in riferimento alle delibere dell'8 marzo scorso con cui si chiedeva alle Irsa di istituire dei reparti Covid-19 e alla mancata istituzione della zona rossa nei comuni di Alzano Lombardo e Nembro. — a pagina 22

INDICATORI EPIDEMICI

Richio alto in Valle d'Aosta
La Lombardia torna sicura

Migliora la condizione della Lombardia dopo gli ultimi dati sull'epidemia: la regione resta sotto osservazione, ma il rischio ora è a livello basso. Sorvegliata speciale la Valle d'Aosta, seguita da Abruzzo, Trento e Lazio. Assicurazioni del governo sui fondi alle zone rosse. — a pagina 9

FALCHI & COLOMBE

LA BCE SOSPESA
TRA INFLAZIONE
REALE
E PERCEPITA

di Donato Masciandaro
— a pagina 30

GIUSTIZIA

Carcere duro, la Consulta
attenua ancora il 41-bis

Con una nuova pronuncia sul carcere duro, la Consulta attenua ulteriormente l'applicazione del 41-bis, cancellando il divieto di scambio di piccoli oggetti di prima necessità fra i reclusi dello stesso gruppo di solidarietà. Protesta l'Anima: preoccupante. — a pagina 9



OGGI CON IL SOLE

«Fuori fuoco»,
il racconto
del Premio
Strega
per i ragazzi

In edicola al prezzo di 13,90
euro oltre il quotidiano



LA TUTELA DELLA SALUTE
È DA SEMPRE
LA NOSTRA PRIORITÀ

SERVIZI CONNESSI ALLA GESTIONE
DELL'EMERGENZA COVID-19
SANIFICAZIONI E DISINFEZIONI



Richiedi un preventivo
personalizzato al:
**Numero Verde
800 694918**
oppure tramite mail a:
ingegneria.offerta@operosa.it operosa.it

ADDII. 1961-2020

Morto Stefano Carrer
L'Oriente la sua passione

È morto Stefano Carrer, 58 anni, giornalista di lungo corso del Sole 24 Ore. Era un appassionato esperto di economia asiatica e Giappone

di Fabio Tamburini

Ricorderò Stefano Carrer perché aveva tutte, proprio tutte, le caratteristiche per farsi apprezzare: senso della notizia, capacità di analisi, impegno sul lavoro, grande professionalità. In più spiccavano bontà, gentilezza d'animo e lo sguardo mite.

Mai prepotente, sempre disponibile, squisito nei comportamenti, consapevole del suo valore professionale senza arroganza o presunzione. Per questo, mi è capitato di dirgli, sarebbe stato da donare. I lettori del Sole 24 Ore gli devono articoli interessanti, mai superficiali, scritti con la necessaria accuratezza. È arrivato al capolinea troppo presto, tradito dai monti della Val d'Intevi e colpito dalla mala sorte.

— Continúa a pagina 23

food

ECONOMIA
DEL CIBO
E AGRICOLTURA

Allarme Ismea:
vendite in picchiata
per latte e formaggi

Emiliano Sgambato — a pagina 27





IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 23 maggio 2020
Anno LXXVI - Numero 141 - € 1,20
S. Desiderio di Langres a

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366 tel 06/675 881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
post. in L. 27/02/2004 n.46 art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciceraria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6960

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



Maschera di premier

Conte si protegge con quella griffata ma ha il braccino corto con i lavoratori
Le paga a 3.150 aziende su 250 mila

Il Tempo di Osho

Il governo blindata Elkann Non si tocca il prestito Fca



"Me raccomandano nun je di niente de sti sordi a Lapo"

Solimene a pagina 2

DI FRANCO BECHIS

Questa volta se le è comprate lui: 7 cravatte e 5 mascherine blu con la bandiera di Italia sulle une e sulle altre. Giuseppe Conte se le può permettere, e siccome è un uomo di grande stile, ha mandato un suo segretario di palazzo Chigi ad acquistarle da una delle principali griffe della cravatta italiana, Talarico, che ha il negozio vicino al Senato della Repubblica. Al pubblico il prezzo della mascherina è di 30 euro. Sembra elevato, ma bisogna capire che è specialissima: in seta, igienizzata da un'azienda specializzata in nano-tecnologie che è per altro fra i fornitori ufficiali di palazzo Chigi. Grazie a quel trattamento igienico che si chiama «4wd-Tex» di mascherina al premier potrebbe bastarne una sola, ha spiegato ieri Maurizio Talarico a Un giorno da pecora, perché non ha bisogno di essere lavata: respingerà sempre i batteri ad ogni utilizzo. (...)

Segue a pagina 3

L'ipotesi al vaglio dal 3 giugno

Si può andare solo in regioni a basso rischio di contagio

Carta a pagina 10

Commissioni parlamentari

Via al risiko delle poltrone Renzi incassa dopo Bonafede

Di Mario a pagina 5

Battuta sulle lacrime della Bellanovo

La Meloni sessista? Ma senti chi parla...

De Leo a pagina 7

INTERVISTA A MARCELLO LIPPI

«Abbiamo preso la mazzata
Ma anche riscoperto cose
ormai dimenticate della vita»

Lenzi a pagina 9



TI ASPETTIAMO NUOVAMENTE

Servizi

- Passeggiate a Cavallo
- Centri Estivi e Invernali
- Monta Western

A.S.D Villanova Ranch
Via Sant'Antonio, 28 - TARANO (RI)
Tel. 338 959 4856
www.villanovaranch.it
seguici su ASDVILLANOVARANCH

Incertezza sul futuro

I romani in crisi si affidano ai cartomanti

Buzzelli a pagina 16

Commercianti in rivolta

Via libera ai tavoli in più all'esterno Ma non per tutti

Verucci a pagina 14

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Sono brave Barbara Palombelli e Veronica Gentili su Rete1, tutta la settimana, dalle 20.30 fino alle 21.30 e oltre. Sono brave, perché reggono bene un talk con ospiti a distanza, sempre su temi di attualità, sempre al servizio della trasmissione e non dell'ospite. Se mi capita, ogni sera, vedo la Palombelli o la Gentili. La domenica, alle 13.30, vengono riproposte le grandi interviste che fece l'indimenticabile Enzo Biagi. Ho rivisto l'intervista ad Enzo Tortora e mi ha dato soddisfazione vedere come Enzo Biagi ha difeso Tortora da quell'errore giudiziario che, in qualche modo, lo ha fatto morire anzitempo. (...)

Segue a pagina 22

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- DISSA
- MENTE
- FLUIDITÀ CIRCULATORIA
- BELLEZZA DELLA PELLE

*In base ai dati del test applicato per gli abbinamenti e i benefici correlati. Per le prove, si è registrato un beneficio in ogni caso con un 70% di un effetto netto. Benefici correlati di prova sono illustrati a fianco.

Sabato 23 Maggio 2020

Nuova serie - Anno 29 - Numero 120 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

* Nella presenza di Bari, Roberto Andria, Tosti e Pignatelli, in abbonamento esclusivo con la Gazzetta del Mezzogiorno a € 1,30

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



PAROLE VUOTE
Il bazooka per l'export finora ha sparato soltanto a salve
Chiarello a pag. 28

SU WWW.ITALIAOGLIT
Covid 19 - Gli emendamenti approvati dalla Camera al decreto legge Liquidità
Semplificazioni - La nota dell'Ance sull'autocertificazione di bar e ristoranti per i tavolini all'esterno
IO ONLINE

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Contributi con istanze snelle

Solo tre caselle da compilare e procedura al via a metà giugno attraverso le piattaforme dell'Agenzia delle entrate. E per i ricavi basterà una stima

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

«Ora la semplificazione e torneremo a correre», il presidente **Giuseppe Conte**, il 15 maggio, in un colloquio con *la Repubblica*.
«Si riparte. Basta burocrazia. E fiducia nelle imprese», il ministro dello Sviluppo economico, **Stefano Patuanelli**, sempre su *la Repubblica*, un giorno prima di Conte.
«Quanto costa a imprese e lavoratori l'inefficienza della burocrazia italiana», un'inchiesta de *la Repubblica*, nella serie «Gli aiuti impantanati», 11 maggio, con tanto di risposta: 50 miliardi, tanti quanti gli aiuti post-Covid.
«Questa crisi deve diventare l'occasione per abbattere la burocrazia», il presidente di **Brembo**, **Alberto Bombassei**, sempre su *la Repubblica*, il 5 maggio.
«Modello Genova per il paese», la presidente del Senato, **Maria Elisabetta Casellati**, sul *Corriere della Sera*
continua a pag. 2

Contributi a fondo perduto con solo tre caselle da compilare e procedura al via a metà giugno attraverso le piattaforme delle Entrate. Inoltre l'indicazione del dato dei ricavi potrà con ogni probabilità essere inserita come stima e non con il dato puntuale. Sono questi alcuni elementi emersi nell'incontro tra Agenzia delle entrate e rappresentanti delle imprese, tributaristi e Confprofessioni.
Bartelli a pag. 23

PARLA ANDREA CABRINI
Su ClassCnbc al via lunedì Ripartire con i Megatrend
Livi a pag. 19

Nardella: il governo prende in giro i comuni, casse vuote

Valentini a pag. 8

IL FONDO

DIRITTO & ROVESCIO

Nel criticare il sistema sanitario lombardo, Michele Serra ha scritto su la Repubblica dell'ipote si accorto che ho visto solo adesso che dal suo sguardo sono riconoscibili anche i disinnanzi fratelli lombardi ai quali la religione del lavoro è costata, in questo caso, la vita. «Brava gente però monoculturale, confindustriali bilipiani, i magliati (mausolei) leopoldeschi hanno in testa solo lavoro, lavoro, lavoro. Poi aggiunge, impettito: «Lo scrittore inglese Alan McKeown ha scritto che in Lombardia l'acqua è una discarica, l'aria una discarica, la terra una discarica, la vita intera imputata come un coperto sull'altare della produzione». Se Serra ha dille idee, le esprime per conto suo, soprattutto quando sono così balzano e vergognosamente razziste. E abbassi il suo computerizzato magnolino, mai usurato dalla fatica, mentre degusta il suo tè. Che dico, il suo hot tea anche se l'aristocrazia inglese (quella vera, con laacca al posto giusto) il magnolino non lo tiene almanco. Chiedilo a McKeown, che se ne intende. Di amos, dico. Hasta la vista, compagno».

Blastness finanzia gli hotel indipendenti ed investe sul loro futuro

con formule contrattuali flessibili e personalizzate e campagne Pay Per Click a compenso variabile

5 anni
Tempo di copertura dell'investimento 2021 - 2025

WIN I WIN
il pagamento delle tecnologie e dei servizi forniti avviene in relazione agli effettivi incassi dell'hotel

3 anni
Tempo di copertura a interessi ZERO 2021 - 2023

Rate agevolate e personalizzate di «preammortamento» fino a Dicembre 2020

Campanie Pay Per Click
a compenso variabile in base al valore delle prenotazioni tracciate

Google Ads | Google Hotel Ads | Microsoft Advertising | Facebook | YouTube | TripAdvisor | Booking.com | Expedia | Lastminute.com | Expedia | Lastminute.com | Expedia | Lastminute.com

BLASTNESS
GROWING YOUR BUSINESS
blastness.com

Blastness & Google
VIRTUAL ROADSHOW 2020
ultimo appuntamento
27 Maggio ore 14-16
scopri di più ed iscriviti gratis su
roadshow.blastness.com

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50
Con il decreto Cura Italia a € 6,00 in più. Con «Credito alle imprese» a € 6,00 in più

LA NAZIONE

SABATO 23 maggio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il viaggio

**L'incubo di Livorno:
un'intera stagione
da orfani dei bagni**

Antico a pagina 4



Mascherine

All'interno
il racconto
di Marco Vichi

ristora
INSTANT DRINKS

«Estate in Italia, è la grande bellezza»

Il ministro del Turismo Franceschini: visitate i borghi e i luoghi minori della nostra penisola, non c'è solo il mare. Da oggi il week end test nelle spiagge. Aumentano i controlli anti assembramenti: si rischiano sanzioni salate

Servizi e De Robertis
da p. 3 a p. 7

Il dovere di Conte

**Terapie choc
per salvare
il paese in coma**

Bruno Vespa

Ieri ho ascoltato un signore dipendente di un'azienda che ha messo in cassa integrazione lui e gli altri suoi 34 colleghi dall'11 marzo. Visto che il proprietario ha ritenuto di non anticipare nulla dell'assegno, queste persone non percepiscono un centesimo da quasi due mesi e mezzo. «Ho due figli - mi ha detto - e mi vergogno di chiedere 100 o 200 euro a mia madre pensionata». Mentre la politica sembra molto interessata alla guerra alla Lombardia, avanguardia degli scontri autunnali per comuni e regioni, c'è una fetta d'Italia che sta morendo.

Segue a pagina 10

**LONDRA IMPONE LIMITI AI CONFINI, PARIGI RISPONDE CON DUREZZA
EUROPA DIVISA SULLE RIAPERTURE DELLE FRONTIERE DOPO IL VIRUS**



Il premier
britannico
Boris Johnson,
55 anni

**LA GUERRA
DELLA QUARANTENA**

Prosperetti a pagina 2

DALLE CITTÀ

Firenze

**Caos movida
Calca nelle piazze
Pugno di ferro
del prefetto**

Fichera in Cronaca

Firenze

**Svago e cultura
Nuova ordinanza
della Regione**

Servizio in Cronaca

Firenze

**Eventi e date
Firenze Fiera
stila il calendario**

Mugnaini in Cronaca



La storica band in concerto nonostante il virus

**La musica non si ferma
«Siamo liberi e Nomadi»**

Spinelli a pagina 13



Guidò l'Inter di Ronaldo, aveva 81 anni

**Allenatore gentiluomo
Addio a Gigi Simoni**

Turrini in Qs

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

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

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

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

A. MENARINI

SCARPA
SHOP ONLINE

THE ORIGINAL MOJITO.

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

ROBINSON
D

Direttore Maurizio Molinari

SCARPA
SCARPA.NET

THE ORIGINAL MOJITO.

Anno 45 - N°121

Sabato 23 maggio 2020

Oggi con Robinson e D

In Italia € 2,50

EFFETTO PANDEMIA

La giustizia dimezzata

Rispetto a un anno fa nei tribunali iscritti metà dei procedimenti. Solo a Roma 14 mila processi rinviati. Studi legali a rischio fallimento. Scuola, scontro Pd-M5S sull'assunzione di 80 mila insegnanti precari. Lombardia forse chiusa oltre il 3 giugno. Fontana: non lo meritiamo

La morte di Falcone

Quella foto di Francesca e Giovanni

di Roberto Saviano

C'è una foto che ho conosciuto di recente, ritrae Giovanni Falcone e Francesca Morvillo al mare. I visi abbronzati sembrano sereni; hanno gli occhi chiusi, le teste poggiate l'una all'altra: un momento di pace. Osservo la foto e penso: come hanno fatto a sottrarsi, anche solo per un attimo, all'angoscia di una vita di pressioni, minacce, delegittimazione e scorta? Come hanno fatto a chiudere gli occhi e ad abbandonarsi al sole? Francesca Morvillo è l'unica magistrato donna a essere stata assassinata nella storia d'Italia. Difficile misurare il peso della sua influenza nelle scelte non solo di Falcone, ma di tutto il pool antimafia di Palermo che in quegli anni frequentava. Francesca era giudice del Tribunale di Agrigento e poi sostituito procuratore a Palermo presso il Tribunale per i minorenni.

● continua a pagina 4
i servizi ● alle pagine 2 e 3

Il governo punta su formazione e impieghi alternativi

Il piano per la nuova cassa integrazione

Altan

NON SI SPECULA SUI MORTI.
MEGLIO SPECULARE SUI VIVI.



ALTAN.

Il commento

I naufraghi del lavoro

di Carlo Cottarelli

Più di sette milioni di lavoratori italiani hanno chiesto la cassa integrazione. È finora il dato più drammatico della recessione da coronavirus. Superata l'emergenza sanitaria, resterà quella economica.

● a pagina 29
di Marco Patucchi ● a pagina 8

Le storie

Milano, l'addetta alle mense
"Vivo con 288 euro al mese"

di Matteo Pucciarelli
● alle pagine 6 e 7

Napoli, la coop delle catacombe
"Chiesti i fondi, mai arrivati"

di Conchita Sannino
● alle pagine 6 e 7

Mappamondo

Il Pil nascosto
la mossa
di Pechino

di Filippo Santelli



Sono misure straordinarie per tempi insoliti», ha detto Li Keqiang, premier cinese. La Cina non fissa un obiettivo di crescita per il 2020.

● alle pagine 18 e 19
con un'intervista di Occorsio

Alain Finkielkraut
"Nessuno si illuda
resteremo cattivi"

di Anais Ginori

Non voglio vivere nel mondo di cretini sorridenti che alcuni tentano di propinarci», Alain Finkielkraut racconta di avere avuto la «pelle d'oca» quando ha letto il manifesto ambientalista di Hulot, che propone di costruire un "nuovo mondo" basato su l'empatia, la benevolenza e il rispetto del Pianeta.

● a pagina 31

Io, scrittore
e la lezione
della chiusura

di Ian McEwan



I vocabolario della Brexit è caduto nel dimenticatoio. Ora dobbiamo darci da fare su nuovi termini. Che mi dite di fomite, che mio figlio virologo ha spiegato a tutta la famiglia?

● alle pagine 32 e 33

La proposta

Si all'ultimo
giorno in classe

di Paolo Di Paolo

L'ultimo giorno di scuola, il personaggio buono del libro Cuore scoppia in lacrime. Addio, Garrone, gli dicono i compagni, addio e arrivederci, ed è tutto un abbracciarsi e soffocare singhiozzi. Così andava nell'anno scolastico 1881-1882. Quasi un secolo e mezzo dopo, la scena sarebbe meno sentimentale.

● a pagina 28
di Corrado Zunino ● a pagina 16

Robinson

Tutti in viaggio
con la fantasia



Domani il longform

Virus, l'Ora Zero
che cambiò l'Italia



Arpex Textiles srl
tel. 0883 51 00 37
posta@arpexsrl.it www.arpexsrl.it

arpex

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

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

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

CON
Libro "Virus Sovrano?"
€ 11,40

N2

LA STAMPA

SABATO 23 MAGGIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 154 II N.139 II IN ITALIA 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

GNN

Capaci 23 maggio 1992 * 23 maggio 2020



Giovanni Falcone ventotto anni dopo Cercando l'innocenza perduta

MASSIMO GIANNINI

Se la povera Italia non avesse avuto alle spalle una già lunghissima scia di colpa e sangue, verrebbe da dire che in quel 23 maggio 1992 si conclude la nostra età dell'innocenza. A Capaci termina una Storia e ne comincia un'altra. «Come tutte le cose umane, anche la Mafia ha un inizio e avrà una fine...», disse Giovanni Falcone in una famosa intervista, poco prima di saltare in aria su quel maledetto rettilineo dell'autostrada A29, insieme alla moglie Francesca Morvillo e tre uomini della sua scorta. Purtroppo è cambiata ma non è ancora finita, la Mafia che quel giorno, con una mattanza innescata da 400 chili di tritolo, inaugurò la tragica stagione delle stragi, portando l'attacco al cuore dello Stato dopo averne contaminato e infine incarnato interi pezzi. Oggi sono ventotto anni da quella primavera-estate che si portò via i

due magistrati-simbolo di una lotta ad armi impari contro Cosa Nostra (dopo Falcone, Paolo Borsellino). «È stato il nostro 11 settembre», scrive Francesco La Licata nel racconto che leggerete all'interno di questo speciale de "La Stampa". E il nostro 11 settembre lo abbiamo voluto celebrare così, con un ricordo eccezionale di quelle persone e di quel tempo, perché la pandemia ci ha precluso anche questo momento di memoria collettiva da vivere e rivivere ogni volta tutti insieme, come se fossimo davvero la nazione unita e coesa che purtroppo non riusciamo ad essere. «L'Italia si ricorda di Falcone solo per pulirsi la coscienza», vi racconta in un'intervista che troverete su queste nostre pagine Angelo Corbo, uno degli agenti di scorta che sopravvissero all'attentato. E ha ragione anche lui, che ci ricorda come la lezione di Falcone non l'abbiamo assorbita, perché la mafia non è solo orga-

nizzazione criminale, ma è mentalità, è cultura, è privilegio. Virus che ci portiamo dietro e che, oggi come allora, intossicano la vita pubblica e persino le istituzioni (come lo stesso Falcone sperimentò sulla propria pelle e come continuiamo a toccare con mano leggendo le intercettazioni dell'inchiesta Palamara). «Questo 23 maggio non ci abbracciamo e non saremo in strada per ricordare il sacrificio di Giovanni», scrive la sorella Maria nel nostro speciale, perché il lockdown ce lo impedisce. Ma a maggior ragione stavolta serve uno sforzo in più. Per esserci lo stesso, per non dimenticare. Noi lo facciamo come possiamo, con il nostro giornalismo. Voi fatele come vi chiede Maria: esponendo dai vostri balconi, questo pomeriggio alle 18, un lenzuolo bianco. Allegoria di quell'innocenza che perdemmo, ma che non dobbiamo stancarci mai di ritrovare.





Fidelity
INTERNATIONAL

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

**POLIZZE PERCHÉ TUTTI
LE VOGLIONO COL TURBO**

**SPECIALE INVESTIMENTI
SOCIALMENTE RESPONSABILI**

**MILANO
FINANZA**

www.milanoфинanza.it



Fidelity
INTERNATIONAL

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

€ 4,20 Sabato 23 Maggio 2020 Anno XXXII - Numero 101 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedtori* Spedimento in A.2 art. 1 e L. 4604/DC3 Milano

Cari Btp People

Contate su di me

Parla il premier dopo il boom: nuove aste e altre occasioni

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

«**O**ra la semplificazione e torneremo a correre», il presidente Giuseppe Conte, il 15 maggio, in un colloquio con *la Repubblica*.
«Si riparte. Basta burocrazia. E fiducia nelle imprese», il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, sempre su *la Repubblica*, un giorno prima di Conte.

«Quanto costa a imprese e lavoratori l'inefficienza della burocrazia italiana», un'inchiesta de *la Repubblica*, nella serie «Gli aiuti impantanati», l'11 maggio, con tanto di risposta: 50 miliardi, tanti quanti gli aiuti post-Covid.
«Questa crisi deve diventare l'occasione per abbattere la burocrazia», il presidente di Brembo, Alberto Bombassei, sempre su *la Repubblica*, il 5 maggio.
«Modello Genova per il paese», la presidente del Senato, Maria Elisabetta Casellati, sul *Corriere della Sera* del 3 maggio.
Facendo grazia ai lettori di tutti gli articoli dedicati al tema su queste colonne.

PRENDO I SOLDI E RESTO
**Che Fca sarà dopo il prestito
garantito dallo Stato**

BANCHE ITALIANE
**Prede o spose? I nuovi
equilibri tra gli sportelli**

E LA CHIAMANO ESTATE
**Turismo, la rivincita
della Sardegna Covid-free**

CRISI & IMMOBILI
**Dopo il tonfo regna a Roma
il Mattone Capitale**



E se lo strumento più innovativo per i tuoi investimenti fosse questo?

Ci sono tanti modi per costruire il tuo portafoglio di investimenti, ma c'è un aspetto che spesso non viene considerato: il tempo.
ANIMA applica un approccio graduale a molte soluzioni di investimento: piani di accumulo del capitale, switch programmati e fondi a finestra.
Perché il punto non è solo dove investire, né come. Il punto è anche quando.

Contatta il tuo consulente per gli investimenti o visita il sito tempo.animasgr.it



ANIMA
Più vicini, più lontano.



Top gestore fondi Italia Big dell'Istituto Tedesco Qualità e Finanza.
Per maggiori info:
www.istituto-qualita.com

Messaggio pubblicitario. Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato e disponibile presso la sede della società, i soggetti incaricati della distribuzione e sul sito internet www.animasgr.it. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di opportunità e adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.

Bruxelles sgrava strada e mare

Le autorità portuali potranno rinunciare o sospendere i diritti sulle infrastrutture portuali dovuti tra il primo marzo e il 31 ottobre prossimo. Proroga al Certificate of Professional Competence. Aiuti per le imprese ferroviarie in difficoltà. Butkovic: Garantiamo la circolazione delle merci

Bruxelles. (P. Bo.). L'Unione europea sta per adottare nuove regole comunitarie per i trasporti che facciano fronte alle circostanze straordinarie determinate dalla pandemia di Covid-19 e dal conseguente lockdown. Il Consiglio dell'Unione europea una specie di consiglio dei ministri degli Stati membri ha adottato mercoledì due regolamenti ratificati dal Parlamento europeo il 15 maggio - che forniscono misure temporanee per la portualità e per tutte le forme di trasporto, eccetto l'aereo, a cui seguirà un intervento successivo. Per quanto i porti, Bruxelles ha emendato la possibilità per le autorità portuali di «rinunciare, sospendere, ridurre o differire» i diritti per le infrastrutture portuali, anche i terminal quindi, dovuti tra il primo marzo e il 31 ottobre 2020. Infine, ha prorogato la validità dei Certificate of Professional Competence-CPC in scadenza tra il primo febbraio e il 31 agosto 2020 fino a sette mesi. Per quanto riguarda i vettori ferroviari, il Consiglio Ue dispone che dove un'autorità di rilascio delle licenze rileva, tra il primo marzo e il 31 agosto 2020, che un'impresa non può più soddisfare l'idoneità finanziaria, può decidere, entro il 31 agosto, di non sospendere o revocare la licenza, a condizione ovviamente che sia garantita la sicurezza del trasporto e che entro i successivi sei mesi l'idoneità sia ripristinata. Come ha spiegato il Consiglio Ue, ne beneficieranno il rinnovo delle patenti di guida, la revisione dei motori dei mezzi pesanti, delle locomotive e delle navi mercantili; le licenze dei comandanti saranno prorogate; alcuni controlli periodici per chi trasporta merce su strada, treno e nave saranno temporaneamente rinviati, semplicemente perché le circostanze non lo rendono ancora possibile. I due regolamenti dovrebbero venire pubblicati in Gazzetta Ue la prossima settimana. Resta aperto il percorso legislativo per le altre due proposte del pacchetto di emergenza presentato dalla Commissione europea il 29 aprile, quello che riguarda il trasporto aereo e un ulteriore intervento per le ferrovie. «Forniranno la flessibilità e la certezza di mantenere le nostre catene di approvvigionamento e garantire la mobilità continua su strada, ferrovia, mare e vie navigabili interne, salvaguardando nel contempo la sicurezza. La possibilità di rinunciare ai diritti per le infrastrutture portuali contribuirà a mitigare il grave impatto negativo della crisi sul settore marittimo», commenta Oleg Butkovic, ministro del Mare della Croazia.



Lo Stato si dimentica dei marittimi Ora il comparto rischia il naufragio

Esclusi dagli interventi del governo le crociere, la nautica, i traghetti e i porti. E i cinesi sono in agguato Gli addetti protestano: «Per l' Alitalia trovati 3 miliardi, per noi invece nulla»

Carlo CambiAll' Eur c' è ancora la frase del fu Duce: «Italiani popolo di santi, poeti e navigatori». Le chiese le hanno tenute chiuse, le scuole idem e del mare si sono scordati. C' è però un rischio assai rilevante: senza aiuto alle navi i porti si fermano e i cinesi non aspettano altro. Da più di un anno hanno messo nel mirino Trieste che è anche porto franco come scalo della via della Seta. È del marzo dello scorso anno la firma di un memorandum tra l' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale**, presieduta da Zeno D' Agostino, e China communications and construction company (Cccc). I cinesi guardano anche a Ravenna per una rotta breve verso Suez, mentre sono già sbarcati in forza a Genova. La ministra dei trasporti Paola De Micheli però viene da Piacenza e oltre il Po non va. Abbiamo 8.000 chilometri di coste, l' armamento e la cantieristica di maggior valore d' Europa, la popolazione insulare più cospicua del continente, una flotta peschereccia che è sottoposta a concorrenza selvaggia, oltre a un indotto turistico derivante dalla nautica consistente assai, ma il governo non ha mandato nemmeno un messaggio in bottiglia. Nei decreti per la blue economy non c' è nulla eppure vale il 3,2% del Pil, malcontati sono 60 miliardi diretti, 130 con l' indotto per 200.000 imprese e 880.000 occupati. Per l' Alitalia hanno trovato 3 miliardi, per le navi nulla. I più arrabbiati sono gli armatori anche se divisi in due associazioni e da una polemica relativa al rinnovo per 72 milioni della convenzione dello Stato con Tirrenia-Cin per la continuità territoriale di Sardegna e Sicilia. Achille Onorato, figlio di Vincenzo l' armatore di Moby e Tirrenia, è vicepresidente di Assarmatori, ma la Moby - la flotta di famiglia che comprende anche Tirrenia -non se la passa troppo bene e così l' altra fazione armatoriale agita un conflitto d' interesse. Per Mario Mattioli presidente di Confitarma che contesta anche la rinnovata convenzione a Tirrenia «il governo non si è minimamente preoccupato di dare corso alle nostre richieste, neppure sulla diminuzione temporanea del costo del lavoro». Stefano Messina di Assarmatori ci va giù ancora più duro: «Danno soldi agli aerei (tre miliardi per Alitalia) e a noi neppure un euro; un sesto della popolazione vive sulle isole e l' 80% delle merci viaggia via **mare**, senza trasporto marittimo l' Italia è vocata al suicidio economico». Le cifre dicono che il traffico traghetti è crollato del 68%, che i porti sono sotto del 30%. L' armamento italiano ha perso quote di mercato perché altre flotte, soprattutto quelle cinesi, non si sono fermate e prevede che per almeno un anno le navi viaggeranno al 60% del carico. I sindacati sono molto preoccupati e i segretari generali di Filt-Cgil Fit-Cisl e Uiltrasporti, esortano il governo e gli armatori ad assistere e sostenere gli equipaggi. A bordo delle navi ci sono circa 200.000marittimi che non hanno avuto se non sporadiche sostituzioni per via dei porti bloccati e non hanno nessuna certezza per il futuro. Non sta meglio la logistica gravata da tasse, calo di fatturato e scarsa operatività in banchina. Il nostro governo nulla ha fatto schermandosi dietro i veti europei. L' Europa però due giorni fa ha dato il via libera a una serie di misure, la più importante è la possibilità di sospendere le tasse portuali e ora vediamo che farà la De Micheli. Ma è una goccia nel **mare**. A soffrire ci sono anche le compagnie di crociere. Costa non mollerà gli ormeggi fino al 30 giugno, Msc non prima del 10 luglio, Carnival fino al 31 agosto. Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, invoca misure urgenti: «Il nostro è un settore che coinvolge 110 mila posti di lavoro ed è completamente ignorato



La Verità

Trieste

sia dal ministero delle infrastrutture che da quello del turismo». Ci si aspettava che almeno il bonus vacanze - per quel poco che conta - fosse esteso anche alle crociere. Ma niente. Come niente è andato al charter e alla nautica da diporto. Che resta ferma fino al 3 giugno senza sapere se si può passare dal porto di una regione a quello di un'altra anche se ci sono le patenti per navigare oltre le 12 miglia! I noleggiatori di barche tagliati fuori pure loro dal bonus vacanze, ma anche i diportisti avevano temono di restare bloccati per via delle misure di distanziamento (impossibili su una barca a vela). Perciò il crollo di fatturato di porti, charter e rimessaggi è di oltre il 90% ma nessuna agevolazione fiscale è prevista. Quando il governo ha consentito la ripresa delle attività all'aria aperta ha escluso la nautica. Forse ai giallorossi, tra decrescita felice e ubbidienza sindacale, chi va per **mare** non sta simpatico essendo presunto ricco. Cattivo vento spira anche sulla cantieristica. Deroche solo per quella industriale con Fincantieri in testa, ma chi costruisce per il diporto è rimasto fermo tre mesi. Servivano sostegni specifici perché i più temibili concorrenti, i cantieri tedeschi, americani e finlandesi, non si sono mai fermati. Eppure la nautica è il solo settore del made in Italy ad aver confermato il suo salone principale a Genova è dal 1 al 6 ottobre. Sempre che non si affondi prima.

Il Piccolo

Trieste

approvate due variazioni al piano regolatore portuale

Piattaforma logistica: ok all' ampliamento

Il fronte di accosto dell' area avanza di 35 metri verso il mare Via libera anche alla destinazione flessibile dell' ex Porto Lido

Lorenzo Degrossi Avanzamento di 35 metri della Piattaforma logistica e nuova destinazione, di carattere prettamente commerciale, per l' area di **Porto** Lido. Sono le due variazioni al Piano regolatore del **Porto** approvate ieri dalla giunta regionale. La modifica prevista per la piattaforma logistica da realizzare nell' area Arsenale San Marco-Scalo Legnami-Molo VIII-Ferriera di Servola, consentirà l' avanzamento di 35 metri verso il mare del fronte di accosto della banchina, in modo da raggiungere la profondità di fondale di 15 metri sul livello marino medio, necessaria all' ormeggio delle grandi navi portacontainer di ultima generazione. L' altra modifica riguarda invece la ridefinizione delle funzioni ammesse nella zona di molo fratelli Bandiera, nel caso in cui non venisse realizzato lo scalo turistico denominato **Porto** Lido, come in effetti ormai pare. Secondo quanto disposto dall' adeguamento tecnico funzionale, l' area potrà essere sostanzialmente oggetto di una specifica pianificazione attuativa con destinazioni d' uso, così come precisato dalla delibera di giunta, ricomprese tra quelle già definite dalle norme di attuazione del Piano regolatore portuale. In pratica, la destinazione

dell' area originariamente destinata a **Porto** Lido potrà diventare tecnicamente più flessibile, attraverso una sua riconversione in **porto** commerciale. Nel caso di una eventuale nuova pianificazione, si legge sempre nella delibera, si dovrà comunque tenere conto delle norme ambientali e paesaggistiche vigenti, nonché dei vincoli di tutela dei beni culturali che sono attualmente presenti nell' area, come l' antica lanterna. «La realizzazione di questo adeguamento tecnico funzionale non può che essere sicuramente una buona notizia - sottolinea il segretario generale dell' Autorità portuale, Mario Sommariva -. Una modifica nella destinazione d' uso realizzata in tempi ragionevoli - ricorda Sommariva - per la quale ringrazio sia il Consiglio superiore dei Lavori pubblici che la stessa Regione». Per quanto concerne la piattaforma logistica, invece, la stessa sarà destinata a diventare terminal multifunzione, dove verranno accolte anche navi ro-ro. «Questo adeguamento tecnico funzionale al **porto** di **Trieste**, teso a introdurre alcune significative modifiche al Piano regolatore dello stesso - ricorda l' assessore regionale alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti - è uno dei passaggi fondamentali per lo sviluppo del **porto**. La Regione non ha fatto altro che recepire le modifiche sollecitate dagli operatori e richieste dall' Autorità di sistema portuale dell' Alto Adriatico orientale, modifiche destinate a incrementare e sviluppare - conclude l' esponente dell' esecutivo guidato dal presidente Massimiliano Fedriga - nuove aree dello scalo a vantaggio non solo della città, ma dell' intera economia regionale». --

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Modifiche al Prp del porto di Trieste

Su richiesta dell'AdSp per consentire l'ormeggio delle grandi navi

Redazione

TRIESTE È uno dei passaggi fondamentali per il porto di Trieste: le modifiche sollecitate dagli operatori e richieste dall'Autorità di Sistema che oggi abbiamo approvato sono destinate a incrementare e sviluppare nuove aree dello scalo a vantaggio non solo della città, ma dell'intera economia regionale. Con queste parole l'assessore regionale alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti ha commentato l'approvazione oggi in Giunta dell'adeguamento tecnico funzionale (Atf) del porto di Trieste, documento proposto dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, che introduce alcune modifiche al Piano regolatore del porto di Trieste. Due le variazioni adottate, la prima delle quali interessa la piattaforma logistica nell'area Arsenale san Marco-Scalo Legnami-Molo VIII-Ferriera di Servola, e consente l'avanzamento di 35 metri verso il mare del fronte di accosto della banchina in modo da raggiungere la profondità di fondale (15 m sul livello marino medio) necessaria all'ormeggio delle grandi navi portacontainer di ultima generazione. L'altra modifica riguarda la ridefinizione delle funzioni ammesse nella zona portuale urbana, qualora non venisse realizzato lo scalo turistico denominato Porto Lido. Secondo quanto disposto dall'adeguamento tecnico funzionale, l'area potrà essere oggetto di una specifica pianificazione attuativa con destinazioni d'uso, così come precisato dalla delibera di Giunta, ricomprese tra quelle già definite dalle norme di attuazione del Piano regolatore portuale. Nel caso di una eventuale nuova pianificazione, si dovrà tenere conto delle norme ambientali e paesaggistiche vigenti, nonché dei vincoli di tutela dei beni culturali presenti nell'area che comprende il faro storico della città.



The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' with navigation links for 'MAREMARE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main article title is 'Modifiche al Prp del porto di Trieste' with a sub-headline 'Su richiesta dell'AdSp per consentire l'ormeggio delle grandi navi'. The article text is partially visible, starting with 'TRIESTE - È uno dei passaggi fondamentali per il porto di Trieste: le modifiche sollecitate dagli operatori e richieste dall'Autorità di Sistema che oggi abbiamo approvato sono destinate a incrementare e sviluppare nuove aree dello scalo a vantaggio non solo della città, ma dell'intera economia regionale'. It mentions the regional infrastructure assessor Graziano Pizzimenti's approval of the technical functional adjustment (Atf) of the port of Trieste, which introduces modifications to the port's regulatory plan. Two variations are highlighted: one for a 35m advance of the quay front at the Arsenale san Marco-Scalo Legnami-Molo VIII-Ferriera di Servola area, and another regarding the redefinition of functions in the urban port area, possibly for a 'Porto Lido'.

FVG: ok in Giunta a adeguamento tecnico funzionale (ATF) del Porto di Trieste. Vantaggi per intera economia regionale

(FERPRESS) - Trieste, 22 MAG - "È uno dei passaggi fondamentali per il porto di Trieste: le modifiche sollecitate dagli operatori e richieste dall' **Autorità** di **sistema** che oggi abbiamo approvato sono destinate a incrementare e sviluppare nuove aree dello scalo a vantaggio non solo della città, ma dell' intera economia regionale". Con queste parole l' assessore regionale alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti ha commentato l' approvazione oggi in Giunta dell' adeguamento tecnico funzionale (ATF) del Porto di Trieste, documento proposto dall' **Autorità** di **Sistema portuale del Mare Adriatico orientale (AdSP)**, che introduce alcune modifiche al Piano regolatore del porto di Trieste. Due le variazioni adottate, la prima delle quali interessa la piattaforma logistica nell' area Arsenale san Marco-Scalo Legnami-Molo VIII-Ferriera di Servola, e consente l' avanzamento di 35 metri verso il **mare** del fronte di accosto della banchina in modo da raggiungere la profondità di fondale (15 m sul livello marino medio) necessaria all' ormeggio delle grandi navi portacontainer di ultima generazione. L' altra modifica riguarda la ridefinizione delle funzioni ammesse nella zona **portuale** urbana, qualora non venisse realizzato lo scalo turistico denominato Porto Lido. Secondo quanto disposto dall' adeguamento tecnico funzionale, l' area potrà essere oggetto di una specifica pianificazione attuativa con destinazioni d' uso, così come precisato dalla delibera di Giunta, ricomprese tra quelle già definite dalle norme di attuazione del Piano regolatore **portuale**. Nel caso di una eventuale nuova pianificazione, si dovrà tenere conto delle norme ambientali e paesaggistiche vigenti, nonché dei vincoli di tutela dei beni culturali presenti nell' area che comprende il faro storico della città.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

In ballo le concessioni sugli Sbarchi di Yacht e lancioni

Vtp al Tar contro il Porto per gli approdi turistici

Musulino vuol fare una gara e c'è in lizza anche il gruppo Alilauro-Luise in arrivo da Napoli che ha già fatto la sua richiesta

Enrico Tantucci / VENEZIA La partita delle concessioni per i lucrosi approdi turistici fa scoppiare un'altra "guerra" tra la Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) - la società che gestisce lo scalo veneziano, con una forte presenza delle compagnie di crociera al suo interno - e l'Autorità Portuale di Venezia. Dopo quello per lo scavo dei fanghi del Canale Vittorio Emanuele - vinto - la Vtp ha presentato un nuovo ricorso al Tar del Veneto contro il Porto, insieme alla Venice Yacht Pier srl, la sua controllata che si occupa appunto degli approdi degli yacht di grandi dimensioni. Oggetto del contendere è questa volta appunto il rinnovo delle concessioni degli approdi turistici fino al 31 dicembre 2028 che riguarda i pontili e gli specchi acquei disseminati tra il Canale della Giudecca, il Bacino di San Marco - con la Riva dei sette Martiri - e la Riva delle Zattere. Approdi per yacht, lancioni e altre imbarcazioni di tipo turistico che la Vtp gestisce da decenni in regime di fatto di monopolio, ottenendo regolarmente la concessione decennale dal Porto. Ma stavolta l'ente presieduto da **Pino Musolino** ha deciso di innovare profondamente, accingendosi a bandire una gara europea entro l'anno per la concessione degli approdi per cederla al miglior offerente. E c'è già chi si è fatto avanti per candidarsi a gestire gli approdi turistici delle aree portuali di Venezia e si tratta di un concorrente serio come l'associazione d'impresa compresa dai napoletano dell'Alilauro Gruson spa e del Luise International & Co. srl. Alilauro è una compagnia di navigazione privata che da mezzo secolo assicura i collegamenti veloci di navigazione - con aliscafi - tra Napoli e le isole del Golfo, ma arriva fino alle isole Eolie. Il gruppo Luise è invece storicamente impegnato nel settore dello yachting, coprendo non solo i collegamenti con le isole del Golfo di Napoli, ma anche con la riviera ligure, la Costa Azzurra e la Sardegna. Alilauro e Luise hanno già presentato una formale istanza per avere la concessione degli stessi approdi turistici ora gestiti da Vtp e dalla sua società di yachting. Per questo, alla richiesta di Vtp di avere in affidamento diretto gli approdi, **Musulino** ha risposto picche e di qui è nato il ricorso al Tar, esteso anche alle nuove società interessate a sbarcare sulla "piazza" turistica veneziana. Per il Porto non è più possibile l'affidamento diretto perché ora Vtp è di fatto una società privata - anche se partecipata anche dalla Regione - e non più di ispirazione pubblica, come quando anche l'Autorità portuale ne era socia. Di qui la volontà di bandire la nuova gara per gli approdi, anche per ricavarne il maggior vantaggio economico possibile ed evitare una possibile accusa di danno erariale concedendo un affidamento diretto degli approdi, pur in presenza di altre richieste di concessione già depositate. A Venezia Terminal Passeggeri - che teme di vedersi sfuggire il ricco monopolio degli approdi turistici veneziani - la cosa invece non sta affatto bene e per questo sarà nuova battaglia al Tar per stabilire chi ha ragione. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il fabbisogno del Consorzio

Mose, servono 17 milioni al mese fino a dicembre

VENEZIA Undici milioni per aprile, già passato. Poi 12 per maggio, 16 per giugno, quasi 19 per luglio, fino a un picco di circa 24 milioni per settembre e ottobre, in modo da andare avanti il più possibile con i lavori e poter sollevare le dighe mobili quando arriveranno le prime acque alte importanti. In tutto 157 milioni di euro di cantieri da aprile a dicembre, una media di 17 e mezzo al mese, quando nel primo trimestre ne sono stati eseguiti appena 18 complessivi. Ecco il cronoprogramma mese per mese che i commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola hanno inviato al supercommissario del Mose Elisabetta Spitz e al provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone. Un piano ambizioso, che risponde proprio alla richiesta di avere un dettaglio del fabbisogno mensile, che Spitz avrebbe promesso di saldare. Per finire il Mose e tutte le opere complementari - dagli interventi ambientali del Piano Europa ai ripristini, fino alle linee di manutenzione - la somma sale a 255 milioni (oltre 20 al mese) nel 2021, poi 171 del 2022 e gli ultimi 60 nel 2023. Una montagna di soldi, per i quali però serve che anche i cantieri riprendano vigore. Per ora la concentrazione massima delle risorse è proprio sulle opere alle bocche di porto: 120 milioni da qui a fine anno, di cui 70 riguardano gli impianti (per finirli serviranno poi anche 17 milioni l'anno prossimo). Spitz aveva chiesto che il piano fosse condiviso con le imprese consorziate. E ieri il comitato consultivo, che raggruppa i loro rappresentanti, ha dato l'ok, pur mettendo una serie di paletti. Da un lato il comitato ha specificato che per il 2020 il 77 per cento delle opere, appunto, riguarderà altre imprese, quelle vincitrici degli appalti per gli impianti, messi a gara per rispondere alle richieste dell'Unione Europea. E che quindi le consorziate possono prendersi la responsabilità solo per il 23 per cento che riguarda loro. Ma soprattutto hanno subordinato il loro impegno a fare il possibile per rispettare il cronoprogramma solo a fronte di alcune garanzie: la regolarità dei pagamenti con cadenza mensile, la velocizzazione delle procedure di autorizzazione e decisione, lo stop a rilievi «inutili e infondati» sui progetti che farebbero solo allungare i tempi e infine un piano di pagamento per i crediti scaduti, che al momento assommano a circa 10 milioni. La prossima settimana il supercommissario sarà a Venezia in vista del test del 31 maggio - quando per la prima volta saranno sollevate assieme due schiere, Malamocco e Chioggia - e ci dovrebbe essere un nuovo incontro tra le parti. Restano tanti fronti aperti con i commissari del Cvn, in particolare sui costi della struttura. Spitz ha chiesto che vengano divisi da quelli dei lavori, ma i commissari sostengono che siano dei costi dei lavori, visto che gli uffici stanno gestendo circa 500 cantieri diversi. Le casse del Consorzio sono quasi vuote e i commissari sono stati costretti a pagare gli stipendi con una parte dei soldi che avrebbero dovuto dare alle imprese, ma questo ha creato uno scostamento. Si cerca una soluzione. (a. zo.)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i nodi della salvaguardia

Mose, niente verifiche sull' instabilità dinamica No alla richiesta Codacons

Il Provveditorato respinge l' istanza di un tavolo tecnico e di un' indagine sullo scandalo Lo studio "sparito" dell' Università di Cassino

Alberto Vitucci / VENEZIA «La richiesta non è ammissibile». Poche righe su carta intestata. E il Provveditorato alle Opere pubbliche rimanda al mittente l' istanza di accesso agli atti e di "confronto tecnico" sul **Mose** avanzata dal Codacons, il comitato nazionale a difesa dei Consumatori. Porte chiuse, dunque: «Non c' è norma di legge che obbliga la pubblica amministrazione a esprimersi a conferma o a confutazione di elaborati anche di pregio, liberamente redatti dai cittadini». Non c' è obbligo nemmeno, secondo il parere reso dalla dirigente legale del Provveditorato Paola Juris e firmato dal provveditore Cinzia Zincone, di «dar corso a un tavolo tecnico sulla base di una perizia di parte». «Siamo sorpresi e indignati», commenta l' ingegnere Vincenzo Di Tella, autore della perizia sull' instabilità dinamica delle paratoie del **Mose**. Proprio sulla base dei numerosi esposti e segnalazioni corredati di studi tecnici inviati da Di Tella, esperto ingegnere di tecnologie marine e dai suoi collaboratori Paolo Vielmo e Gaetano Sebastiani, il Codacons aveva avviato la procedura. Ma adesso il provveditorato ha detto no. Il tema è quello della tenuta del sistema delle barriere **Mose** in caso di mare agitato e di vento forte. Dubbi espressi anche dalla società internazionale Principia, richiesta di un parere dal sindaco Massimo Cacciari nel 2006. E in parte confermati dallo scienziato cinese Chang Mei, uno dei cinque esperti che avevano promosso il **Mose** con riserva nel 1998. Di Tella insiste: «Non sono mai state fatte le prove in scala reale, quelle sul modellino non possono dare risultati attendibili». E, ancora: «In caso di mare agitato le paratoie possono entrare in risonanza, e diventare "instabili". Insomma, un rischio. Anche perché i test sulle barriere negli ultimi mesi sono stati numerosi, Mai però in condizioni di mare molto mosso e di vento. Come peraltro erano le condizioni meteo di quella notte del 12 novembre, quando la marea toccò i 187 centimetri sul medio mare, secondo valore di sempre dopo quello del 1966. Funzionerà il **Mose** in quelle condizioni? «I progettisti ovviamente tranquillizzano». «Non esiste alcun problema di risonanza». Ma due anni fa l' ex provveditore Linetti, proprio su richiesta degli ingegneri, aveva commissionato uno studio alle Università di Padova e Cassino, per verificare quanto affermato nell' elaborato Di Tella. Uno studio di cui al Consorzio e al provveditorato non c' è traccia. Dunque, i dubbi restano. Per questo motivo associazioni e comitati avevano più volte richiesto la convocazione di un tavolo tecnico "super partes" per verificare il funzionamento del sistema. Anche alla luce dell' inchiesta per corruzione e tangenti che aveva scoperto numerose dazioni agli esperti che dovevano firmare i pareri tecnici e dare il via libera ai progetti. Anche su questo il Codacons ha chiesto di «far luce». E anche qui il Provveditorato ha detto «no». «Le leggi escludono», scrivono Juris e Zincone, «che si possa redigere un atto ricognitivo sui procedimenti giudiziari scaturiti dallo scandalo **Mose**». Dunque anche su questo punto, niente confronto. Il Codacons potrà ricorrere al Tar entro 30 giorni. -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informare

Venezia

Il Propeller Club di Venezia pubblica un saggio sugli ultimi 50 anni del porto

L' autore di "Fatti e Misfatti nell' Ortoporto di Venezia" è Massimo Bernardo. Il The International Propeller Club Port of Venice ha fatto il punto su dieci lustri della portualità veneziana con la pubblicazione del saggio "Fatti e Misfatti nell' Ortoporto di Venezia" di Massimo Bernardo che sintetizza in chiave critica una lunga "navigazione" che dai giorni nostri, quelli con **Pino Musolino** alla presidenza dell' Autorità Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, giunge a ritroso fino agli anni '70, quelli del Provveditorato al Porto dell' ingegner Alberto Toniolo, di Alessandro Di Ciò e dei vari ammiragli, poi trasformato con la legge 84/94 in Autorità Portuale con Claudio Boniciolli alla presidenza a cui sono successivamente subentrati Giancarlo Zacchello e Paolo Costa, ente poi trasformato in Autorità di Sistema Portuale. «In questi 50 anni di storia del sistema lagunare portuale veneto - ha osservato Massimo Bernardo - abbiamo vissuto e condiviso grandi successi e crisi complesse, abbiamo assistito alla nascita di nuove aziende e, ahimè, alla morte di tante altre. A seconda dei vari presidenti, all' esaltazione di nuovi progetti e alla demolizione degli stessi spesso in uno scandaloso susseguirsi di stop and go che ancor oggi non trovano razionali spiegazioni. In questa lunga navigazione, dal ponte di comando all' ultima stiva, abbiamo conosciuto veri e grandi "comandanti" e bravi "mozzi", marinai d' acqua dolce e "ammiccanti sirene", furbastri da quattro soldi ma anche collaudati ed oculati imprenditori. In questo contesto - ha precisato l' autore di "Fatti e Misfatti nell' Ortoporto di Venezia" - nessun mio giudizio su uomini, donne o sull' accaduto, ma un caldo invito, questo sì, ad un' attenta riflessione da parte dei miei lettori, un invito accorato soprattutto a quei giovani che oggi già operano o lavoreranno nel mondo del trasporto ai quali posso solo ricordare che "solamente ben conoscendo il passato si può costruire un sereno futuro"». Tra i contributi alla pubblicazione, quelli di Umberto Masucci, Vincenzo Marinese, Claudio Boniciolli, Andrea Razzini e di molti altri soci del Propeller Port of Venice: avvocati marittimisti, owner di agenzie marittime, terminal, case di spedizione e doganalisti. Per la prenotazione di copie di "Fatti e Misfatti nell' Ortoporto di Venezia" scrivere a segreteria@propellerclubportofvenice.eu . Il ricavato delle eventuali copie richieste sarà interamente utilizzato dall' International Propeller Club Port of Venice per attuare iniziative connesse ai propri fini statutari.

informARE

Il quotidiano on-line per gli operatori e gli amanti del trasporto.

22 maggio 2020

Il Propeller Club di Venezia pubblica un saggio sugli ultimi 50 anni del porto

L'autore di "Fatti e Misfatti nell'Ortoporto di Venezia" è Massimo Bernardo.

«... Il The International Propeller Club Port of Venice ha fatto il punto su dieci lustri della portualità veneziana con la pubblicazione del saggio "Fatti e Misfatti nell'Ortoporto di Venezia" di Massimo Bernardo che sintetizza in chiave critica una lunga "navigazione" che dai giorni nostri, quelli con Pino Musolino alla presidenza dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, giunge a ritroso fino agli anni '70, quelli del Provveditorato al Porto dell'ingegner Alberto Toniolo, di Alessandro Di Ciò e dei vari ammiragli, poi trasformato con la legge 84/94 in Autorità Portuale con Claudio Boniciolli alla presidenza a cui sono successivamente subentrati Giancarlo Zacchello e Paolo Costa, ente poi trasformato in Autorità di Sistema Portuale.

«In questi 50 anni di storia del sistema lagunare portuale veneto - ha osservato Massimo Bernardo - abbiamo vissuto e condiviso grandi successi e crisi complesse, abbiamo assistito alla nascita di nuove aziende e, ahimè, alla morte di tante altre. A seconda dei vari presidenti, all'esaltazione di nuovi progetti e alla demolizione degli stessi spesso in uno scandaloso susseguirsi di stop and go che ancor oggi non trovano razionali spiegazioni. In questa lunga navigazione, dal ponte di comando all'ultima stiva, abbiamo conosciuto veri e grandi "comandanti" e bravi "mozzi", marinai d'acqua dolce e "ammiccanti sirene", furbastri da quattro soldi ma anche collaudati ed oculati imprenditori. In questo contesto - ha precisato l'autore di "Fatti e Misfatti nell'Ortoporto di Venezia" - nessun mio giudizio su uomini, donne o sull'accaduto, ma un caldo invito, questo sì, ad un'attenta riflessione da parte dei miei lettori, un invito accorato soprattutto a quei giovani che oggi già operano o lavoreranno nel mondo del trasporto ai quali posso solo ricordare che "solamente ben conoscendo il passato si può costruire un sereno futuro"».

Tra i contributi alla pubblicazione, quelli di Umberto Masucci, Vincenzo Marinese, Claudio Boniciolli, Andrea Razzini e di molti altri soci del Propeller Port of Venice: avvocati marittimisti, owner di agenzie marittime, terminal, case di spedizione e doganalisti.

Per la prenotazione di copie di "Fatti e Misfatti nell'Ortoporto di Venezia" scrivere a segreteria@propellerclubportofvenice.eu. Il ricavato delle eventuali copie richieste sarà interamente utilizzato dall'International Propeller Club Port of Venice per attuare iniziative connesse ai propri fini statutari.

Leggi la notizia su www.informare.it cliccando su www.informare.it o scrivendo alla segreteria gratuita.

Genere di non abbonato	Data di arrivo	Data di partenza
1	22-21	23-21

Confartigianato Veneto: riduzione tariffe trasporto container al porto di Genova. Ortoncelli, non deve accadere a Venezia

(FERPRESS) - Venezia, 22 MAG - Da **Genova** arriva "aria di tempesta" sull'autotrasporto di container. E a Venezia cresce la preoccupazione. "Quanto sta avvenendo in Liguria non deve in alcun modo propagarsi a Venezia. Al primo segnale siamo pronti a bloccare il Paese". Questo è quanto afferma Nazzareno Ortoncelli, Presidente di Confartigianato Trasporti del Veneto alle notizie che arrivano dal **porto** ligure dove, dopo la richiesta avanzata da qualche committente ai vettori primi, e da questi ai loro subvettori, di una riduzione delle tariffe di trasporto del due per cento (causa riduzione del prezzo del gasolio), i colleghi autotrasportatori locali hanno alzato immediatamente le barricate. "La remunerazione oggi riconosciuta in questo specifico settore a **Genova** come a Venezia -spiega il Presidente- risulta già essere al di sotto dei costi di riferimento sotto ai quali non viene garantita la sicurezza come peraltro stabilito dal ministero dei Trasporti. Se le richieste dovessero continuare su questa falsa riga, senza alcun indugio Confartigianato Trasporti e le altre associazioni di categoria non aspetterebbero un minuto ad assumere, previo un passaggio con la categoria, iniziative per la tutela degli interessi e della salute degli associati".



"Fatti e Misfatti nell' Ortoporto di Venezia" di Massimo Bernardo

il saggio sugli ultimi 50 anni del porto di Venezia, sono indagini giornalistiche delle banchine ai vari presidenti del porto e delle associazioni del comparto che mi hanno aiutato a crescere nel saper eticamente distinguere il "business" dall' "affare", ovviamente nel senso più alto dei due termini. Venezia, 22 maggio 2020 - Edito dall' International Propeller Club Port of Venice "Fatti e Misfatti nell' Ortoporto di Venezia" di Massimo Bernardo è il saggio che sintetizza, in chiave critica , 10 lustri della portualità lagunare veneta. Una lunga "navigazione "che dai giorni nostri, quelli della presidenza **Musolino**, giunge a ritroso fino agli anni '70, quelli del Provveditorato al Porto dell' ing. Alberto Toniolo , di Alessandro Di Ciò e dei vari Ammiragli, poi trasformato con la legge 84/94 , con Claudio Boniciolli, in Autorità Portuale e più tardi dopo Giancarlo Zucchello e Paolo Costa , In Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Settentrionale oggi presieduto da **Pino Musolino**. " In questi 50 anni di storia del sistema lagunare portuale veneto abbiamo vissuto e condiviso grandi successi e crisi complesse - spiega Massimo Bernardo - abbiamo assistito alla nascita di nuove aziende e , ahimè, alla morte di tante altre , a seconda dei vari presidenti all' esaltazione di nuovi progetti e alla demolizione degli stessi spesso . In questa lunga navigazione, dal ponte di comando all' ultima stiva , abbiamo conosciuto veri e grandi "Comandanti" e bravi "mozzi" , marinai d' acqua dolce e "ammiccanti sirene", furbastri da quattro soldi ma anche collaudati ed oculati imprenditori . In questo contesto nessun mio giudizio su uomini, donne o sull' accaduto ma un caldo invito, questo sì, ad un' attenta riflessione da parte dei miei lettori , un invito accorato soprattutto a quei giovani che oggi già operano o lavoreranno nel mondo del trasporto ai quali posso solo ricordare che" solamente ben conoscendo il passato si può costruire un sereno futuro" . Questa è la vera mission di "Fatti e Misfatti nell' ortoporto di Venezia". Tra i contributi alla pubblicazione ricordiamo quelli di Umberto Masucci ,di Vincenzo Marinese, di Claudio Boniciolli, di Andrea Razzini e di molti altri soci del Propeller Port of Venice , avvocati marittimisti, owner di agenzie marittime, terminal, case di spedizione e doganalisti. Una rotta perigliosa che presenta fatti e non chiacchiere in quella corposa "antologia" generata da luci ed ombre, da imprenditori e da "prenditori", da quei tanti lavoratori che hanno combattuto e combattono oggi per mantenere la dignità del lavoro . Pagine e pagine di volti di uomini e donne che hanno respirato, a volte per gran parte della loro vita, l' aria del palazzo o quella delle banchine, pagine di voci suadenti o, per gli "yes men", spesso afone, pagine di "sussurri di gole profonde", pagine di falsi buonisti o di severi giustizieri. Insomma un' enciclopedia antologica e antropica animata da quel virtuale popolo del porto che deve affrontare un futuro dagli esiti purtroppo ancora imprevedibili. Per prenotazione copie scrivere a segreteria@propellerclubportofvenice.eu . Il ricavato delle eventuali copie richieste sarà interamente utilizzato dall' International Propeller Club Port of Venice per attuare iniziative connesse ai propri fini statutari .



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Vado, in campo i mediatori per lo scontro Cgil-terminal

L'associazione dei gestori delle banchine cerca il confronto dopo il ricorso del sindacato Il presidente Becce: 'Ora serve un chiarimento, il gruppo Apm È sempre stato corretto'

Francesco Ferrari «Lunedì pomeriggio ho convocato l'azienda e la Cgil, ci vedremo nella sede del Reefer terminal: spero davvero che la situazione possa concludersi con un chiarimento reciproco». Luca Becce, savonese, presidente di Assiterminal, si scopre mediatore in una delle fasi più delicate della storia dei rapporti sindacali in Liguria. Nei giorni scorsi la Cgil ha depositato in tribunale un ricorso contro il terminalista danese Apm, accusato di comportamento antisindacale per avere impedito agli iscritti Filt di accedere ai seggi del referendum sul contratto aziendale. «Conosco bene Apm o dice Becce - » un'azienda strutturata e corretta, che non agisce in modo antisindacale. Nove mesi seduti a un tavolo per un contratto temporaneo lo dimostrano. Mi auguro che, per quanto conflittuale, si possa tornare a un confronto sindacale e non di fronte a un giudice. Dopodiché, per mia formazione, posso dire che vale la vecchia regola per cui gli accordi È sempre meglio firmarli». Resta aperta, però, una questione che il referendum, con la vittoria del "no", ha evidenziato: la contrarietà della maggioranza dei lavoratori del **porto** all'ipotesi messa sul tavolo dal terminalista. «Apm ha chiesto un contratto di avvio, con alcune deroghe definite e una temporaneità certa e monitorata o continua. Smettiamola di pensare ai complotti e pensiamo alla realtà: Apm gestisce un terminal che, per responsabilità non sue, non È ultimato, con infrastrutture che in alcuni casi non sono neppure iniziate. Parliamo di un terminalista che lavorando in un contesto di oggettiva precarietà, con una situazione di traffici sporadici e senza continuità produttiva: È per questo che chiede un contratto di avvio. Il tavolo con i sindacati È aperto dall'agosto del 2019, nove mesi dopo la bozza È stata approvata da una sigla e respinta da due e bocciata dai lavoratori. Vorrei sbagliare, ma credo che quel "no" sia stato rivolto più alla divisione tra sindacati che alla bozza di contratto». «Assiterminal si È sempre battuta perché il contratto fosse applicato correttamente da tutti gli associati o va avanti il presidente di Assiterminal - Lo scorso autunno Apm ci ha chiesto un contributo, consegnandoci una bozza di contratto che per noi era eccessivamente in deroga. Senza nessuna resistenza hanno accettato di tornare nell'alveo degli istituti, accettando anche che la deroga richiesta (un addendum di flessibilità) avesse un limite temporale e fosse sottoposta a verifiche». «Non mi scandalizzo quando il sindacato cerca di ottenere il massimo - conclude Becce Ma quella deroga non ha margini di ambiguità. Forse certe liturgie sarebbe meglio metterle da parte. E forse chi crede di poter invertire il corso della storia di fronte a un'opera conclusa e avviata sta sbagliando tutto: la piattaforma c'È, È gestita da un soggetto che sta portando traffici e lavoro e indietro, ormai, non si torna».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Signorini non si presenta alla riunione sulla programmazione strategica Il sindaco Caprioglio: 'Il Comune di Savona non fa da ancella a nessuno'^a

Savona e Vado, strappo con l'Autorità portuale Salta videoconferenza

La tensione era strisciante ormai da tempo, ma ieri È esplosa in modo eclatante. E il fossato virtuale tra l' **Autorità di sistema portuale** da una parte e i Comuni di Savona e Vado dall' altra È ancora più profondo. La scintilla che ha dato fuoco alle polveri si È accesa quando È iniziato l' appello dei presenti alla riunione in videoconferenza per iniziare la presentazione dei presupposti del Documento di programmazione strategica di **sistema** (Dpss), che in pratica È un passaggio (obbligatorio per legge) per stabilire le linee programmatiche del futuro Piano regolatore **portuale**. Quando anziché il presidente dell' Authority, Paolo Emilio Signorini, È apparsa "soltanto" la dirigente responsabile del settore pianificazione, Laura Ghio, il sindaco di Savona, Ilaria Caprioglio, ha letto l' ennesimo affronto dell' **Autorità portuale** nei confronti dei Comuni. E ha abbandonato la video conferenza. In pratica È come se avesse sbattuto il telefono in faccia agli interlocutori. 'Savona non intende fare da ancella all' **Autorità portuale**» È sbottata Ilaria Caprioglio. L' iter prevedeva in teoria un passaggio per raggiungere un' intesa politica e poi un tavolo successivo fra i tecnici di Palazzo San Giorgio e dei Comuni. Ma, complice l' isolamento legato all' emergenza coronavi rus, le occasioni di confronto sono state diradate e il confronto politico È stato soppiantato da una serie di passaggi di documentazione tra uffici genovesi e savonesi. La cosa, perée, ha fatto infuriare Caprioglio che, insieme al sindaco di Vado, Monica Giuliano, ha criticato il metodo di lavoro dell' **Autorità portuale**. Fino alla decisione estrema di ieri. Lasciare il tavolo della discussione. » vero che si tratta di un documento programmatico, ossia contenente indirizzi futuri, ma il problema È che, se i sindaci rifiutano di firmarlo, tutto l' iter si blocca. E allora Signorini ha deciso che convocherà una nuova riunione per venerdì prossimo, a cui sarà presente lui stesso, con i sindaci di Savona, Vado, Bergeggi, Albisola Superiore e Albissola Marina. 'Era necessario un pre - incontro tra i sindaci del territorio savonese coinvolti e il presidente Signorini o spiega il sindaco di Savona -non accettiamo questa prassi e crediamo che un documento così importante, che sarà alla base del futuro Piano regolatore del porto, meriti tempo e approfondimento. Il Comune di Savona non sta rallentando i lavori: sta soltanto chiedendo la giusta attenzione per un territorio, il nostro, la cui economia È profondamente legata al proprio porto, commerciale e turistico». D' altra parte le tensioni fra Palazzo San Giorgio e gli enti locali savonesi non sono una novità. La riforma dell' allora ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha portato a un accorpamento che le **autorità** savonesi hanno sempre visto come una nuova invasione da parte di Genova. Dal 1528 (interramento del porto) a oggi i periodi di pace sono stati pochi, con scambi reciproci di colpi proibiti, dal trasferimento di Costa da Genova a Savona al suo possibile ritorno sotto alla Lanterna (senza lasciare la Torretta), fino all' avvio della piattaforma container a Vado.



savona. vertice comune-porto

Manca Signorini il sindaco abbandona la video-conferenza

Un nuovo scontro tra Palazzo Sisto e l' **Autorità portuale**. All' incontro in videoconferenza di ieri con gli enti locali e gli operatori del porto c' erano i dirigenti dell' **Authority** ma mancava il presidente Paolo Emilio Signorini e il sindaco di Savona per protesta ha abbandonato la seduta. Nel «tavolo» virtuale si doveva analizzare e discutere il nuovo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (Dpss), cioè il documento che con i piani regolatori di ciascun porto che compone il Piano regolatore di sistema **portuale**. Uno strumento di pianificazione degli scali di Savona e Vado che viene anche sottoposto ai sindaci dei Comuni interessati, visto che si tratta di decisioni che riguardano sì spazi gestiti dall' **Autorità** di sistema **portuale** ma rientranti nelle realtà comunali e con ricadute sulla città. L' iter era stato rallentato dall' emergenza Covid e ieri il sindaco Caprioglio si aspettava di potersi finalmente confrontare con il presidente dell' ente porto. «L' amministrazione di Savona - ha detto Caprioglio - abbandona la riunione, suo malgrado, in attesa di un confronto preliminare con il presidente Signorini». Non è la prima volta che Palazzo Sisto si scontra con l' **Autorità** di sistema sul documento. Il sindaco Caprioglio aveva in precedenza lamentato il fatto che fosse stato inviato al Comune saltando quella «fase partecipativa» con gli enti locali di cui si parla invece delle premesse del Dpss. Sul tema si era tenuto un incontro all' Unione industriali che per il sindaco era puramente « illustrativo del procedimento, rimandando l' analisi a fasi successive che non hanno mai avuto corso». e.r.



l' economia del mare

Signorini: "Il porto non si è mai fermato e prepara il rilancio"

Il presidente dell' authority: " Traffici in sofferenza fino a giugno, ma a luglio si può invertire la rotta. La Culmv? Soluzione fra pochi giorni"

di Massimo Minella « Il porto non si è mai fermato » dice Paolo Signorini. Non c' è enfasi nelle parole del presidente dell' **authority**, ma solo il desiderio di ricordare che l' emergenza coronavirus ha sicuramente colpito i traffici dello scalo, ma non lo ha vinto. « Il lavoro è ormai da tempo strutturato sull' intero arco delle 24 ore e così abbiamo continuato a fare - spiega - Certo, tutti hanno lavorato di meno, le crociere si sono addirittura fermate, ma il servizio pubblico non è venuto meno». Signorini è di ritorno da Vado, dove ha partecipato all' incontro sul collegio di vigilanza legato all' accordo per il nuovo terminal. Qui ha iniziato a operare il nuovo servizio terminalistico gestito dall' alleanza fra i danesi di Apm Terminals e i cinesi di Cosco. Ma un' opera di queste proporzioni, come è giusto che sia, va bilanciata con interventi e opere compensative per il territorio, accessibilità, collegamenti stradali e ferroviari, intermodalità, messa in sicurezza dei rivi. Non sono più porti concorrenti, Genova e Savona, almeno dal punto di vista del controllo, visto che entrambi sono sotto un unico cappello pubblico, quello dell' **autorità** di **sistema**. Ed entrambi gli scali, così come tutti gli altri della Penisola, hanno

sofferto il calo dei traffici. «Maggio sarà probabilmente il mese peggiore - continua Signorini - Cumuliamo infatti la coda del lockdown del Far East con la nostra. Anche giugno temo che avrà una flessione sensibile. Poi, se come tutti auspichiamo, l' emergenza rientrerà, allora a luglio potremo concentrarci sulla ripresa, con la crescita del lavoro per le imprese e la filiera logistica». Il Decreto Rilancio sta cercando di venire incontro alle riduzioni del lavoro, assegnando indennizzi sui canoni per chi ha avuto contrazioni del fatturato di almeno il 20%. Ma dal decreto arriveranno anche gli attesi interventi a favore delle compagnie portuali. Qui, in verità, la situazione non è ancora del tutto chiara e sta creando comprensibili preoccupazioni in Compagnia. «Ci stiamo lavorando, confido di arrivare a una soluzione la prossima settimana» spiega Signorini. In effetti, la prima formulazione del decreto assegnava due milioni di euro per le compagnie articolo 17, come Genova e Savona, sul modello degli indennizzi per il Morandi: a fronte di meno giornate lavorate, venivano garantiti i soldi per avviamenti integrativi con attività di pulizia, vigilanza e altro. Situazione che non si può però trasferire alle compagnie che non producono elementi integrativi. A questo punto si è definita una formula che garantisce fino a 60 euro per ogni gior nata non lavorata. Ma come asseg nare questa quota? Tutta ai soci, o una parte anche per coprire i costi di struttura? Il console Antonio Benvenuti in una intervista a Repubblica ha spiegato come sia necessaria, su una materia tanto complessa e delicata, che ci sia un pronunciamento dell' **autorità** di **sistema**. Dovrebbe insomma essere una delibera del comitato di gestione a definire i criteri per procedere con il sostegno, nei modi corretti, così da evitare possibili contestazioni. « Entro la prossima settimana confido di risolvere la situazione - conferma Signorini - Non è un momento semplice, ma d' altra parte quando mai lo è? Le istanze degli operatori del porto si susseguono, come è comprensibile. Dobbiamo a tutti loro, imprese e lavoratori, se in questa emergenza hanno tenuto il porto sempre aperto e operativo. E questo ovviamente vale per Genova e per Savona. Una volta che il lockdown sarà passato, sono certo che riprendere a correre al meglio delle no

Genova *La Repubblica*
L' ECONOMIA DEL MARE
Signorini: "Il porto non si è mai fermato e prepara il rilancio"
Il presidente dell' authority: " Traffici in sofferenza fino a giugno, ma a luglio si può invertire la rotta. La Culmv? Soluzione fra pochi giorni"

GIUSTO IN TEMPO!
IL TUO 730/2020 AL CAF... E CIST.
PRENOTA SUBITO IL TUO APPUNTAMENTO
CHIAMACI... SAREMO SEMPRE A TUA DISPOSIZIONE

GENOVA	010/2470159	TIGULLIO	0185/321456
SAVONA	019/825400	SPEZIA	0187/564918
IMPERIA 0183/272800 - 0184/502101			

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

stre potenzialità. Abbiamo scali attrezzati e attività polivalenti. Con il supporto di infrastrutture adeguate possiamo soltanto proseguire nel nostro percorso di crescita». © RIPRODUZIONE RISERVATA

La proposta

Filt-Cgil "Per il rilancio anche i fondi delle authority"

« Sui porti ci sono interventi utili, considerando anche i fondi nazionali stanziati per andare incontro alle **Autorità** di **sistema portuale** che non sono nelle condizioni di poter intervenire sulle criticità ». Ad affermarlo il segretario generale della Filt Cgil Stefano Malorgio nella sua relazione al Direttivo della Federazione in un passaggio sugli interventi per il settore **portuale** nel Decreto legge Rilancio. « Rimane comunque la necessità - sostiene il segretario generale della Filt Cgil - di agire su quelle **Autorità** che pur in presenza di avanzi di bilancio che potrebbero essere messi immediatamente in campo a supporto dei lavoratori portuali, decidono di non intervenire. Ci sono avanzi di gestione da 1,7 miliardi di cui 800 milioni non vincolati». «I soldi non spesi - evidenzia Malorgio - non sono sinonimo di competenza, tutt' altro denunciano la mancanza di investimenti in favore di sviluppo e crescita del **sistema**. I porti sono troppo importanti per lasciare immutata questa situazione che denuncia un punto di non efficienza del **sistema** che va risolto, come sta provando a fare il Ministero dei Trasporti, esercitando una più forte regia nazionale per lo sviluppo dell' intero **sistema**». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



il progetto

Sicurezza sui moli, intesa anti-Covid

Da Assiterminal, Rina Services, Sige e Maresca il primo schema di prevenzione dal contagio

di Massimo Minella Garantire il lavoro nei porti in sicurezza per prevenire la diffusione di nuovi contagi. L'obiettivo è ambizioso, soprattutto per il contesto in cui si svolge l'attività, vale a dire i porti che già in condizioni naturali sono luoghi complessi, che richiedono alta professionalità e formazione continua. Non si può infatti pensare che per lavori come quelli legati al ciclo nave si impieghino figure professionali non adeguatamente formate, come nel caso del porto di Genova, dai terminalisti e dalla Compagnia Unica, i soggetti cioè che forniscono il lavoro. Il tema, a lungo dibattuto, è stato anche "normato" con una legge che assegna al terminalista il controllo dei fattori della produzione, ma riserva alle compagnie portuali trasformate in articolo 17 la fornitura di lavoro per i picchi di traffico. Un mix per far fronte a un'attività non statica, che muta in coincidenza con i movimenti delle navi e della merce. Prima regola, ovviamente, quella di garantire che il lavoro si svolga sempre in sicurezza. E' la premessa all'iniziativa firmata da quattro soggetti che hanno messo a punto misure anti-contagio proprio per la prevenzione e il controllo delle infezioni da Covid nei porti italiani. Si tratta di Assiterminal, l'associazione che riunisce i terminal marittimi italiani, Rina Services, Sige e lo studio legale Maresca&Partners. Insieme, hanno promosso l'adozione della "Biosafety Trust Certification", uno schema di certificazione per la prevenzione e il controllo della diffusione di infezioni per i terminal portuali italiani, sia sul versante delle merci, sia su quello dei passeggeri. In particolare, Rina Services, il braccio di testing, ispezione e certificazione del gruppo Rina, ha sviluppato la "Biosafety Trust Certification", il primo schema di certificazione per la protezione della salute delle persone da potenziali agenti biologici infettivi. Uno schema che si basa sulle migliori pratiche applicabili, minimizzando il rischio di epidemia nei luoghi di aggregazione pubblici e privati, come i mezzi di trasporto e i Terminal. Sige ha approfondito insieme a Rina Services le linee guida specifiche per i terminal portuali con particolare focus sui terminal da cui transitano i passeggeri che si imbarcheranno sui traghetti o navi da crociera. Maresca & Partners ha infine predisposto le indicazioni per adeguare i modelli organizzativi delle aziende in tema di norme, con particolare riferimento al decreto legislativo 231/01. «Promuoviamo in un'ottica di partnership questi strumenti per valorizzare l'impegno delle aziende associate che nei porti non si sono mai fermate - spiega una nota di Assiterminal - garantendo la continuità degli approvvigionamenti delle merci per l'industria e i servizi distributivi del paese e preparandosi ad accogliere le persone che viaggiano via mare». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuovo scalo merci Tra un anno e mezzo il progetto definitivo

PIERO BOTTINO ALESSANDRIA Nuovo scalo ferroviario di Alessandria, finalmente ci sono almeno i tempi: entro dieci mesi il progetto di fattibilità economica, entro 12 mesi quello di fattibilità tecnico-economica ed entro 18 mesi il progetto definitivo. «Sempre che all'epoca che ci siano ancora le merci» commentano i pessimisti. «La ripartenza globale dopo la crisi Covid ne porterà molte di più» ribattono gli ottimisti. La vera notizia è che ha preso il via con la prima riunione operativa (via web ovviamente) lo «steering committee», cioè il tavolo d'indirizzo che riunisce gli enti coinvolti: Rfi, Comune e prefettura di Alessandria, prefettura di Genova, Uirnet, a cui fa capo la logistica nazionale, l' **Autorità portuale** ligure occidentale, Slala, cioè il Sistema logistico Nord Ovest motore dell'operazione, il ministero delle Infrastrutture, il commissario straordinario del ponte di Genova, quindi il sindaco Marco Bucci. È quest'ultimo l'anello chiave, visto che i due milioni di euro con cui finanziare la redazione del piano arrivano dalla legge per la ricostruzione del ponte sul Polcevera. L'iter è partito almeno due anni fa: qui non si parla di interporti, ma esclusivamente di smistamento ferroviario, attività che fece dello scalo alessandrino (quasi un milione di metri quadrati) il secondo in Italia per importanza. Dopo decenni di abbandono per privilegiare direttrici geograficamente più scomode, finalmente torna l'idea concreta di farne il punto di incontro delle merci che arrivano nei porti di Genova e Savona e proseguono per i mercati nel cuore dell'Europa. L'intervento riguarderà non l'intera area, proprietà di varie società delle Ferrovie, ma i 41 binari che partono dal rione Cristo e si dirigono verso Casabaglio, passando la «sella di lancio» da cui i vagoni vengono spinti in discesa per andare, attraverso gli scambi, a comporre nuovi convogli. Qui si dovranno riunire treni da 250 metri in arrivo dai porti liguri per formarne altri lunghi il triplo da inviare oltre i valichi di frontiera. Un tempo si faceva sfruttando solo la forza di gravità, sistema che oggi richiederebbe troppo tempo: uno degli aspetti del nuovo progetto è la sistemazione di grandi gru che spostino i container da un convoglio all'altro. La necessità di uno sfogo logistico è urgente soprattutto per il porto di Vado, scalo della Maersk, dove mercoledì ha attraccato la prima super porta container da 337 metri e si rischiano ingorghi di camion sulla viabilità stradale. Come detto, però, i tempi del nuovo scalo alessandrino si presentano abbastanza lunghi e questo non tanto per le difficoltà tecniche, quanto per quelle legate alla burocrazia: basti dire che la competenza sui due milioni è della prefettura di Genova, mentre la gestione del territorio spetta a quella di Alessandria. È già importante che sia stato istituito un comitato attraverso il quale ci si può parlare, altrettanto essenziale sarebbe uno snellimento delle procedure. Fra l'altro dello «steering committee» non fanno parte le due Regioni, anche se Slala ha indicato come suo rappresentante l'assessore regionale ai Trasporti, Marco Gabusi. Lui assicura che «la Regione Piemonte è pronta ad agevolare il lavoro e intende agire su tutti i livelli di rappresentanza per raccogliere un consenso che non è solo politico, perché siamo di fronte a un progetto dal grande valore economico». Un bel segnale dopo i tentennamenti della precedente giunta. Del resto, in ballo c'è una possibilità di sviluppo del Nord Ovest dal valore enorme. E poi quei due milioni vanno spesi, se no tornano al mittente.



La Stampa (ed. Alessandria)

Genova, Voltri

- © RIPRODUZIONE RISERVATA

Alessandria, il nuovo scalo ferroviario per il porto di Genova aprirà nel 2021

Redazione

Alessandria Prende forma il progetto del nuovo scalo ferroviario di Alessandria al servizio delle merci che transitano da Genova e dal Mediterraneo e sono dirette ai mercati nel cuore dell'Europa. La nuova infrastruttura sarà pronta entro il 2021. Lo annuncia che la Fondazione Slala che spiega ancora: Nei prossimi giorni Uirnet (la società pubblica cui fa capo il piano logistico nazionale) e Rfi (Rete ferroviaria italiana; gruppo Fs) firmeranno l'accordo di collaborazione per la progettazione dello scalo piemontese, mettendo a fuoco tutti i particolari tecnici e finanziari dell'intervento che la società ha sposato in pieno. È quanto emerso dal primo incontro operativo del Comitato di guida strategica (Steering Committee) organizzato in videoconferenza da Uirnet che ha visto riuniti tutti i protagonisti pubblici piemontesi e liguri, il ministero, Rfi, le Prefetture di Alessandria e Genova, la Fondazione Slala (Sistema logistico del nord ovest d'Italia). Al termine è stato messo a punto il cronoprogramma del progetto del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento cui sono state assegnate risorse per due milioni di euro. Entro dieci mesi sarà pronto il progetto di fattibilità economica, entro dodici mesi quello di fattibilità tecnico economica ed entro diciotto mesi sarà pronto il progetto definitivo.

All'incontro era presente Marco Gabusi, assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, anche in qualità di rappresentante per Slala all'interno del Comitato che comprende le rappresentanze di Rfi, Comune di Alessandria, Prefettura di Alessandria, Prefettura di Genova, Uirnet, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Porto di Genova, Slala, Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture, il Commissario Straordinario per la ricostruzione per indirizzare le scelte progettuali. «Gli obiettivi strategici condivisi, la disponibilità finanziaria, insieme allo studio del modello su cui lavorare, sono i passaggi indispensabili per rilevare tutte le esigenze delle parti coinvolte» dicono Enrico Maria Pujia, direttore generale della Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, Christian Colaneri della Direzione Commerciale ed Esercizio Rete, e Giulia Costagli, responsabile del Centro Studi e Progetti Innovativi. In vista dello sviluppo della logistica alessandrina deve essere elaborato un progetto «solido e credibile». Per questo Rfi è pronta «a dare un supporto tecnico e logistico per Alessandria e per il polo portuale ligure con la precisa definizione delle funzioni». «Siamo di fronte a una accelerazione in grado di fare rivivere un'area sottoutilizzata, ma che ha una valenza strategica enorme per il Piemonte e la Liguria. Questa è un'idea - afferma Gianfranco Cuttica di Revigliasco, sindaco di Alessandria - che ho sempre sostenuto in modo convinto fin dalla campagna elettorale. Ci ho sempre creduto e ho lavorato per creare le reti con Genova e con Torino, abbiamo rilanciato Slala e siamo arrivati alla logica conclusione: Alessandria è in grado di tornare a essere uno snodo ferroviario al servizio di un'area vasta che coinvolge il Piemonte e la Liguria». Alessandria ha sostenuto il processo «in modo convinto», lavorando in una prospettiva per dare «un futuro al territorio, in particolare in questa fase di emergenza che richiede risposte certe sul fronte dell'economia e del sostegno all'occupazione. Siamo particolarmente soddisfatti per la partecipazione della Regione Piemonte e di Rfi, società è pronta per il prossimo passo, nel rispetto dell'analisi dei costi e benefici del progetto in vista del tavolo tecnico dove tutto viene condiviso in vista del progetto definitivo». Il nuovo scalo alessandrino sarà al servizio di un



Alessandria, il nuovo scalo ferroviario per il porto di Genova aprirà nel 2021

23 MAGGIO 2020 - Italiano



Alessandria - Prende forma il progetto del nuovo scalo ferroviario di Alessandria al servizio delle merci che transitano da Genova e dal Mediterraneo e sono dirette ai mercati nel cuore dell'Europa. La nuova infrastruttura sarà pronta entro il 2021. Lo annuncia che la Fondazione Slala che spiega ancora: "Nei prossimi giorni Uirnet (la società pubblica cui fa capo il piano logistico nazionale) e Rfi (Rete ferroviaria italiana; gruppo Fs) firmeranno l'accordo di collaborazione per la progettazione dello scalo piemontese, mettendo a fuoco tutti i particolari tecnici e finanziari dell'intervento che la società ha sposato in pieno".

È quanto emerso dal primo incontro operativo del Comitato di guida strategica (Steering Committee) organizzato in videoconferenza da Uirnet che ha visto riuniti tutti i protagonisti pubblici piemontesi e liguri, il ministero, Rfi, le Prefetture di Alessandria e Genova, la Fondazione Slala (Sistema logistico del nord ovest d'Italia). Al termine è stato messo a punto il cronoprogramma del progetto del nuovo centro merci di

Iscriviti alla newsletter

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

territorio ampio, all'interno del quale, come rileva Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala (che coordina tutte le iniziative sul territorio), «sarà fondamentale il coinvolgimento di Tortona con il sistema dell'area di Rivalta Scrivia che non è certo antagonista con Alessandria, ma anzi rappresenta un valore aggiunto sul piano dell'integrazione dei servizi». Marco Gabusi assicura



che la Regione Piemonte è pronta «ad agevolare il lavoro» e intende agire «su tutti i livelli di rappresentanza per raccogliere un consenso generale che non è solo politico, ma generale perché siamo di fronte un progetto dal grande valore economico e che coinvolge tutto il Piemonte. Oltre ai due milioni per questa prima fase progettuale, serviranno altre risorse e per questo la Regione è pronta attivarsi per reperirle», puntando anche al coinvolgimento dei privati, perché il progetto «ha finalità di ampio respiro e deve supportare un territorio impegnato a superare le problematiche legate al lavoro e all'occupazione. Gli uffici tecnici regionali sono disponibili per ad assistere tutti i soggetti coinvolti in questa importante fase». Rodolfo De Dominicis , presidente di Uirnet, pone l'accento sul lavoro corale e sulla presenza delle Prefetture di Alessandria e Genova che svolgeranno una attività preziosa e fondamentale rispetto al protocollo legalità e alle necessarie garanzie che dovranno essere inserite nel progetto in coincidenza con l'analisi economico finanziaria. «Profonda soddisfazione» viene espressa dall'Autorità portuale (con Laura Ghio, dirigente del Servizio Pianificazione e Lavoro Portuale) e dal Comune di Genova (con Ugo Ballerini, Sub Commissario ricostruzione del viadotto Polcevera) con la prima che parla di un impegno specifico per una attenta valutazione dei costi benefici rispetto alla gestione dell'intervento all'interno della zona logistica semplificata, mentre dal fronte comunale non si nasconde l'entusiasmo «per la ripresa di un progetto, quello del retroporto di Alessandria, avviato anni fa e purtroppo non concretizzato». Parole di apprezzamento arrivano anche da Paolo Ponta, vicario del Prefetto di Alessandria, che sta seguendo «con soddisfazione il progetto che farà rivivere un'area strategica non solo per Alessandria, ma per tutto il territorio provinciale». La Prefettura alessandrina, come quella di Genova, è a disposizione per lavorare in stretto rapporto con tutte le parti per la stesura del protocollo legalità.

Coronavirus Covid-19: Stella Maris Genova, mascherine per i marittimi che arrivano nel porto

In questi giorni la Stella Maris di **Genova** ha consegnato 500 mascherine ai marittimi arrivati nel **porto** di **Genova**. Altre 500 mascherine sono già state ordinate e sono in arrivo. Come le precedenti, verranno confezionate una per una prima di essere distribuite agli equipaggi. "La consegna è iniziata lunedì grazie al lavoro dei nostri volontari che, a pieno regime, sarà formato da una decina di persone dedicate a questa operazione", ha spiegato Massimo Franzi, diacono e responsabile della Stella Maris genovese. "Il primo lotto di mascherine è stato donato da Assagenti mentre le prossime le acquisteremo con fondi nostri". Accanto a ciascuna mascherina è stato inserito un volantino della Stella Maris sempre vicina ai bisogni delle persone. "In 100 anni - ha aggiunto Franzi - l' Apostolato del Mare ha imparato a conoscere profondamente i marittimi e ci siamo impegnati a tutelare il loro benessere, oltre agli aspetti spirituali non dimentichiamo quelli materiali. Per questo, abbiamo acquistato le mascherine e le abbiamo confezionate singolarmente, nel rispetto delle disposizioni igienico-sanitarie, per consegnarle ai marittimi a bordo delle navi". L' opera della Stella Maris è importante perché "su molte navi, anche appartenenti a flotte di compagnie importanti, la penuria di mascherine è un problema sentito". Il personale della Stella Maris genovese si è impegnato molto per rimanere vicino ai marittimi anche in questo periodo di emergenza legato al coronavirus. I volontari hanno creato una mailing list con i contatti delle navi che hanno toccato il **porto** di **Genova** grazie alla collaborazione della Capitaneria di **Porto** e agli agenti marittimi. Un impegno notevole visto che si parla di circa 6mila navi. In questo modo, ha concluso Franzi, "riusciamo ad inviare loro, quotidianamente, una rassegna di notizie in diverse lingue insieme alla nostra vicinanza".



Coronavirus, così ripartono i traghetti: in caso di sintomi sospetti il viaggio viene annullato

Gnv istituisce un responsabile della sicurezza anti contagio a bordo, capienza ridotta del 50% in sala poltrone

Genova . Via libera dal 3 giugno agli spostamenti tra regioni diverse e ripartono anche i viaggi di linea dei traghetti verso Sicilia e Sardegna senza restrizioni. Stringenti le norme di sicurezza che hanno costretto le compagnie a rivedere tutte le procedure, dall' imbarco alla permanenza a bordo fino allo sbarco dei passeggeri. Gnv , la stessa compagnia che ha offerto e attrezzato la nave ospedale nel **porto di Genova**, ha anche previsto una figura specifica a bordo, l' Health Procedure Controller Officer, per coordinare il rispetto delle regole anti contagio. In fase di check in e di imbarco, verrà attivata una procedura per lo screening della temperatura per tutti i passeggeri: nel caso in cui le condizioni di viaggio non sussistano, a causa di un sintomo sospetto, il viaggio verrà annullato . A bordo, i flussi organizzativi della nave sono stati ridisegnati in modo da non creare assembramenti, grazie all' installazione di una segnaletica monodirezionale che crea percorsi specifici di accesso e di uscita nelle aree di bordo. In ciascuna area inoltre sono stati installati dispenser con gel igienizzante per le mani e verrà ulteriormente intensificata la frequenza di pulizia e disinfezione di tutti gli spazi, con particolare attenzione delle aree comuni: tutte le attività di igienizzazione verranno svolte da operatori forniti di opportuni dispositivi di protezione individuale, quali guanti e mascherina. Le sale poltrone , la cui capienza è stata ridotta al 50% di capacità, avranno accessi numerati per garantire il distanziamento sociale tra i passeggeri e le cabine verranno igienizzate e sanificate con prodotti professionali ad ogni utilizzo. Una speciale attenzione è stata prestata all' impianto di areazione, che è stato riprogettato per privilegiare l' aria diretta dall' esterno e garantire il più efficace livello di purificazione, grazie all' installazione di filtri HEPA, utilizzati in ambienti ospedalieri. Anche la ristorazione è stata ripensata in funzione della massima attenzione al distanziamento sociale, con percorsi di accesso e di uscita ad hoc a bar e self-service e l' uso di piatti e posate monouso. La fase di sbarco verrà gestita a scaglioni nel rispetto del distanziamento sociale di sicurezza : i passeggeri che hanno scelto la sistemazione in cabina avranno la possibilità di rimanere nelle proprie cabine in attesa di essere indirizzati verso lo sbarco, a piedi o in auto; i passeggeri a piedi saranno fatti sbarcare per primi, per consentire una corretta gestione dei flussi, e i passeggeri in auto verranno chiamati a raggiungere il garage di bordo mediante specifici annunci, in modo da non creare assembramenti.



Autotrasporto nello scalo di Genova, i sindacati: "Le nuove gare al ribasso, molte aziende rischiano di sparire"

Redazione

Genova Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti di Genova hanno scritto una lettera ad Assagenti Genova e alle principali compagnie di trasporto nazionali ed internazionali sulle nuove gare per affidare il servizio del trasporto su gomma da e per i porti liguri. Le organizzazioni sindacali sono state informate che in occasione dei nuovi bandi alcune società sono intenzionate a chiedere una ulteriore riduzione delle tariffe contestualmente ad un allungamento dei tempi di pagamento per il servizio effettuato scrivono i sindacati. Dalle aziende di trasporto merci su gomma rispettose delle regole, ci è stata segnalata la preoccupazione di non riuscire più a garantire stabilità occupazionale per i propri dipendenti, il rispetto delle regole ed ovviamente gli utili aziendali. Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti ritengono queste richieste, ancorché fuori luogo in un momento delicato come l'attuale, lesive di tutte quelle norme che garantiscono contrasto al dumping e all'illegalità, sana stabilità occupazionale, sicurezza sul lavoro e stradale. Così Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono di ritornare su tali intendimenti tenendo in considerazione gli effettivi costi che la categoria è obbligata a sostenere per il servizio di trasporto. I sindacati denunciano come la costante ed indiscriminata ricerca di riduzione dei costi contribuisca pesantemente a destrutturare regole e sicurezza, nonché a provocare nel mondo dell'autotrasporto la scontata richiesta di diminuzione dei salari del personale.



Autotrasporto nello scalo di Genova, i sindacati: "Le nuove gare al ribasso, molte aziende rischiano di sparire"

12 MAGGIO 2020 - Bologna



Genova - Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti di Genova hanno scritto una lettera ad Assagenti Genova e alle principali compagnie di trasporto nazionali ed internazionali sulle nuove gare per affidare il servizio del trasporto su gomma da e per i porti liguri.

"Le organizzazioni sindacali sono state informate che in occasione dei nuovi bandi alcune società sono intenzionate a chiedere una ulteriore riduzione delle tariffe contestualmente ad un allungamento dei tempi di pagamento per il servizio effettuato" scrivono i sindacati.

"Dalle aziende di trasporto merci su gomma rispettose delle regole, ci è stata segnalata la preoccupazione di non riuscire più a garantire stabilità occupazionale per i propri dipendenti, il rispetto delle regole ed ovviamente gli utili aziendali".

... della ...

Iscriviti alla newsletter

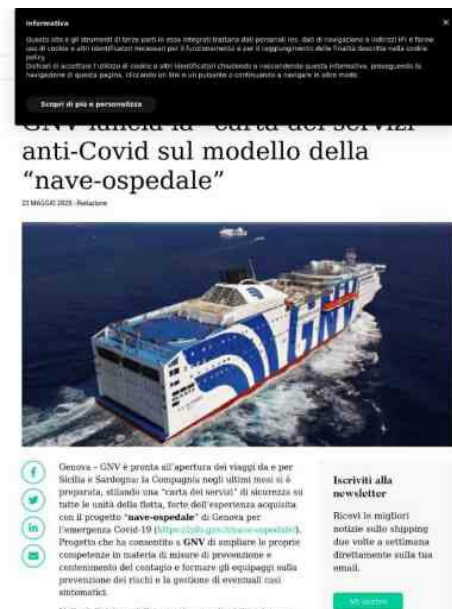
Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

MI ISCRIVO

GNV lancia la 'carta dei servizi' anti-Covid sul modello della 'nave-ospedale'

Redazione

Genova - GNV è pronta all'apertura dei viaggi da e per Sicilia e Sardegna: la Compagnia negli ultimi mesi si è preparata, stilando una 'carta dei servizi' di sicurezza su tutte le unità della flotta, forte dell'esperienza acquisita con il progetto ' nave-ospedale ' di Genova per l'emergenza Covid-19 (<https://info.gnv.it/nave-ospedale/>). Progetto che ha consentito a GNV di ampliare le proprie competenze in materia di misure di prevenzione e contenimento del contagio e formare gli equipaggi sulla prevenzione dei rischi e la gestione di eventuali casi sintomatici. Nella definizione delle procedure applicabili a ciascuna rotta da e per Sicilia e Sardegna , la compagnia ha adottato modalità di sicurezza specifiche per ogni fase di viaggio, a partire dall'accesso dei passeggeri ai terminal e alle biglietterie portuali , che sono oggetto di un'intensa azione di pulizia e disinfezione, con l'obbligo tassativo di indossare la mascherina e di mantenere il distanziamento sociale. In fase di check in e di imbarco , verrà attivata una procedura per lo screening della temperatura per tutti i passeggeri : nel caso in cui le condizioni di viaggio non sussistano, a causa di un sintomo sospetto, il viaggio verrà annullato. A bordo, i flussi organizzativi della nave sono stati ridisegnati in modo da non creare assembramenti, grazie all'installazione di una segnaletica monodirezionale che crea percorsi specifici di accesso e di uscita nelle aree di bordo. In ciascuna area inoltre sono stati installati dispenser con gel igienizzante per le mani e verrà ulteriormente intensificata la frequenza di pulizia e disinfezione di tutti gli spazi, con particolare attenzione delle aree comuni: tutte le attività di igienizzazione verranno svolte da operatori forniti di opportuni dispositivi di protezione individuale, quali guanti e mascherina. Le sale poltrone, la cui capienza è stata ridotta al 50% di capacità, avranno accessi numerati per garantire il distanziamento sociale tra i passeggeri e le cabine verranno igienizzate e sanificate con prodotti professionali ad ogni utilizzo. Particolare attenzione è stata prestata all'impianto di areazione, che è stato riprogettato per privilegiare l'aria diretta dall'esterno e garantire un efficace livello di purificazione, grazie all'installazione di filtri HEPA , utilizzati in ambienti ospedalieri. Anche la ristorazione è stata ripensata in funzione del distanziamento sociale, con percorsi di accesso e di uscita ad hoc a bar e self-service e l'uso di piatti e posate monouso ecosostenibili . Le procedure e le soluzioni di sicurezza verranno indicate tramite annunci dedicati, in modo da orientare i passeggeri, che potranno anche rivolgersi all' health procedure controller officer - l'ufficiale di bordo responsabile di controllare l'adempimento delle procedure Covid-19 e l'applicazione di tutte le misure di sicurezza riassunte nella 'carta dei servizi'. La fase di sbarco verrà gestita a scaglioni nel rispetto del distanziamento sociale di sicurezza : i passeggeri che hanno scelto la sistemazione in cabina avranno la possibilità di rimanerci in attesa di essere indirizzati verso lo sbarco, a piedi o in auto; i passeggeri a piedi saranno fatti sbarcare per primi, per consentire una corretta gestione dei flussi, e i passeggeri in auto verranno chiamati a raggiungere il garage di bordo mediante specifici annunci, in modo da non creare assembramenti e garantire uno sbarco veloce, sicuro e confortevole.



Livorno: traffico passeggeri in sicurezza

Bonciani: serve piano di prevenzione dal contagio Covid-19

Redazione

LIVORNO La ripresa del traffico passeggeri nel porto di Livorno richiede procedure di sicurezza volte alla prevenzione del rischio da contagio Covid-19. Non a caso nella recente riunione della cabina di regia città-porto convocata dall'assessora al porto del Comune di Livorno Barbara Bonciani era sorta l'esigenza di definire congiuntamente le misure e le procedure da mettere in campo per garantire che il traffico passeggeri potesse ripartire in condizioni di sicurezza. Ciò ancora prima che venissero pubblicate le Linee Guida del Mit contenenti le procedure di prevenzione da adottare nei terminal passeggeri. Durante la riunione della cabina di regia era sorta la necessità di discutere tali aspetti con la società Porto Livorno 2000 deputata al traffico passeggeri nel porto di Livorno. Giovedì 21 Maggio si sono nuovamente riuniti a Palazzo Comunale, alla presenza del Sindaco e dell'assessora Bonciani, il presidente della società Porto Livorno 2000 Matteo Savelli, il direttore marittimo della Toscana, ammiraglio Giuseppe Tarzia e Claudio Capuano per l'AdsP del Mar Tirreno settentrionale. L'assessora Bonciani ha aperto la riunione riassumendo l'esigenza di definire un piano di prevenzione del rischio da contagio Covid-19, in linea con i Dpcm che si sono susseguiti, in tempi molto rapidi, in modo da garantire la sicurezza per il sistema città-porto al momento di ripartenza del traffico passeggeri e della prossima apertura delle frontiere. Matteo Savelli ha informato che la società Porto Livorno 2000 sta già operando in conformità con le prescrizioni contenute nei Dpcm. Il terminal inoltre sta elaborando in comune accordo con l'Autorità marittima una procedura che possa permettere la rilevazione della temperatura dei passeggeri in transito. L'ammiraglio Tarzia comunica il lavoro già svolto insieme al Terminal per uno studio di fattibilità relativo alla prevenzione del rischio, in conformità anche alle linee guida emesse dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la volontà di promuovere controlli mirati in linea con gli orari di partenza dei traghetti. Le linee guida del Mit prevedono infatti, oltre a personale dedicato alla prevenzione del rischio, attività di informazione a favore dell'utenza, il corretto utilizzo dei dispositivi Dpi, una cartellonistica informativa in più lingue, sistemi on line di prenotazione dei traghetti, misure per il rispetto della distanza sociale. L'ammiraglio evidenzia altresì l'importanza di procedere in tempi molto rapidi. Claudio Capuano, concorda sull'urgenza di definire misure appropriate per la gestione del rischio in collaborazione con gli altre istituzioni e con l'ente privato, richiamando la stessa necessità anche per quanto riguarda il porto di Piombino. La prossima settimana si terrà una nuova riunione volta a definire in modo definitivo tutti gli aspetti relativi alla messa in sicurezza del traffico passeggeri mediante il Piano di protezione elaborato dal terminal verificando anche l'impegno da parte di tutti i soggetti istituzionali coinvolti di supportare il processo in corso in modo da garantire l'uniformità delle prescrizioni prese alle linee guida elaborate dal Mit.



AdSP MTS: Una via contro la crisi

SCRITTO DA REDAZIONE

Infrastrutture , Italia , Logistica , News , Porti , Trasporti venerdì, maggio 22nd, 2020 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. Leggi anche: AdSP MTCS: Audizione delle parti sociali per l' istituzione della Zona Logistica Semplificata Reti di Trasporto Trans europee (TEN-T): AdSP MAM e AdSP del **Mar** Ionio insieme per canalizzare energie e strategie in vista della revisione del Regolamento UE AdSP MLO: Al via la gara per la nuova diga foranea di Vado Ligure AdSP MDS: Parte la linea dura contro l' abbandono dei rifiuti in area demaniale Crisi Ellenica riduce l' azione militare contro i pirati Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=75627>.



IL WATERFRONT

Ex palazzina Fincantieri rinasce come sede Crn Firmata la convenzione

Firmata la convenzione tra l' Ap e il Cnr per la nuova sede all' ex palazzina Fincantieri. L' immobile, entro il 31 dicembre 2022, diverrà la nuova sede dell' Istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine del Cnr-Consiglio Nazionale delle Ricerche di Ancona. I lavori di riqualificazione, ha detto il direttore Cnr Irbim Luna, «avranno lo scopo di valorizzare la bellezza di questo luogo e di renderlo fruibile sia per le attività di ricerca scientifica sia per la città, con spazi che potranno essere utilizzati dalla comunità oltre che dalle scuole con cui abbiamo un intenso programma di scambio e formazione». Per Giampieri «la rinascita di un contenitore vuoto che si riempie di nuovo significato, di un luogo che ben si inserisce nel generale percorso di valorizzazione del Porto Antico e nel miglioramento del rapporto porto-città con una fruizione qualificata degli spazi. A regime, inoltre, come **Autorità di sistema portuale** potremmo riutilizzare l' area dove ha sede adesso il Cnr, uno spazio di oltre 2 mila metri quadrati, importantissimo per le attività portuali». Il recupero è inserito nel progetto Iti-Waterfront 3.0. Per la palazzina è previsto un intervento di miglioramento dell' efficienza energetico-ambientale per arrivare ad una riduzione dei consumi energetici dello stabile e realizzare un edificio secondo i canoni dell' edilizia sostenibile.

The image shows a screenshot of a newspaper page from 'Ancona'. The main headline is 'Ex palazzina Fincantieri rinasce come sede Crn Firmata la convenzione'. Other visible headlines include 'Furto e fiamme nel bagno di casa', 'Commercio in lacrime per la morte di Luciano Decano dei parrucchieri', and 'Tamponamento a catena Un ferito sulla Provinciale'. There are also several advertisements, including one for 'PIEMME' with the phone number '800 893 426' and another for 'Numero Verde 800 893 426'. The page layout includes a masthead, a main article with a photo of the building, and several smaller articles and ads.

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ex palazzina Fincantieri: firmata convenzione tra Cnr e Authority

ANCONA - Il presidente Giampieri: «rinascita di un luogo inserito nel percorso di valorizzazione del porto antico». Il direttore dello stabilimento Irbim Luna: «uno spazio per la ricerca scientifica, fruibile dalla comunità»

Un luogo dove si incrociano la bellezza, la scienza, la storia e una parte del futuro del porto di Ancona. È la palazzina che si trova al porto antico, adiacente a Fincantieri, e che diverrà la nuova sede dell' Istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine del Cnr-Consiglio Nazionale delle Ricerche di Ancona. La firma della convenzione fra il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri**, e il direttore dell' Istituto Cnr Irbim, Gian Marco Luna, rappresenta un importante momento per l' avvio del percorso che porterà alla riqualificazione della palazzina dove l' Istituto di ricerca, una volta completato l' intervento che sarà realizzato con fondi dello stesso Cnr e con il contributo della Regione Marche, trasferirà la propria sede operativa che ora si trova al Mandracchio, vicino all' ex Fiera della pesca, entro il 31 dicembre 2022. Presenti alla firma il segretario generale dell' Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli, e, per il Cnr Irbim, Andrea Belardinelli, responsabile sede Ancona, e l' ingegner Emilio Notti. I lavori di riqualificazione, ha detto il direttore Cnr Irbim Luna, «avranno lo scopo di valorizzare la bellezza di questo luogo e di renderlo fruibile sia per le attività di ricerca scientifica sia per la città, con spazi che potranno essere utilizzati dalla comunità oltre che dalle scuole con cui abbiamo un intenso programma di scambio e formazione». Il presidente Adsp **Giampieri** ha sottolineato «questo sia un recupero di un luogo unico, legato alla storia economica portuale e cittadina, con un' architettura di qualità, da dedicare alle attività di studio e di ricerca di un istituto riconosciuto a livello europeo e internazionale. Una rinascita di un contenitore vuoto che si riempie di nuovo significato, di un luogo che ben si inserisce nel generale percorso di valorizzazione del porto antico e nel miglioramento del rapporto porto-città con una fruizione qualificata degli spazi. A regime, inoltre, come Autorità di sistema portuale potremmo riutilizzare l' area dove ha sede adesso il Cnr, uno spazio di oltre 2 mila metri quadrati, importantissimo per le attività portuali». La palazzina è stata costruita nel 1956, ispirata ad un' architettura di lusso post guerra. Per anni è stata la prestigiosa sede direzionale del cantiere navale, affacciata sul bacino portuale e sulle più importanti presenze storiche dello scalo, l' Arco di Traiano, l' Arco Clementino, le mura del porto. È inserita nel progetto Iti-Waterfront 3.0 del Comune di Ancona, di cui Autorità di sistema portuale e Cnr sono partner. Finanziata con un bando europeo attraverso la Regione Marche, l' iniziativa nasce con l' obiettivo di riqualificare, anche dal punto di vista energetico e sostenibile, il waterfront dello scalo dorico. Per la palazzina è previsto un intervento di miglioramento dell' efficienza energetico-ambientale per arrivare ad una riduzione dei consumi energetici dello stabile e realizzare un edificio secondo i canoni dell' edilizia sostenibile.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' altro fronte

L' ex palazzina ora diventa la sede del Cnr

Un luogo dove si incrociano la bellezza, la scienza, la storia e una parte del futuro del **porto** di **Ancona**. È la palazzina che si trova al **Porto** Antico, adiacente a Fincantieri, e che diverrà la nuova sede dell' Istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine del Cnr-Consiglio Nazionale delle Ricerche di **Ancona**. La firma della convenzione fra il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri, e il direttore dell' Istituto Cnr Irbim, Gian Marco Luna, rappresenta un importante momento per l' avvio del percorso che porterà alla riqualificazione della palazzina dove l' Istituto di ricerca, una volta completato l' intervento che sarà realizzato con fondi dello stesso Cnr e con il contributo della Regione Marche, trasferirà la propria sede operativa che ora si trova al Mandracchio, vicino all' ex Fiera della pesca, entro il 31 dicembre 2022. Il presidente Adsp Giampieri ha sottolineato come «questo sia un recupero di un luogo unico, legato alla storia economica portuale e cittadina, con un' architettura di qualità, da dedicare alle attività di studio e di ricerca di un istituto riconosciuto a livello europeo e internazionale. Una rinascita di un contenitore vuoto che si riempie di nuovo significato». La palazzina è stata costruita nel 1956, ispirata ad un' architettura di lusso post guerra. Per anni è stata la prestigiosa sede direzionale del Cantiere navale, affacciata sul bacino portuale e sulle più importanti presenze storiche dello scalo, l' Arco di Traiano, l' Arco Clementino, le mura del **porto**. È inserita nel progetto Ili-Waterfront 3.0 del Comune di **Ancona**, di cui Autorità di sistema portuale e Cnr sono partner.

Paga la colazione al bar 50 euro: «Forza»
Castelfranco, il bar gestito da una cliente per aiutare la ripresa dell'attività. Il gestore commenta: «Un esempio, con lo scudetto mai...»

L'ex palazzina ora diventa la sede del Cnr
L'altro fronte

«Movidà: bene i controlli, non siamo vigilantes»



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ANCONA: FIRMA CONVENZIONE AUTORITY PORTUALE-CNR PER NUOVA SEDE EX PALAZZINA FINCANTIERI

I lavori di riqualificazione saranno a carico dell'Ente di ricerca che si trasferirà entro il 31 dicembre 2022. Il presidente **Adsp** Giampieri, rinascita di un luogo inserito nel percorso di valorizzazione del Porto Antico. Il direttore Cnr Irbim Luna, uno spazio per la ricerca scientifica, fruibile dalla comunità Ancona, 22 maggio 2020 - Un luogo dove si incrociano la bellezza, la scienza, la storia e una parte del futuro del porto di Ancona. È la palazzina che si trova al Porto Antico, adiacente a Fincantieri, e che diverrà la nuova sede dell'Istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine del Cnr-Consiglio Nazionale delle Ricerche di Ancona. La firma della convenzione fra il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri, e il direttore dell'Istituto Cnr Irbim, Gian Marco Luna, rappresenta un importante momento per l'avvio del percorso che porterà alla riqualificazione della palazzina dove l'Istituto di ricerca, una volta completato l'intervento che sarà realizzato con fondi dello stesso Cnr e con il contributo della Regione Marche, trasferirà la propria sede operativa che ora si trova al Mandracchio, vicino all'ex Fiera della pesca, entro il 31 dicembre 2022. Presenti alla firma il segretario generale dell'Autorità di sistema portuale, Matteo Paroli, e, per il Cnr Irbim, Andrea Belardinelli, responsabile sede Ancona, e l'ingegner Emilio Notti. I lavori di riqualificazione, ha detto il direttore Cnr Irbim Luna, 'avranno lo scopo di valorizzare la bellezza di questo luogo e di renderlo fruibile sia per le attività di ricerca scientifica sia per la città, con spazi che potranno essere utilizzati dalla comunità oltre che dalle scuole con cui abbiamo un intenso programma di scambio e formazione'. Il presidente **Adsp** Giampieri ha sottolineato come 'questo sia un recupero di un luogo unico, legato alla storia economica portuale e cittadina, con un'architettura di qualità, da dedicare alle attività di studio e di ricerca di un istituto riconosciuto a livello europeo e internazionale. Una rinascita di un contenitore vuoto che si riempie di nuove significato, di un luogo che ben si inserisce nel generale percorso di valorizzazione del Porto Antico e nel miglioramento del rapporto porto-città con una fruizione qualificata degli spazi. A regime, inoltre, come Autorità di sistema portuale potremmo riutilizzare l'area dove ha sede adesso il Cnr, uno spazio di oltre 2 mila metri quadrati, importantissimo per le attività portuali'. La palazzina è stata costruita nel 1956, ispirata ad un'architettura di lusso post guerra. Per anni è stata la prestigiosa sede direzionale del Cantiere navale, affacciata sul bacino portuale e sulle più importanti presenze storiche dello scalo, l'Arco di Traiano, l'Arco Clementino, le mura del porto. È inserita nel progetto Ili-Waterfront 3.0 del Comune di Ancona, di cui Autorità di sistema portuale e Cnr sono partner. Finanziata con un bando europeo attraverso la Regione Marche, l'iniziativa nasce con l'obiettivo di riqualificare, anche dal punto di vista energetico e sostenibile, il waterfront dello scalo dorico. Per la palazzina è previsto un intervento di miglioramento dell'efficienza energetico-ambientale per arrivare ad una riduzione dei consumi energetici dell'edificio e realizzare un edificio secondo i canoni dell'edilizia sostenibile.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, il Pd chiede al Governo più risorse

PER IL RILANCIO Tre emendamenti specifici per il porto di Civitavecchia da presentare in fase di conversione in legge del decreto Rilancio. Su questo sta lavorando il Partito democratico comunale, regionale e soprattutto parlamentare. Di questi emendamenti e della gravità della situazione locale per il Coronavirus, si è parlato nel corso di una video conferenza alla quale hanno preso parte oltre al segretario dem Stefano Giannini e al capogruppo Marco Piendibene, tra gli altri il deputato Rocco Lamparelli, l' assessore regionale Mauro Alessandri, il presidente della Cpc Enrico Luciani e il presidente e la segretaria dell' **Adsp**, Francesco Maria di Majo e Roberta Macii. «Il nostro partito sta lavorando a tutti i livelli ha esordito Giannini senza entrare nello specifico degli emendamenti per aumentare il fondo destinato ai porti fissato dal decreto in 6 milioni e per ottenere un fondo ad hoc per Civitavecchia, uno dei porti più colpiti dalla crisi Covid. Altro punto è la modifica dell' articolo 18 bis della legge 84/94 che prevede l' innalzamento della percentuale di Iva applicata sulle importazioni dall' 1 al 2%, per destinare i maggiori introiti alla spesa corrente». Dal dibattito è emersa anche la necessità di due interventi: uno di sopravvivenza nell' immediato, l' altro per un rilancio dello scalo nel settore merci nel medio e lungo termine anche grazie al completamento di infrastrutture come la superstrada Civitavecchia-Orte e la ferrovia per il cosiddetto ultimo miglio. Proprio su questo aspetto sono arrivate rassicurazioni dall' assessore ai Trasporti Alessandri che ha comunicato l' ok del Provveditorato ai lavori pubblici al progetto presentato dalle ferrovie e che entro fine giugno si potrà sottoscrivere l' accordo tra **Adsp**, Regione e Rfi. Alessandri ha anche ribadito la volontà di procedere col progetto esecutivo della bretella per Orte (che come detto dall' onorevole Lamparelli dovrebbe essere inserita nel decreto Infrastrutture) e la possibilità di trasformare la ZIs, il cui piano dovrà essere presentato in Regione entro giugno dall' Authority, in Zes. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Si potenzia il retroporto di Civitavecchia

Accordo tra Laziale Distribuzione, Civitavecchia Fruit & Forest, Consorzio Autotrasportatori Civitavecchia e Innovative Logistics Projects Consulting per rilanciare l' area di Pomezia-Santa Palomba

Si potenzia il retroporto di Civitavecchia. Laziale Distribuzione, **Civitavecchia Fruit & Forest**, Consorzio Autotrasportatori **Civitavecchia** e Innovative Logistics Projects Consulting hanno stretto un protocollo d' intesa per il rilancio delle attività commerciali tra lo scalo commerciale e l' area di Pomezia-Santa Palomba. L' accordo guarda anche alla prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata. I quattro soggetti lavoreranno insieme coordinandosi sui servizi e sull' attività di promozione, sia avviando nuovi traffici che rafforzando quelli esistenti. Per Steven Clerckx , presidente di **Civitavecchia Fruit & Forest**, il protocollo «è un passo fondamentale in funzione del rilancio del **porto**, del retroporto e dell' interporto, visto che può contare sul collegamento di un' area di oltre un milione e mezzo di metri quadrati al momento servita, per l' 80 per cento dal **porto** di Napoli. Importanti, per fare in modo che l' accordo possa portare a risultati straordinari, saranno il collegamento ferroviario tra lo scalo marittimo, l' interporto e Pomezia e l' accelerazione delle procedure doganali. In quel caso, davvero **Civitavecchia** potrà diventare la protagonista della rinascita economica del Lazio dopo la catastrofe rappresentata dal coronavirus». Contento anche il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo , «per il lavoro che stanno portando avanti la CFFT e il CAC nella direzione di un effettivo rilancio, se non addirittura di una vera e propria partenza, del settore commerciale del **porto** di **Civitavecchia** e del suo retroporto. Lavoro che va nella direzione intrapresa dall' ente anche alla luce della prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata che ha tra i suoi obiettivi principali quello di portare avanti progetti di collaborazione a favore della interconnessione del **porto** di **Civitavecchia** con le principali realtà logistiche laziali. E l' Autorità di Sistema Portuale farà il possibile, per quanto sua competenza, per favorire i programmi previsti dal Protocollo siglato ieri».



Civitavecchia, Di Majo: "Soddisfazione per il protocollo per lo sviluppo dei traffici"

GAM EDITORI

22 maggio 2020 - "Accolgo con soddisfazione la notizia della firma del protocollo d'intesa siglato dalla **Civitavecchia Fruit & Forest (CFFT)**, la Laziale Distribuzione Spa, il Consorzio Autotrasportatori **Civitavecchia (CAC)** e la Innovative Logistics Projects Consulting. Esprimo il mio apprezzamento per il lavoro che stanno portando avanti la CFFT e il CAC nella direzione di un effettivo rilancio, se non addirittura di una vera e propria partenza, del settore commerciale del **porto** di **Civitavecchia** e del suo retroporto. Lavoro che va nella direzione intrapresa dall'ente anche alla luce della prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata che ha tra i suoi obiettivi principali quello di portare avanti progetti di collaborazione a favore della interconnessione del **porto** di **Civitavecchia** con le principali realtà logistiche laziali. E l'Autorità di Sistema Portuale farà il possibile, per quanto sua competenza, per favorire i programmi previsti dal Protocollo siglato ieri". Lo dichiara il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo.



Isole, diportisti «liberati» ma i sindaci: è un rischio

IL CASO Antonino Pane Isole senza barche e barche senza isole. Per il turismo nautico che ruota intorno a Capri, Ischia e Procida, la fase uno è sembrata interminabile. Colpa dell'ordinanza n.48 del 17 maggio, emessa dal governatore Vincenzo De Luca, che vietava esplicitamente lo sbarco sulle tre isole «con mezzi privati da diporto». Un divieto preciso, diretto sia alle imbarcazioni provenienti da porti fuori regione, sia a quelle in partenza da porti campani. Una misura necessaria per l'impossibilità di controllare tutti i punti di sbarco delle tre isole e sollecitata in maniera forte dagli stessi sindaci dei comuni interessati. Nel giro di 24 ore l'inattesa accelerazione: è di ieri pomeriggio l'annuncio dell'imminente eliminazione del divieto, almeno per le unità in partenza dai porti campani. E in serata, nell'ordinanza n.50, la conferma: i diportisti campani potranno muoversi fin da oggi e approdare senza rischiare multe nelle tre isole del golfo. Un'accelerazione fortemente richiesta non solo dal mondo della nautica ma forse soprattutto dall'indotto che si muove intorno ad essa, giustificata dalla necessità di far ripartire - in mancanza di importanti flussi di visitatori italiani e stranieri - almeno l'economia che ruota intorno ai porti turistici. Due i commi dedicati dall'ordinanza 50 al tema. Il primo consente di navigare liberamente su mezzi privati anche ai «soggetti non appartenenti al nucleo familiare convivente e residenti o domiciliati nella Campania, con utilizzo dei posti ridotto in tale caso del 25% rispetto al massimo consentito dal libretto di navigazione, al fine di assicurare un adeguato distanziamento a bordo»; il secondo, che regola l'approdo, consente appunto «lo sbarco sulle isole con mezzi privati da diporto, limitatamente alla mobilità infra-regionale, relativa ai cittadini residenti o domiciliati nel territorio regionale». Sbloccato, di conseguenza, il servizio collaterale del noleggio. Messi insieme questi due filoni economici, diporto e noleggio, si comprende anche la ragione della mobilitazione politica che si è creata intorno al problema sia a livello regionale che nazionale. E così si va dalla segnalazione di illegittimità su questo tema dell'ordinanza n.48 di De Luca, inviata al ministro per gli Affari Regionali Boccia da parte del consigliere regionale Maria Grazia Di Scala (Fi), alla richiesta di revoca del provvedimento inoltrata dalla deputata della Lega Pina Castiello. LA RICHIESTA Fa chiarezza il sindaco di Capri, Marino Lembo. Che non nasconde il disappunto per una decisione ritenuta precipitosa. «Chiedemmo noi sindaci - dice - nella riunione propedeutica all'ordinanza 48, di vietare l'arrivo sulle isole delle imbarcazioni da diporto. Una misura necessaria perché avevamo necessità di controllare i passeggeri in un solo punto di sbarco, i porti turistici. Questa necessità ovviamente persiste - aggiunge Lembo - in particolare per quanto riguarda lo sbarco dalle imbarcazioni da noleggio. I punti dove possiamo garantire l'applicazione di tutte le procedure di sicurezza sanitaria sono la banchina commerciale e il porto turistico. È evidente che non ci saranno altri approdi autorizzati, ma è altrettanto chiaro che in un'isola i possibili punti di attracco sono tanti, non tutti controllabili. Rischieremo il caos». L'idea è quella della canalizzazione del traffico da diporto verso punti specifici, che dovrebbero essere i porti turistici; quello di Capri ma anche quelli di Ischia e di Procida. Porti che andranno attrezzati con personale e strumenti come i termoscanner: di certo non lo saranno già da stamattina. «Per i grandi yacht - aggiunge Lembo - quelli che restano in rada, si può prevedere anche un controllo a bordo, una volta arrivata la segnalazione che i passeggeri intendono scendere a terra. Anche queste soluzioni, comunque, ci espongono a rischi, è bene dirlo subito. Noi dovremmo avere la certezza di controlli a monte, così come avviene al Beverello per i passeggeri delle linee commerciali. Chi può contagiare non dovrebbe proprio arrivare in un ambiente contenuto come un'



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

isola». LA TENDENZA La nautica da diporto, stando ai dati del 2019, ha mosso intorno alle isole del golfo migliaia di persone al giorno. La conferma arriva anche dalla direzione marittima campana che ha segnalato incrementi vertiginosi di traffico proprio a causa delle attività di noleggio. «La costa campana - spiega l'ammiraglio Pietro Vella - e in particolare il traffico verso le isole fanno segnare un continuo aumento di attività legate al noleggio. Con le limitazioni scaturite dal Covid-19 nell'utilizzo delle spiagge è facile immaginare che la ripresa del turismo coinciderà con l'immediata ripartenza di queste attività». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Avvisatore Marittimo

Napoli

Napoli, operatori vogliono unico flusso container

Napoli. (Paolo Bosso). «Abbiamo avviato una sperimentazione che era il massimo che si poteva raggiungere come punto di equilibrio tra tutte le parti. Valuteremo poi nelle prossime settimane come si svilupperanno le condizioni operative». Con questa precisazione, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito, commenta la lettera con cui oggi la Fai-Confrasporto chiede all'authority il ritorno a una relativa normalità della circolazione interna al porto di Napoli, senza alternare container pieni e vuoti ma creando un unico flusso. «Il nostro Porto non può permettersi congestioni di traffico, né operatori pubblici che lavorano "part time", soprattutto in questo periodo in cui è necessario investire il proprio impegno per garantire il rilancio del sistema paese», scrive **Ciro Russo**, segretario della Fai. La separazione dei flussi è una decisione pratica: gli operatori riferiscono che è la Guardia di Finanza ad andare in difficoltà nel momento in cui deve controllare un unico traffico indiscriminato, segue in ultima pagina

The thumbnail shows the front page of the 'Avvisatore Marittimo' newspaper. The main headline is 'Napoli, operatori vogliono unico flusso container'. Other visible headlines include 'Bruxelles sgrava strada e mare', 'No separazione pieni/vuoti?', 'Napoli e portuali, sindacati chiedono intervento Adsp', and 'Sardogna e Ferrovie ipotizzano la rete'. The page also features a photo of a man in a blue shirt and a small table at the bottom with the text 'Arrivi & Partenze: Napoli (3-4) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (12-13)'. The newspaper's logo and masthead are at the top.

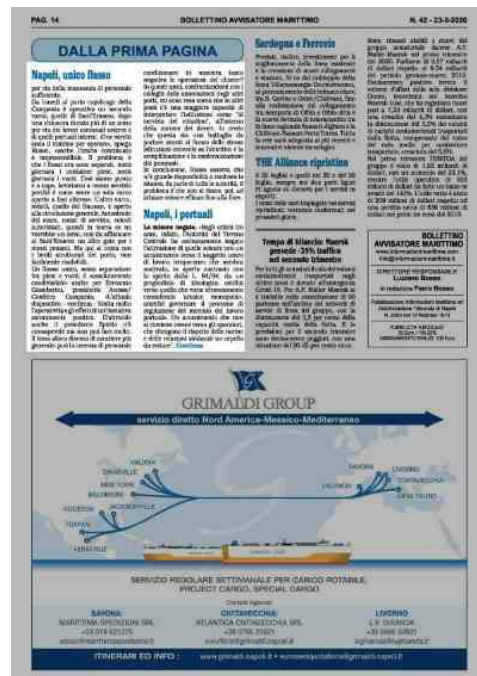


Avvisatore Marittimo

Napoli

Napoli, unico flusso

per via della mancanza di personale sufficiente. Da lunedì al porto capoluogo della Campania è operativo un secondo varco, quello di Sant'Erasmus, dopo una chiusura durata più di un anno per via dei lavori comunali esterni e di quelli portuali interni. «Due varchi sono il minimo per operare», spiega Russo, «anche l'orario continuato è imprescindibile. Il problema è che i flussi ora sono separati, metà giornata i container pieni, metà giornata i vuoti. Così siamo punto e a capo, lavoriamo a mezzo servizio perché è come avere un solo varco aperto a fasi alterne». L'altro varco, infatti, quello del Bausan, è aperto alla circolazione generale. Autostrade del mare, mezzi di servizio, veicoli autorizzati, quindi in teoria ce ne vorrebbe un terzo, così da affiancare al Sant'Erasmus un altro gate per i mezzi pesanti. Ma qui si cozza con i limiti strutturali del porto, non facilmente risolvibili. Un flusso unico, senza separazione tra pieni e vuoti, è «assolutamente condivisibile» anche per Ermanno Giamberini, presidente Accea/ Confetra Campania. «L'attuale dispositivo continua - limita molto l'operatività e gli effetti di un'iniziativa sicuramente positiva. D'altronde anche il presidente Spirito n'è consapevole ma non può fare molto. Il tema allora diventa di carattere più generale: può la carenza di personale condizionare in maniera tanto negativa le operazioni del cluster? In questi anni, confrontandomi con i colleghi delle associazioni degli altri porti, mi sono reso conto che in altri posti c'è una maggiore capacità di interpretare l'istituzione come "al servizio del cittadino", all'interno della cornice dei doveri. Io credo che questa sia una battaglia da portare avanti al fianco delle stesse istituzioni coinvolte se l'obiettivo è la semplificazione e la modernizzazione dei processi». In conclusione, Russo osserva che «c'è grande disponibilità a risolvere le istanze, da parte di tutte le autorità, il problema è che non si riesce, poi, ad attuare misure efficaci fino alla fine».



Avvisatore Marittimo

Napoli

Napoli e portuali, sindacati chiedono intervento Adsp

Napoli. Un confronto con l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale per dare attuazione immediata alle misure di sostegno al reddito previste dalle norme. Lo chiedono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporto che si considerano "in stato di agitazione" e sottolineano per l'ennesima volta la gravissima condizione in cui versano i lavoratori della Culp (Compagnia Unica Lavoratori Portuali) di Napoli, imputabile, scrivono in una nota, «esclusivamente alle ripetute omissioni dei vertici dell'AdSP che hanno di fatto abdicato al proprio ruolo di governance previsto dalla Legge 84/94». Una forte crisi. «Si tratta dicono le organizzazioni sindacali di una situazione di forte crisi per i lavoratori dell'art. 17 degli scali dell'AdSP del Tirreno Centrale, al pari della crisi economica del 2009; crisi destinata ad aggravarsi ancor più nella stagione estiva, quando la sospensione a tempo indeterminato delle attività croceristiche determinerà una più evidente contrazione del lavoro portuale. Le difficoltà in cui versa il lavoro temporaneo sono state a suo tempo considerate dal legislatore nell'adozione del correttivo porti che, con l'art. 15 bis, ha introdotto misure di sostegno lasciate alla discrezionalità dei vertici delle Authority portuali e rimaste del tutto inattuata nei porti di Napoli e Salerno».



Avvisatore Marittimo

Napoli

Napoli, i portuali


Le misure negate. «Negli ultimi tre anni, infatti, l'Autorità del Tirreno Centrale ha ostinatamente negato l'attivazione di quelle misure con un accanimento verso il soggetto unico di lavoro temporaneo che sembra motivato, in aperto contrasto con lo spirito della L. 84/94, da un pregiudizio di ideologica ostilità verso quello che viene erroneamente considerato Napoli arcaico monopolio», anziché governare il processo di regolazione del mercato del lavoro portuale. Un accanimento che non si rinviene invece verso gli operatori, che ritengono il rispetto delle norme e delle relazioni sindacali un orpello da evitare".

PAG. 14 BOZZETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 42 - 23-5-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Napoli, unico Roma

Napoli, unico Roma... condonare le misure...
Napoli, i portuali...
Tempo di bilancio...
Sardogoa e Fivrosio...
BOZZETTINO AVVISATORE MARITTIMO...
GRIMALDI GROUP...
SARONIA...
LIVORNO...



La Città di Salerno

Salerno

Formula Zes l'antidoto per la crisi da Covid-19

Zone economiche speciali, le ditte chiedono meno burocrazia per insediarsi. Tra le aree previste c'è quella di Salerno in cui è compreso pure l'aeroporto

SALERNO «Il post emergenza Covid-19 potrebbe portare ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità del Mediterraneo e del Sud Italia. Occorre, a tal proposito, segnalare come recentemente le Regioni del Sud (Regione Molise, Regione Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia) e tutte le Autorità di Sistema Portuale appoggiate da **Assoport**, hanno sottoposto un pacchetto di proposte per la semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le Zes (Zone Economiche Speciali) e le ZIs (Zone Logistiche Semplificate) al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale. Le richieste prevedono una significativa semplificazione riguardante la riduzione dei permessi e delle autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree Zes e ZIs». Questa la conclusione a cui giunge l'Ordine nazionale dei commercialisti e la Fondazione nazionale commercialisti nella ricerca su Zes e ZIs sugli "Elementi per una valutazione d'impatto economico e sociale". Dunque, occorre prevedere sostanzialmente una effettiva sburocrazia: in questo caso le Zes potrebbero essere un valido antidoto alla crisi da Coronavirus. La Zes Campania. La Zona economica speciale è stata la prima ad essere istituita. Dallo scorso 25 settembre, infatti, è già possibile compilare il modello che consentirà alle imprese di beneficiare delle agevolazioni per chi investirà in attività produttive all'interno delle zone inserite nel perimetro. In quest'ottica la Regione ha previsto lo stanziamento di fondi per l'attrazione degli investimenti per le Zes delle aree portuali e retroportuali e i fondi di crescita sostenibile per progetti di ricerca volti all'innovazione di processo e di prodotto. Le aree regionali interessate dalla Zes, per un totale di 5 mila e 100 ettari, sono i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e le relative aree retroportuali. In tali aree sono compresi: gli aeroporti di Napoli e di Salerno; gli interporti Sud Europa di Marcianise-Maddaloni e Campano di Nola; gli agglomerati industriali di Acerra, Arzano-Casoria-Frattamaggiore, Caivano, Torre Annunziata-Castellammare, Marigliano-Nola, Pomigliano, Marcianise, Salerno, Fisciano-Mercato San Severino, Battipaglia, Aversa Nord (Teverola, Carinaro, Gricignano), Ponte Valentino, Valle Ufita, Pianodardine e Calaggio; le aree industriali e logistiche di Napoli Est, Bagnoli, Nocera, Sarno, Castel S. Giorgio e Contrada Olivola. I limiti attuali delle Zes italiane. Nello studio dei commercialisti è evidenziato, come osserva Maurizio D'Amico, membro dell'executive board di Femoza, la Federazione mondiale per le zone economiche speciali, che «l'Italia è l'unico Paese al mondo che, nell'introdurre le Zone economiche speciali sul proprio territorio, anziché procedere all'emanazione di una legge organica, ha adottato un approccio immotivatamente minimale, dedicando ad hoc soltanto due articoli come corpus fondamentale, inseriti in un più ampio testo normativo avente un oggetto diverso (la crescita economica del sud Italia). Salvo poi essere state emanate norme successive, di rango secondario e di rango primario, ma queste ultime contenute in testi normativi "omnibus" o comunque di diversa finalità, nonché, per di più, non emanando disposizioni di dettaglio (inutilmente attese) esaustivamente chiarificatrici della reale portata di alcuni incentivi proclamati nella norma base (ad esempio, questo è il caso delle semplificazioni amministrative)». Tutto questo, a detta di D'Amico, non ha fatto che produrre «uno stato di precarietà normativa permanente, con conseguente generazione di una situazione di estrema confusione e



incertezza operativa sia da parte degli enti territoriali tenuti all' iniziativa di richiesta di istituzione delle Zes e della redazione dei Piani di sviluppo strategico, sia da parte degli investitori, impossibilitati ad avere una chiara definizione ex ante dello scenario regolamentare ed operativo nel quale si accingono



La Città di Salerno

Salerno

ad investire le proprie risorse economiche». Semplificazione amministrativa. La semplificazione amministrativa, per i commercialisti, non può che attuarsi efficacemente «laddove vi è una buona capacità amministrativa. Dal decreto e dal regolamento attuativo risulta fondamentale l' accesso alle infrastrutture. Dalla lettura degli interventi infrastrutturali previsti nelle prime proposte di Zes, si può desumere che erano da mettere ancora a fuoco: una chiara individuazione degli interventi prioritari anche attraverso un' analisi di contesto e swot; una distinzione degli interventi finanziati rispetto a quelli da finanziare; l' analisi della sostenibilità complessiva degli interventi nonché un cronogramma degli interventi finanziati con relative dotazioni finanziarie e vincoli di spesa; l' analisi di coerenza ed integrazione con gli interventi agevolativi previsti». Gaetano de Stefano ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Trasporto merci col trucco bloccato un tir nel porto

Dati alterati su velocità e orari di guida. Ripresi i controlli

La fase 2 dei trasporti e il crono-tarocco. Bari è ripartita, con il freno a mano. La ripresa delle attività produttive ha dato un impulso importante al settore del trasporto merci. Le regole che hanno disciplinato gli spostamenti e soprattutto il lavoro svolto dagli autotrasportatori sono rimaste più o meno le stesse del lockdown. Sono aumentati i volumi di beni e merci sulla strada e di conseguenza il numero dei veicoli che partono, giungono o più semplicemente attraversano la provincia di Bari. Se durante la quarantena la flotta di autoarticolati, camion e furgoni che trasportavano soprattutto (ma non solo) derrate alimentari, godevano di una specie di lasciapassare, la fine del coprifuoco ha riportato tutto alla normalità. Con l'avvio della fase due per trasportatori, corrieri e spedizionieri sono rimaste in vigore le pratiche di buona condotta sanitaria ma sono accresciute le esigenze di trasporto. Parallelamente i controlli su strada sono ripresi più severi. Gli agenti del Nucleo controllo autotrasporto della Polizia Locale hanno fermato un grosso mezzo di trasporto mentre attraversava il varco portuale. Prossimo all'imbarco per l'Albania l'autoarticolato montava una centralina elettronica installata per alterare i dati registrati dal cronotachigrafo, una sorta di scatola nera che memorizza i dati concernenti le ore di guida, la velocità del veicolo, nonché riposi giornalieri e settimanali dell'autista. Tutte queste informazioni sono registrate affinché si possa verificare il rispetto della disciplina cosiddetta "sociale", contenuta nel Reg. CE 561/2006. Norma atta a garantire la sicurezza della circolazione di tali veicoli, poiché impone rigorosamente agli autisti, a titolo esemplificativo, il massimo numero di ore di guida, la durata ed il numero di riposi necessari, al fine di assicurare quella reattività e prontezza d'obbligo nella guida. Durante l'esame del dispositivo cronotachigrafico, l'aparcchiatura Police Controller dei vigili ha evidenziato che sul sistema installato sull'autoarticolato vi erano alcune anomalie, in particolare quella relativa ai dati di calibrazione che sono risultati taroccati. Nel sottotetto del mezzo pesante, gli agenti hanno trovato la centralina che causava un'interferenza elettrica nel cronotachigrafo, capace di provocare l'annullamento totale o parziale della registrazione dell'attività di guida, il tutto a mezzo di un telecomando funzionante via onde radio. Al conducente del mezzo è stata ritirata la patente ed elevata una sanzione di 2.400 euro. Sequestrata la centralina elettronica. Le manomissioni dei cronotachigrafi creano una spirale di pericoli sulla strada e concorrenza sleale. Non c'è solo un rischio fisico per la collettività: alterare il disco del cronotachigrafo significa entrare in una spirale di illeciti amministrativi e penali, confezionare una menzogna che innesca un meccanismo perverso che incide sulle logiche della concorrenza sleale, sulla qualità del trasporto e del traffico, sulla sicurezza del lavoratore e di chi si trova sulla sua strada. Un autotrasportatore stanco, al volante di un veicolo che ha percorso molti più chilometri, può trasformarsi in un bomba umana pronta ad esplodere.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

LE AREE PORTUALI EX BELLELI VIETRI (FDI) LA PENSA IN MANIERA OPPOSTA E CHIEDE AL GOVERNO DI CONSULTARE IL PIANO INDUSTRIALE E DI AVERE TRASPARENZA SULLE ASSUNZIONI

D' Amato: «Nessuna vendita ai cinesi»

L' eurodeputata M5S: è vero, tra i soci di Ferretti ci sono operatori asiatici, ma accade in tante aziende

«Sulla riconversione di Taranto e il futuro del Sud, la destra si copre di ridicolo». Così Rosa D' Amato, parlamentare del Movimento 5 Stelle, riferendosi all' in interrogazione alla Commissione europea nella quale la Lega «ipotizza pericoli per l' Ue e per la Nato da un investimento che potrebbe far rinascere territori che soffrono di inquinamento e povertà». Il partito di Salvini, infatti, ha attaccato il progetto del gruppo bolognese Ferretti che vorrebbe realizzare un polo produttivo e un centro di ricerca nell' area ex Belleli del porto di Taranto, riqualificando lo spazio abbandonato da anni. «La verità - dichiara D' Amato - è che un' importante impresa storica a livello internazionale, con stabilimenti anche al Nord, ha interessi commerciali su Taranto». E poi, «parliamo di una concessione decennale e non di vendita. Non esiste alcuna operazione di vendita del porto di Taranto a qualsivoglia gruppo e operatore cinese». Per D' Amato è naturale che il nostro Por to sia «di interesse di diversi operatori commerciali che, nel pieno rispetto delle norme vigenti, chiedono di poter utilizzare aree commerciali». L' eurodeputata ammette: «È vero che, all' interno della compagine sociale, compaiono dei soci cinesi, ma questo avviene in molte altre aziende italiane». D' Amato si appella dunque all' unità «per il bene di tutto il territorio pugliese e per il Sud, affinché si investa». Ma Giampaolo Vietri, consigliere pro vinciale e comunale di Taranto di Fratelli d' Italia, è di parere decisamente opposto, e rilancia con una proposta al sottosegretario Mario Turco e al sindaco Rinaldo Me lucci: «Far sedere al tavolo Fincantieri per realizzare nell' area ex Belleli un polo della cantieristica navale. Dalle notizie diffuse incalza Vietri - si evince che non si realizzerà naviglio con carena in ferro, per intenderci quella di maggiore dimensione che garantisce centinaia di posti di lavoro e il ricorso a innumerevoli commesse all' in dotto, ma imbarcazioni di più ridotte dimensioni con scafi che vengono realizzati grazie alla colata negli stampi e nei modelli della vetroresina». Vietri chiede allora se esista un piano industriale «per capirne la progettualità e conoscere quando partiranno le assunzioni sul territorio, anche se l' azienda potrebbe utilizzare proprie professionalità e fare qualche assunzione chissà quando, avendo nel frattempo incassato l' utilizzo della piattaforma». Il consigliere vuole capire «se sarà lo Stato a pagare o ad aver già pagato la bonifica dell' area, perché se così fosse l' area andrebbe messa a gara. L' evidenza pubblica, oltre a sanare l' assenza di trasparenza dovuta all' interlocuzione con un solo gruppo privato, consentirebbe, lì dove le autorità hanno deciso di rendere fruibile lo yard Belleli, di raccogliere le migliori proposte progettuali e di scegliere in base alle migliori ricadute economiche possibili per noi tarantini». p.giuf.



Acquario e yard Belleli nel pacchetto del Cis

Banchina torpediniere da recuperare per turismo e crociere: inserito il progetto A palazzo Chigi anche il premier Conte alla riunione del Tavolo per Taranto

NICOLA SAMMALI

Nicola SAMMALI Due progetti per la riqualificazione del Mar Piccolo, ma non solo: all' interno del Cis per Taranto, adesso, insieme alla realizzazione dell' Acquario di Taranto nell' area ex Arsenale Militare, e al recupero della Banchina Torpediniere, è presente anche l' intervento di bonifica e reindustrializzazione dell' area ex Yard Belleli, che si affaccia sullo stesso specchio d' acqua. Sono queste le principali novità emerse al Tavolo istituzionale permanente (Tip) sull' area di crisi di Taranto, che si è tenuto ieri a Roma alla presenza del premier Giuseppe Conte e del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Mario Turco. In videoconferenza hanno partecipato anche il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano e il sindaco Rinaldo Melucci: proprio al Comune di Taranto, inoltre, sono state assegnate le prime risorse della delibera Cipe 10/2018, pari a 78 milioni di euro, destinate alla realizzazione delle opere previste nel Cis, e concentrate quasi per la metà nella città vecchia. La riunione del Tip è stata convocata al termine della fase di monitoraggio degli interventi contenuti nel Contratto istituzionale di sviluppo per Taranto, che si è chiusa una settimana fa, per fare il punto sui risultati degli incontri individuali (6) e tecnici («40») coordinati dal senatore Turco con le amministrazioni responsabili degli investimenti programmati e ammessi a finanziamento. «Abbiamo, inoltre, aggiunto nuovi progetti - si legge nella nota del sottosegretario con delega alla Programmazione economica e agli investimenti - inserendo un importante intervento di bonifica e reindustrializzazione dell' area ex Yard Belleli, abbandonata da oltre 15 anni, di competenza dell' **Autorità portuale** di Taranto. L' iniziativa è quella di prevedere un insediamento produttivo nell' ambito della cantieristica dall' elevato impatto occupazionale e imprenditoriale. Allo stesso tempo, abbiamo approvato la creazione di un Laboratorio Scientifico merceologico, proposto dal Cnr, che sia polo di analisi per il Porto mercantile ma anche funzionale al progetto Agromed per il rilascio delle certificazioni dei prodotti agroalimentari IV gamma. Sempre oggi, poi, nell' ambito della riqualificazione del Mar Piccolo abbiamo inserito all' interno del Cis sia la realizzazione dell' Acquario di Taranto nell' area ex Arsenale Militare sia la riqualificazione della Banchina Torpediniere per uso turistico e crocieristico. Infine, abbiamo dato impulso agli interventi affidati a Rfi inerenti ai collegamenti ferroviari con il Porto di Taranto - Cagioni-Molo Polisettoriale e Piastra Logistica». Sul piano della riprogrammazione, prosegue Turco, «abbiamo finanziato con nuove risorse aggiuntive la valorizzazione e la riqualificazione dei palazzi storici Troilo, Carducci e Garibaldi in città vecchia. Tali interventi erano divenuti irrealizzabili per cui li abbiamo rifinanziati, recuperandoli, adeguando le somme al contesto. Allo stesso tempo, abbiamo finanziato, sempre con nuove risorse, l' acquisto e la rifunzionalizzazione dell' edificio ex Filiale di Taranto della Banca d' Italia per ospitare la nuova sede del Corso di Laurea in Medicina e Chirurgia. Contestualmente abbiamo provveduto a finanziare i relativi e necessari laboratori». Secondo Turco, infine, «il Governo resta comunque propositivo, nella convinzione che soprattutto i nuovi progetti inseriti nel Cis, così come le nuove misure approvate, esempi sono la Zona Franca Doganale e il progetto Agromed, possano rappresentare un concreto inizio e rafforzamento di un più ampio processo di riconversione economica, tanto atteso dal territorio». Soddisfazione è stata espressa anche dal sindaco





Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Melucci. «Ripagati di due anni di sacrifici. Taranto può rimettersi in marcia. Abbiamo ancora da risolvere problemi importanti, specie nel rapporto con la presenza industriale e le bonifiche - commenta il sindaco Melucci - ma oggi si compie un passo concreto verso la trasformazione della nostra bellissima città. Accelera la stagione dei cantieri e sarà in pochi anni tutta un' altra Taranto, un diverso modello economico, veniamo ripagati di tanti sacrifici, spesso poco visibili, ma del tutto fondamentali per giungere a giornate come questa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

MANFREDONIA IN UNA ZONA DEL MOLO INDUSTRIALE DOVE L' ACCESSO È VIETATO PER RAGIONI DI SICUREZZA

Entrano nell' area «security» del porto: multati in dieci

Per oltre 20mila euro, anche due appassionati di pesca

MANFREDONIA. Dieci cittadini, tra cui due appassionati di pesca, sono multati a Manfredonia per complessivi 20mila euro da personale della Capitaneria di porto per essere entrati nell' area security del porto industriale. «L' attenzione dei militari della Guardia costiera» si legge in una nota stampa «si è concentrata sulle verifiche in ambito portuale dove, già nelle settimane scorse, erano state elevate diverse sanzioni amministrative a cittadini intenti nella pesca sportiva in violazione anche ai dettami relativi alle misure connesse all' emergenza sanitaria Covid-19». I controlli sono proseguiti, e proseguiranno rimarcano dalla Capitaneria; e così «negli ultimi giorni i militari hanno accertato all' interno dell' area di security del porto industriale la presenza di 10 soggetti, 2 dei quali intenti a pescare, in contrasto con i dettami previsti dall' ordinanza del 2011 che vieta l' accesso all' area. Sono stati così multati per 2.064 euro a testa per un totale di oltre 20mila euro. Ai due pescatori sportivi, oltre alla sanzione amministrativa, sono state anche sequestrate le canne da pesca utilizzate», prosegue la nota della Guardia costiera. Il porto industriale di Manfredonia «al fine di garantire che gli scambi commerciali con unità mercantili straniere avvengano in sicurezza e in aderenza alle normative internazionali e comunitarie, è soggetto» rimarcano dalla Capitaneria di porto sipontina «a stringenti limitazioni in ingresso e uscita, sia per i veicoli che per le persone. Il problema degli accessi abusivi all' area di security del porto industriale è stata anche al centro di un dialogo tra autorità di marittima e l' autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, dialogo che ha portato tra le prime soluzioni quella di procedere ai lavori di prolungamento della recinzione esistente e di realizzazione di una mantovana antivandalo in grigliato elettro fuso, per scoraggiare tali accessi abusivi». Nei giorni scorsi l' Autorità portuale del basso adriatico - anche in seguito ad una serie di incontri per il rilancio dello scalo «ha provveduto ad installare anche nuovi impianti per la videosorveglianza del porto industriale come richiesto peraltro anche dagli operatori del trasporto marittimo».



Sindacati e imprese: si riparta davvero

Unindustria propone l'istituzione di un fondo per restituire liquidità alle aziende

Antonio RicchioCatanzaro Sindacati e Unindustria Calabria in pressing sulla Regione. La prima riunione della task-force economica convocata dalla governatrice Jole Santelli non ha prodotto risultati concreti. E davanti a una crisi senza precedenti, i vari attori chiamati al tavolo delle decisioni adesso premono per l'assunzione di decisioni immediate in grado di venire incontro ai tanti penalizzati dalla pandemia. Nei prossimi giorni è attesa la pubblicazione del primo dei due bandi del "Riparti Calabria" - quello che prevede l'erogazione di un contributo a fondo perduto di 2.000 euro per le microimprese -, ma questa misura, da sola, non può bastare. Le proposte degli industriali Per non continuare ad essere gli ultimi della classe, secondo il presidente di Confindustria Catanzaro Aldo Ferrara, «dobbiamo dare ossigeno alla nostra economia facendo ripartire immediatamente la domanda pubblica, tagliando i vincoli burocratici, evitando di cadere nella spirale dei provvedimenti per tamponare l'emergenza senza individuare i settori e le filiere su cui concentrare le risorse per i prossimi anni». La priorità sarebbe il rafforzamento dell'intervento del Fondo di garanzia per le Pmi - Sezione speciale Calabria con un incremento della dotazione di almeno 50 milioni di euro, l'innalzamento dell'ammontare degli investimenti ammissibili e la revisione delle classi di merito creditizio. Un aiuto in tal senso potrebbe arrivare dalla riprogrammazione dei 500 milioni di fondi Ue che la governatrice Santelli vorrebbe recuperare per dare respiro all'economia calabrese. Così facendo, si potrebbe creare un fondo rotativo per aiutare le imprese calabresi ad ottenere prestiti garantiti da Fincalabria a condizioni particolari: rimborso in 10 anni, con tasso vicino allo zero. La Cisl: ora concretezza Il segretario generale della Cisl, Tonino Russo, individua come prioritaria la riapertura dei cantieri perché tutto questo «è sinonimo di occupazione, crescita e sviluppo». L'annuncio dato dalla ministra Paola De Micheli della prossima nomina del presidente dell'**Autorità portuale** di Gioia Tauro «va salutato - prosegue Russo - come un segnale indubbiamente positivo per il rilancio del Porto, baricentrico nel Mediterraneo e collegabile alla rete infrastrutturale terrestre europea. È necessario aprire un confronto perché esso possa svolgere in pienezza il suo ruolo naturale di hub per il movimento delle merci nell'area mediterranea. Si registra un incremento nell'attività di transhipment: bisogna sostenere questo percorso puntando sulla Zona economica speciale e ripartendo dall'accordo di programma del 2016 che prevede un piano di investimenti per circa 150 milioni (impianti ferroviari, potenziamento assi stradali e banchine), risorse da tempo ferme al Mit». I dubbi della Cgil C'è preoccupazione anche nel quartier generale della Cgil calabrese. Il segretario Angelo Sposato definisce «interlocutorio» il primo incontro andato in scena alla Cittadella. «Ora serve lavorare - spiega - su un piano strutturale di interventi attraverso la rimodulazione della spesa comunitaria, del Fesr, Fse, Psr. Abbiamo proposto l'attivazione di tavoli tematici con le federazioni di categoria su turismo, commercio, artigianato, ambiente, agricoltura forestazione, attività produttive, industria e costruzioni, welfare, cultura, istruzione, logistica, trasporti, Gioia Tauro e Zes. Abbiamo sottolineato i ritardi sulla corresponsione della Cig in deroga e sulla problematica dei bonus per i lavoratori del turismo. Abbiamo ribadito che il confronto nella task-force può essere utile solo se ha valore strategico, programmatico, operativo e non solo consultivo».





Il porto "vuole" ancora Agostinelli

Lavoratori, sindacati, politici e Msc d' accordo: «Protagonista del rilancio dello scalo»

Domenico LatinoGIOIA TAURO «È una dimostrazione d' affetto che fa piacere, lasciamo la parola al Governo nei prossimi giorni»: questa volta è davvero laconico il commento del commissario straordinario dell' **Autorità portuale** Andrea Agostinelli a margine del sit-in spontaneo in suo sostegno allestito ieri pomeriggio di fronte al cancello d' ingresso dell' ente. Dopo un lungo colloquio con il consigliere comunale gioiese Lino Cangemi e due rappresentanti dei lavoratori portuali, l' ammiraglio ha lasciato il suo ufficio per scendere a salutare anche il resto dei manifestanti stringendo ad ognuno di loro la mano in segno di gratitudine. Presenti le maestranze del terminalista Mct in delegazione; i pochi ex dipendenti ancora iscritti alla Port Agency; sindacalisti; amministratori; funzionari di Msc. Il commissario, poco dopo, si è allontanato in macchina fra gli applausi generali. È sembrato quasi un commiato anche se, a poche ore dalla nomina del primo presidente della nuova **Autorità di Sistema portuale** annunciata dal ministro dei Trasporti Paola De Micheli, fino a quando non ci sarà la firma la speranza di una riconferma, seppur flebile, ancora esiste. Il messaggio che parte da Gioia è comunque univoco e chiaro: «Agostinelli non si tocca». In molti riconoscono al militare livornese di aver dato un grande contributo alla rinascita di uno scalo che si prepara ad accogliere una delle portacontainer più grandi al mondo, la Msc Sixin, gigante del mare da 23600 TEUs che il 27 maggio farà il suo ingresso in banchina. «Il commissario ha lavorato bene dimostrando di essere l' uomo giusto anche per il futuro - ha evidenziato Daniele Caratozzolo del Sul Porti - ha le idee chiare, alcune già messe in atto, come il bacino di carenaggio e il terminal intermodale. Senza entrare nelle logiche di nomina, credo che questo movimento di base debba far capire a una certa parte politica che forse si sta facendo un errore». Per il consigliere di "Gioia ci Lega", Nicola Pulimeni la testimonianza della gente e degli operatori portuali dovrebbe indurre il ministro a ripensare scelte eventualmente già prese: «Sinceramente - afferma - non capisco i motivi per cui si debba spostare chi ha dimostrato con i fatti di essere all' altezza del compito. Siamo preoccupati, da qui sono passati in tantissimi ma l' unico in grado di dare una svolta al porto è stato Agostinelli, ci batteremo affinché rimanga al suo posto». Alberto Latella è un dirigente di Msc: «Bisogna ammettere - rimarca - che il commissario si è dato da fare per il porto; io sono gioiese e quindi non posso negare i risultati che sono evidenti, ottenuti chiaramente grazie al nostro patron Aponte che ha creduto in questa struttura ma anche al lavoro svolto da Agostinelli e dal suo entourage. Speriamo vivamente che possa essere confermato, anche se chi verrà dopo sarà sempre il benvenuto». Fra i portuali è ancora vivo l' incubo della tremenda crisi occupazionale: «Non dimentichiamo - dice Sebastiano Monaco - che lo scorso anno eravamo alla disperazione; oggi, grazie anche all' impegno di Agostinelli ci ritroviamo tutti ad avere un lavoro sicuro. Possiamo solo dirgli grazie». Infine, Cangemi: «Chiediamo al presidente della Regione Santelli di portare la nostra voce al Governo, perché crediamo che questo porto possa dare un futuro roseo al territorio solo con la presenza di un uomo che ha dato tutto sé stesso per rilanciarlo. Non ne facciamo una questione politica, vogliamo solo continuità».



Is GIOIA TAURO Sostegno all' attuale commissario

Spunta il nome di Chiovelli per la presidenza dell' Authority Appelli per l' ammiraglio

GIOIA TAURO - Si susseguono gli appelli e le manifestazioni a favore della nomina a presidente dell' auto rità portuale del contrammiraglio Andrea Agostinelli, attuale commissario della Autorità portuale di Gioia Tauro. Appelli che arrivano da gruppi di portuali che ieri pomeriggio hanno organizzato un flash mob davanti alla sede della Port Authority presenti anche alcuni esponenti politici cittadini fra i quali l' ex candidato a sindaco vicino a Fratelli d' Italia Lino Cangemi. L' altro ieri anche una nutrita pattuglia di parlamentari dei Cinque Stelle calabresi, hanno perorato la causa dell' attuale commissario che è anch' egli in attesa di capire chi sarà il suo successore. Agostinelli ha guidato la Port Authority da Commissario, succedendo a Giovanni Grimaldi, ultimo presidente dell' ente e poi nominato commissario fino al 2016. Adesso il ministro Claudia De Micheli ha annunciato in occasione della manifestazione di avvio dei lavori del terzo lotto della 106 a Sibari proprio nei giorni scorsi, che lunedì renderà noto il nome del prossimo presidente del Sistema portuale del Tirreno meridionale che oltre a Gioia Tauro gestisce gli scali di Crotone, Corigliano e Palmi. Secondo molti osservatori il nome scelto dal ministro alle Infrastrutture sarà quello di Alberto Chiovelli, alto dirigente del Mit, già capo di gabinetto al tempo di Toninelli che oltre due anni fa lo a capo della Struttura tecnica di missione per le infrastrutture prioritarie. L' ingegner Chiovelli, esperto di ferrovie come ex direttore dell' Agenzia sicurezza ferroviaria ma soprattutto capo del Personale al Ministero dal 2014 al 2017, venne scelto da Toninelli in quanto ritenuto l' uomo giusto per centrare l' obiettivo fissato allora dall' ex ministro pentastellato, cioè riorganizzare la struttura di missione utilizzando in prevalenza personale interno del dicastero. Non uno qualunque Chiovelli, 57 anni, laureato in ingegneria meccanica nel 1987 con 110 e lode, ha fatto tutta la carriera al Ministero dei Trasporti, nel quale entra per concorso nel 1989. Sempre per concorso diventa già nel 1999 direttore dell' ufficio preposto alla redazione del Piano generale dei trasporti e già nel 2000 è direttore del Servizio Pianificazione e programmazione del ministero. Nel 2004 diventa capo della Direzione trasporto ferroviario, dal 2008 al 2014 è direttore dell' Agenzia nazionale sicurezza ferroviaria (Ansf), dal 2014 al 2017 capo del personale di tutto il Mit, dall' aprile 2017 a oggi capo del Dipartimento Trasporti del Ministero. Un grande e stimato esperto di infrastrutture e trasporti, soprattutto ferrovie e soprattutto un tecnico di garanzia come viene definito negli ambienti del Mit che lo vogliono a Gioia Tauro. La legge prevede che l' in dicazione del Ministro prevede l' intesa con il Presidente della Regione Santelli. Voci ben accreditate dicono che tra le due a Sibari si sia parlato anche della presidenza di Gioia Tauro. Adesso si aspetta di capire come dirà ufficialmente la Santelli, il cui parere comunque non è vincolante rispetto alla nomina. Si cerca l' intesa che sarebbe auspicabile e anche se questa non arriverà il Ministro può nominare comunque. Dovranno essere le Commissioni Trasporti di Camera e Senato a dare l' ok definitivo. A favore di Agostinelli sono intervenuti il sindaco di San Ferdinando, Andrea Tripodi, parlamentari calabresi, i consiglieri regionali e il coordinamento regionale di Forza Italia, il capogruppo della Lega a palazzo Campanella, Tilde Minasi.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Autorità porto di Gioia Tauro: anche Tallini si schiera con Agostinelli

"Il porto di Gioia Tauro rappresenta la più importante scommessa per il futuro della Calabria. Sono convinto che una questione così centrale e strategica debba registrare una convergenza di tutte le forze politiche e non debba prestarsi a forme di occupazione del potere. Così come è fondamentale che attorno al progetto Gioia Tauro ci sia una piena intesa tra il Governo, la Regione, i Comuni su cui insiste questa importantissima infrastruttura del trasporto via mare". E' quanto afferma il Presidente del Consiglio regionale della Calabria Domenico Tallini. "C'è dunque la necessità, a mio parere - spiega Tallini - di proseguire nello sforzo di rilancio del porto che ha conosciuto in questi ultimi anni un impegno importante dell'attuale commissario dell'autorità portuale, ammiraglio **Andrea Agostinelli**. Non sono io a dirlo. Lo dicono i fatti e i risultati. Con la gestione dell'ammiraglio **Agostinelli**, Gioia Tauro ha ripreso a pulsare, registrando un consistente aumento dei volumi, grazie alle nuove politiche del gestore terminalista, Msc del gruppo Aponte, subentrato ad Eurokai. Il gruppo Aponte, che gestisce oltre a tantissimi altri porti anche la società di navigazione, è un vettore internazionale ha riportato i traffici merci nel porto di Gioia con un incremento nei primi mesi dell'anno del 50%. Sono in tanti, in maniera bipartisan, a riconoscere grandi meriti all'ammiraglio **Agostinelli**: il riassorbimento di 350 lavoratori reso possibile dall'aumento del traffico, l'impulso dato al progetto del bacino di carenaggio che consentirebbe alle navi di essere riparate e manutentate a Gioia Tauro, lo sblocco, in sinergia con la presidente Santelli e il Ministero delle infrastrutture, del raccordo ferroviario tra il porto e Rosarno che consentirà d'incrementare il traffico merci su rotaie". "In un momento di gravissima crisi imposta dall'epidemia, sarebbe inopportuno e incomprensibile - dichiara ancora il Presidente del Consiglio regionale - non garantire la continuità di tale impegno. Mi appello al Governo perché, in sintonia con la Regione Calabria, confermi alla guida dell'autorità portuale l'ammiraglio **Agostinelli** che ha dato prova non solo di competenza, ma anche di equidistanza e autonomia. Non sarebbero accettabili - conclude Tallini - forzature o, peggio, soluzioni al ribasso che non assicurerebbero la prosecuzione dell'azione di rilancio del porto.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

I parlamentari del Movimento 5 Stelle: "Agostinelli uomo giusto per Autorità porto di Gioia Tauro

«Auspicchiamo che l'imminente nomina del presidente dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro**, da parte del Ministro dei Trasporti De Micheli, ricada sull'attuale Commissario straordinario, **Andrea Agostinelli**. In questo momento sarebbe una scelta saggia che darebbe un senso di continuità al progetto di rilancio dello scalo messo a punto dal Governo anche grazie al prezioso ed insostituibile operato del Commissario». È quanto affermano in una nota i parlamentari calabresi del Movimento 5 Stelle Giuseppe Auddino, Anna Laura Orrico, Laura Ferrara, Elisabetta Maria Barbuto, Alessandro Melicchio, Elisa Scutellà, Giuseppe D' Ippolito, Paolo Parentela, Rosa Silvana Abate, Federica Dieni, Daniela Corrado, Riccardo Tucci, Massimo Carmelo Misiti, Bianca Laura Granato, Francesco Sapìa e Francesco Forciniti. «Insieme non solo siamo riusciti a sbloccare lo stato di stallo in cui versava il porto - proseguono i parlamentari - ma abbiamo lanciato lo scalo gioiese in un costante trend positivo. L' **Autorità portuale** guidata dal Commissario Agostinelli ha messo in campo un articolato piano di attività riuscendo ad instaurare un rapporto sinergico con il terminalista MSC». «Negli ultimi tempi - aggiungono - il porto è stato interessato da un poderoso piano di investimenti che ha interessato il rinnovo del parco macchine operanti nel piazzale; sono stati acquistati nuovi carrelli e sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers». «L'impegno profuso dal dottor Agostinelli - sostengono i parlamentari pentastellati - costituisce, indubbiamente, un tassello fondamentale nella svolta positiva che ha interessato lo scalo gioiese negli ultimi tempi. Per questo motivo è importante andare avanti sulla strada tracciata, nel solco delle iniziative già promosse e dei successi ottenuti».



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Incontro tra Minasi e Agostinelli: "Porto di Gioia Tauro infrastruttura essenziale"

Si è svolto, questa mattina a Gioia Tauro, un incontro tra il capogruppo della Lega a palazzo Campanella, Tilde Minasi, e il commissario dell' Autorità Portuale **Andrea Agostinelli**. "Un momento di confronto molto ricco di spunti e di riflessione, nel corso del quale l' Ammiraglio ha illustrato, dettagliatamente - spiega il consigliere regionale - i risultati ottenuti durante la sua gestione. Un excursus preciso e analitico attraverso cui è stato facile apprezzare lo strutturato ed importante lavoro svolto, ma soprattutto, che ha permesso di comprendere l' ampia visione sulla quale si basano i programmi ed i progetti che scandiscono l' attuale impegno di **Agostinelli**". "Gli indirizzi attuati dal commissario - prosegue Tilde Minasi - sono stati propedeutici al già avviato percorso di crescita dello scalo: un' infrastruttura che, come Lega, abbiamo sempre ritenuto essenziale per lo sviluppo del territorio calabrese. Infatti, non possiamo che considerare indispensabile, per tutta una serie di fattori, lo snodo di Gioia Tauro sia per la posizione geografica, sia per il ruolo che riveste in quanto più grande terminal per il transhipment presente nel nostro paese". "L' appuntamento odierno - conclude il consigliere regionale - ha, dunque, gettato le basi per un proficuo dialogo affinché, insieme ed ognuno nell' ambito delle proprie competenze, si raggiungano tutti quei target da cui possano trarre beneficio non solo il porto e l' indotto, ma l' intera regione".



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto di Gioia Tauro: anche Forza Italia chiede conferma di Agostinelli

"Si confermi nel ruolo l' Ammiraglio **Andrea Agostinelli**, artefice del lancio del Porto di **Gioia Tauro**". Lo dichiarano in una nota congiunta i parlamentari calabresi, i consiglieri regionali e il coordinamento regionale di Forza Italia. "I quattro anni di gestione dell' **Autorità Portuale di Gioia Tauro** da parte del Commissario **Andrea Agostinelli** - si legge nella nota - hanno segnato un deciso cambio di passo. Il Governo non commetta l' errore di interrompere questo percorso virtuoso". "La ripresa di **Gioia Tauro** è stata contrassegnata da un sostanziale incremento dei traffici, come dimostrano i rilevamenti dello scorso anno di Bankitalia sull' andamento congiunturale dell' economia italiana, che confermano che il Porto ha segnato una inversione di tendenza nelle attività, con una crescita complessiva del 3,6% dei traffici rispetto all' anno precedente, mentre i dati rilevati dall' **Autorità** nel corso dei primi mesi di quest' anno segnano addirittura uno straordinario +50%". "L' ingresso di Til (Terminal investment limited), società controllata da Msc, che ha acquisito nella gestione del terminal la quota del 100% degli asset, ha senza dubbio contribuito al sostanziale aumento delle operazioni portuali, con un piano industriale che ha mobilitato investimenti da parte del privato per oltre cento milioni di euro. Un segno ineludibile della fiducia riposta nella nuova gestione - sottolinea Forza Italia - che ha così mantenuto i livelli occupazionali, dopo anni di manifestazioni e preoccupazioni, di circa 350 lavoratori rispetto al proprio futuro". "L' Ammiraglio **Andrea Agostinelli** ha, infatti, saputo condurre con competenza e passione, un aperto ed efficace confronto con i dipendenti e le rappresentanze sindacali e i risultati di questa illuminata politica di gestione non sono tardati ad arrivare. La nuova governance ha inoltre impresso una svolta in termini di programmi di investimento e di sviluppo. Ne sono esempi plastici l' insediamento delle Gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, con un braccio di estensione che copre ben 24 file di containers, e il completamento del Gateway ferroviario". "Un risultato storico, raggiunto - dopo vent' anni di vertenze tutte interne alla Regione Calabria - dalla presidente Jole Santelli, in occasione di un importante tavolo sinergico condotto insieme all' Ammiraglio **Agostinelli**, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti e i vertici di RFI, Rete Ferroviaria Italia". "Il Porto di **Gioia Tauro** ha oggi, grazie ai risultati raggiunti, la legittima ambizione di diventare ciò per cui era nato e che non è mai riuscito ad essere, ovvero una infrastruttura di rilievo internazionale tecnologicamente all' avanguardia, collegata alla terraferma grazie all' intermodalità, finalmente sbloccata. Questo percorso si sta compiendo con apprezzamenti bipartisan - conclude la nota di Forza Italia - e solo una politica inadeguata potrebbe interromperlo o mortificarlo con scelte incomprensibili e unilaterali che, tra l' altro, offendono il principio della meritocrazia".



Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Questa mattina a Gioia Tauro (RC), l'incontro tra Tilde Minasi (Lega) e il commissario dell'Autorità Portuale Andrea Agostinelli

Si è svolto, questa mattina a Gioia Tauro, un incontro tra il capogruppo della Lega a palazzo Campanella, Tilde Minasi, e il commissario dell'Autorità Portuale Andrea Agostinelli. 'Un momento di confronto molto ricco di spunti e di riflessione, nel corso del quale l'Ammiraglio ha illustrato, dettagliatamente - spiega il consigliere regionale - i risultati ottenuti durante la sua gestione

ABOUT THE AUTHOR

Si è svolto, questa mattina a Gioia Tauro, un incontro tra il capogruppo della Lega a palazzo Campanella, Tilde Minasi, e il commissario dell'Autorità Portuale **Andrea Agostinelli**. 'Un momento di confronto molto ricco di spunti e di riflessione, nel corso del quale l'Ammiraglio ha illustrato, dettagliatamente - spiega il consigliere regionale - i risultati ottenuti durante la sua gestione. Un excursus preciso e analitico attraverso cui è stato facile apprezzare lo strutturato ed importante lavoro svolto, ma soprattutto, che ha permesso di comprendere l'ampia visione sulla quale si basano i programmi ed i progetti che scandiscono l'attuale impegno di **Agostinelli**'. 'Gli indirizzi attuati dal commissario - prosegue Tilde Minasi - sono stati propedeutici al già avviato percorso di crescita dello scalo: un'infrastruttura che, come Lega, abbiamo sempre ritenuto essenziale per lo sviluppo del territorio calabrese. Infatti, non possiamo che considerare indispensabile, per tutta una serie di fattori, lo snodo di Gioia Tauro sia per la posizione geografica, sia per il ruolo che riveste in quanto più grande terminal per il transhipment presente nel nostro paese'. 'L'appuntamento odierno - conclude il consigliere regionale - ha, dunque, gettato le basi per un proficuo dialogo affinché, insieme ed ognuno nell'ambito delle proprie competenze, si raggiungano tutti quei target da cui possano trarre beneficio non solo il porto e l'indotto, ma l'intera regione'. **Agostinelli** Autorità portuale Gioia Tauro incontro Minasi.



Autorità portuale di Gioia Tauro, anche Tallini vuole la riconferma di Agostinelli

« Il porto di **Gioia Tauro** rappresenta la più importante scommessa per il futuro della Calabria . Sono convinto che una questione così centrale e strategica debba registrare una convergenza di tutte le forze politiche e non debba prestarsi a forme di occupazione del potere. Così come è fondamentale che attorno al progetto **Gioia Tauro** ci sia una piena intesa tra il Governo, la Regione, i Comuni su cui insiste questa importantissima infrastruttura del trasporto via mare». È quanto afferma il presidente del Consiglio regionale della Calabria Domenico Tallini in merito alle dichiarazioni del ministro De Micheli in Calabria nei giorni scorsi. «C'è dunque la necessità, a mio parere - spiega Tallini - di proseguire nello sforzo di rilancio del porto che ha conosciuto in questi ultimi anni un impegno importante dell' attuale commissario dell' **autorità portuale**, ammiraglio Andrea Agostinelli. Non sono io a dirlo. Lo dicono i fatti e i risultati. Con la gestione dell' ammiraglio Agostinelli, **Gioia Tauro** ha ripreso a pulsare, registrando un consistente aumento dei volumi , grazie alle nuove politiche del gestore terminalista, Msc del gruppo Aponte, subentrato ad Eurokai. Il gruppo Aponte, che gestisce oltre a tantissimi altri porti anche la società di navigazione, è un vettore internazionale ha riportato i traffici merci nel porto di **Gioia** con un incremento nei primi mesi dell' anno del 50%. Sono in tanti, in maniera bipartisan, a riconoscere grandi meriti all' ammiraglio Agostinelli: il riassorbimento di 350 lavoratori reso possibile dall' aumento del traffico, l' impulso dato al progetto del bacino di carenaggio che consentirebbe alle navi di essere riparate e manutate a **Gioia Tauro**, lo sblocco, in sinergia con la presidente Santelli e il Ministero delle infrastrutture, del raccordo ferroviario tra il porto e Rosarno che consentirà d incrementare il traffico merci su rotaie». «In un momento di gravissima crisi imposta dall' epidemia, sarebbe inopportuno e incomprensibile - dichiara ancora il presidente del Consiglio regionale - non garantire la continuità di tale impegno. Mi appello al Governo perché, in sintonia con la Regione Calabria, confermi alla guida dell' **autorità portuale** l' ammiraglio Agostinelli che ha dato prova non solo di competenza, ma anche di equidistanza e autonomia. Non sarebbero accettabili - conclude Tallini - forzature o, peggio, soluzioni al ribasso che non assicurerebbero la prosecuzione dell' azione di rilancio del porto».

Gioia Tauro, sit-in dei portuali a favore della nomina di Agostinelli

AGOSTINO PANTANO

Un sit in molto significativo e simbolico, quello tenuto da alcune decine di portuali di **Gioia Tauro** a sostegno del commissario Andrea Agostinelli, nelle ore in cui la ministra Paola de Michele si prepara a formalizzare la nomina del presidente dell' **Autorità** di sistema. Un gesto spontaneo ma dal peso politico molto forte, dopo che la responsabile del dicastero dei Trasporti, martedì scorso in Calabria, ha spiegato di essere pronta a indicare il nome di sua competenza, per l' intesa finale con la presidente Jole Santelli . E proprio dal partito della governatrice, Forza Italia, è scoppiato un fuoco di fila con la richiesta che Agostinelli, commissario da quasi 6 anni, venga promosso, trovando insospettabile sponda in una mezza dozzina di parlamentari calabresi dei 5 Stelle. Anche il presidente del consiglio regionale, Mimmo Tallini, ha chiesto al governo di andare nella direzione di Agostinelli, e dunque l' impressione è che ancora i giochi non sarebbero fatti. LEGGI ANCHE:

Autorità portuale di Gioia Tauro, i 5 stelle: «Sia confermato Agostinelli» «Mi fa piacere questo sostegno, ma bisogna aspettare la decisione del governo», ha detto il commissario passando dal sit in alla fine della sua giornata di lavoro, e

poco prima di essere sommerso dagli applausi. «Va ricordato - ha detto Daniele Caratozzolo, sindacalista del Sul - che il commissario ha rimesso in navigazione un porto che non più tardi di un anno fa sembrava destinato alla chiusura. Ci sono progetti in campo che vanno oltre il potenziamento del trasbordo dei container, e Agostinelli è l' uomo giusto per portarli a termine». Chi crede che ancora ci siano margini di manovra è il consigliere comunale di **Gioia Tauro**, Nicola Pulimeni, che chiede «alla Regione di intervenire per bloccare eventuali propositi del governo contrari ad Agostinelli». Un margine di manovra in cui crede anche Lino Cangemi , un altro consigliere comunale gioiese che - a proposito dell' assenza dal dibattito di queste ore del Pd - ha dichiarato come « non si tratta di fare polemiche politiche, ma soltanto di auspicare e portare a casa una scelta che rilanci questo territorio, nei giorni in cui ci prepariamo all' arrivo della nave più grande del mondo, attracco figlio di quel cambio di gestione a favore di Msc, fortemente sollecitato e protetto da Agostinelli con governi di diverso colore politico».

ECONOMIA E LAVORO

Gioia Tauro, sit-in dei portuali a favore della nomina di Agostinelli

XIX/2020 / Manifestazione per esclamare che, a quanto pare, la ministra De Michele non vorrebbe nominare presidente dell'Autorità di sistema portuale

Un sit in molto significativo e simbolico, quello tenuto da alcune decine di portuali di Gioia Tauro a sostegno del commissario Andrea Agostinelli, nelle ore in cui la ministra Paola de Michele si prepara a formalizzare la nomina del presidente dell'Autorità di sistema. Un gesto spontaneo ma dal peso politico molto forte, dopo che la responsabile del dicastero dei Trasporti, martedì scorso in Calabria, ha spiegato di essere pronta a indicare il nome di sua competenza, per l'intesa finale con la presidente Jole Santelli.

E proprio dal partito della governatrice, Forza Italia, è scoppiato un fuoco di fila con la richiesta che Agostinelli, commissario da quasi 6 anni, venga promosso, trovando insospettabile sponda in una mezza dozzina di parlamentari calabresi dei 5 Stelle. Anche il presidente del consiglio regionale, Mimmo Tallini, ha chiesto al governo di andare nella direzione di Agostinelli, e dunque l'impressione è che ancora i giochi non sarebbero fatti.

LEGGI ANCHE: Autorità portuale di Gioia Tauro, i 5 stelle: «Sia confermato Agostinelli».

«Mi fa piacere questo sostegno, ma bisogna aspettare la decisione del governo», ha detto il commissario passando dal sit in alla fine della sua giornata di lavoro, e poco prima di essere sommerso dagli applausi.

«Va ricordato - ha detto Daniele Caratozzolo, sindacalista del Sul - che il commissario ha rimesso in navigazione un porto che non più tardi di un anno fa sembrava destinato alla chiusura. Ci sono progetti in campo che vanno oltre il potenziamento del trasbordo dei container, e Agostinelli è l'uomo giusto per portarli a termine».

Chi crede che ancora ci siano margini di manovra è il consigliere comunale di Gioia Tauro, Nicola Pulimeni, che chiede «alla Regione di intervenire per bloccare eventuali propositi del governo contrari ad Agostinelli».

Un margine di manovra in cui crede anche Lino Cangemi, un altro consigliere comunale gioiese che - a proposito dell'assenza dal dibattito di queste ore del Pd - ha dichiarato come «non si tratta di fare polemiche politiche, ma soltanto di auspicare e portare a casa una scelta che rilanci questo territorio, nei giorni in cui ci prepariamo all'arrivo della nave più grande del mondo, attracco figlio di quel cambio di gestione a favore di Msc, fortemente sollecitato e protetto da Agostinelli con governi di diverso colore politico».

SEGUICI SUI SOCIAL

SCRIVITI ALLA NEWSLETTER

NOTIZIE ORA
Coronavirus, le Freccie tricolori sorvolano l'Italia: tappe anche a Catanzaro
Grattotti: «Ndrangheta riciclissima, i capi hanno soldi come balle di fieno»
Fase 2, a Reggio Calabria controlli contro assembramenti e nei locali della movida
Gioia Tauro, sit-in dei portuali a favore della nomina di Agostinelli
Incidente con il parapendio a Pizzo, pilota 71enne miracolosamente illeso

Tallini: "il porto di Gioia Tauro rappresenta la più importante scommessa per il futuro della Calabria, proseguire con Agostinelli"

Tallini: "il porto di Gioia Tauro rappresenta la più importante scommessa per il futuro della Calabria, proseguire con Agostinelli. Con la gestione dell' ammiraglio, lo scalo ha ripreso a pulsare, registrando un consistente aumento dei volumi"

"Il porto di Gioia Tauro rappresenta la più importante scommessa per il futuro della Calabria. Sono convinto che una questione così centrale e strategica debba registrare una convergenza di tutte le forze politiche e non debba prestarsi a forme di occupazione del potere. Così come è fondamentale che attorno al progetto Gioia Tauro ci sia una piena intesa tra il Governo, la Regione, i Comuni su cui insiste questa importantissima infrastruttura del trasporto via mare". E' quanto afferma il Presidente del Consiglio regionale della Calabria Domenico Tallini. "C'è dunque la necessità, a mio parere - spiega Tallini - di proseguire nello sforzo di rilancio del porto che ha conosciuto in questi ultimi anni un impegno importante dell' attuale commissario dell' autorità portuale, ammiraglio **Andrea Agostinelli**. Non sono io a dirlo. Lo dicono i fatti e i risultati. Con la gestione dell' ammiraglio **Agostinelli**, Gioia Tauro ha ripreso a pulsare, registrando un consistente aumento dei volumi, grazie alle nuove politiche del gestore terminalista, Msc del gruppo Aponte, subentrato ad Eurokai. Il gruppo Aponte, che gestisce oltre a tantissimi altri porti anche la società di navigazione, è un vettore internazionale ha riportato i traffici merci nel porto di Gioia con un incremento nei primi mesi dell' anno del 50%. Sono in tanti, in maniera bipartisan, a riconoscere grandi meriti all' ammiraglio **Agostinelli**: il riassorbimento di 350 lavoratori reso possibile dall' aumento del traffico, l' impulso dato al progetto del bacino di carenaggio che consentirebbe alle navi di essere riparate e manutate a Gioia Tauro, lo sblocco, in sinergia con la presidente Santelli e il Ministero delle infrastrutture, del raccordo ferroviario tra il porto e Rosarno che consentirà d incrementare il traffico merci su rotaie". "In un momento di gravissima crisi imposta dall' epidemia, sarebbe inopportuno e incomprensibile - dichiara ancora il Presidente del Consiglio regionale - non garantire la continuità di tale impegno. Mi appello al Governo perché, in sintonia con la Regione Calabria, confermi alla guida dell' autorità portuale l' ammiraglio **Agostinelli** che ha dato prova non solo di competenza, ma anche di equidistanza e autonomia. Non sarebbero accettabili - conclude Tallini - forzature o, peggio, soluzioni al ribasso che non assicurerebbero la prosecuzione dell' azione di rilancio del porto.



Reggio Calabria: Tilde Minasi ha incontrato il commissario dell' Autorità Portuale Andrea Agostinelli

Reggio Calabria: si è svolto, questa mattina, un incontro tra il capogruppo della Lega a palazzo Campanella, Tilde Minasi, e il commissario dell' Autorità Portuale Andrea Agostinelli

Si è svolto, questa mattina, un incontro tra il capogruppo della Lega a palazzo Campanella, Tilde Minasi, e il commissario dell' Autorità Portuale **Andrea Agostinelli**. "Un momento di confronto molto ricco di spunti e di riflessione, nel corso del quale l' Ammiraglio ha illustrato, dettagliatamente - spiega il consigliere regionale - i risultati ottenuti durante la sua gestione. Un excursus preciso e analitico attraverso cui è stato facile apprezzare lo strutturato ed importante lavoro svolto, ma soprattutto, che ha permesso di comprendere l' ampia visione sulla quale si basano i programmi ed i progetti che scandiscono l' attuale impegno di **Agostinelli**". "Gli indirizzi attuati dal commissario - prosegue Tilde Minasi - sono stati propedeutici al già avviato percorso di crescita dello scalo: un' infrastruttura che, come Lega, abbiamo sempre ritenuto essenziale per lo sviluppo del territorio calabrese. Infatti, non possiamo che considerare indispensabile, per tutta una serie di fattori, lo snodo di Gioia Tauro sia per la posizione geografica, sia per il ruolo che riveste in quanto più grande terminal per il transhipment presente nel nostro paese". "L' appuntamento odierno - conclude il consigliere regionale - ha, dunque, gettato le basi per un proficuo dialogo affinché, insieme ed ognuno nell' ambito delle proprie competenze, si raggiungano tutti quei target da cui possano trarre beneficio non solo il porto e l' indotto, ma l' intera regione".



Reggio Calabria, Forza Italia: "si confermi nel ruolo l' Ammiraglio Agostinelli, artefice del rilancio del Porto di Gioia Tauro"

Reggio Calabria, Forza Italia: "i quattro anni di gestione dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro da parte del Commissario Andrea Agostinelli hanno segnato un deciso cambio di passo. Il Governo non commetta l' errore di interrompere questo percorso virtuoso"

"Si confermi nel ruolo l' Ammiraglio **Andrea Agostinelli**, artefice del rilancio del Porto di **Gioia Tauro**". Lo dichiarano in una nota congiunta i parlamentari calabresi, i consiglieri regionali e il coordinamento regionale di Forza Italia. "I quattro anni di gestione dell' **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** da parte del Commissario **Andrea Agostinelli** - si legge nella nota - hanno segnato un deciso cambio di passo. Il Governo non commetta l' errore di interrompere questo percorso virtuoso". "La ripresa di **Gioia Tauro** è stata contrassegnata da un sostanziale incremento dei traffici, come dimostrano i rilevamenti dello scorso anno di Bankitalia sull' andamento congiunturale dell' economia italiana, che confermano che il Porto ha segnato una inversione di tendenza nelle attività, con una crescita complessiva del 3,6% dei traffici rispetto all' anno precedente, mentre i dati rilevati dall' **Autorità** nel corso dei primi mesi di quest' anno segnano addirittura uno straordinario +50%". "L' ingresso di Til (Terminal investment limited), società controllata da Msc, che ha acquisito nella gestione del terminal la quota del 100% degli asset, ha senza dubbio contribuito al sostanziale aumento delle operazioni portuali, con un piano industriale che ha mobilitato investimenti da parte del privato per oltre cento milioni di euro. Un segno ineludibile della fiducia riposta nella nuova gestione - sottolinea Forza Italia - che ha così mantenuto i livelli occupazionali, dopo anni di manifestazioni e preoccupazioni, di circa 350 lavoratori rispetto al proprio futuro". "L' Ammiraglio **Andrea Agostinelli** ha, infatti, saputo costruire con competenza e passione, un aperto ed efficace confronto con i dipendenti e le rappresentanze sindacali e i risultati di questa illuminata politica di gestione non sono tardati ad arrivare. La nuova governance ha inoltre impresso una svolta in termini di programmi di investimento e di sviluppo. Ne sono esempi plastici l' insediamento delle Gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, con un braccio di estensione che copre ben 24 file di containers, e il completamento del Gateway ferroviario". "Un risultato storico, raggiunto - dopo vent' anni di vertenze tutte interne alla Regione Calabria - dalla presidente Jole Santelli, in occasione di un importante tavolo sinergico condotto insieme all' Ammiraglio **Agostinelli**, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti e i vertici di RFI, Rete Ferroviaria Italia". "Il Porto di **Gioia Tauro** ha oggi, grazie ai risultati raggiunti, la legittima ambizione di diventare ciò per cui era nato e che non è mai riuscito ad essere, ovvero una infrastruttura di rilievo internazionale tecnologicamente all' avanguardia, collegata alla terraferma grazie all' intermodalità, finalmente sbloccata. Questo percorso si sta compiendo con apprezzamenti bipartisan - conclude la nota di Forza Italia - e solo una politica inadeguata potrebbe interromperlo o mortificarlo con scelte incomprensibili e unilaterali che, tra l' altro, offendono il principio della meritocrazia".

Reggio Calabria, Forza Italia: "si confermi nel ruolo l' Ammiraglio Agostinelli, artefice del rilancio del Porto di Gioia Tauro"

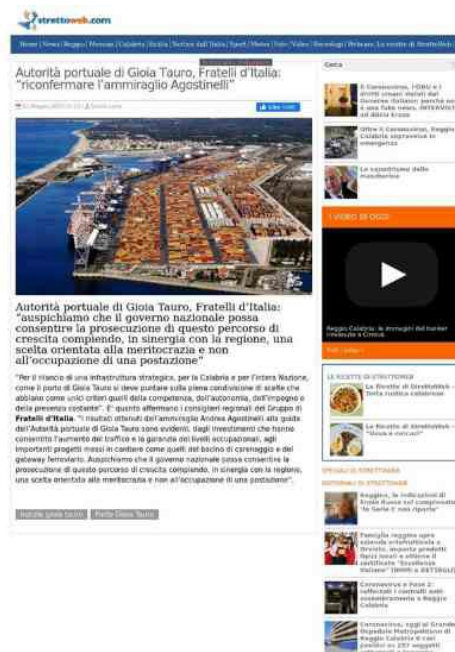
Reggio Calabria, Forza Italia: "i quattro anni di gestione dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro da parte del Commissario Andrea Agostinelli hanno segnato un deciso cambio di passo. Il Governo non commetta l' errore di interrompere questo percorso virtuoso"

"Si confermi nel ruolo l' Ammiraglio Andrea Agostinelli, artefice del rilancio del Porto di Gioia Tauro". Lo dichiarano in una nota congiunta i parlamentari calabresi, i consiglieri regionali e il coordinamento regionale di Forza Italia. "I quattro anni di gestione dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro da parte del Commissario Andrea Agostinelli - si legge nella nota - hanno segnato un deciso cambio di passo. Il Governo non commetta l' errore di interrompere questo percorso virtuoso". "La ripresa di Gioia Tauro è stata contrassegnata da un sostanziale incremento dei traffici, come dimostrano i rilevamenti dello scorso anno di Bankitalia sull' andamento congiunturale dell' economia italiana, che confermano che il Porto ha segnato una inversione di tendenza nelle attività, con una crescita complessiva del 3,6% dei traffici rispetto all' anno precedente, mentre i dati rilevati dall' Autorità nel corso dei primi mesi di quest' anno segnano addirittura uno straordinario +50%". "L' ingresso di Til (Terminal investment limited), società controllata da Msc, che ha acquisito nella gestione del terminal la quota del 100% degli asset, ha senza dubbio contribuito al sostanziale aumento delle operazioni portuali, con un piano industriale che ha mobilitato investimenti da parte del privato per oltre cento milioni di euro. Un segno ineludibile della fiducia riposta nella nuova gestione - sottolinea Forza Italia - che ha così mantenuto i livelli occupazionali, dopo anni di manifestazioni e preoccupazioni, di circa 350 lavoratori rispetto al proprio futuro". "L' Ammiraglio Andrea Agostinelli ha, infatti, saputo costruire con competenza e passione, un aperto ed efficace confronto con i dipendenti e le rappresentanze sindacali e i risultati di questa illuminata politica di gestione non sono tardati ad arrivare. La nuova governance ha inoltre impresso una svolta in termini di programmi di investimento e di sviluppo. Ne sono esempi plastici l' insediamento delle Gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, con un braccio di estensione che copre ben 24 file di containers, e il completamento del Gateway ferroviario". "Un risultato storico, raggiunto - dopo vent' anni di vertenze tutte interne alla Regione Calabria - dalla presidente Jole Santelli, in occasione di un importante tavolo sinergico condotto insieme all' Ammiraglio Agostinelli, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti e i vertici di RFI, Rete Ferroviaria Italia". "Il Porto di Gioia Tauro ha oggi, grazie ai risultati raggiunti, la legittima ambizione di diventare ciò per cui era nato e che non è mai riuscito ad essere, ovvero una infrastruttura di rilievo internazionale tecnologicamente all' avanguardia, collegata alla terraferma grazie all' intermodalità, finalmente sbloccata. Questo percorso si sta compiendo con apprezzamenti bipartisan - conclude la nota di Forza Italia - e solo una politica inadeguata potrebbe interromperlo o mortificarlo con scelte incomprensibili e unilaterali che, tra l' altro, offendono il principio della meritocrazia".

Autorità portuale di Gioia Tauro, Fratelli d' Italia: "riconfermare l' ammiraglio Agostinelli"

Autorità portuale di Gioia Tauro, Fratelli d' Italia: "auspichiamo che il governo nazionale possa consentire la prosecuzione di questo percorso di crescita compiendo, in sinergia con la regione, una scelta orientata alla meritocrazia e non all' occupazione di una postazione"

"Per il rilancio di una infrastruttura strategica, per la Calabria e per l' intera Nazione, come il porto di **Gioia Tauro** si deve puntare sulla piena condivisione di scelte che abbiano come unici criteri quelli della competenza, dell' autonomia, dell' impegno e della presenza costante". E' quanto affermano i consiglieri regionali del Gruppo di Fratelli d' Italia . "I risultati ottenuti dall' ammiraglio **Andrea Agostinelli** alla guida dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro** sono evidenti, dagli investimenti che hanno consentito l' aumento del traffico e la garanzia dei livelli occupazionali, agli importanti progetti messi in cantiere come quelli del bacino di carenaggio e del gateway ferroviario. Auspichiamo che il governo nazionale possa consentire la prosecuzione di questo percorso di crescita compiendo, in sinergia con la regione, una scelta orientata alla meritocrazia e non all' occupazione di una postazione".



Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto Gioia Tauro, Forza Italia: "Governo non interrompa percorso virtuoso"

I parlamentari calabresi, i consiglieri regionali e il coordinamento regionale si schierano contro la possibilità che venga rimosso l'ammiraglio Andrea Agostinelli

'Si confermi nel ruolo l'ammiraglio **Andrea Agostinelli**, artefice del rilancio del Porto di **Gioia Tauro**'. È quanto dichiarano in una nota congiunta i parlamentari calabresi, i consiglieri regionali e il coordinamento regionale di Forza Italia. 'I quattro anni di gestione dell' **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** da parte del Commissario **Andrea Agostinelli** - aggiungono - hanno segnato un deciso cambio di passo. Il Governo non commetta l'errore di interrompere questo percorso virtuoso'. Ottimi risultati raggiunti. 'La ripresa di **Gioia Tauro** - continuano - è stata contrassegnata da un sostanziale incremento dei traffici, come dimostrano i rilevamenti dello scorso anno di Bankitalia sull'andamento congiunturale dell'economia italiana, che confermano che il Porto ha segnato una inversione di tendenza nelle attività, con una crescita complessiva del 3,6% dei traffici rispetto all'anno precedente, mentre i dati rilevati dall'**Autorità** nel corso dei primi mesi di quest'anno segnano addirittura uno straordinario +50%'. "Illuminata politica di gestione". L'ammiraglio **Andrea Agostinelli** ha infatti, secondo Forza Italia, "saputo condurre con competenza e passione, un aperto ed efficace confronto con i dipendenti e le rappresentanze sindacali e i risultati di questa illuminata politica di gestione non sono tardati ad arrivare. La nuova governance ha inoltre impresso una svolta in termini di programmi di investimento e di sviluppo. Ne sono esempi plastici l'insediamento delle Gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, con un braccio di estensione che copre ben 24 file di containers, e il completamento del Gateway ferroviario'. Evitato il licenziamento dei lavoratori. 'L'ingresso di Til (Terminal investment limited) - sottolinea la nota - società controllata da Msc, che ha acquisito nella gestione del terminal la quota del 100% degli asset, ha senza dubbio contribuito al sostanziale aumento delle operazioni portuali, con un piano industriale che ha mobilitato investimenti da parte del privato per oltre cento milioni di euro. Un segno ineludibile della fiducia riposta nella nuova gestione - sottolinea Forza Italia - che ha così mantenuto i livelli occupazionali, dopo anni di manifestazioni e preoccupazioni, di circa 350 lavoratori rispetto al proprio futuro'. Incomprensibile non dare continuità a questo impegno. A fare da eco alla richiesta di Forza Italia è anche il presidente del Consiglio regionale della Calabria Domenico Tallini: 'Il porto di **Gioia Tauro** rappresenta la più importante scommessa per il futuro della Calabria. Sono convinto che una questione così centrale e strategica debba registrare una convergenza di tutte le forze politiche e non debba prestarsi a forme di occupazione del potere'. 'C'è dunque la necessità, a mio parere - spiega Tallini - di proseguire nello sforzo di rilancio del porto che ha conosciuto in questi ultimi anni un impegno importante dell'attuale commissario dell'**autorità portuale**, ammiraglio **Andrea Agostinelli**. Non sono io a dirlo. Lo dicono i fatti e i risultati'. 'In un momento di gravissima crisi imposta dall'epidemia, sarebbe inopportuno e incomprensibile - conclude il presidente del Consiglio regionale - non garantire la continuità di tale impegno. Mi appello al Governo perché, in sintonia con la Regione Calabria, confermi alla guida dell'**autorità portuale** l'ammiraglio **Agostinelli** che ha dato prova non solo di competenza, ma anche di equidistanza e autonomia'.



Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, da Fdi giudizio positivo su autorità portuale

"Per il rilancio di una infrastruttura strategica, per la Calabria e per l'intera Nazione, come il porto di Gioia Tauro si deve puntare sulla piena condivisione di scelte che abbiano come unici criteri quelli della competenza, dell'autonomia, dell'impegno e della presenza costante". E' quanto affermano i consiglieri regionali del Gruppo di Fratelli d'Italia. "I risultati ottenuti dall'ammiraglio Andrea Agostinelli alla guida dell'Autorità portuale di Gioia Tauro sono evidenti, dagli investimenti che hanno consentito l'aumento del traffico e la garanzia dei livelli occupazionali, agli importanti progetti messi in cantiere come quelli del bacino di carenaggio e del gateway ferroviario. Auspichiamo che il governo nazionale possa consentire la prosecuzione di questo percorso di crescita compiendo, in sinergia con la regione, una scelta orientata alla meritocrazia e non all'occupazione di una postazione".



Scalo record nel porto di Gioia Tauro

Vezio Benetti

LIVORNO Scalo record nel porto di Gioia Tauro. Mercoledì prossimo, 27 Maggio, è infatti previsto l'arrivo della porta contenitori Msc Sixin al Medcenter Container Terminal. Si tratta di una mega nave da 23.600 teu, in arrivo per la prima volta nello scalo calabro e la più grande finora mai ormeggiata prima alla banchina del terminal, con una lunghezza di 400 metri e larga 62. Di questo ed altro, il direttore Vezio Benetti ha parlato con il commissario straordinario dell'Autorità portuale Andrea Agostinelli. Al commissario va riconosciuto il merito, anche grazie al recente accordo con la Mediterranean Shipping Company, di aver consentito al porto di passare dalla profonda crisi in cui era sprofondata nel 2019, all'attuale situazione di grande ascesa. La vera notizia, infatti, è che quella di mercoledì non sarà una toccata di prova o casuale, ma la Msc Sixin scalerà regolarmente il terminal di Gioia Tauro. E' bene ricordare anche che navi di questo tipo, in Europa toccano abitualmente porti come quello di Rotterdam, ma in Italia sono una vera e propria novità. Dopo il suo arrivo in programma nella prima mattinata, l'ultra large container vessel, resterà ormeggiata due giorni per consentire la movimentazione di circa 5.000 teu.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
 Gioia Tauro (Crotone) Gioia Tauro (Crotone)

NEWS
 LOGISTICA
 PORTI
 ALTROITALIAPORTI

PORTI

Scalo record nel porto di Gioia Tauro

La "Msc Sixin" da 23.600 teu al Medcenter Container Terminal

22 maggio 5 ore 56 e 6 giorni 22 maggio 2020
 di Vezio Benetti

Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.

LIVORNO - Scalo record nel porto di Gioia Tauro. Mercoledì prossimo, 27 Maggio, è infatti previsto l'arrivo della porta contenitori "Msc Sixin" al Medcenter Container Terminal. Si tratta di una mega nave da 23.600 teu, in arrivo per la prima volta nello scalo calabro e la più grande finora mai ormeggiata prima alla banchina del terminal, con una lunghezza di 400 metri e larga 62. Di questo ed altro, il direttore Vezio Benetti ha parlato con il commissario straordinario dell'Autorità portuale Andrea Agostinelli.

ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN

ARTICOLI CORRELATI: #MSC SIXIN #MEDIASPORTS #LIVORNO #MEDCENTER CONTAINER TERMINAL

SAI COSA PENSANO
 Ports of Genoa: linee guida anti Covid-19

PERCHÉ BASTANO
 Misure anti contagio nei porti italiani

Uilt Calabria: inaccettabili le dichiarazioni della Ministra De Micheli sull' AV/AC rilasciate durante la visita in Calabria

(FERPRESS) - Catanzaro, 22 MAG - La segreteria regionale della UILT Calabria, torna nuovamente sull' argomento, che già negli anni passati era stato trattato dai precedenti Governi, che prevedevano un progetto di velocizzazione della linea della tratta ferroviaria riguardante la direttrice Salerno / Reggio Calabria. A parere della stessa segreteria regionale, le affermazioni riguardanti "l' alta velocità di rete", non possono essere accettate, riscontrando inesattezze di natura tecnica nelle dichiarazioni espresse dalla Ministra che ha affermato: "Noi progetteremo l' Alta Velocità di Rete' che consentirà di arrivare, non ai 300 chilometri all' ora che nel nostro Paese si possono raggiungere per pochi tratti perché è orograficamente pieno di montagne e quindi con esigenze di gallerie e di altre cose". Inesattezze, derivanti da un' attenta analisi di dettaglio, che contrariamente al dato esposto nei giorni scorsi, mostrerebbe che i km che possono essere potenzialmente percorsi a 300 km/h dai treni del prodotto AV, . rappresentano oltre il 50% della linea ad alta velocità, garantendo nelle restanti la velocità massima di 250 km/h. Sulle stesse affermazioni, l' orografia è certamente un dato di fatto, rappresentato dall' estensione degli Appennini sul territorio italiano che, alla stessa stregua della Calabria, avrebbero dovuto creare i medesimi impedimenti anche nella tratte del centro/nord (es. tunnel tra Firenze e Bologna- oltre 70 km) dove invece sono stati progettati e costruiti tunnel percorribili ai picchi massimi della velocità commerciale offerta (300 km/h). "Non si comprende il motivo delle affermazioni che forniscono dati distorti, probabilmente protesi ad offuscare la realtà dei fatti, rappresentata dalla programmazione di investimenti inadeguati per la costruzione di un' infrastruttura viaria, che possa realmente far sfiorare la velocità media che attualmente discrimina il sud d' Italia, sempre più distante dal resto del continente" Non si conosce, inoltre, l' esistenza degli studi di fattibilità dai quali sarebbero derivate le affermazioni dei giorni scorsi. Quest' ultimi, necessari per poter affrontare l' argomento con la dovuta concretezza, generando in tal modo il confronto necessario, nonché lontano dagli spot propagandistici che nessun beneficio hanno portato nei confronti delle aree più disagiate del paese, per le quali necessita il finanziamento delle leggi risalenti ormai a quasi un ventennio fa, riferite alla continuità territoriale di Reggio Calabria e Crotona . Basti pensare anche al Sistema Aeroporti Calabria, ed alle scarse frequenze offerte dai vettori di trasporto nella stessa regione che in alcun modo possono dare un incentivo allo sviluppo economico del territorio. La segreteria regionale, inoltre, sottolinea anche l' ulteriore dichiarazione della ministra De Micheli, secondo la quale "per le merci, durante la notte, avremo anche lo sblocco dell' intermodalità sul porto di Gioia Tauro con la possibilità di fare, finalmente, treni da 750 metri che possono andare maggiormente in sicurezza e più veloci verso il Nord". A tal proposito si vuole ricordare che sino al 1998, Gioia Tauro era rappresentata da un' alta frequenza di treni merci, successivamente stroncata (come da intercettazioni rese ufficiali) a causa della nota telefonata dell' ex Ministro Burlando rivolta all' AD FS dell' epoca: "Se fai partire un solo treno da Gioia Tauro ti caccio!" Ad ogni modo, secondo la UILTRASPORTI Calabria, il dato fornito è anche questo caso opinabile, al cospetto delle attuali caratteristiche infrastrutturali che non consentirebbero la percorribilità di treni di tale lunghezza sul territorio calabrese. Dichiarazione inoltre priva di indicazioni specifiche, tempistiche e modalità per la realizzazione di un progetto ormai necessario per il massimo sfruttamento del trasporto intermodale, che potrebbe essere avvantaggiato della posizione geografica e



delle eccellenze offerte dal porto di Gioia Tauro, puntando sui flussi di merci provenienti dal Canale di Suez e dirette verso il nord d' Europa. Sempre a tal proposito,



FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

lo stesso sindacato, ribadisce che mentre si lavora affannosamente per l' aumento dei volumi trasportati su ferro, già in altri stati d' Europa il benchmark fissato punta alla realizzazione di treni la cui lunghezza dovrebbe raggiungere 1500 metri, con cospicui aumenti di volumi trasportati, a beneficio non solo dei costi e dei ricavi per l' industria della logistica, bensì delle politiche fissate dalla Commissione Europea. "Il territorio calabrese, merita un' attenzione maggiore. Non si può continuare a proseguire con vecchie politiche di investimenti, che non saranno capaci di eliminare il gap esistente tra le aree più o meno evolute del paese. Un paese che in tal modo continuerà a viaggiare a velocità diversificate, a discapito delle economie locali, dei servizi offerti e dell' occupazione" Ancora una volta, la UILT Calabria, rigetta e non apprezza gli investimenti stabiliti per i processi di velocizzazione, e rivolgendosi alle istituzioni competenti chiedono un immediato cambio di rotta, rivendicando la costruzione di linee ad alta velocità il cui unico ostacolo non è rappresentato dall' orografia del territorio, ma dalle decisioni di una politica che dovrebbe intervenire con le somme dovute per abbattere i cosiddetti colli di bottiglia, ed i vincoli infrastrutturali esistenti, oltre che dover ulteriormente incentivare le frequenze dei servizi offerti. In merito al prodotto AV, recentemente preannunciato che servirà la tratta Reggio Calabria/Torino, la stessa segreteria ritiene che le tracce orarie potrebbero essere ulteriormente ridotte, offrendo in tal modo il reale vantaggio di avere un prodotto di prestigio circolante sul territorio calabrese. A conclusione della nota, la UILT Calabria rivolgendosi alla sig.ra Ministra : "Carissima, per quanto sopra evidenziato la invitiamo ad un confronto con le OO.SS. al fine di rappresentare in maniera chiara e reale il disagio in cui versa il territorio calabrese, invitandola altresì a visitare il **Porto di Gioia Tauro** e gli scali aeroportuali. Sarà garantito un tour con treno/bus per poter scoprire le bellezze nostrane e contestualmente le difficoltà connesse all' accessibilità delle aree"

Una nuova disciplina per l' ormeggio al Molo Brin

OLBIA È stata pubblicata nella giornata di martedì 19 maggio la nuova Ordinanza della Capitaneria di **Porto** Guardia Costiera di **Olbia** che disciplina gli accosti delle unità da diporto in transito presso il **Porto** Vecchio e nello specifico presso il Molo Benedetto Brin ed il Molo Vecchio. Il comandante del **porto**, C.V. (CP) Maurizio Trogu, ha ritenuto opportuno dettare nuove disposizioni per meglio disciplinare l'ormeggio delle unità cc.dd. in transito al fine di garantire un maggiore e più efficace controllo delle unità che scalano il **porto** di **Olbia**, garantendo al contempo una maggiore rotazione delle unità che si avvalgono della possibilità di ormeggiare presso banchine ubicate in posizione strategica per la loro vicinanza al centro storico della città. L'ordinanza è consultabile sul sito istituzionale della Capitaneria di **Porto** di **Olbia** (www.guardiacostiera.gov.it/olbia) e sostituisce, modificandoli, ben quattro precedenti provvedimenti ordinativi ormai superati. Le disposizioni in essa contenute 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 le tempistiche 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 di Sistema 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), con il preciso scopo di impedire che si producano inquinamenti ed abbandono indiscriminato di rifiuti in una zona di pregio per l'intera comunità olbiese. L'autorizzazione avrà comunque una validità non superiore alle 48 ore e (novità) si intende comunque decaduta dal momento in cui l'unità lascia l'ormeggio. Infatti, 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. Altra importante novità introdotta dalla nuova ordinanza è la possibilità offerta alle unità fino a 24 metri destinate al trasporto passeggeri (p.e. per il giro del golfo di **Olbia**) e alle unità di appoggio ai diving centers, di ormeggiare presso la testata del Molo Brin (in linea di massima riservata all'ormeggio dei mezzi di soccorso), per il tempo strettamente necessario all'imbarco/sbarco dei passeggeri e delle attrezzature.



Catania: Giunta delibera le direttive del Piano Portuale per esame del Consiglio

(FERPRESS) - **Catania**, 22 MAG - La giunta Pogliese ha deliberato la trasmissione al consiglio comunale per l'adozione, del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), atto propedeutico contenente le linee di indirizzo per la definizione e la successiva stesura del PRG dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia orientale. Il documento predisposto dal direttore dell'Urbanistica Biagio Bisignani descrive il contesto Aeroporto-**porto**-stazione-città per una più corretta selezione degli obiettivi che saranno successivamente proposti in sede di adozione dello strumento di pianificazione urbanistica portuale, che **Catania** finora non ha mai avuto. "La posizione baricentrica che occupa il **porto** di **Catania** nel sistema urbanistico cittadino ma anche dell'intera Sicilia orientale- ha spiegato il sindaco Salvo Pogliese, che fin dall'inizio del mandato ha trattenuto per sé la delega all'urbanistica- implica problematiche territoriali con influenze urbane molto pregnanti. Il **porto** di **Catania**, infatti, in parte già svolge funzioni urbane, nate spontaneamente dalla riconversione funzionale dei contenitori immobiliari ma questo ovviamente va integrato nell'armonia dello sviluppo del sistema urbanistico cittadino per garantire la massima integrazione. La mancata programmazione portuale dal 1978 ad oggi, infatti, comporta problematiche di gestione urbana che impongono un generale ripensamento della grande infrastruttura marittima nel sistema della vita cittadina, ma anche in funzione della nuova programmazione RFI e FCE per il sistema della mobilità dell'area metropolitana etnea e dei flussi turistici dei prossimi anni. La condizione geografica privilegiata del **porto** di **Catania** si riflette anche sul territorio regionale, considerato che il **porto** di **Catania** risulta asservito a un bacino terrestre rappresentato da sei province siciliane su nove, e una popolazione complessiva di quasi tre milioni di abitanti". Altre caratteristiche fondamentali del **porto** etneo sono rappresentate dalla polivalenza delle attività che si svolgono in **porto**: commerciale, crocieristica, cantieristica, industriale, peschereccia e diportistica, amatoriale e sportiva. Tutti elementi da tener conto tra le previsioni pianificatorie dello sviluppo portuale, soprattutto in considerazione dello sviluppo portuale dell'Area Logistica Integrata della Sicilia Sud-Orientale; della Zona Economica Speciale della Sicilia Orientale di prossima istituzione e delle Direttive generali del Prg, approvate dal Consiglio Comunale nello scorso mese di febbraio. Di particolare rilievo nel documento anche la nuova programmazione dell'Amministrazione comunale di PON Metro, Patto per **Catania**, POC e degli strumenti finanziari attuativi che comportano interventi infrastrutturali, particolarmente incisivi sull'asse di sviluppo cittadino. Nel documento di programmazione adottato dalla giunta per sottoporlo al civico consesso, ampio spazio è dato anche alla ripermimetrazione delle aree portuali coerentemente all'uso reale degli spazi asserviti alle funzioni portuali, retro-portuali ed infrastrutturali del **porto** stesso e dell'intero asset di sviluppo metropolitano.



La Giunta Pogliese delibera le direttive per il Piano Portuale

CATANIA - La giunta Pogliese ha deliberato la trasmissione al consiglio comunale per l'adozione, del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (Dpss), atto propedeutico contenente le linee di indirizzo per la definizione e la successiva stesura del Prg dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia orientale. Il documento predisposto dal direttore dell'Urbanistica Biagio Bisignani descrive il contesto Aeroporto-**porto**-stazione-città per una più corretta selezione degli obiettivi che saranno successivamente proposti in sede di adozione dello strumento di pianificazione urbanistica portuale, che **Catania** finora non ha mai avuto. "La posizione baricentrica che occupa il **porto** di **Catania** nel sistema urbanistico cittadino ma anche dell'intera Sicilia orientale- ha spiegato il sindaco Salvo Pogliese, che fin dall'inizio del mandato ha trattenuto per sé la delega all'urbanistica- implica problematiche territoriali con influenze urbane molto pregnanti. Il **porto** di **Catania**, infatti, in parte già svolge funzioni urbane, nate spontaneamente dalla riconversione funzionale dei contenitori immobiliari ma questo ovviamente va integrato nell'armonia dello sviluppo del sistema urbanistico cittadino per garantire la massima integrazione. La mancata programmazione portuale dal 1978 ad oggi, infatti, comporta problematiche di gestione urbana che impongono un generale ripensamento della grande infrastruttura marittima nel sistema della vita cittadina, ma anche in funzione della nuova programmazione RFI e FCE per il sistema della mobilità dell'area metropolitana etnea e dei flussi turistici dei prossimi anni. La condizione geografica privilegiata del **porto** di **Catania** si riflette anche sul territorio regionale, considerato che il **porto** di **Catania** risulta asservito a un bacino terrestre rappresentato da sei province siciliane su nove, e una popolazione complessiva di quasi tre milioni di abitanti". Altre caratteristiche fondamentali del **porto** etneo sono rappresentate dalla polivalenza delle attività che si svolgono in **porto**: commerciale, crocieristica, cantieristica, industriale, peschereccia e diportistica, amatoriale e sportiva. Tutti elementi da tener conto tra le previsioni pianificatorie dello sviluppo portuale, soprattutto in considerazione dello sviluppo portuale dell'Area Logistica Integrata della Sicilia Sud-Orientale; della Zona Economica Speciale della Sicilia Orientale di prossima istituzione e delle Direttive generali del Prg, approvate dal Consiglio Comunale nello scorso mese di febbraio. Di particolare rilievo nel documento anche la nuova programmazione dell'Amministrazione comunale di PON Metro, Patto per **Catania**, POC e degli strumenti finanziari attuativi che comportano interventi infrastrutturali, particolarmente incisivi sull'asse di sviluppo cittadino. Nel documento di programmazione adottato dalla giunta per sottoporlo al civico consesso, ampio spazio è dato anche alla ripermimetrazione delle aree portuali coerentemente all'uso reale degli spazi asserviti alle funzioni portuali, retro-portuali ed infrastrutturali del **porto** stesso e dell'intero asset di sviluppo metropolitano.



Diretti a Pantelleria

Rimangono al porto trenta passeggeri

Trenta passeggeri rimasti a terra nel porto di Trapani, una decina di passeggeri fermi nell'aeroporto di Palermo. L'inizio della nuova fase di uscita dall'emergenza corona virus inizia per Pantelleria con i soliti problemi di collegamenti con la terraferma con navi ed aerei. Giovedì sera sono rimasti a terra a Trapani trenta passeggeri perché l'unico traghetto in servizio doveva trasportare nell'isola merce pericolosa, in questo caso bombole del gas. In queste circostanze possono essere imbarcate soltanto 42 persone. Stessa storia alla partenza da Pantelleria perché anche con le bombole vuote scatta la salvaguardia sulla sicurezza. All'inizio dell'emergenza Coronavirus, visto il numero esiguo di passeggeri che viaggiava, era stato tolto dal servizio il traghetto «Pietro Novelli» e nel collegamento con Trapani era rimasto solo il «Lampedusa». Il ritorno dell'altro traghetto ora è necessario anche perché il «Lampedusa» non trasporta solo le bombole del gas, ma anche quelle di ossigeno e la benzina tutte classificate come merci pericolose. Una volta era destinato a questo tipo di trasporto solo il mercoledì, da qualche tempo il trasporto avviene in un qualsiasi giorno e spesso senza che i passeggeri che si presentano all'imbarco alle 23:00 lo sappiano. Stesso problema sugli aerei dove i voli sono stati ridotti da quattro a due e quel che è peggio è che essendo chiuso l'aeroporto di Birgi i collegamenti sono stati unificati con quelli per Lampedusa. Le rotte della DAT sono Lampedusa, scalo a Pantelleria e poi arrivo a Palermo. Stessa cosa al ritorno. Capita, come è successo giovedì che non ci siano posti per tutti anche perché, per questione di sicurezza e protezione del Covid i posti sono ridotti. Il sindaco di Pantelleria Vincenzo Campo, anche lui rimasto a terra giovedì a Punta Raisi, chiede almeno una equa ripartizione dei posti tra le due isole e la ripresa al più presto dei voli re.



parla guido nicolini (confetra)

DI Rilancio, per i porti stanziati 16 milioni «Risorse insufficienti»

MARCO MORINO - Per le imprese della logistica e del trasporto merci (porti, interporti, cargo ferroviario, cargo aereo, autotrasporto, corrieri eccetera), che in pieno lockdown hanno garantito la consegna dei generi di prima necessità, il DI Rilancio presenta dei pregi ma anche alcune spine. Lo dice al Sole 24 Ore il presidente di Confetra, Guido Nicolini. «Grazie al fatto che l'intera filiera delle imprese logistiche sia stata citata nell'articolo 61 del DI Cura Italia tra i settori più esposti e colpiti dalla crisi, le nostre imprese potranno usufruire delle agevolazioni fiscali introdotte, a partire dallo stop parziale al versamento dell'Irap. Per dare un ordine di grandezza - dice Nicolini - solo di Irap il nostro settore versa ogni anno 676 milioni di euro. A ciò vanno aggiunte le misure per il ristoro dei fatturati persi, per l'abbattimento degli affitti dei magazzini, il credito di imposta alzato a 80mila euro per i Dpi (Dispositivi di protezione individuale). Infine ci sono le misure verticali: ferrobonus, marebonus, sconto pedaggio alle imprese ferroviarie, riduzione dei canoni portuali, autotrasporto e differito doganale, che valgono quasi 90 milioni». Fin qui tutto bene. Poi ci sono le spine, da correggere, secondo Confetra, in sede di conversione parlamentare del decreto legge. «Insistiamo nel sostenere - prosegue Nicolini - che sulle dinamiche produttive legate alla portualità occorra investire di più. I porti producono un gettito Iva annuale di 13 miliardi, hanno perso volumi in media per il 25% ad aprile e siamo a circa -40% a maggio: non è pensabile si possa ristorare tale importante flessione con 16 milioni di euro». Un altro tasto su cui batte Confetra è la riduzione del costo del lavoro agendo sul cuneo fiscale. Spiega Nicolini: «Le nostre imprese, sempre attive durante il lockdown, non hanno potuto fruire degli ammortizzatori sociali e tuttavia abbiamo subito e stiamo subendo drastiche riduzioni di volume e fatturato. Nel nostro settore, una riduzione fino a fine anno del 20% del cuneo, significa recuperare 80 milioni di euro. E ci consentirebbe di mettere in sicurezza i nostri dipendenti, oltre un milione di persone. Sappiamo invece che la Cig ingenera un odioso senso di precarietà nelle persone, e tra l'altro spesso diventa l'anticamera del licenziamento». Così come va affrontato presto e in maniera inequivocabile il tema del Covid presuntivamente inteso come malattia professionale. «Una follia scientifica - tuona Nicolini - che serve solo ad esacerbare il clima tra le parti sociali». Ora per Confetra l'emergenza diviene semplificare. «Abbiamo già proposto alla ministra De Micheli - osserva Nicolini - 5 proposte di legge, già approvate in ambito Cnel, e già incardinate in Parlamento. Dai controlli sulla merce alle infrastrutture, dalla digitalizzazione dei processi alla selva di disposizioni amministrative che crea quotidianamente inutili inciampi e rallentamenti al ciclo operativo della movimentazione e del trasporto merci. La fase straordinaria che stiamo vivendo richiede riforme extra ordinarie, non pannicelli caldi. Un DI che ha al suo interno oltre 600 rimandi ad altre norme e che necessita di oltre 90 provvedimenti attuativi è lo specchio di un Paese che non può funzionare». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informare

Focus

Malorgio (Filt Cgil): nel decreto-legge Rilancio ci sono interventi utili per i porti

Tuttavia - ha specificato - bisogna agire sugli avanzi di bilancio delle Autorità di Sistema Portuale Nel decreto-legge "Rilancio", pubblicato martedì sulla "Gazzetta Ufficiale", che ha lo scopo di sostenere l' economia e il lavoro colpiti dagli effetti della pandemia di Covid-19, «sui porti ci sono interventi utili, considerando anche i fondi nazionali stanziati per andare incontro alle Autorità di Sistema Portuale che non sono nelle condizioni di poter intervenire sulle criticità». Lo ha affermato il segretario generale della Filt Cgil, Stefano Malorgio, nella sua relazione al direttivo della federazione in un passaggio sugli interventi per il settore portuale nel decreto-legge Rilancio. «Rimane comunque - ha precisato il segretario generale della Filt Cgil - la necessità di agire su quelle Autorità (Napoli solo per citarne una) che, pur in presenza di avanzi di bilancio che potrebbero essere messi immediatamente in campo a supporto dei lavoratori portuali, decidono di non intervenire. Ci sono - ha specificato - avanzi di gestione da 1,7 miliardi, di cui 800 milioni non vincolati». «I soldi non spesi - ha rilevato Malorgio - non sono sinonimo di competenza, tutt' altro denunciano la mancanza di investimenti in favore di sviluppo e crescita del sistema. I porti sono troppo importanti per lasciare immutata questa situazione che denuncia un punto di non efficienza del sistema che va risolto, come sta provando a fare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, esercitando una più forte regia nazionale per lo sviluppo dell' intero sistema».

The screenshot shows the website 'inforMARE' with the date '22 maggio 2020'. The main headline reads: 'Malorgio (Filt Cgil) nel decreto-legge Rilancio ci sono interventi utili per i porti'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Tuttavia - ha specificato - bisogna agire sugli avanzi di bilancio delle Autorità di Sistema Portuale'. The main text of the article is visible, starting with 'Nei decreto-legge "Rilancio", pubblicato martedì sulla "Gazzetta Ufficiale", che ha lo scopo di sostenere l'economia e il lavoro colpiti dagli effetti della pandemia di Covid-19, «sui porti ci sono interventi utili, considerando anche i fondi nazionali stanziati per andare incontro alle Autorità di Sistema Portuale che non sono nelle condizioni di poter intervenire sulle criticità». Lo ha affermato il segretario generale della Filt Cgil, Stefano Malorgio, nella sua relazione al direttivo della federazione in un passaggio sugli interventi per il settore portuale nel decreto-legge Rilancio. «Rimane comunque - ha precisato il segretario generale della Filt Cgil - la necessità di agire su quelle Autorità (Napoli solo per citarne una) che, pur in presenza di avanzi di bilancio che potrebbero essere messi immediatamente in campo a supporto dei lavoratori portuali, decidono di non intervenire. Ci sono - ha specificato - avanzi di gestione da 1,7 miliardi, di cui 800 milioni non vincolati. «I soldi non spesi - ha rilevato Malorgio - non sono sinonimo di competenza, tutt'altro denunciano la mancanza di investimenti in favore di sviluppo e crescita del sistema. I porti sono troppo importanti per lasciare immutata questa situazione che denuncia un punto di non efficienza del sistema che va risolto, come sta provando a fare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, esercitando una più forte regia nazionale per lo sviluppo dell'intero sistema».

Below the article, there is a section titled 'Largo le notizie in formato Acrobat Reader. Cliccate sul servizio gratuito.' and a table with the following data:

Destinazione	Data di uscita	Data di partenza	Cerca!
Altre destinazioni	22	23	
	2020	2020	

At the bottom of the page, there is a footer with the text: 'inforMARE - Piazza Michelotti 171 - 00123 Genova - ITALIA Tel. 010-2482122 Fax 010-2318796 e-mail'.

Malorgio (Filt Cgil): "Agire sugli avanzi di bilancio delle Authority portuali"

Redazione

Malorgio (Filt Cgil): Agire sugli avanzi di bilancio delle Authority portuali 22 Maggio 2020 - Redazione Roma Sui porti ci sono interventi utili, considerando anche i fondi nazionali stanziati per andare incontro alle Autorità di sistema portuale che non sono nelle condizioni di poter intervenire sulle criticità. Ad affermarlo il segretario generale della Filt Cgil Stefano Malorgio nella sua relazione al direttivo della Federazione in un passaggio sugli interventi per il settore portuale nel Decreto legge Rilancio. Rimane comunque la necessità sostiene il segretario generale della Filt Cgil di agire su quelle Autorità (Napoli solo per citarne una) che, pur in presenza di avanzi di bilancio che potrebbero essere messi immediatamente in campo a supporto dei lavoratori portuali, decidono di non intervenire. Ci sono avanzi di gestione da 1,7 mld di cui 800 milioni non vincolati. I soldi non spesi evidenzia infine Malorgio non sono sinonimo di competenza, tutt'altro denunciano la mancanza di investimenti in favore di sviluppo e crescita del sistema. I porti sono troppo importanti per lasciare immutata questa situazione che denuncia un punto di non efficienza del sistema che va risolto, come sta provando a fare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, esercitando una più forte regia nazionale per lo sviluppo dell'intero sistema.

informative

Malorgio (Filt Cgil): Agire sugli avanzi di bilancio delle Authority portuali

22 MAGGIO 2020 - Redazione

Roma - "Sui porti ci sono interventi utili, considerando anche i fondi nazionali stanziati per andare incontro alle Autorità di sistema portuale che non sono nelle condizioni di poter intervenire sulle criticità".

Ad affermarlo il segretario generale della Filt Cgil Stefano Malorgio nella sua relazione al direttivo della Federazione in un passaggio sugli interventi per il settore portuale nel Decreto legge Rilancio. "Rimane comunque la necessità - sostiene il segretario generale della Filt Cgil - di agire su quelle Autorità (Napoli solo per citarne una) che, pur in presenza di avanzi di bilancio che potrebbero essere messi immediatamente in campo a supporto dei lavoratori portuali, decidono di non intervenire. Ci sono avanzi di gestione da 1,7 mld di cui 800 milioni non vincolati".

"I soldi non spesi - evidenzia infine Malorgio - non sono sinonimo di competenza, tutt'altro denunciano la mancanza di investimenti in favore di sviluppo e crescita del sistema. I porti sono troppo importanti per lasciare

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Trasporti, il sindacato promuove il DL Rilancio: "Ora bisogna ragionare sul medio-lungo periodo"

Redazione

Roma - 'Nel Decreto Rilancio hanno trovato risposta molte questioni da noi poste, alcune in maniera completa altre ancora in maniera solo parziale. Altri temi rimangono in attesa di soluzione. Conclusa questa fase sarà necessario provare ad intervenire nel percorso di approvazione parlamentare, per correggere alcuni elementi ed avviare nuovi tavoli di confronto con il MIT sui temi di carattere più strutturale'. E' il commento delle segreterie nazionali del sindacato confederale dei trasporti Filt-Cgil, Cils e Ultrasporti - dopo la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DL Rilancio (in allegato il testo integrale). 'Si tratta più che altro del proseguimento e dell'ampliamento delle misure contenute nel DL Cura Italia al fine di dare sostegno a lavoratori ed imprese duramente colpite dalla crisi spiegano i sindacati confederali -. Interventi necessari per evitare il default del Paese. Adesso però è necessario ragionare sul medio e lungo periodo per immaginare quali riforme mettere in campo per ridare competitività ad un Paese che era già in difficoltà prima della emergenza sanitaria e che deve provare ad utilizzare questa ripartenza come una occasione di ridiscussione sul proprio modello produttivo, sociale e istituzionale'.



Trasporti, il sindacato promuove il DL Rilancio: "Ora bisogna ragionare sul medio-lungo periodo"

13 MAGGIO 2020 - Redazione



Roma - "Nel Decreto Rilancio hanno trovato risposta molte questioni da noi poste, alcune in maniera completa altre ancora in maniera solo parziale. Altri temi rimangono in attesa di soluzione. Conclusa questa fase sarà necessario provare ad intervenire nel percorso di approvazione parlamentare, per correggere alcuni elementi ed avviare nuovi tavoli di confronto con il MIT sui temi di carattere più strutturale". E' il commento delle segreterie nazionali del sindacato confederale dei trasporti - Filt-Cgil, Cils e Ultrasporti - dopo la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DL Rilancio (in allegato il testo integrale).

DL Rilancio-Rilancio - Focus

Si tratta più che altro del proseguimento e dell'ampliamento delle misure contenute nel DL Cura

Iscriviti alla newsletter

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

Informazioni Marittime

Focus

Misure anti-contagio nei porti, ecco lo schema di certificazione

Lo promuovono insieme Assiterminal, Rina Services, Sige e lo studio legale Maresca & Partners

Un innovativo schema di certificazione per la prevenzione e il controllo della diffusione di infezioni per i terminal portuali italiani merci e passeggeri. Si chiama " Biosafety Trust Certification " e lo promuovono insieme Assiterminal, Rina Services, Sige e lo studio legale Maresca & Partners. Diverso l' impegno per ciascuno dei soggetti coinvolti. Rina Services , il braccio di testing, ispezione e certificazione del gruppo Rina, ha sviluppato la " Biosafety Trust Certification ", il primo schema di certificazione per i sistemi di gestione dedicato alla prevenzione e al controllo del rischio di infezione. La nuova certificazione, pensata per proteggere la salute delle persone da potenziali agenti biologici infettivi, si basa sulle best practice applicabili, minimizzando il rischio di epidemia nei luoghi di aggregazione pubblici e privati, come i mezzi di trasporto e i terminal. Sige ha approfondito insieme a Rina Services le linee guida specifiche per i Terminal Portuali con particolare focus sui Terminal da cui transitano i passeggeri che si imbarcheranno sui traghetti o navi da crociera. Maresca & Partners ha predisposto le indicazioni per adeguare i modelli organizzativi delle aziende in tema di D.Lgs. 231/01. Assiterminal promuove in un' ottica di partnership questi strumenti per valorizzare l' impegno delle aziende associate che nei porti non si sono mai fermate, tutelando la salute dei propri lavoratori, garantendo la continuità degli approvvigionamenti delle merci per l' industria e i servizi distributivi del paese e preparandosi ad accogliere le persone che viaggiano via mare.



Misure anti contagio nei porti italiani

Redazione

GENOVA Misure anti contagio per la prevenzione e il controllo delle infezioni da Covid-19 nei porti italiani, sono state messe a punto da Assiterminal, Rina Services, Sige e lo studio legale Maresca&Partners. Insieme, promuovono l'adozione della Biosafety Trust Certification, l'innovativo schema di certificazione per la prevenzione e il controllo della diffusione di infezioni per i terminal portuali italiani merci e passeggeri. Ognuna delle parti, secondo le proprie competenze e campo d'azione ha contribuito stilato le misure anti contagio da applicare nei porti italiani. Rina Services, il braccio di testing, ispezione e certificazione del gruppo Rina, ha sviluppato la Biosafety Trust Certification, il primo schema di certificazione per i sistemi di gestione dedicato alla prevenzione e al controllo del rischio di infezione. La nuova certificazione, pensata per proteggere la salute delle persone da potenziali agenti biologici infettivi, si basa sulle best practice applicabili, minimizzando il rischio di epidemia nei luoghi di aggregazione pubblici e privati, come i mezzi di trasporto e i terminal. Sige ha approfondito insieme a Rina Services le linee guida specifiche per i terminal portuali con particolare focus sui Terminal da cui transitano i passeggeri che si imbarcheranno sui traghetti o navi da crociera. Maresca & Parteners ha predisposto le indicazioni per adeguare i modelli organizzativi delle aziende in tema di D.Lgs. 231/01. Infine, Assiterminal, l'Associazione italiana terminalisti portuali, diretta da Alessandro Ferrari (nella foto), promuove in un'ottica di partnership questi strumenti per valorizzare l'impegno delle aziende associate che nei porti non si sono mai fermate, tutelando la salute dei propri lavoratori, garantendo la continuità degli approvvigionamenti delle merci per l'industria e i servizi distributivi del paese e preparandosi ad accogliere le persone che viaggiano via mare.



Porti italiani: misure anti-Covid, Assiterminal promuove la certificazione del RINA

Redazione

Genova Assiterminal, RINA Services (il braccio di testing, ispezione e certificazione del gruppo RINA), SIGE e lo studio legale Maresca&Partners insieme promuovono l'adozione della Biosafety Trust Certification, il primo schema di certificazione per i sistemi di gestione dedicato alla prevenzione e al controllo del rischio di infezione. La nuova certificazione, pensata per proteggere la salute delle persone da potenziali agenti biologici infettivi, si basa sulle best practice applicabili, minimizzando il rischio di epidemia nei luoghi di aggregazione pubblici e privati, come i mezzi di trasporto e i terminal portuali italiani merci e passeggeri. SIGE ha approfondito insieme a RINA Services le linee guida specifiche per i terminal portuali con particolare focus sui terminal da cui transitano i passeggeri che si imbarcheranno sui traghetti o navi da crociera. Maresca & Partners ha predisposto le indicazioni per adeguare i modelli organizzativi delle aziende in tema di D.Lgs. 231/01. Assiterminal promuove in un'ottica di partnership questi strumenti per valorizzare l'impegno delle aziende associate che nei porti non si sono mai fermate, tutelando la salute dei propri lavoratori, garantendo la continuità degli approvvigionamenti delle merci per l'industria e i servizi distributivi del paese e preparandosi ad accogliere le persone che viaggiano via mare.

informative

Porti italiani: misure anti-Covid, Assiterminal promuove la certificazione del RINA

22 MAGGIO 2020 - Redazione

Genova - Assiterminal, RINA Services (il braccio di testing, ispezione e certificazione del gruppo RINA), SIGE e lo studio legale Maresca&Partners insieme promuovono l'adozione della "Biosafety Trust Certification", il primo schema di certificazione per i sistemi di gestione dedicato alla prevenzione e al controllo del rischio di infezione. La nuova certificazione, pensata per proteggere la salute delle persone da potenziali agenti biologici infettivi, si basa sulle best practice applicabili, minimizzando il rischio di epidemia nei luoghi di aggregazione pubblici e privati, come i mezzi di trasporto e i terminal portuali italiani merci e passeggeri.

SIGE ha approfondito insieme a RINA Services le linee guida specifiche per i terminal portuali con particolare focus sui terminal da cui transitano i passeggeri che si imbarcheranno sui traghetti o navi da crociera. Maresca

Iscriviti alla newsletter

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

SI, grazie

Di Rilancio, Filt Cgil: per porti agire su avanzo bilanci Autorità

Roma, 22 mag. (askanews) - "Sui porti ci sono interventi utili, considerando anche i fondi nazionali stanziati per andare incontro alle Autorità di sistema portuale che non sono nelle condizioni di poter intervenire sulle criticità". Ad affermarlo il segretario generale della Filt Cgil Stefano Malorgio nella sua relazione al direttivo della Federazione in un passaggio sugli interventi per il settore portuale nel Decreto legge Rilancio. "Rimane comunque la necessità - sostiene il segretario generale della Filt Cgil - di agire su quelle Autorità (Napoli solo per citarne una) che, pur in presenza di avanzi di bilancio che potrebbero essere messi immediatamente in campo a supporto dei lavoratori portuali, decidono di non intervenire. Ci sono avanzi di gestione da 1,7 mld di cui 800 milioni non vincolati". "I soldi non spesi - evidenzia infine Malorgio - non sono sinonimo di competenza, tutt' altro denunciano la mancanza di investimenti in favore di sviluppo e crescita del sistema. I porti sono troppo importanti per lasciare immutata questa situazione che denuncia un punto di non efficienza del sistema che va risolto, come sta provando a fare il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, esercitando una più forte regia nazionale per lo sviluppo dell' intero sistema".

The screenshot shows a Yahoo News article page. At the top, there's a navigation bar with 'Finanza', 'Economie', 'Materie e Energie', 'Accedi', and 'Mail'. Below that, there's a search bar and a table of market data. The main article title is 'Di Rilancio, Filt Cgil: per porti agire su avanzo bilanci Autorità'. The byline is 'di Stefano Malorgio'. The article text discusses the need for intervention in the port sector. To the right, there are sections for 'Visualizzazioni recenti' and 'Potrebbe interessarti anche...'. At the bottom, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn.

Task Force mondiale dei porti per combattere il Covid

LONDRA La quarta edizione della guida creata dai porti per i porti ora disponibile sul portale informativo WPSP Covid-19. Attiva da marzo e con un portale informativo dedicato dall'inizio di aprile, la Task Force Covid-19 del Programma di sostenibilità dei porti mondiali ha appena pubblicato la sua ultima versione del documento di orientamento per i porti. Si trova sotto la domanda frequente: dove trovo la guida operativa come porto basata sulla migliore pratica globale? La Guida si basa sull'esperienza dei partecipanti alla Task Force Covid-19 del WPSP, che includono specialisti dei porti di Açu, Anversa, Los Angeles, Felixstowe, Londra, Busan, Canton, Mombasa e Rotterdam. Ulteriori preziosi contributi sono arrivati da altre sedici Autorità Portuali, da diverse associazioni portuali regionali e da Maritime Street, una società di consulenza specializzata nella logistica del commercio digitale. L'ultima versione ha aggiunto ulteriori fonti di informazioni sull'interfaccia di Bordo sicuro tra il personale di terra e di mare sviluppato dall'International Chamber of Shipping (ICS), nonché un quadro di 12 passaggi di protocolli sui cambi dell'equipaggio compilato anche da ICS in coordinamento con l'industria marittima e sostenuta e pubblicata dall'IMO. Inoltre, una quarta sezione contenente suggerimenti e migliori pratiche relative alla pianificazione del ritorno al lavoro è stata basata sul contributo di varie fonti, tra cui una guida preparata dalla China Ports and Harbors Association sulla base dell'esperienza dei propri membri. Ci siamo sforzati di creare un breve documento di orientamento pratico per i nostri membri IAPH che si basa sull'esperienza dei membri della Task Force, che incontriamo online su base settimanale da marzo, ha commentato il direttore tecnico del WPSP Antonis Michail. Si è basato su un concetto originale con contenuti preparati dal porto brasiliano di Açu ed è stato elaborato con grandi contributi dagli altri membri della Task Force e dai nostri colleghi membri IAPH. Come indica l'ultimo barometro economico IAPH-WPSP, emergono variazioni regionali in termini di sfide affrontate dai porti e dai loro stakeholder. L'ampia guida disponibile fornisce consigli e suggerimenti basati sulle esperienze acquisite dai porti durante l'attuale crisi. Dettagli di contatto del comunicato stampa: Programma di sostenibilità dei porti mondiali Victor Shieh, partner per le comunicazioni: victor.shieh@sustainableworldports.org Tel: +32 473 980 855. Richieste tecniche: Programma di sostenibilità dei porti mondiali dottor Antonis Michail, direttore tecnico: antonis.michail@sustainableworldports.org. Gli interessati (porti e sistemi) possono fornire informazioni a Covid-19 e contattare gli esperti della Task Force via e-mail su covid19@sustainableworldports.org. * * * Informazioni su IAPH (iaphworldports.org). Fondata nel 1955, la International Association of Ports and Harbors (IAPH) è un'alleanza globale senza scopo di lucro di 170 porti e 140 organizzazioni collegate ai porti che coprono 90 paesi. I suoi porti membri gestiscono oltre il 60 per cento del commercio marittimo globale e circa l'80 per cento del traffico container mondiale. IAPH ha lo status di ONG consultiva con diverse agenzie delle Nazioni Unite. Nel 2018, IAPH ha istituito il World Ports Sustainability Program (WPSP). Guidato dai 17 obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, mira a unire gli sforzi di sostenibilità dei porti di tutto il mondo, incoraggiando la cooperazione internazionale tra tutti i partner coinvolti nella catena di approvvigionamento marittima. Il WPSP (sustainableworldports.org) copre cinque aree principali di collaborazione: transizione energetica, infrastrutture resilienti, sicurezza e protezione, sensibilizzazione e governance della comunità.



Crociere, Federmar Cisl, sbloccare la legge Cociancich per il rilancio del settore

(FERPRESS) - Roma, 22 MAG - Il sindacato dei marittimi rilancia sulla modifica del Registro Internazionale e sulla richiesta di Costa Crociere supportata da un emendamento del Direttore Generale di Confitarma Luca Sisto. "Non c'è bisogno di modificare la Legge 30/98 basta dare applicazione alla Legge Cociancich per disciplinare il regime fiscale per gli armatori delle navi traghetto che imbarcano equipaggi Italiani e o Comunitari sulle rotte di cabotaggio tra porti nazionali, aggiungendo semplicemente la dicitura "navi da crociera" ed eliminando la distanza di 100 miglia marine tra porti nazionali . Lo scrive la Federmar Cisl che in una nota aggiunge: "Purtroppo a distanza di 2 anni dalla sua applicazione, questa Legge giace nei meandri della Unione Europea, per espressa volontà della stessa Confitarma supportata dall' allora Ministro dei Trasporti Del Rio. Lo sblocco di questa Legge - continua la nota - darebbe la possibilità alla Costa Crociere ed a tanti altri Armatori che con le loro navi per ragioni geografiche non raggiungono le 100 miglia tra porti Nazionali di salvaguardare Aziende e Bilanci, ma - aggiunge il sindacato dei marittimi - darebbe un grande sbocco occupazionale ai tanti marittimi Italiani che hanno perso il lavoro e non hanno reddito neppure dai Decreti Cura Italia e Rilancio, oltre al risparmio di spesa per la Cassa Integrazione data a quei pochi marittimi ed amministrativi che ne hanno avuto diritto. Dando Vita al Mare, ai Lavoratori e alle Aziende Armatoriali si dà vita al Turismo e all' economia della nostra Italia".



Informazioni Marittime

Focus

Crociere di cabotaggio d' estate. La proposta di Costa

In vista di una ripartenza graduale, la compagnia italiana scrive al governo: crociere su porti italiani. Ma bisognerà farlo in deroga al Registro internazionale

Fare crociere di cabotaggio sbarcando nei porti italiani, senza andare incontro a particolari complicazioni. Lo propone al governo, in una lettera, l' unica compagnia crocieristica italiana battente bandiera italiana, Costa Crociere, attualmente in uno stato di crisi molto grave (come tutte le compagnie crocieristiche del mondo) in vista di un 2020 quasi completamente saltato, la beffa per un altro anno da di record di fatturato e passeggeri trasportati, per tutti, in tutto il mondo. Una crociera italiana di cabotaggio, però, è possibile solo in deroga al Registro internazionale italiano. Sì, quel Registro difeso da quasi tutti gli armatori italiani negli scorsi anni, fondamentale negli anni Novanta per averli incentivati, in cambio di sgravi fiscali, a rientrare in una flotta di bandiera. Perché per effettuare crociere di cabotaggio, qualsiasi compagnia di questo tipo battente bandiera italiana dovrebbe iscriversi a un altro registro, ma rinunciare al Registro internazionale italiano significherebbe rinunciare agli sgravi fiscali, impossibile in questo momento. «Per poter riprendere le attività con il nuovo prodotto che abbiamo studiato, è indispensabile per noi poter avere la possibilità di effettuare, in via temporanea, la navigazione crocieristica tra soli porti italiani, il "cd cabotaggio", e su questo chiediamo un suo intervento affinché sia accolto l' emendamento predisposto da Confitarma a costo zero per lo Stato», scrive Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. Palomba prevede tre fasi per la ripartenza da qui al 2021. Una prima, che «auspichiamo possa cominciare con l' estate», prevede un «turismo di prossimità», in sostanza crociere per passeggeri italiani con sbarco in porti italiani. La fase successiva prevede l' approdo in porti stranieri ma sempre nel Mediterraneo, infine il ritorno a una relativa normalità. Costa Crociere, insieme a Confitarma, che ha interpellato il governo in precedenza, chiedono quindi una deroga, «un sostegno istituzionale che ci aiuti a realizzare quanto prima la ripartenza delle crociere in sicurezza», afferma Palomba.



Crociere e cabotaggio: punti di incontro e di scontro fra gli armatori italiani

Intorno alla possibilità o meno di operare crociere di cabotaggio in Italia da parte di Costa Crociere (che però, per poterle offrire, avrà necessità di una modifica preventiva alla norma istitutiva del Registro Internazionale delle navi) e di Msc Crociere (che invece ha già la possibilità di farle) si sta scatenando un nuovo fronte di scontro fra le due anime dell'armamento italiano. Da una parte Assarmatori presieduta da Stefano Messina, a cui aderisce Msc e che rappresenta anche i traghetti di corto cabotaggio, e dall'altra Confitarma guidata da Mario Mattioli, di cui fa parte Costa e dove la rappresentanza del cabotaggio è dominata da Grimaldi. A confronto ci sono i due maggiori player delle crociere in Italia ma nella partita sono coinvolti anche gli armatori di traghetti. Per ricostruire e descrivere quello che sta avvenendo in questo momento può essere utile partire dal fondo. La pandemia di Coronavirus ha azzerato il mercato delle crociere e sia Costa che Msc in questo momento hanno le navi ferme ormeggiate in banchina. In vista di una progressiva e totale ripartenza del mercato entrambe le compagnie vorrebbero inizialmente proporre al mercato itinerari 100% italiani con scali solo in porti del nostro Paese. Come raccontato recentemente da SHIPPING ITALY Costa Crociere, compagnia con sede in Italia (a Genova) e controllata dal gruppo americano Carnival Corporation, ha le proprie navi iscritte nel Registro Internazionale e per questo gode di sgravi fiscali e contributivi importanti. Proprio questa iscrizione, riservata alle navi che operano sulle rotte internazionali, gli impedisce ora di poter offrire itinerari 100% italiani solo sui collegamenti di cabotaggio. Per questo motivo la compagnia, tramite l'associazione di categoria Confitarma, vorrebbe presentare un emendamento finalizzato a modificare la legge (la n.30 del 1998) e proprio ieri con una lettera ha sensibilizzato i parlamentari sull'argomento. Nella comunicazione firmata dal direttore generale Neil Palomba si legge : Per poter riprendere le attività con il nuovo prodotto che abbiamo studiato è indispensabile per noi poter avere la possibilità di effettuare, in via temporanea, la navigazione crocieristica tra soli porti italiani, il cosiddetto 'cabotaggio', e su questo chiediamo un Suo intervento affinché sia accolto l'emendamento predisposto da Confitarma a costo zero per lo Stato. Più che a costo zero sarebbe più corretto dire a esborso zero perché, in realtà, riprendendo servizio, le navi di Costa tornerebbero a imbarcare personale di bordo (marittimi, animatori, hostess, commesse, ecc.) sui quali la compagnia come detto gode di sgravi contributivi che in termini di mancate entrate pubbliche un costo lo hanno. Oltre a ciò non va dimenticato che del gruppo Costa fanno parte molte navi di Aida Cruises, compagnia dedicata al mercato della Germania che imbarca ufficiali tedeschi per i quali spettano gli sgravi contributivi negati invece agli italiani imbarcati sulle navi di Msc. Chi non vede di buon occhio questa concessione temporanea sono anche le società di traghetti aderenti ad Assarmatori e ovviamente Msc Crociere. Per quest'ultima, infatti, l'impedimento di Costa crociere rappresenta un vantaggio competitivo importante. Pur essendo basata in Svizzera e battendo larga parte della sua flotta bandiera di Panama, le sue navi più moderne iscritte invece a Malta hanno la possibilità di operare crociere fra porti italiani perché si applica in questo caso il Regolamento comunitario 3577 del 1992. Anche le compagnie di traghetti entrano in gioco perché sono rimaste molto deluse dal decreto Rilancio che non ha previsto nessuna misura specifica per loro nonostante abbiano mantenuto i propri servizi attivi e registrato cali del fatturato in taluni casi superiori al 60%. Se noi siamo rimasti a mani vuote in termini di aiuti pubblici non vediamo perché debba essere concessa a Costa Crociere una deroga che di fatto gli consentirebbe di ottenere sgravi contributivi e fiscali





altro. La compagnia fondata da Gianluigi Aponte, che è stata promotrice insieme a Messina della nascita di Assarmatori in contrapposizione a Confitarma anche e soprattutto per i contrasti in materia di politica marittima a livello nazionale con Costa, da alcuni anni cerca invano di ottenere benefici in Italia (sgravi contributivi) legati alla nazionalità del personale occupato a bordo delle sue navi battenti bandiera comunitaria. Fino ad oggi, invece, il Registro Internazionale ha premiato (con sgravi contributivi e fiscali) le società con stabile organizzazione in Italia e navi battenti bandiera italiana. A Confitarma e Costa ovviamente non è dispiaciuto che la politica fino ad oggi non abbia modificato lo status quo. Msc, dunque, grazie' al Covid si trova ora nella posizione di vantaggio di poter operare crociere fra porti italiani e al tempo stesso di godere del fatto che Costa non sia legalmente autorizzato a offrire gli stessi itinerari (l'ipotesi di rinunciare temporaneamente alle agevolazioni contributive non è chiaro se sia una pista percorribile ma comunque ridurrebbe la convenienza dell'operazione). La situazione dunque è particolarmente intricata e per risolverla una delle vie d'uscita possibili è quella che le fazioni contrapposte si siedano a un tavolo e inizino a riflettere congiuntamente a una più ampia riforma dei benefici al trasporto marittimo suggeriscono SHIPPING ITALY alcune fonti a conoscenza della materia. Anche all'interno di Confitarma, infatti, la linea del muro contro muro fra Costa e Msc, e prima ancora fra Grimaldi e Onorato, a più d'uno né interessa né piace, soprattutto perché negli ultimi anni da Roma non si è nel frattempo ottenuto nulla per rendere la bandiera italiana più competitiva. Il risultato è stato quello che sempre più navi cargo (bulk carrier, navi cisterna, ecc.), nonostante la convenienza della Tonnage Tax italiana, si siano spostate a Malta. Alcune premesse affinché queste riflessioni congiunte su una nuova politica marittima in Italia possano prendere avvio ci sarebbero anche. Una trae origine dall'obbligo di estendere l'accesso al regime fiscale della Tonnage Tax e del Registro Internazionale italiano anche alle navi battenti altre bandiere comunitarie. Lo ha espressamente chiesto Bruxelles e una legge in tal senso è stata già approvata dall'Italia un paio d'anni fa ma fino ad oggi non è ancora entrata in vigore perché manca un regolamento attuativo. Un ritardo che a Costa Crociere certamente non dispiacerà. Non sarà possibile, però, rimandare questa previsione all'infinito anche perché la Dg Competition da Bruxelles tiene sott'occhio la norma e ha chiesto all'Italia ancora recentemente di parificare la possibilità di accesso alla Tonnage Tax e al Registro Internazionale italiano alle altre bandiere comunitarie sia dal punto di vista dei benefici fiscali che per quelli contributivi (l'ok italiano due anni fa era arrivato solo per il cosiddetto pacchetto fiscale). L'entrata in vigore di questa norma, abbinata alla necessaria stabile organizzazione in Italia, aprirebbe nuovi scenari sul possibile ritorno di realtà armatoriali importanti in Italia. A partire magari proprio da Msc Crociere che attualmente coordina la flotta dall'Inghilterra dove ha accesso alla locale Tonnage Tax. C'è poi un altro fronte sul quale molti associati sia a Confitarma che, soprattutto, ad Assarmatori convergono ed è la volontà di ottenere nuovamente dal Governo sgravi contributivi anche per le navi che operano sulle rotte di corto cabotaggio. Traghetto, bettoline e rimorchiatori fino a una decina d'anni fa godevano di questo beneficio che venne poi eliminato in tempi di spending review. Ora pare che il tema sia tornato d'attualità e non è escluso che a breve possa partire in direzione del Ministero dei trasporti una proposta condivisa da entrambe le associazioni di categoria in tal senso. Grimaldi e Aponte, i due big dell'armamento italiano, da qualche mese sono tornati a parlarsi ed entrambe concordano sul fatto che disunita la categoria non potrà che ottenere scarsi risultati politici. Rimane però da risolvere nel breve termine la partita Costa Crociere' che di Confitarma è un pilastro (anche in termini di contributi economici e quindi alla sopravvivenza dell'associazione). Dall'epilogo di questa vicenda si potranno ottenere alcune indicazioni utili a comprendere quale sarà il futuro della rappresentanza armatoriale in Italia. I maestri della diplomazia sono già al lavoro per questo.

Marittimi, ICS: incidenti a bordo delle navi ridotti del 25% in 1 anno. Nonostante il Covid-19

Redazione

Milano Il software dell' ICS , che tiene traccia di oltre 25 milioni di ore di lavoro a bordo delle navi effettuate ogni mese dai marittimi, ha identificato che il tasso di non conformità si è ridotto del 25% negli ultimi 12 mesi. Secondo tale tendenza positiva sembra quindi che, anche durante la pandemia di Covid-19 , i marittimi siano ancora in grado di gestire gli accordi di lavoro a bordo secondo le normative IMO e ILO. ISF Watchkeeper: il tasso di non conformità si è ridotto del 25% negli ultimi 12 mesi ICS ha monitorato regolarmente il lavoro globale della gente di mare e le registrazioni delle ore di riposo attraverso il suo software di conformità ISF Watchkeeper , lanciato per la prima volta nel 1997 per aiutare l'industria. ISF Watchkeeper viene utilizzato su oltre 8.000 navi per fornire ai propri operatori prove della conformità alle normative internazionali come richiesto dagli Stati di bandiera e dal controllo dello Stato di approdo. Questa è la prima volta che tali dati aggregati sono stati pubblicati dall' ICS e rappresentano un raggio di luce durante la pandemia di Covid-19 . 'Dall'inizio dell'anno, i marittimi hanno dovuto affrontare sfide significative dovute alla pandemia di Covid-19, e la difficoltà ad attuare i cambi dell'equipaggio non fa che aggravare questa situazione, ha dichiarato Guy Platten, segretario generale dell'ICS . 'È bello vedere che, nonostante tutte le difficoltà, i marittimi siano ancora in grado di rispettare i tempi per il riposo di cui hanno bisogno e le pause necessarie per mitigare la fatica. Platten ha aggiunto: 'Questi risultati confermano che la comunità marittima mondiale continua ad apprezzare l'importanza delle pratiche di lavoro sicure e conformi, anche durante quelle che sono state condizioni operative estremamente difficili per tutti i settori e per moltissime persone'.

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

Scriviti alla newsletter

Marittimi, ICS: incidenti a bordo delle navi ridotti del 25% in 1 anno. Nonostante il Covid-19
31 MAGGIO 2020 - Redazione

Milano - Il software dell'ICS, che tiene traccia di oltre 25 milioni di ore di lavoro a bordo delle navi effettuate ogni mese dai marittimi, ha identificato che il tasso di non conformità si è ridotto del 25% negli ultimi 12 mesi. Secondo tale tendenza positiva sembra quindi che, anche durante la pandemia di Covid-19, i marittimi siano ancora in grado di gestire gli accordi di lavoro a bordo secondo le normative IMO e ILO.

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

ISF Watchkeeper

Mese	Tasso di non conformità (%)
1	25
2	25
3	25
4	25
5	25
6	25
7	25
8	25
9	25
10	25
11	25
12	25
13	25
14	25
15	25
16	25
17	25
18	25
19	25
20	25
21	25
22	25
23	25
24	25
25	25
26	25
27	25
28	25
29	25
30	25
31	25

ISF Watchkeeper

I sindacati protestano con Assagenti e vettori marittimi per le nuove gare al ribasso nell'autotrasporto

Torna a salire la temperature nell'autotrasporto container da e per i porti liguri. I sindacati dei lavoratori Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti di Genova hanno infatti scritto una lettera ad Assagenti Genova e alle principali compagnie marittime di trasporto nazionali e internazionali a proposito delle nuove gare per affidare il servizio del trasporto su gomma da e per i tre scali della regione. Le organizzazioni sindacali sono state informate che in occasione dei nuovi bandi alcune società sono intenzionate a chiedere un'ulteriore riduzione delle tariffe contestualmente a un allungamento dei tempi di pagamento per il servizio effettuato scrivono in una nota i sindacati. Dalle aziende di trasporto merci su gomma rispettose delle regole ci è stata segnalata la preoccupazione di non riuscire più a garantire stabilità occupazionale per i propri dipendenti, il rispetto delle regole e ovviamente gli utili aziendali. Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti ritengono tali richieste, ancorché fuori luogo in un momento delicato come l'attuale, lesive di tutte quelle norme che garantiscono contrasto al dumping e all'illegalità, sana stabilità occupazionale, sicurezza sul lavoro e stradale. Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti chiedono ai vettori marittimi di ritornare su tali intendimenti tenendo in considerazione gli effettivi costi che la categoria è obbligata a sostenere per il servizio di trasporto. I sindacati dei lavoratori denunciano inoltre come la costante e indiscriminata ricerca di riduzione dei costi contribuisca pesantemente a destrutturare regole e sicurezza, nonché a provocare nel mondo dell'autotrasporto la scontata richiesta di diminuzione dei salari del personale.



Torna a salire la temperature nell'autotrasporto container da e per i porti liguri. I sindacati dei lavoratori Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti di Genova hanno infatti scritto una lettera ad Assagenti Genova e alle

Arriva in banchina la nuova Biosafety Trust Certification

Nuove misure anticontagio per la prevenzione e il controllo delle infezioni da Covid19 entrano nei porti italiani. Assiterminal, Rina Services, Sige e lo studio legale Maresca&Partners promuovono insieme l'adozione della Biosafety Trust Certification', un innovativo schema di certificazione per la prevenzione e il controllo della diffusione di infezioni per i terminal portuali italiani merci e passeggeri. Una nota spiega che Rina Services, il braccio di testing, ispezione e certificazione del gruppo Rina ha sviluppato questo primo schema di certificazione per i sistemi di gestione dedicato alla prevenzione e al controllo del rischio di infezione. La nuova certificazione, pensata per proteggere la salute delle persone da potenziali agenti biologici infettivi, si basa sulle best practice applicabili, minimizzando il rischio di epidemia nei luoghi di aggregazione pubblici e privati, come i mezzi di trasporto e i terminal. Sige ha approfondito insieme a Rina Services le linee guida specifiche per i terminal Portuali con particolare focus sui terminal da cui transitano i passeggeri che si imbarcheranno sui traghetti o navi da crociera. Lo studio legale Maresca & Parteners ha predisposto le indicazioni per adeguare i modelli organizzativi delle aziende in tema di D.Lgs. 231/01.



Nuove misure anti-contagio per la prevenzione e il controllo delle infezioni da Covid-19 entrano nei porti italiani. Assiterminal, Rina Services, Sige e lo studio legale Maresca&Partners promuovono insieme l'adozione della Biosafety Trust Certification', un innovativo schema di certificazione per la prevenzione e il controllo della

Per le stazioni navali l'Italia è in ritardo

ROMA Dopo anni di annunciata disponibilità sui siti ufficiali scrive Diego Gavagnin su ConferenzaGNL a inizio maggio a Marsiglia c'è stato (come abbiamo già riferito n.d.r.) il primo rifornimento di GNL diretto da nave cisterna a nave utilizzatrice. Tutto è filato liscio sotto il controllo arcigno di una squadra di pompieri marittimi e di funzionari della Capitaneria di Porto. Situazioni già viste, anche in Italia, e per operazioni ben più semplici. Truck to ship: rifornimenti in porti e cantieri di imbarcazioni, soprattutto traghetti, con autocisterne, ben piantate a terra, a navi, ben attraccate al molo. Operazioni così da noi ne sono state già effettuate quattro, la prima proprio in questi giorni, nel maggio 2014 a Civitavecchia, sei anni fa, promossa da ConferenzaGNL. Migliaia le operazioni simili fatte negli altri Paesi europei, anche in Francia. Disponibili dettagliate regolamentazioni internazionali ed europee. Da noi rifornire una nave che richiede poche centinaia di m3 di GNL con un'autobotte è ancora vietato. Nello Stretto di Messina una modernissima nave traghetto a GNL chiede da diciannove mesi di potersi rifornire così. Non può. Deve usare petrolio, autorizzata suo malgrado ad emettere polveri sottili, zolfo e molto più azoto e CO2. Intanto più di cento autobotti, le stesse usate per le navi, si riempiono ogni due o tre giorni nei grandi rigassificatori e scaricano il GNL negli oltre 100 serbatoi delle stazioni di servizio e industrie italiane. Serbatoi in tutto simili a quelli delle navi. Dai serbatoi più di 2.500 camion, anche in self service, e impianti industriali prelevano e consumano il GNL, ogni giorno. Le tecnologie sono le stesse. Il primo di questi serbatoi, in provincia di Cuneo, compie dieci anni il prossimo agosto. Mai nessun problema. Non si può neanche immaginare quanto tempo ci vorrà per fare in Italia quello che è stato fatto dieci giorni fa a Marsiglia. Attività normale da più di due anni in Spagna e dal 2014 nei porti dell'Europa Settentrionale; non si contano le operazioni di questo tipo già fatte, anche senza attracco al molo. Nessun incidente. Ma se pure potessimo usare le piccole navi cisterna per rifornire nei nostri porti le sempre più numerose grandi navi a GNL (qualche migliaio di m3, il truck to ship impiegherebbe troppo tempo), dove potrebbero rifornirsi? A Genova non si può, se ne parla dal 2014 ma ancora non è stato possibile trovare il sito dove costruire un deposito small scale di GNL. A Livorno neanche, se ne parla dal 2015, ma anche lì non si riesce a decidere. Ferme Savona, La Spezia e Civitavecchia. Che poi, se anche all'improvviso ci decidesse, quanti anni saranno necessari per avere le autorizzazioni? Non meno di due, probabilmente tre. Questi i tempi nonostante lo storico impegno del Ministero dello Sviluppo Economico, che deve concedere il permesso finale in procedura unica, ma coinvolgendo più di dieci altre amministrazioni. E quanti per la costruzione? Se va bene, e non ci sono ricorsi, almeno altri due. Intanto sta per essere completato il deposito di Santa Giusta-Oristano, in Sardegna, ma chi lo rifornirà perché possa rifornire le navi cisterna che andranno a rifornire le navi? La speranza è l'approvvigionamento delle piccole navi cisterna dal rigassificatore galleggiante OLT, al largo di Livorno. La procedura autorizzativa è iniziata nel 2018 ed è in corso. Poi servirà un anno per adeguamenti tecnici. Negli scorsi giorni OLT ha pubblicato il rapporto ambientale, certificando che l'attività dell'impianto, che lavora al massimo della sua capacità, non ha causato neanche lo scorso anno impatti significativi sull'ambiente e non avuto alcun problema di sicurezza. L'impianto riceve ogni anno decine di metaniere con capacità anche di 180.000 m3. La dimensione delle navi cisterna che potrà rifornire sarà di 7.500 m3. Su OLT siamo ottimisti, ma nel frattempo? Marsiglia. Non è un caso che si sia fatto adesso il primo carico da nave a nave. Total ha in consegna una nave cisterna che qui farà base. Si riempirà nei rigassificatori marsigliesi e





La Gazzetta Marittima

Focus

a GNL, che faranno anch'esse scalo a Marsiglia, dell'armatore francese CMA CGM. Tra una portacontainer e l'altra la nave cisterna di Total troverà certo modo di arrivare in Liguria, in Sardegna, in Toscana. Lo ship to ship da noi non si potrà fare? Saranno le nostre navi ad andare Marsiglia per fare rifornimento. Contiamo i giorni per riaprire industrie e commerci e ci rassegniamo a convivere con il virus, coscienti che gli investimenti in infrastrutture sono la prima risposta per superare la crisi economica; esperti dicono che provocherà più vittime della stessa epidemia. Sembra un altro il virus che ci deve fare più paura.