



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 29 maggio 2020**



Prime Pagine

29/05/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 29/05/2020	9
29/05/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 29/05/2020	10
29/05/2020	Il Foglio Prima pagina del 29/05/2020	11
29/05/2020	Il Giornale Prima pagina del 29/05/2020	12
29/05/2020	Il Giorno Prima pagina del 29/05/2020	13
29/05/2020	Il Manifesto Prima pagina del 29/05/2020	14
29/05/2020	Il Mattino Prima pagina del 29/05/2020	15
29/05/2020	Il Messaggero Prima pagina del 29/05/2020	16
29/05/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 29/05/2020	17
29/05/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 29/05/2020	18
29/05/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 29/05/2020	19
29/05/2020	Il Tempo Prima pagina del 29/05/2020	20
29/05/2020	Italia Oggi Prima pagina del 29/05/2020	21
29/05/2020	La Nazione Prima pagina del 29/05/2020	22
29/05/2020	La Repubblica Prima pagina del 29/05/2020	23
29/05/2020	La Stampa Prima pagina del 29/05/2020	24
29/05/2020	MF Prima pagina del 29/05/2020	25

Trieste

29/05/2020	Il Piccolo Pagina 30 Lo sguardo interessato del Trieste Airport per il terminal crociere	26
------------	--	----

Venezia

29/05/2020	Corriere del Veneto Pagina 4 Mose, lo «spettacolo» delle dighe si potrà vedere dalla spiaggia	Mo.Zi. 27
------------	---	-----------

29/05/2020	Il Gazzettino Pagina 37		28
Mose, è a rischio di slittamento la prova generale del 30 giugno			
29/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15		29
«I marittimi senza la cassa integrazione»			
29/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15		30
Comparto crocieristico bloccato Ripartenze forse solo da agosto			
28/05/2020	Ansa		31
Porti: Venezia, riaperto terminal trasporto automobili			
28/05/2020	Corriere Marittimo		32
Da Venezia per l'automotive segnali di ripresa o segnali di fumo?			
28/05/2020	FerPress		33
Porto di Venezia: si riattiva il traffico automotive con un trasporto di auto dalla Romania			
28/05/2020	Il Nautilus		34
Porto di Venezia: si riattiva il traffico automotive con un trasporto di auto dalla Romania			
28/05/2020	Informatore Navale		35
Porto di Venezia: si riattiva il traffico automotive con un trasporto di auto dalla Romania			
28/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	36
Porto di Venezia riattiva traffico automotive			
28/05/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	37
Porto di Venezia: si riattiva il traffico automotive			
28/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	38
Porto di Venezia: riprende il traffico automotive con un trasporto di auto dalla Romania			
28/05/2020	Informazioni Marittime		39
Venezia, accordo aree portuali con Cavallino-Treporti			

Savona, Vado

29/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 6		40
Cartelli, picchetti e buon senso Nel Savonese vince la linea soft			
29/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 18		41
Niente numero chiuso e stop alluna Il Comune fa retromarcia sulla darsena			
29/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19		42
La soluzione dell'Authority per gestire le spiagge libere? Cartelli piantati nella sabbia e vigilanza lasciata ai sindaci			
29/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19		44
'Una banale cartellonistica non impedirà gli assembramenti'			
29/05/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 31		45
I sindaci di Savona e Vado: garanzie per le spiagge libere o non apriamo			
29/05/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 33	<i>GIULIO GAVINO</i>	46
In porto con le scarpe Niente feste a bordo Evitare gli abbracci			
28/05/2020	Il Vostro Giornale		47
Vertice spiagge libere: l'Autorità Portuale installerà i cartelli, Albissola pensa alla sorveglianza			
28/05/2020	Savona News		48
Spiagge libere, incontro Autorità Portuale/sindaci Albissola, Savona e Vado. Giuliano: "Non bastano solo i cartelli"			
28/05/2020	Savona News		49
Albissola, riapertura spiagge libere, turismo low cost e controlli. Sindaco Nasuti: "No ai volontari, a rischio la loro sicurezza"			

Genova, Voltri

29/05/2020	Il Secolo XIX Pagina 16		50
Salone nautico, siglato l'accordo: sarà legato a Genova per dieci anni			

29/05/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	52
	La sfida di Genova altri 10 anni di Salone	
29/05/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 15	53
	Dieci anni per fare il Salone Nautico ancora più bello	
28/05/2020	Ansa	55
	Nautica: Bucci, Salone a Genova per altri 10 anni	
28/05/2020	BizJournal Liguria	56
	Salone Nautico a Genova per altri 10 anni, firmato l' accordo	
28/05/2020	FerPress	57
	Porto Antico di Genova: Mauro Ferrando, intesa decennale con Salone Nautico Internazionale	
28/05/2020	Genova24	58
	Il Salone Nautico a Genova per i prossimi 10 anni: "Vogliamo che diventi il primo del mondo"	
28/05/2020	Italtpress	59
	Salone Nautico a Genova per i prossimi 10 anni	
28/05/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	60
	Salone nautico a Genova per dieci anni	
28/05/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	61
	Salone Nautico: a Genova per i prossimi 10 anni. Confermate le date della rassegna di ottobre	
29/05/2020	Il Secolo XIX Pagina 16	62
	Cassa e smart working per tutti i big in Liguria Msc e Costa i fronti più caldi	
29/05/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 11	64
	Nei porti liguri tornano le merci dalla Cina, azzerati i passeggeri	
28/05/2020	Ansa	66
	Porti Genova e Savona: passeggeri -98,4%, container -15,8%	
28/05/2020	Ansa	67
	Porto Genova: passeggeri -98,4%, container -15,8%	
28/05/2020	Informare	68
	Ad aprile il porto di Genova ha registrato il dato di traffico più basso degli ultimi 25 anni	
28/05/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	69
	Covid-19, porti liguri: effetti pesanti su traffici merci e passeggeri di aprile / Il Report	
28/05/2020	shippingitaly.it	70
	Genova e Savona: l'analisi del crollo dei traffici portuali registrato ad aprile	
28/05/2020	Vatican Insider	72
	Porti di Genova e Savona: passeggeri quasi azzerati	
29/05/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 13	73
	"Pietro Chiesa" 'Ma noi ci siamo'	
28/05/2020	Ansa	74
	Autostrade: Signorini, cantieri sono un guaio per il porto	
28/05/2020	BizJournal Liguria	75
	Varco portuale di San Benigno, cosa cambia dal primo giugno	
28/05/2020	BizJournal Liguria	76
	Turismo: intesa tra Genova e Savona per la promozione congiunta del territorio	
28/05/2020	Genova24	78
	Al porto di Pra' la prima gettata della cabina di elettrificazione delle banchine foto	
28/05/2020	Messaggero Marittimo <i>Vezio Benetti</i>	79
	Psa Genova Pra' non ha avuto soste	
28/05/2020	shippingitaly.it	80
	Treno merci record di Mercitalia Rail dal porto di Genova	

La Spezia

29/05/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 31	81
	La nautica da diporto scalda i motori per un' estate in tutta sicurezza	

29/05/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 33	82
A spasso in barca con gli amici rispettando le distanze		
29/05/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36	83
Molo per yacht con i cassoni della Concordia		

Ravenna

29/05/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 14	84
Ravenna, potenziata l'accessibilità ferroviaria al porto		
28/05/2020	shippingitaly.it	85
Lavori completati: Terminal Container Ravenna è ora più competitivo		

Livorno

29/05/2020	Il Tirreno Pagina 23	86
Il porto di Livorno rischia di perdere un bel po' di soldi		
28/05/2020	Ansa	88
Fase 2: nave crociera Seven Seas Voyager in sosta a Livorno		
28/05/2020	Corriere Marittimo	89
Rossi al ministro Provenzano: "Livorno nelle Zone Logistiche Semplificate Rafforzate"		

Piombino, Isola d' Elba

29/05/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 21	90
Passaporto sanitario per sbarcare all' Elba Zini: «È una follia, non serve a niente»		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

28/05/2020	Cronache Ancona	91
Riqualficazione di via Mattei: approvato il progetto Al via i lavori per la rotatoria		
29/05/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 32	92
Tornano pure i cantieri, si sistema via Mattei		
28/05/2020	Ancona Today	93
Nuova vita per via Mattei: approvati i lavori di riqualficazione		
29/05/2020	Corriere Adriatico Pagina 13	95
La rinascita di via Mattei un restyling da 1,2 milioni		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/05/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 31	96
Porto, la crisi preoccupa il Consiglio regionale		
28/05/2020	FerPress	97
AdSP Civitavecchia: Di Majo, Di Majo, banchina 24 multipurpose e Piano di Sviluppo Strategico alla Regione		
28/05/2020	Informazioni Marittime	98
Civitavecchia, la banchina 24 diventa multipurpose		
28/05/2020	Messaggero Marittimo	99
Rilancio del settore commerciale di Civitavecchia		

Napoli

28/05/2020	Informare		101
<hr/> Pesante arretramento del traffico nei porti di Napoli e Salerno ad aprile			
28/05/2020	Cronache Della Campania	<i>RENATO PAGANO</i>	102
<hr/> Napoli, pericolo crollo dell' Arco Borbonico, la Soprintendenza diffida l' Autorità Portuale ad eseguire interventi di restauro			
28/05/2020	Napoli Village		103
<hr/> Pericolo crollo dell' Arco Borbonico, la Soprintendenza diffida l' Autorità Portuale ad eseguire interventi di restauro			

Salerno

29/05/2020	La Città di Salerno	Pagina 13	104
<hr/> Gallerie Porta Ovest Riapre il cantiere col nuovo svincolo			
29/05/2020	La Città di Salerno	Pagina 13	105
<hr/> Allestimento Arena del mare Prolungato il fitto dell' area			

Brindisi

29/05/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 17	106
<hr/> Oggi si ritorna in Consiglio Ed è ancora scontro sul porto			

Taranto

29/05/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 38	108
<hr/> Porto, Confindustria lavora a un cluster di imprese locali			
29/05/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 15	109
<hr/> Ripartenza del porto, vertice con la Del Prete Chiesto il coinvolgimento delle imprese locali			
28/05/2020	Ansa		111
<hr/> Porti: Confindustria Taranto, verso cluster imprese locali			
29/05/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 41	112
<hr/> Emissioni elevate sanzionati i comandi di due mercantili			
29/05/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 6	113
<hr/> Sette tonnellate di cibo donate da Costa crociere alla città di Taranto			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

28/05/2020	FerPress		114
<hr/> Gioia Tauro: Santelli, è la grande scommessa della Calabria. E' approdata qui una delle più grandi portacontainer			
28/05/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	115
<hr/> Gioia Tauro, primo porto del Mediterraneo per la Sixin Msc			
28/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	116
<hr/> Gioia Tauro ancora senza presidente del porto: tutti gli scogli sulla rotta tracciata dalla ministra / Il focus			
28/05/2020	shippingitaly.it		117
<hr/> Maccarini (Msc) a Gioia Tauro: 'Arrivare secondi non ci interessa'			

28/05/2020	Stretto Web		118
Reggio Calabria, Santelli e la sfida sul porto di Gioia Tauro: i due punti su cui si basa il progetto			
28/05/2020	Stretto Web		119
Porto di Gioia Tauro, 13 lavoratori licenziati chiedono un incontro al commissario Agostinelli: "valutare la possibilità di essere inseriti nella Port Agency"			

Messina, Milazzo, Tremestieri

29/05/2020	Giornale di Sicilia	Pagina 10	120
Messina, intesa tra l' Ateneo e l' Autorità portuale			
28/05/2020	Corriere Marittimo		121
Siglato accordo tra AdSP dello Stretto e Università di Messina su formazione e ricerca			
28/05/2020	ilcittadinodimessina.it		122
Ricerca e formazione: firmato accordo tra Università di Messina e Autorità Portuale			
28/05/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	123
Accordo tra AdSp Stretto e Università Messina			
28/05/2020	Messina Ora	REDAZIONE SPORT	124
Ricerca e formazione: firmato accordo tra Università di Messina e Autorità Portuale			
28/05/2020	shipmag.it	Redazione	125
Accordo tra Authority dello Stretto e Università			
28/05/2020	Stretto Web		126
Messina, accordo tra Unime e Autorità Portuale dello Stretto. D' Uva e Floridia (M5S): "collaborazione proficua"			
28/05/2020	TempoStretto		127
Ricerca e formazione: accordo tra Università di Messina e Autorità Portuale			
28/05/2020	Transportonline		128
Protesta a sorpresa degli autotrasportatori: bloccato il porto di Tremestieri			

Palermo, Termini Imerese

29/05/2020	Giornale di Sicilia	Pagina 17	129
Canoni di concessione «Non sono tassabili»			

Focus

29/05/2020	MF	Pagina 23	PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO	130
Un piano per i porti d' Italia				
28/05/2020	Messaggero Marittimo		Redazione	131
Avviato l'iter per Zona Economica Esclusiva				
28/05/2020	Portnews		Marco Casale	132
L'emergenza che può dare la scossa				
29/05/2020	Corriere della Sera	Pagina 15	ANTONIO MACALUSO	134
«La nautica italiana ostacolata dal Fisco»				
29/05/2020	Corriere della Sera	Pagina 15		136
«Così si nega alle aziende di competere»				
29/05/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 13	Raoul de Forcade	137
Charter nautico in pericolo con le nuove regole sull' Iva				
28/05/2020	Informazioni Marittime			138
Assicurazioni, manutenzione, sicurezza, la nave ai tempi del Coronavirus				
28/05/2020	Sea Reporter			140
L' impatto del coronavirus sul settore marittimo: Allianz avverte. Le navi rimaste inattive devono far fronte a nuovi rischi				

"L' agente marittimo del futuro? Sarà un po' più come un operatore logistico" /
INTERVISTA

Petrone (Assonave): 'Con il Recovery Plan, cantieri navali considerati prioritari
per la ripresa economica'

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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



Il professor Remuzzi
«La malattia è cambiata
Adesso è meno grave»
di **Marco Imarisio**
a pagina 8



Il libro
Gelli, Gladio e le Br:
gli intrighi italiani
di **Gian Antonio Stella**
a pagina 35



Boccia contro i governatori che vogliono la patente sanitaria: è incostituzionale. Scontro sui dati dei contagi in Lombardia

Regioni, si riapre insieme

Via libera per tutti il 3 giugno o rinvio di una settimana. Fontana: noi pronti a ripartire

LO SCATTO CULTURALE CHE SERVE

di **Angelo Panebianco**

Se lo possono permettere, ossia se dispongono di istituzioni sociali e politiche solide (è il caso, ad esempio, di certi Paesi asiatici) le società demograficamente giovani concentrano grandi quantità di risorse in istruzione, formazione, ricerca scientifica: in altri termini, quelle società investono massicciamente sul futuro. Invece, le società afflitte da declino demografico come l'Italia sono interessate solo al presente. Comprensibilmente, in una società siffatta, sanità (anche prima della pandemia) e pensioni contano molto di più di istruzione e ricerca. Pessimo anche, nel nostro caso, certi vizi ormai di antica data: non puoi trattare per decenni e decenni le istituzioni educative pubbliche come se la loro funzione principale non fosse quella di educare ma di assorbire forza lavoro (è ciò che fa la classe politica fin dai tempi della Democrazia Cristiana) senza che alla fine non se ne paghi il prezzo. Declina drammaticamente la capacità di istruire e di formare. Si aggiungono gli effetti deleteri del populismo scolastico: l'idea perversa e balorda che a un certo punto diventa dominante secondo cui «diritto al studio» sia un sinonimo di «diritto al diploma».

continua a pagina 38

Il 3 giugno l'Italia riparte insieme. E sull'obbligo di esibire la patente sanitaria il ministro Boccia avverte i governatori: «È incostituzionale, l'articolo 120 dice che una Regione non può adottare provvedimenti che ostacolino la libera circolazione delle persone. Il governatore lombardo Fontana garantisce: noi pronti a ripartire. E sempre in Lombardia è polemica sui dati».

da pagina 2 a pagina 23

IL MINISTRO AMENDOLA «I fondi Ue? Non per le tasse»

di **Federico Fubini**

a pagina 13

GIANNELLI

IL GOVERNO MIRA IN ALTO



DECISIONI & LITIGI

Il bisogno di una tregua

di **Beppe Severgnini**

Tra la lingua e le mani, in Italia, esiste troppa distanza. Tra le cose che diciamo e quelle che facciamo passano troppo tempo, troppe autorizzazioni, troppe discussioni.

continua a pagina 6

SOVRANISMI INCROCIATI

Quelle parole di troppo

di **Antonio Polito**

Discriminazione territoriale. Quando si andava allo stadio, incorreva in sanzioni chi se ne rendeva colpevole con cori o striscioni.

continua a pagina 23

Il voto Pechino approva le regole sulla sicurezza nazionale



Un manifestante ad Hong Kong sorvegliato da due poliziotti antisommossa. La protesta contro il governo cinese che vuole imporre la sua legge

La Cina impone la sua legge: proteste vietate a Hong Kong

di **Guido Santevecchi**

La Cina ha deciso di scavalcare il Legislative Council di Hong Kong per imporre al territorio la sua stessa normativa sulla sicurezza nazionale. Proteste vietate. Usa e Regno Unito: «Difenderemo il bastione di libertà».

a pagina 27

Lo sport Ricomincia il campionato Torna il calcio: serie A in campo il 20 giugno

di **Alessandro Bocci** e **Monica Colombo**

Il calcio riparte. Il ministro dello Sport Vincenzo Spadafora ha annunciato che la Serie A tornerà in campo il 20 giugno. Ma le partite di Coppa Italia saranno disputate una settimana prima, il 13 giugno. Con la finale il 17. «Se la curva dei contagi muterà e il campionato sarà costretto a fermarsi di nuovo — ha spiegato Spadafora — la Figg ha assicurato l'esistenza di un piano B, i playoff, e di un piano C, la cristallizzazione della classifica».

da pagina 56 a 59 **G.De Carolis** e **Passerini**

FIRMATO L'ORDINE ANTI IMMUNITÀ LEGALE

Altolà di Trump ai social media

di **Massimo Gaggi** a pagina 25

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Qualche sera fa, sul telefono di diversi milanesi, è giunto un messaggio della sempre affidabile sanità lombarda: «Ats Milano. Gentile Sig./Sig.ra, lei risulta contatto di caso di coronavirus». Il primo choc è stato sintattico. È probabile che l'autore del testo avesse intenzione di scrivere: «Lei è entrato in contatto con una persona positiva al coronavirus». E di sicuro lo avrebbe scritto, se avesse conosciuto l'italiano: un requisito che però è richiesto di rado, almeno in Italia. Decrittata in qualche modo la funesta informazione, il destinatario apprendeva di doversi ritirare in quarantena, con l'obbligo di non mettere il naso mascherato fuori di casa e di ridurre al minimo lo struscio coi conviventi. A quel punto il suo sguardo sarà scivolato in fondo al messaggio, alla

Scherzi telefonici

ricerca di un numero di telefono. Mai sforzo risultò più vano: quando vogliono, gli enti pubblici sanno essere riservati. Possiamo soltanto immaginare la notte di quel povero disgraziato, raggiunto tra capo e collo da una notizia del genere: l'avrà trascorsa barricato nello sgabuzzino, a rinvagare col pensiero gli incontri ravvicinati delle ultime settimane e ad ammansire il coniuge ansioso e rivendicativo. Senonché il giorno dopo Ats Milano — dove potrebbe celarsi un reparto per gli scherzi telefonici o, peggio, un laboratorio per testare la app Immuni — ha inviato un altro messaggio: «Errore informatico, ci scusiamo per il disagio». Figuriamoci, poteva capitare a chiunque.

E però capita sempre a loro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MANI SICURE.

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

Distributore Ufficiale in GDO

Euro Packaging
Italia

www.europackaging.it

FreeHands

FreeHands Gel lo trovi nei supermercati, in farmacia o acquistalo su www.freehandsgel.com



00529
9 7711 20 498009
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano





Sud Corea, lockdown-bis: sono bastati soltanto pochi giorni di riapertura per riaccendere almeno un focolaio e rinnalzare i contagi. Guai a distrarsi



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

Venerdì 29 maggio 2020 - Anno 12 - n° 147
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,00 con il libro "Genaro San"
Spedizione abb. postale DL 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

GOVERNO E DINTORNI

Conte e i sindaci, guerra e pace Scuole al via così

DELLA SALA E ZANCA
A PAG. 3 E 14

PARLA LA APPENDINO

"Non c'è obbligo di allearci col Pd anche nelle città"



DE CAROLIS A PAG. 6

I COMITATI DI GENOVA

"Aspi, le tariffe usate per gli utili: concessione via"

LILLO A PAG. 15

I 3 DECRETI DA 80 MLD

I fondi già versati e quelli no. Metà dei prestiti a Nord

DE RUBERTIS A PAG. 16 - 17

ASTA DI GIORNALISTI

Gol, plusvalenze e scambi: ecco il Pennemercato

Pietrangelo Buttafuoco

Il Pennemercato. Ingaggi stellari nel campionato dei giornalisti. Il colpo lo fa Urbano Cairo. Il patron del Torino, con gli stadi chiusi e in mancanza di gol in campo, si assicura Carlo Verdelli, il Ronaldo delle edicole. L'ex direttore di Repubblica, cacciato dagli Agnelli, non cede alle lusinghe di Carlo De Benedetti che lo vuole con sé al Domani.

A PAG. 20

LOMBARDIA: così tarocca i dati



FONDAZIONE GIMBE
"RAGIONEVOLE SOSPETTO: AGGIUSTATI I NUMERI DEI CONTAGI". DIMESSI CONFUSI COI GUARITI E IL FALSO DEI MORTI ZERO. LA GIUNTA QUERELA, MA I CONTI NON TORNANO

PALOMBI
A PAG. 2

Mannelli



SERIE A DAL 20 GIUGNO

Il calcio riparte Malagò e Lotito, lobby in azione



TECCO E VENEMIALE CON I PARERI
DI ROBERTO BECCANTINI E STEFANO DISEGNI A PAG. 8 - 9

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Montezemolo e i frugali a pag. 3
- Violi Torneremo quelli di prima a pag. 11
- Lerner Tobagi, killer fuori tempo a pag. 15
- Mucchetti Se poi Fca non paga? a pag. 21
- Costamagna Letterina a Salvini a pag. 11

INTERVISTA ABRAMOVIC

"Scavalco muri e trovo la felicità sovrastimata..."



La cattiveria

Sandra Milo si incatena in piazza Colonna e viene ricevuta a Palazzo Chigi. Ora ha già più elettori di Renzi

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

MOLICA FRANCO
A PAG. 22

Ricoveri Fund

Marco Travaglio

Il Paziente Zero, ormai è chiaro, non lo troveremo mai. Ma per l'Impaziente Zero c'è solo l'imbarazzo della scelta. Storni di menagramo appollaiati sui cornicioni di Palazzo Chigi attendevano da mesi l'uscita del feretro di Giuseppe Conte, il noto pirata capitato lì per caso e destinato a morte sicura per unanime decisione dei commentatori che la sanno lunga. Restava solo da stabilire chi avrebbe premuto il grilletto, ma i candidati al ruolo di killer erano legione. L'uno valeva l'altro. Poteva essere il mitico ministro della Giustizia Usa, autore del leggendario Rapporto Barr di imminente pubblicazione destinato a smascherare le trame del premier con i Servizi per passare segreti di Stato a Trump in cambio del celebre tweet pro "Giuseppi". Poi purtroppo è andata com'è andata: Barr non ha sbiugliato nessuno e l'unica cosa che ha rischiato di uscire non è il Rapporto Barr, ma Barr, a calci. Poteva essere il Cazzaro Verde dopo l'annunciato trionfo in Emilia. Poi purtroppo è andata com'è andata: prima suonava ai citofoni altrui, ora si telefonava da solo e non si risponde.

Poteva essere l'Innominabile, da sempre ansioso di liberarsi del premier con i più svariati pretesti (la prescrizione, le manette agli evasori, il Mes, l'Iva, Alitalia, Atlantia, la Fase1, la Fase2, gli orari delle conferenze stampa del premier, i Dpcm al posto dei decreti, i decreti al posto dei Dpcm, la svolta autoritaria, Bonafede, un'unglia incarnita), per metterci al posto ora Cantone, ora Draghi, ora Giorgetti, ora Franceschini, ora Bertolaso, ora Sassoli, ora Colao, ora sua zia. Poi purtroppo è andata com'è andata: l'unica cosa di cui l'Innominabile è liberato è il suo partito, che nei sondaggi riantola sull'1,5% e sta per finire alla voce "Altri". Poteva essere Di Maio, dato regolarmente in rotta di collisione col premier, come del resto l'intero M5S, sempre descritto nel caos, in rivolta, in scissione, nell'abisso, nel baratro, nella bara. Poi è andata com'è andata: anche grazie a Conte, Di Maio sale nei sondaggi e pure i 5 Stelle, anche con un capo provvisorio non proprio carismatico come Crimi. Poteva essere il Pd, da tutti dipinto come scontento e stufo marcio del premier e ansioso di metterci al posto ora Cantone, ora Draghi, ora Giorgetti, ora Franceschini, ora Bertolaso, ora Sassoli, ora Colao, ora Giovanni Rana. Poi è andata com'è andata: Conte è sempre lì e il Pd, fingendosi morto, tallona la Lega. Poteva essere la gestione della Fase1, ovviamente disastrosa perché il governo non si decideva a imitare il prodigioso "modello Lombardia". Poi è andata com'è andata: il lockdown all'italiana è stato preso a modello da tutta Europa, il modello Lombardia un po' meno.

SEQUE A PAGINA 24



Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 06/89989011. Sped. in Abb. Postale - DL 535/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, D.L. 1/2010

ANNO XXV NUMERO 127

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

VENERDÌ 29 MAGGIO 2020 - € 1,80

Mimmo Parisi è incompatibile come presidente dell'Anpal, lo conferma una lettera della Mississippi University al ministero

Mimmo Parisi, il professore venuto da Mississippi e messo da Luigi Di Maio al vertice dell'agenzia per le politiche attive, è incompatibile con il suo ruolo di presidente dell'Anpal. La questione è stata sollevata più volte, in diverse interrogazioni parlamentari, in

entrare in conflitto con gli scopi e i compiti dell'Anpal". La ratio della norma è che il capo dell'Anpal debba dedicarsi a tempo pieno all'agenzia statale, senza avere rapporti subordinati con altri. Parisi ha sempre comunicato al ministero che il suo rapporto con la Mississippi State University si "caratterizza per il ruolo di consulente". Insomma, il "padre dei navigatori" non sarebbe più un dipendente, ma un semplice consulente dell'università americana e questo (entro certi limiti) sarebbe compatibile con il ruolo di presidente dell'Anpal. La versione di Parisi è stata confermata da un parere, sollecitato dallo stesso Parisi, espresso dal magistrato Mario Oliverio della Corte dei conti e da un parere del dipartimento agli affari giuridici e legislativi (Dagli di Palazzo Chigi richiesto - non si è dal sottosegretario Paolo Fracaro. Ma a seguito di una richiesta di accesso agli atti da parte del Foglio a cui Parisi si era opposto, emersero dei documenti che smentiscono la

versione di Parisi e del Dagli di Palazzo Chigi. Per dimostrare di non avere più un rapporto di lavoro subordinato in America, Parisi inviò al ministero del Lavoro due lettere della sua università datate 9 marzo che affermano: 1) che Parisi è stato in aspettativa ("leave of absence" da professore e direttore del centro Nisare della Mississippi State University dal 1 marzo 2019 al 29 febbraio 2020); 2) che attualmente è "Senior advisor for european development" presso la medesima università. La descrizione del nuovo incarico è molto generica, non si capisce bene cioè che rapporto di lavoro abbia, e così il 17 aprile il ministero del Lavoro chiede chiarimenti alla Mississippi University per risolvere il problema dell'incompatibilità. Il ministero chiede al presidente dell'università esplicita conferma di due punti distinti: 1) confermate che Parisi non è più un dipendente ("employee") dell'Università, né full time né part time? 2) Confermate che nella nuova posizione di Senior advisor Parisi è

un vero consulente autonomo ("self-employed consultant"). La risposta dell'Università arriva il giorno seguente, 18 aprile, e non lascia spazio a interpretazioni: Parisi è un nostro dipendente ("employee") part time, dice la Mississippi University. E questo, da lavoro, è incompatibile con il ruolo di presidente dell'Anpal. Che non è chiaro è cosa stia facendo il ministero del Lavoro. Se avesse voluto chiedere gli occhi, avrebbe potuto fingere di crederci alla iniziale versione vaga e ambigua di Parisi. Ma non l'ha fatto. Ha voluto vedere chiaro e per questo ha posto domande specifiche alla Mississippi State University, ricevendo come risposta proprio ciò che sospettava: Parisi non si è dimesso né è più in aspettativa, ma ha un rapporto di lavoro subordinato in America. Ma non si capisce perché, a distanza di quasi due anni, il ministro per il Mezzogiorno, il ministro Nunzia Landolfi non abbia preso le decisioni conseguenti. Chi è che ora le sta chiudendo gli occhi?

Riots e degenerazione

L'omicidio a sfondo razziale di Minneapolis non è la solita, vecchia America

Due notti di rivolta dopo che un video incastra 4 agenti. Il capo della polizia aveva il compito di fermare gli abusi

Il sindaco. "Incriminate!"

Roma. La scena della polizia cacciata in pieno giorno dal quartiere di Minneapolis dove un agente ha ucciso il più giovane di un neri è l'altra America che viene fuori, quella che si chiede come è possibile che il paese sia a questo punto. Chi dice che l'America si sta tornando indietro dovrebbe guardare meglio. Questi non sono rigurgiti del passato, sono un presente che non avevamo immaginato e che ha ampi spazi per peggiorare ancora. Un mese fa le milizie del Michigan si sono piazzate nelle armi in pugno e le marcherò sul volto davanti alla porta della



GEORGE FLOYD

Flop dei movimenti, ritorno dei partiti: è ora di cogliere l'attimo

Scienza, serietà, responsabilità, Europa. In politica c'è una nuova domanda. Cercasi urgentemente un'offerta charmant

La svolta c'è, ora però tocca pensare allo charme. Guardatevi in giro e osservate cosa sta succedendo. Intanto, qualche dato per cominciare. In Germania, il "vecchio" partito di Angela Merkel, la Cdu, nell'ultima settimana ha guadagnato quattro punti di vantaggio, passando dal 33 al 37 per cento, rosciando voti sia ai liberali della Fdp (passati dall'11 al 5 per cento) sia agli estremisti dell'Afd (passati dal 13 all'11 per cento). In Spagna, invece, la levatona è effettuata la settimana prima, il "vecchio" Psoe ha perso tre punti, passando dal 28 al 25 per cento, numeri comunque robusti, ma mentre il Psoe perde qualcosa un altro "vecchio" partito, quello di Angela Merkel, la Cdu, nell'ultima settimana ha guadagnato quattro punti di vantaggio, passando dal 33 al 37 per cento, rosciando voti sia ai liberali della Fdp (passati dall'11 al 5 per cento) sia agli estremisti dell'Afd (passati dal 13 all'11 per cento).



MARCO DI MARCHIO

di vista oggi è la frontiera di un fenomeno diverso, al centro del quale vi è da parte anche dei populisti il tentativo di costruire una propria credibilità commettendo meno sulla formula del movimento e più su quella del partito. È successo al Movimento 5 stelle, il movimento principe del populismo, che poco meno di un anno fa è stato costretto a chiedere al più odiato tra i partiti, ovvero il Pd, una prova per provare a fare ordine contro gli istinti "populisti" del salviniano. E nel farlo il M5s, oltre che rinunciare a ogni presidio movimentista a Palazzo Chigi, ha accettato di rinunciare più o meno a ogni portafoglio mettendo al centro del governo il Pd. I posti più pesanti in palio, dal ministero del Tesoro fino al ministero europeo all'Economia. I populisti oggi sanno che per non essere spazzati dalla destra e per non risultare imprevedibili agli occhi degli elettori oltre che degli italiani, hanno bisogno di aggirarsi ai vecchi partiti - e in fondo in Spagna ciò che è successo in Spagna è accaduto anche qui al governo con gli odiati socialisti - e sanno che per contare qualcosa in Europa non hanno bisogno dei vecchi partiti per governare ma hanno bisogno anche i partiti populisti che si trovano a fare opposizione. E, in Italia, ha definito la proposta come "un'offerta politica molto sostanziale alle molte misure importanti che abbiamo preso a livello europeo per mitigare l'impatto della crisi" anche se 750 miliardi sono una somma "semplicemente troppo alta". Il premier olandese, Mark Rutte, ha detto che i contatti con gli altri paesi "sono intensi e costruttivi" e ha pubblicato un tweet elogiativo delle riforme annunciate da Giuseppe Conte in Italia. Il cancelliere austriaco, Sebastian Kurz, che nelle ultime settimane era emerso come portavoce ufficiale del governo, ha usato un aggettivo che fa ben sperare. "Ciò che troviamo positivo - non solo per me, ma anche per Olanda, Svezia e Danimarca - è che c'è un limite temporale e che il fondo sarà una misura di emergenza una tantum e non il primo passo verso una unione

di essere considerata ancora oggi non dei tutti fuori dal mondo. La pandemia, con la richiesta non sempre soddisfatta di serietà, scienza, responsabilità, collaborazione, competenza e soluzioni al posto di capri espiatori, ha avuto l'effetto di rilanciare un tema che da lungo è stato negato nel dibattito pubblico del nostro paese. Ma la particolare condizione che si presenta anche in un limite che è quello di essere una condizione destinata a non durare in eterno. In questo senso capire le nuove coordinate della politica - in cui i populisti si trovano nel migliore dei casi a proporre idee opposte a quelle che propongono messi fa e che nel peggiore dei casi li costringono a combattere splendide iniziative senza senso - significa anche sapere cogliere l'attimo e avere il coraggio di rendersi conto che la battaglia che i leader dei vecchi partiti devono intraprendere è una battaglia di politica che non è un'offerta che può nascere anche con l'aiuto del partito politico. È un'offerta che può nascere anche con l'aiuto del partito politico. È un'offerta che può nascere anche con l'aiuto del partito politico.

di modo di lavorare al suo charme e al presentarsi con un profilo più sexy rispetto al passato. Piccolo virus, grandi conseguenze, ha scritto ieri Laurent Joffrin, il direttore di Libération, per commentare la svolta sul Recovery fund. Vale per il ritorno dell'Europa e vale anche per il ritorno dei partiti: nel bel mezzo del dramma, una buona notizia è talmente rara da non avere la pretesa di capirla e magari anche di celebrarla.

Perfide lettere

È lì che John Fante giudecava gli scrittori italiani incontrati negli anni 50, molto somiglianti a quelli d'oggi

Molti frigoriferi, un ritaglio appiccicato a mo' di magnete ricordava che "le strade americane di giungola e asfalto" che si davano tutti sotto le finestre del Ppa. La forma

CONSIGLI POCO QUARANTENA - 7 DI MARIAROSA MANCISO

più bassa di vita umana era lo scrittore italiano. Recitiamo a memoria, il prezioso pezzo di carta è andato perduto. Ne abbiamo avuto copie di ripercorrere l'opera completa di John Fante - era lui il sublime ritrattista, americano nato in Colorado nel 1909 da genitori italiani - per trovare la citazione e di grande appoggio per il nostro controllo. Roba di pregio. E di grande utilità, tutte le volte che abbiamo visto scrittori italiani portarsi in giro come un incrocio tra Dickens e Balzac, discesi in terra a mostrare i loro incerti, abbiamo avuto il pensiero di collegare tra James Joyce e Foster Wallace, per chi tratta l'Ottocento romanesco come il mobile della nostra. Abbiamo doppiamente sentito l'urto di un controllo di Bandini. Non abbiamo mai condiviso la passione per John Fante (ora un po' scomenta, le mode vanno come venute). C'erano scrittori americani più vicini al nostro gusto - soprattutto più lontani dalla canoviana e dal fiasco di Chianti che sempre si indovano nelle sue pagine. Tutta la perfidia e l'ironia finisce nel mondo. In quella lettera abbiamo anche visto gli scrittori italiani incontrati a Roma negli anni Cinquanta, molto somiglianti a quelli d'oggi. Le società letterarie cambiano più lentamente dei paesi circostanti, il solito di Dino Risul sul premio Strega - nel "Mostro" anno 1963 - sembra fatto l'altro ieri (al netto delle oltre mille pagine su Benito Mussolini, trionfanti l'anno passato).

Non abbiamo mai condiviso la passione per John Fante (ora un po' scomenta, le mode vanno come venute). C'erano scrittori americani più vicini al nostro gusto - soprattutto più lontani dalla canoviana e dal fiasco di Chianti che sempre si indovano nelle sue pagine. Tutta la perfidia e l'ironia finisce nel mondo. In quella lettera abbiamo anche visto gli scrittori italiani incontrati a Roma negli anni Cinquanta, molto somiglianti a quelli d'oggi. Le società letterarie cambiano più lentamente dei paesi circostanti, il solito di Dino Risul sul premio Strega - nel "Mostro" anno 1963 - sembra fatto l'altro ieri (al netto delle oltre mille pagine su Benito Mussolini, trionfanti l'anno passato).

Il fronte dei frugali si è spaccato. Rimane un no, anzi un Nej

Olanda, Danimarca e Austria usano aggettivi che fanno ben sperare per il Recovery fund. E la Svezia? Va da sola

Bruxelles. Ursula von der Leyen ha ottenuto un primo successo con il Recovery fund da 750 miliardi di euro per aiutare l'Unione europea a uscire dalla grave recessione del

to in modo efficiente". Dalle altre capitali dei "Frugal four" sono arrivati messaggi sorprendentemente frugali, perfino positivi. Il ministro degli Esteri della Danimarca, Jeppe Kofod, ha definito la proposta come "un'offerta molto sostanziale alle molte misure importanti che abbiamo preso a livello europeo per mitigare l'impatto della crisi" anche se 750 miliardi sono una somma "semplicemente troppo alta". Il premier olandese, Mark Rutte, ha detto che i contatti con gli altri paesi "sono intensi e costruttivi" e ha pubblicato un tweet elogiativo delle riforme annunciate da Giuseppe Conte in Italia. Il cancelliere austriaco, Sebastian Kurz, che nelle ultime settimane era emerso come portavoce ufficiale del governo, ha usato un aggettivo che fa ben sperare. "Ciò che troviamo positivo - non solo per me, ma anche per Olanda, Svezia e Danimarca - è che c'è un limite temporale e che il fondo sarà una misura di emergenza una tantum e non il primo passo verso una unione

del debito", ha detto Kurz a Politico.eu. La frugalità delle reazioni dei "Frugal four" al Recovery fund è dovuta ad alcune abili scelte fatte da von der Leyen per andare incontro alle loro esigenze e ai loro sospetti. Le centinaia di miliardi che piovono su Italia e Spagna dovrebbero arrivare anche sotto forma di prestiti, mentre gli stanziamenti non saranno sborsati senza condizioni. Ciascun paese dovrà presentare dei piani nazionali di ripresa che contengano misure e riforme in linea con il semestre europeo e gli obiettivi dell'Europa e vale anche, eccetera. La Commissione non sarà un giudice monocratico: i piani nazionali dovranno essere approvati da un comitato dove siedono i rappresentanti di tutti gli stati membri. Olanda e Austria hanno sempre contestato il lassismo della Commissione su conti pubblici e riforme dei paesi del sud. Con il Recovery fund, invece, avranno voce in capitolo sulle scelte di Italia e Spagna.

La formula chimica

Non ci sono solo le ferite del passato, in America. C'è il presidente attento che sdogana ogni orrore

Milano. Eccola, la faccia triste dell'America, la solita, quella che i sostenitori della miglior-democrazia-del-mondo tendono a ignorare, quella che parla di disuguaglianze, discriminazioni, violenza, soprusi mai risolti, forse irrisolvibili. "Non respiro" ha detto George Floyd prima di morire soffocato da un poliziotto a Minneapolis, lo stesso "non respiro" che disse Eric Garner, soffocato dalla polizia il 17 luglio del 2014 prima di morire, il ritornello tragico di una ferita - il razzismo, la violenza della polizia sugli afroamericani - che si riapre di continuo. Ma nel reiterarsi di alcune dinamiche ci sono delle novità, non tutte a sfavore della violenza sono una recrudescenza del passato: c'è la chimica di oggi, anno 2020, in cui tutto l'orrore è diventato accettabile, in cui al massimo tasso di suscettibilità personale corrisponde il massimo tasso di accettazione collettiva. La formula chimica è stata trovata e gettata sull'America da Donald Trump e a spiegarla proprio in questi giorni è stato il suo aedo, Rush Limbaugh, che diffonde la formula via radio (ha anche le vocine dei liberal, è irresistibile). Ha detto così, Limbaugh, riferendosi all'ennesimo annunciamante presidenziale a una beccata teorica del completo: "Trump tratta le teorie del complotto in modo veramente astuto. Ed è proprio questo che la gente non comprende di lui, la sua sottigliezza, perché nessuno pensa che Trump possa essere stolto. Trump non dice mai di essere a favore di una teoria del complotto, semplicemente le mostra (...). Le difende sotto forma di qualcosa che la gente è tenuta a sapere, è il modo per renderle visibili (...). Trump getta semplicemente benzina sul fuoco, e si diverte a guardare le fiamme".

Alla disperata ricerca dell'effetto rimbalzo, ma riprendersi più

Un percorso obbligato per la crescita. Come orientare nel verso giusto gli investimenti pubblici, a partire dai fondi Ue

Se nel 2020 il calo del pil italiano è previsto tra l'8 e il 9,5 per cento, a seconda di chi formula le previsioni (la prima è del governo, la seconda dell'Unione europea,

investimenti pubblici. Nel caso italiano a partire da quelli provenienti dall'Europa, visto che il nostro paese ne sarà il maggior beneficiario. Il rimbalzo, secondo Bruxelles, riguarderà principalmente tre settori: turismo, manifattura incluse le costruzioni, e consumi a partire dall'abbigliamento. Ma non si tornerà ai livelli precedenti, che fa ben sperare. "Ciò che troviamo positivo - non solo per me, ma anche per Olanda, Svezia e Danimarca - è che c'è un limite temporale e che il fondo sarà una misura di emergenza una tantum e non il primo passo verso una unione

gnale, poiché l'erogazione dei fondi sarà a tonche: l'avvio di una riforma del codice di procedura civile, lo smellimento di passaggi autorizzativi. Al secondo c'è il piano di digitalizzazione della Pubblica Amministrazione: scuola, telemedicina e di nuovo uffici pubblici. Al terzo gli investimenti dello stato nella manifattura, diretti ma anche sotto forma di incentivi: la stabilizzazione per tre anni di quelli a Industria 4.0 (che in un primo momento erano stati "dimensionati") e in un possibile raddoppio vanno in questa direzione. La riforma fiscale con riduzione delle aliquote interne dirette potrà avere un ruolo rilevante anche se non fa parte della sceltata europea. Ma non ci sarà ripresa, anzi, se qualche intemperanza sovranista farà risalire lo spread.

Spadafora ha fatto paio!

È venne anche il giorno di Vincenzo Spadafora. Che sarebbe il ministro dello Sport. Anche se più che gli ha fatto paio. Se fosse un calciatore

CONTRO MISTRO CILIEGA - DI MAURO CHIAPPA

Spadafora sarebbe una di quelle meteore da calciatore che arrivano come nuovi Maradona e poi spariscono come dei Vampires. Se fosse un allenatore, sarebbe Ormonz Cana, quello dei 5-5 che dribbla tutto le regole e semina nel campo gli avversari. Spadafora è il ministro che la fatica domenica 8 marzo, quando Patina e Spal erano già in campo, annunciò che niente, il campionato era sospeso. Dopo una settimana di confusione di una conferenza di Giuseppe, la partita si giocò. Da allora, tre mesi di tiramolla, ordini e contordini e protocolli su come allenare da soli o in sport col contagocce. E il calcio in chiaro per tutti perché il popolo è sovrano e sovranista. Ma finalmente è arrivato il giorno. "Adesso ci sono le condizioni per ripartire", ha annunciato Giuseppe della Serie A ripartirà il 10 giugno. Un mese dopo, la Bundesliga, e tre giorni dopo persino la Premier, nel paese di Bolo. E qualcuno finalmente farà gli. Ma lui, il capo dello Sport, invece ha fatto paio.

Andrea's Version

Ultimo dal bollettino. Continua la discesa. Trentasei nuovi contagi, tra cui nove milioni in Lombardia. Sovraccezione in Calabria. Esplose la questione settentrionale. Guadagnate le ampie con le cure guardate me. Un crede di Tomasi di Lampedusa verga in smart working il Bresciopardo. Rispetto il premio Strega. Nasce la Lega sud. Riprende le ampie con l'acqua dello Stretto. Saviano da Fazio vi avevo avvisato. Da Reggio parte lo scacco: Milan ci ciap in mano. Lerner lascia il Patto di corso e lancia in tv Milazzo Italia.



il Giornale



VENERDI 29 MAGGIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 127 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3396 (ed. nazionale)

RIAPERTURA DELLE REGIONI

«LIBERI SUBITO»

FONTANA GUIDA LA RIVOLTA DEL NORD E DENUNCIA CHI INFANGA LA LOMBARDIA

«Il Pirellone truca i dati», è bufera sulla Fondazione Gimbe

LA SCIENZA A OROLOGERIA

di **Alessandro Sallusti**

C'è stato un tempo in cui le decisioni che riguardavano la vita degli italiani venivano prese dalla politica, il che più o meno ha coinciso con la ricostruzione post bellica e con gli anni del boom economico. Poi c'è stato un lungo tempo (purtroppo non concluso) nel quale l'ha fatta da padrona la magistratura, che si è messa a indirizzare e condizionare le scelte politiche con vari sotterfugi e interventi a orologeria (solitamente alla vigilia di elezioni) ed è iniziata la decrescita del Paese. Oggi è la volta degli scienziati, che pretendono - senza averne alcun titolo, almeno fino a quando è in essere una democrazia formale - di decidere al posto di governi e Parlamento sulle libertà degli italiani.

L'ultimo caso ieri. Tale Nino Cartabellotta, fondatore e anima della fondazione di ricerca Gimbe, ha dichiarato con solennità che le regioni del Nord, e in particolare la Lombardia, non devono aprire le loro frontiere, che farlo sarebbe da pazzi e di avere il «sospetto» (senza portare alcuna prova) che la Lombardia pur di riaprire stia truccando i dati dei contagi, ovviamente al ribasso.

Io non so perché Cartabellotta abbia deciso di inquinare i pozzi con i suoi sospetti, certo è che il suo - a ventiquattro ore dalla decisione del governo sulle riaperture - sa tanto di annuncio a orologeria, tipo quelli dei magistrati a ridosso di snodi politici rilevanti. In altre parole ha il sapore di un'indebita interferenza sui regolari processi democratici.

Scienziati e ricercatori fanno ovviamente il loro lavoro, alcuni meglio altri peggio, non sono immuni da clamorose cantonate (molti sostenevano che il Coronavirus fosse una banale influenza) e sono in perenne guerra tra di loro, tanto che più li ascolti, più vai in confusione. Ma mi piacerebbe che si stabilisse che il loro parere e i loro «sospetti» non sono né il Vangelo né legge. Riaprire o non riaprire il Nord non è solo una questione scientifica, ci sono in ballo libertà individuali e d'impresa non comprimibili oltre un certo limite, ci sono in gioco fatti economici talmente grandi da incidere, anche in maniera irreversibile, sulla stabilità delle persone e del sistema.

Se il Nord deve o no riaprire il 3 giugno, non può deciderlo nessun Cartabellotta. Tocca esclusivamente ai suoi governatori, in accordo con il governo. Passare dalla Repubblica dei magistrati a quella degli scienziati, per favore, anche no.

La Lombardia accerchiata deve combattere su un nuovo fronte. Proprio mentre il governo è chiamato a decidere sulla riapertura dei confini regionali in vista dell'estate, contro il Pirellone si abbatte l'accusa della Fondazione Gimbe, che per bocca del suo presidente Nino Cartabellotta lancia una bomba: «C'è il ragionevole sospetto che l'amministrazione aggiusti i dati del conta-

gio per paura di un altro stop». Parole pesantissime che hanno scatenato la reazione di Fontana, che ha annunciato querela. Intanto i numeri di giornata lasciano ben sperare e il governatore si dice fiducioso che «il 3 giugno anche i lombardi potranno uscire dalla Regione».

Sorbi alle pagine 2-3

L'ARMA DELLA «PRATICA A TUTELA» USATA A SENSO UNICO

Scandalo toghe, ecco le carte

Dalle trame anti Lega alle raccomandazioni. A ogni costo

di **Luca Fazzo**

TELEFONO BOLLENTE L'ex consigliere del Csm Luca Palamara

Faide, amicizie, manovre. E persino trattative così inconfessabili da vergognarsene anche davanti ai propri figli. Il mondo che ruotava intorno a Luca Palamara, il pm romano divenuto il simbolo dell'inchiesta sul marcio in magistratura, è complesso e variegato. Dal messaggio al pm Patronaggio che ha indagato Salvini sulla vicenda nave Diciotti: «Ti sono vicino sì forte e resisti come sempre siamo tutti con te un abbraccio...», all'interesse per una amica in toga che ambisce a una promozione.

alle pagine 10-11

BERLUSCONI SULLA MAGISTRATURA

«Attacchi a me e Salvini Sanno che vinceremo»

Fabrizio de Feo

a pagina 13

SALVATE LA MOBILITÀ

Senza fiducia, treni e aerei questo Paese non riparte

di **Pier Luigi del Viscovo**

La mobilità dolce. Quando i politici-per-caso ne scrissero nel programma nessuno sapeva cosa fosse. Somigliava alla supercazzola del conte Mascetti, inarrivabile musa di italianità che invece avrebbero riservato giustamente per la più alta carica esecutiva. Ora invece stiamo capendo: la mobilità diventa dolce quando te ne accorgi piano piano, *douce-ment*, come del resto tutte le cose dolci. In questa fase 2, in cui dobbiamo far ripartire la macchina operaia di 60 milioni di individui, siamo liberi di muoverci e per lavoro anche oltre i confini regionali.

Peccato che tra Roma e Milano, la direttrice più importante del Paese, i collegamenti siano ridotti al lumicino e di fatto (...)

segue a pagina 6

IL CALCIO TORNA IN CAMPO IL 20 GIUGNO

Habemus serie A, ma arbitra il virus

di **Tony Damascelli**
e **Franco Ordine**

Finalmente ci siamo (o quasi). La Serie A è pronta a ripartire il 20 giugno. Il ministro dello Sport Spadafora annuncia: «C'è l'ok del Comitato tecnico scientifico al protocollo della Figc». Ma rimane la quarantena fiduciaria delle squadre qualora un componente del gruppo risultasse positivo al Covid-19.

a pagina 28

RIAPRONO LE DISCOTECHE

Fase 3 in pista
Che strano
dovere ballare
senza struscio

di **Luigi Mascheroni**

a pagina 5

IDEOLOGIA ASSASSINA

Ricordiamo
Tobagi
Ma anche
chi lo uccise

di **Massimiliano Scafi**

a pagina 25

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- OSSE
- MENTE
- FLUSSO SANGUIGNO
- BELLEZZA DI DENTI, UNGHIE E CAPELLI

*Modificazioni sulla salute apportate per le vitamine e minerali contenuti nel prodotto. Gli integratori dietetici non vanno intesi come sostituti di una dieta sana ed equilibrata e di uno stile di vita sano.

IL GIORNO

VENERDÌ 29 maggio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, l'inchiesta. Gallera vede i pm di Bergamo

**Rsa, la controffensiva
«Ai parenti delle vittime
neppure un centesimo»**

Giorgi a pagina 9



Milano, primi in Europa al Policlinico

**Polmoni bruciati
dal virus a 18 anni
Trapianto record**

Bonezzi a pagina 8



L'Italia sta meglio, riparte il calcio

La Coppa ricomincia il 13 giugno, il campionato di A il 20. Calano i contagi. Sotto accusa i dati della Lombardia
Il governo bocchia i passaporti sanitari, ma al Sud c'è paura e la Sardegna insiste: senza test non si viene in vacanza

Buticchi e
servizi in Qs e
da p. 2 a p. 10

Quarant'anni dopo

**Quella mattina
che uccisero
Walter Tobagi**

Michele Brambilla

La mattina che ammazzarono il povero Tobagi andai, come tutte le mattine, a portare i miei pezzi da collaboratore alla cronaca del Corriere d'Informazione, che era l'edizione pomeridiana del Corriere della Sera. Ci arrivai con la mia Citroen Due Cavalli verde acqua alle sei del mattino, perché il Corinf (così veniva chiamato) andava concepito all'alba e partorito a mezzogiorno per la prima edizione - che si chiamava "Ultima" - e alle sedici per la seconda, che si chiamava "Ultimissima". Si entrava dunque al giornale quando gli operai del primo turno della Breda, che vedevo passando per viale Sarca, entravano in fonderia.

Continua a pagina 15

**DOMENICA TORNA QN-ITINERARI: VIAGGIAMO NEL NOSTRO PAESE
L'INNO DI BENIGNI: «QUI È NATA PRIMA LA CULTURA E POI LA NAZIONE.»**



Roberto
Benigni,
67 anni

**«SIAMO
IL PAESE
PIÙ BELLO
DEL MONDO»**

Ulivelli a pagina 6

DALLE CITTÀ

Milano

**Bimbo di 6 anni
morì a scuola
Indagate bidella
e maestre**

Consani nelle Cronache

Milano

**Smartworking
L'allarme di Sala:
no a posti in meno**

Mingoa nelle Cronache

Milano

**Stagione Scala
La riapertura
forse a dicembre**

Servizio nelle Cronache



Ingressi scaglionati e mascherine: ecco le regole

**Tutti in aula a settembre
Così riaprirà la scuola**

G. Rossi alle pagine 12 e 13



Il fuoriclasse, il virus e la scuola a Bergamo

**Canè e i piccoli tennisti
«Match contro la paura»**

Cutò a pagina 14

TOMASONI
Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
strachino

www.caseficiotomasoni.it
Breda di Piave (TV)



Domani su Alias

FRIGOLANDIA Reportage di Chiara Cruciani dalla «libera città» creata da Sparagna e Pazienza a Giano dell'Umbria, minacciata di sgombero



Culture

NICK HUNT L'autore di «Camminando fra i boschi e l'acqua» racconta il suo viaggio attraverso l'Europa
Arianna Di Genova pagina 10



Visioni

«**PLANDEMIC**» Un film complottista sul coronavirus incassa milioni di visualizzazioni e condivisioni
Giulia D'Agnoletti pagina 12

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

VENEDÌ 29 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 128

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**UNA LUNGA
MARCIA
IN EUROPA**

TOMMASO DI FRANCESCO

Non dovremmo esultare. L'Unione europea con la proposta di Ursula von der Leyen, di svolta per quantità e qualità di finanziamenti previsti, è in fondo la stessa Europa ancora delle sole nazioni e delle due principali che ne costituiscono la leadership decisiva; la stessa che lo scellerato Patto di stabilità lo sospende solamente; che si è sempre chiusa come fortezza di fronte al dramma epocale delle migrazioni delegandone la gestione a forze criminali; la stessa che ha centrato la sua ragion d'essere sulla moneta piuttosto che su un nuovo modello produttivo e un nuovo welfare continentale - e ora è stravolta dalla crisi pandemica tutt'altro che finita; ed è sempre la stessa che, in assenza strutturale di una sua politica estera, delega, con guerre e riarmo, alla strategia nefasta della Nato. Ma saremmo irresponsabili e superficiali a non vedere che è in atto sotto i nostri occhi una svolta epocale, se non una «ricaduta del Muro», si avvia un cambio di paradigma che, per effetto collaterale stavolta positivo della pandemia, apre varchi sostanziali nella turrita ideologia ordoliberalista, che certo ordoliberalista rimane (il mercato assolutamente al centro e lo Stato come regolatore). Perché, come già dimostra l'iniziativa della Bce, si aprono i cordoni della borsa fin qui avara e centrata sulle priorità finanziarie, che già ha massacrato la Grecia; con una cifra massiccia che non ha pari se non per rapporto al Piano Marshall dell'immediato dopoguerra.

— segue a pagina 14 —



Los Angeles foto di Ringo H.W. Chiu/AP

**America
down**

Minneapolis vuole giustizia per George Floyd, l'ennesimo ragazzo nero ucciso da un agente. Seconda notte di scontri, ancora una vittima. Il sindaco chiede l'intervento della Guardia nazionale. La protesta afroamericana arriva a Los Angeles, dentro l'Nba e all'Onu pagina 9

PER IL TERZO GIORNO CRESCONO I CASI POSITIVI. LA DENUNCIA DELLA FONDAZIONE GIMBE, FONTANA QUERELA

«In Lombardia rischio dati falsati»

■ Per il terzo giorno consecutivo il numero di nuovi casi positivi è cresciuto: 593 quelli rilevati ieri in tutta Italia. 384, quasi i due terzi del totale, nella sola Lombardia, il cui sistema sanitario rimane il grande accusato. Secondo la fondazione Gimbe i dati sul monitoraggio

della regione potrebbero non dirci la verità. «In Lombardia si sono verificate troppe stranezze sui dati» ha denunciato il presidente Nino Cartabellotta, «questa coincidenza di controllare e controllato può far sì che ci siano comportamenti di tipo opportunistico. E

la Regione annuncia querela. Il ministro Bocca contro i governatori di Sardegna e Sicilia «Una Regione non può adottare provvedimenti che ostacolino la libera circolazione delle persone. Se ripartono, lo fanno senza distinzioni sul profilo dei cittadini». **GAPOCCI A PAGINA 7**

**ELECTION DAYS
Le regioni minacciano lo strappo**

■ Cinque delle sei regioni che andranno al voto (si tira fuori solo la Toscana) minacciano di far saltare i piani del governo per gli election days del 20 e 21 settem-

bre. Vogliono votare il 6. A Conte anche la richiesta dei promotori di non accoppiare il referendum con le amministrative. E il decreto slitta. **FABOZZI A PAGINA 6**

**L'INCHIESTA
Bambini al tempo del Covid
I diritti vanno in quarantena**



■ Viaggio nel mondo dei bambini sconvolto dall'isolamento da Coronavirus. La Garante nazionale per l'infanzia e l'adolescenza, Filomena Albano: «In molti casi costretti a vivere in condizioni di pericolo ed emarginazione». L'appello di decine di pediatri: cambiare rotta se si vuole evitare una crisi educativa e sociale dalle conseguenze pesanti **SAMUELE DAMILANO PAGINE 2,3**

**Referendum
Perché
non si deve votare
con le regionali**

MASSIMO VILLONE

Non tutti sanno che esiste un Patto internazionale sui diritti civili e politici adottato nel 1966 con una risoluzione dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, e ratificato dall'Italia nel 1978. L'articolo 25 lettera a) del Patto è molto importante.

— segue a pagina 15 —

**Scuola
Per gli insegnanti
meno crocette
più formazione**

BEPPÉ BAGNI, ALBA SASSO

È stato appena raggiunto un accordo sui concorsi straordinari per l'assunzione di 32 mila docenti precari, con almeno tre anni di servizio. La ministra Azzolina ha dichiarato che in questo modo si potrà rispondere anche ad una precisa richiesta delle famiglie che vogliono certezze.

— segue a pagina 15 —

**Pandemia
Più che appelli
e proteste servono
testimonianze**

ENZO SCANDURRA

Scene di risse, scandali, speculazioni anche sulle mascherine, accuse che rimbalzano tra le parti politiche, Stati frugali versus Stati presuntivi cicale e giornalisti e media che sguazzano a raccontare le miserie quotidiane della politica. Un'entropia crescente.

— segue a pagina 15 —

all'interno

**Ue Fondi legati a riforme
altrimenti rate sospese**

ROBERTO CICCARELLI **PAGINA 4**

**Corea del Sud Seul chiude,
nuovi casi nel paese modello**

LUCA TANDREDDI BARONE **PAGINA 8**

**America latina Dall'Ecuador
al Cile piazze contro i governi**

CLAUDIA FANTI **PAGINA 8**



04529
9 770025 215000

Poste Italiane SpA, in a.p. - DL 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giar/CRM/23/21/03





€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 147 ITALIA SPECIFICAZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 4/56-A RT. 2, COM. 2018, L. 682/96

Fondato nel 1892



Venerdì 29 Maggio 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Intervista al dissidente Joshua Wong «Vi racconto l'inferno nella mia Hong Kong» Luca Marfè a pag. 12 e Parsi a pag. 35



Il festival dei 50 anni Giffoni modello large da agosto a dicembre cinema e tanti vip Diego Del Pozzo a pag. 14



Negozi, ripartenza da incubo

►Napoli, il bilancio Confesercenti sui fatturati dopo 10 giorni: bene solo parrucchieri ed estetisti Abbigliamento, ristoranti e bar: crollo tra il 70 e il 90 per cento. Non hanno riaperto in 4 su 10

L'analisi SUD, PIOGGIA DI MILIARDI DI ORE SERVE UNA VISIONE Nando Santonastaso

Non si sa mai bene se essere più contenti o più preoccupati per l'annuncio di importanti risorse destinate all'Italia, come quelle promesse dall'Ue. Se si pensa alla zavorra costituita dalla burocrazia e dall'inefficienza della pubblica amministrazione, o alla scarsa affidabilità della politica, è difficile non cedere al pessimismo. Riuscire a spendere tutto e bene rimane sempre un'impresa al limite del possibile, da noi. E' una sensazione che il Mezzogiorno conosce profondamente perché qui, ad esempio, l'utilizzo di fondi strategici per lo sviluppo, come quelli strutturali europei, non solo non ha ridotto il divario con il Nord ma è diventato soprattutto un sinonimo (per quanto spesso esagerato) di furberie procedurali come il ricorso ai cosiddetti progetti sponda, di ritardi cronici e spesso ingiustificati. Sarà così anche ora che tra misure di emergenza, riprogrammazione di soldi europei non ancora impegnati, recupero di risorse nazionali del Fondo sviluppo coesione e nuovo ciclo di Fondi strutturali 2021-2027 si potrà contare su altre decine di miliardi a breve e medio termine?

Continua a pag. 35

Valerio Esca

Dieci giorni dopo la riapertura delle attività commerciali, a Napoli gli unici ad esultare sono parrucchieri e barbieri, con un'impennata dei ricavi rispetto allo stesso periodo di un anno fa. Tracollo nel settore dell'abbigliamento, grande ristorazione, comparto alberghiero ed extralberghiero. L'analisi è di Confesercenti Campania, su un campione di mille attività.

A pag. 5

Oggi le pagelle Nel Nord Ovest tassi di contagio ancora troppo alti Lombardia, la riapertura è a rischio

L'incremento su base settimanale del numero di nuovi casi positivi mette in difficoltà la Lombardia. Non tanto per il tasso di riempimento degli ospedali, perché comunque con 173 pazienti in terapia intensiva la situazione non appare complicata, ma per la circolazione del virus e per



l'alta percentuale di tamponi positivi. Negli ultimi sette giorni sono stati segnalati altri 1.799 contagiati, con un incremento del 2%; nello stesso periodo, in Italia l'aumento è stato dell'1,34, con 3.074 nuovi casi. E ora la riapertura del 3 giugno è a rischio.

Evangelisti a pag. 3

Il via libera del governo Prima la Coppa Italia, dal 20 il campionato



Al lavoro per la ripresa delle competizioni: da sinistra Maksimovic, Lobotka, Mertens e Ospina (Twitter Sac Napoli)

Un calcio al virus, si gioca il 13 giugno

Pino Taormina e Roberto Ventre alle pagg. 16 e 17

Screening di massa Ariano, test su tredicimila ha preso il Covid il 4,8 per cento

Gianluca Galasso

Sessanta nuovi contagiati nella sola Ariano Irpino, la prima «zona rossa» della Campania. Sono stati scovati grazie all'imponente screening sierologico: 13.444 i cittadini che si sono sottoposti al test, il 4,83% (650 persone) ha sviluppato gli anticorpi, incrociando in qualche modo il virus. Di questi, sessanta (0,44% degli analizzati) sono poi risultati positivi anche al tampone.

A pag. 9

Rubano a scuola e con il bottino diventano pusher

Vomero, una nuova piazza di spaccio organizzata da 10 ragazzi incensurati

Giuseppe Crimaldi

Prima i furti nelle scuole, prese d'assalto notte tempo e depredate di strumenti musicali e computer, poi le piazze di spaccio: così la «Paranza di Materdei» era riuscita a conquistarsi il Vomero, quartiere di Napoli. Dieci giovanissimi, il più giovane non ha ancora compiuto 22 anni, ma tutti già pronti a fare soldi facili. Vendendo hashish, marijuana e cocaina addirittura in due degli snodi nevralgici della movida collinare: piazza Medaglie d'Oro e piazza Immacolata. Gli «affari» sono fioriti per oltre un anno. Fino a ieri mattina, quando i carabinieri del Vomero hanno bussato alle loro porte per arrestarli. Dieci gli arresti, uno scenario assai inquietante. Tra i pusher anche un insospettabile barista.

In Cronaca

Era Lissner Pubblicati gli stipendi ma non tutti San Carlo, lo strano contratto del sovrintendente part-time

Stefano Valanzuolo

La Fondazione San Carlo ha reso noti, sul sito web, i compensi di dirigenti e consulenti del teatro di Napoli. E la lettura rivela dati sorprendenti, specialmente in relazione ai ruoli del sovrintendente e direttore artistico che a Napoli, da un mese a questa parte, convergono nell'unica figura prestigiosa di Stéphane Lissner. Questi, pur ricoprendo i due incarichi più visibili e rappresentativi, almeno per un anno avrà un



contratto da «dirigente part-time». L'altra «part» di «time», Lissner dovrà spenderla a Parigi, come direttore dell'Opéra National fino ad agosto 2021. Dopo di che potrebbe e dovrebbe essere solo napoletano, a meno che non si appalesino altre prospettive internazionali. Lissner percepisce appena 92mila euro, un quinto di quanto aveva dalla Scala. Forse l'ingaggio prevede anche bonus viaggi e permanenza in città, ma mancano in tal senso riscontri.

A pag. 15

Advertisement for LAILA medicine, featuring text: 'PREOCCUPAZIONI COSTANTI?', 'CATTIVO UMORE?', 'SONNO DISTURBATO?', 'Dalla ricerca scientifica nasce LAILA', 'Nuovo farmaco con estratto Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.', 'LAILA Più spazio alla vita.', 'CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA.'





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 147
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 29 Maggio 2020 • S. Massimino

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La polemica Schmidt: restituire i dipinti alle chiese Arrivano i no dagli altri musei
Larcan a pag. 24



Festa della Repubblica Il concerto di Gatti «La musica ci riporta alla vita, bello che riparta dal Quirinale»
Antonucci a pag. 24



Scontro da western Apple «soffia» Scorsese a Netflix De Niro e DiCaprio nel nuovo film
Ravarino a pag. 25



Il Messaggero Casa BILOCALE
messengerocasa.it

Oltre Hong Kong Il pugno duro della Cina e i vantaggi per Trump

Vittorio E. Parsi

Forse qualcuno ricorderà che, al suo esordio, una dichiarazione del neopresidente Donald Trump sul possibile cambio di atteggiamento della sua amministrazione rispetto alla cosiddetta "One China policy" mise in fibrillazione le relazioni tra Washington e Pechino, prima che la guerra dei dati aprisse un nuovo e diverso capitolo. Sembrano passati anni da allora e in un certo senso la nostra sensazione è corretta, perché la pandemia ha effettivamente scavato un vallo tra il "prima" e il "dopo" nelle nostre vite.

D'altronde, non possiamo non constatare come esistano temi che appartenevano alla fisiologia della politica internazionale come l'abbiamo sempre concepita che tendono a riemergere, a riproporsi. Lo abbiamo visto in Medio Oriente nei giorni scorsi con il riaccendersi della tensione tra Iran ed Israele. O anche in Libia, con il riaccendersi delle dinamiche tra le fazioni in lotta e tra i loro sponsor.

Ma lo vediamo, e in misura molto più preoccupante, nella polemica tra Cina e Stati Uniti. Certo, i rapporti sino-americani sono stati e continuano ad essere pesantemente influenzati dalle conseguenze di Covid-19. Basta osservare come il governo di Pechino stia conducendo un'intensa e massiccia campagna di riposizionamento della Cina da primo, e troppo a lungo reticente, polo di diffusione del virus.

Continua a pag. 14

C'è il rischio Lombardia

►Riaperture, oggi le pagelle: nella regione 382 contagiati, i due terzi dell'intero Paese
Boccia: «Si riparte insieme». Il no della Sardegna. E D'Amato: «Contromisure nel Lazio»

Coppa Italia il 13 e 17 (finale all'Olimpico). Dirette tv in chiaro: si tratta



Il calcio esce dalla quarantena «La serie A ricomincia il 20 giugno»

Dall'alto a sinistra, in senso orario: Fonseca, Buffon, Mihajovic e Milinkovic-Savic durante gli allenamenti "protetti" in vista del ritorno in campo Angeloni e Bernardini nello Sport

Il protocollo: dai 6 anni obbligo di mascherina

Le regole per settembre: niente scuola con 37,5 di febbre e banchi a un metro

Rosario Dimito e Lorena Loiacono

Sono state fissate le regole per il rientro a scuola a settembre. Con 37,5 di febbre si sta a casa e in aula dovranno essere garantiti banchi sin-



goli alla distanza minima di un metro uno d'allaltro. Obbligo di mascherina dai 6 anni. La presidenza del Consiglio ha recepito i suggerimenti dei Cts per la riapertura a settembre.

A pag. 15

Verso la cancellazione dei debiti più vecchi

Fisco: 400 miliardi inesigibili, l'ipotesi di azzerare le cartelle

Andrea Bassi Giusy Franzese

Il dossier è sul tavolo del governo. Fa parte del disegno più complessivo della riforma fiscale annunciata per fine anno. Si tratta della cancellazione di una quota consistente dei vecchi debiti degli italiani con il Fisco. Un nuovo mega stralcio da 400 miliardi di euro.

A pag. 11

Il vincolo Recovery

Aiuti Ue, stop ai fondi se non ci sono riforme

BRUXELLES Il negoziato è difficile, non sarà breve, ma non parte male. Ma se non si saranno riforme entro quattro anni, stop ai fondi.

Pollio Salimbeni a pag. 8

Mossa di Frongia Raggi cerca il bis, il suo assessore un altro posto

Simone Canettieri

Il segnale è politico: Daniele Frongia, assessore allo Sport e storico braccio destro di Virginia Raggi, è pronto a salutare il Campidoglio, se tutto andrà bene. E sarebbe un addio abbastanza clamoroso proprio nel momento in cui la sindaco è in azione la ricandidatura. Frongia vuole cambiare aria.

A pag. 15

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80mg capsule molli allo sciroppo di levandula

14 CAPSULE E BREVOLI

Nuovo farmaco con estratto **Silexan**® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

AL MESSAGGERO

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmacista. Aut. Min. 90/05/2020.

IL GIORNO DI BRANNO

CANCRO, IL SEGNO CHE DEVE OSARE

Buongiorno, Cancro! Almeno una volta nella vita bisogna fare qualcosa fuori programma. E allora perché non farlo adesso, sotto la protezione del primo quarto? Fase benaugurante per gli affari, ma questa Luna significa soprattutto amore. Si riflette con Marte nel mare dei Pesci, che è un mare di emozioni. Speciali. Come il vostro cuore, che non sarà mai un paesaggio convenzionale. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 29 maggio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Negativi i due tamponi sul componente dello staff tecnico di Mihajlovic

Il Bologna scaccia l'incubo Nessun positivo al virus

Guizzardi e Vitali nel QS



L'Italia sta meglio, riparte il calcio

La Coppa ricomincia il 13 giugno, il campionato di A il 20. Calano i contagi. Sotto accusa i dati della Lombardia
Il governo bocchia i passaporti sanitari, ma al Sud c'è paura e la Sardegna insiste: senza test non si viene in vacanza

Buticchi e
servizi in QS e
da p. 2 a p. 10

Quarant'anni dopo

Quella mattina che uccisero Walter Tobagi

Michele Brambilla

La mattina che ammazzarono il povero Tobagi andai, come tutte le mattine, a portare i miei pezzi da collaboratore alla cronaca del Corriere d'Informazione, che era l'edizione pomeridiana del Corriere della Sera. Ci arrivai con la mia Citroen Due Cavalli verde acqua alle sei del mattino, perché il Corinf (così veniva chiamato) andava concepito all'alba e partorito a mezzogiorno per la prima edizione - che si chiamava "Ultima" - e alle sedici per la seconda, che si chiamava "Ultimissima". Si entrava dunque al giornale quando gli operai del primo turno della Breda, che vedevo passando per viale Sarca, entravano in fonderia.

Continua a pagina 15

DOMENICA TORNA QV-ITINERARI: VIAGGIAMO NEL NOSTRO PAESE
L'INNO DI BENIGNI: «QUI È NATA PRIMA LA CULTURA E POI LA NAZIONE»



Roberto
Benigni,
67 anni

«SIAMO
IL PAESE
PIÙ BELLO
DEL MONDO»

Ulivelli a pagina 6

DALLE CITTÀ

Bologna

L'esperta Oms «Così rendiamo gli ospedali più sicuri»

Barbetta in Cronaca

Bologna

È boom delle bici:
vendite record
dopo la quarantena

Orsi in Cronaca

Bologna

Scoppia focolaio
tra i clochard:
22 casi accertati

Servizio in Cronaca



Ingressi scaglionati e mascherine: ecco le regole

Tutti in aula a settembre Così riaprirà la scuola

G. Rossi alle pagine 12 e 13



Il fuoriclasse, il virus e la scuola a Bergamo

Canè e i piccoli tennisti «Match contro la paura»

Cutò a pagina 14

TOMASONI
Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
strachino

www.caseificiotomasoni.it
Breda di Piave (TV)



VENERDÌ 29 MAGGIO 2020

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 127, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN



Il Genoa in allenamento (nella foto scattata dalla società, a sinistra) con guanti e mascherine, nel campo di Pegli. Accanto i giocatori della Samp che prendono la rincorsa per la ripartenza del campionato (foto Pegaso)



RIPARTE IL CALCIO LA SERIE A IN CAMPO DAL 20 GIUGNO

SERVIZI / PAGINE 42-44

Il fischio d'inizio di un finale di stagione da salto nel buio

IL COMMENTO DI PAOLO GIAMPIERI / PAGINA 42

IL MINISTRO: LA PROPOSTA DELLA SARDEGNA VA CONTRO LA COSTITUZIONE. ACCUSE ALLA LOMBARDIA: «NUMERI MANIPOLATI». FONTANA QUERELA

Boccia: «L'Italia riparte insieme No al passaporto fra le regioni»

La richiesta della Liguria al governo: i nostri parametri sono positivi, via i vincoli sugli spostamenti

L'INTERVISTA

Bonomi (Confindustria)
«Ora riforme vere oppure il Paese muore»

«Sono molto preoccupato. Vedo una politica tutta ripiegata su se stessa e sui suoi dividendi elettorali. E vedo una classe dirigente che sta vendendo ai cittadini una grande illusione: passata la pandemia, tutto torna come prima. Bene, voglio dirlo senza giri di parole: non è così. O facciamo le riforme vere, o il Paese muore». Piaccia o no la sua nuova Confindustria, Carlo Bonomi ha una dote sicura: parla forte e chiaro. Ha appena tenuto un discorso durissimo, alla Fiera di Milano. Ma non è pentito. Al contrario.

M. DIA. / PAGINA 9



Liguria, spiagge (quasi) libere Ecco norme e divieti sulle riviere

MENDUNI / PAGINE 67

Il passaporto sanitario non è compatibile con la Costituzione. Il ministro Boccia non lascia margini di manovra alla proposta lanciata dal governatore della Sardegna. «L'Italia riparte insieme», ha commentato Boccia. La Liguria chiede intanto di far cadere i vincoli agli spostamenti in Italia: «I nostri parametri sono positivi», dice la Regione. La Lombardia invece si difende dall'accusa di aver manipolato i dati. E annuncia querela.

SERVIZI / PAGINE 2-5

SIGLATO L'ACCORDO

Alberto Quarati

Il Salone Nautico getta l'ancora a Genova per altri dieci anni

L'ARTICOLO / PAGINA 16

L'ANALISI

MAURO BARBERIS

CHI DEVE DECIDERE LE REGOLE DI INTERNET

La contesa Trump-Twitter, in un sol colpo, fa esplodere tutte le contraddizioni accumulate negli anni sui rapporti fra social e politica. I lettori conoscono già l'antefatto: il Presidente Usa, in ambasce pre-elettorali dopo che la pandemia ha toccato la soglia di centomila morti nel suo paese, ha contestato con uno dei suoi soliti tweet mattutini la decisione di alcuni Stati americani di ammettere il voto per posta. Donald ha scritto di peggio, in passato. Stavolta, però, è successa una cosa nuova, che ha innescato una valanga di conseguenze imprevedibili.

SEQUE / PAGINA 14

ROLLI



-50%
SUL SECONDO
ARTICOLO ACQUISTATO

ANDREA MORANDO

BUONGIORNO

Fra le tante cose che ci ha insegnato Covid, una è di non misurare la civiltà del mondo col metro della latitudine. Per esempio l'ex pm e oggi sindaco di Napoli, Luigi De Magistris, sospetta che se fosse capitato alla sua città quanto è capitato a Milano, avrebbero costruito un muro sul Garigliano che in confronto quello di Berlino era uno spartitraffico. Considerati anche gli anni in magistratura, uno dei sospetti più fondati della sua vita. Ogni nostro giudizio contiene una quota di pregiudizio, e infatti abbiamo ammirato il senso di responsabilità tipicamente nordico degli svedesi, chiamati a un lockdown piuttosto blando in nome della mitologica vocazione civica scandinava. Magari la vocazione s'è annacquata, chissà, ma a un certo punto la Svezia s'è ritrovata con uno dei tassi di mortalità più alti del pianeta: di

Scandinopoli | **MATTIA FELTRI**

nuovo, la superiorità del nord sul sud si è dimostrata una dottrina da riconsiderare. La Svezia, poi, è uno dei quattro paesi cosiddetti frugali molto perplessi sui finanziamenti all'Europa meridionale, e il ministro delle Finanze, Magdalena Andersson, ne ha spiegate le ragioni in un'intervista a Le Monde. A metà degli anni Novanta, la Svezia aveva un debito pubblico attorno al 70 per cento del Pil. Si sono alzate le tasse e la quota ulteriore è servita per ripianarlo. Anno dopo anno. Oggi è al 35 per cento. Ora, dice Andersson, se togliamo denari agli svedesi, con tutti i sacrifici che hanno fatto, per darne a chi non ne ha fatti, e senza chiedere in cambio investimenti seri e una restituzione, io questa roba faccio fatica a spiegarla. Ecco, forse chiamare egoisti gli svedesi è un po' come chiamare terroristi i napoletani.

cmt motor
Vendi veloce, compra sicuro

ESPONI E VENDI LA TUA MOTO TRA PRIVATI

+39 339 652 78 23
Via Donghi, 68/G Rosso - Genova



€ 2,50* in Italia — Venerdì 29 Maggio 2020 — Anno 156°, Numero 147 — ilsol24ore.com

* In Italia: in vendita abbinata obbligatoria con il Marchio (Il Sole 24 Ore € 3,00 + il € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore € 1, in vendita separata.

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



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole
La vita smart: guida alle attività che è possibile fare da casa



a 0,50 più il prezzo del quotidiano

Plus24
Covid-19 spinge gli investimenti sostenibili dei risparmiatori domani con il quotidiano



MARSH RISK CONSULTING

Gestire i rischi e cogliere le opportunità della ripartenza.



FTSE MIB 18351,16 +2,46% | SPREAD BUND 10Y 186,70 -4,10 | €/€ 1,1016 +0,23% | BRENT DTD 32,49 +0,56% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 32-35

Bonomi: a rischio fino a 1 milione di posti

CONFINDUSTRIA

«Subito gli investimenti: tavolo pubblico-privato, no interventi a pioggia»

«Politica concentrata sull'emergenza ma con zero strategie»

Edizione chiusa in redazione alle 22,30

A maggio si prevedono «tra 700mila e 1 milione di posti a rischio. Sono bloccati per decreto, ma il rischio esiste». Carlo Bonomi incalza il governo: «Il lavoro non si crea per decreto ma solo con «crecita, innovazione, investimenti». E propone un tavolo pubblico-privato per unire le energie del Paese. «Vedo la classe politica concentrata sull'emergenza, è giusto - dice il leader di Confindustria - ma con visione zero e zero strategia su dove andare». **Picchio** — a pag. 3

GARE E RIPRESA

L'allarme di Bankitalia: appalti digitali decisivi ma l'attuazione è bloccata

Giorgio Santilli — a pag. 4

IL CASO AUTOSTRADE

Atlantia: «Contatti in corso per soci di minoranza in Aspi»

Cheo Condina — a pag. 17

PANORAMA

EMERGENZA COVID

Ripartono i contagi in Corea: torna il lockdown a Seul

La Corea del Sud, che a inizio maggio aveva allentato le misure anti-covid, torna a chiudere l'area metropolitana di Seul dopo il picco dei contagi degli ultimi giorni. Mesi e parchi saranno di nuovo sbarrati fino al 14 giugno, le aziende sono state invitate a fare ancora ricorso al lavoro flessibile. Alla popolazione è stato suggerito di evitare gli incontri sociali e i luoghi affollati come ristoranti e bar. — a pagina 10

VERSO IL 5 GIUGNO

Riapertura tra Regioni, scontro sui dati lombardi

L'Italia verso la riapertura tra Regioni. «Se si riparte, lo si fa senza distinzioni» dice il ministro Rocca. Scoppia intanto un caso tra la Lombardia e il presidente della Fondazione Gimbe, Cartabellotta, secondo il quale i dati lombardi sarebbero stati aggiustati per evitare la chiusura. — a pagina 10

L'APPELLO

NECESSARIO RINEGOZIARE IL DEBITO ARGENTINO

di Giovanni Tria — a pagina 23

RIPRESA

In Germania l'Ifo prevede il rimbalzo del 10% nel 2021

Un rimbalzo del 10,2% del Pil tedesco nel 2021: lo prevede l'Ifo che per quest'anno vede uno scenario base con una contrazione del 6,6%. Per l'istituto si tratta di un ritorno alla normalità dopo il crollo dei primi due trimestri del 2020. — a pagina 2

CALCIO

Riparte il campionato: Serie A in campo il 20 giugno

La Serie A ripartirà il 20 giugno. Ma prima ripartirà la Coppa Italia: le semifinali di ritorno sono previste il 13 e 14 giugno, la finale il 17. L'annuncio è arrivato dal ministro dello Sport, Vincenzo Spadafora, dopo l'incontro con i rappresentanti di Figc e Leghe. — a pagina 14

Riforme e crescita o stop agli aiuti: Bruxelles vincola i fondi agli obiettivi

RECOVERY FUND

Destinati 55 miliardi a occupazione giovanile e lotta alla povertà

Gli aiuti europei distribuiti agli Stati membri per sostenere la ripresa economica dopo la pandemia saranno condizionati alla realizzazione delle riforme concordate con la Commissione. Il riferimento saranno le raccomandazioni-Paese pubblicate ogni anno. Le sovvenzioni arriveranno a banche, al completamento degli obiettivi. Per contrastare la disoccupazione, soprattutto giovanile, il disaggio sociale, al Fse sono destinati 55 miliardi in tre anni. **Romano e Chellino** — a pag. 2



Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte

Test al Cdm Golden power, più vicino il decreto per rafforzare lo scudo

Marco Ludovico — a pag. 5

EMERGENZA BRACCIANTI



Troppa burocrazia. I piccoli produttori chiedono flessibilità e contratti snelli per assumere regolarmente lavoratori stagionali anche per pochi giorni

Vendemmia in pericolo senza stranieri e voucher

Vendemmia a rischio. Ogni anno la raccolta dell'uva occupa 65mila lavoratori, un quarto dei quali stranieri. E nonostante a giugno sia prevista la riapertura delle frontiere, cresce il timore che questa estate si verifichi una nuova emergenza braccianti. Per rimediare alle assenze, molti vignaioli chiedono il ripristino del voucher. **Micaela Cappellini** — a pag. 8

Hong Kong, giro di vite cinese sull'autonomia

LEGGE SULLA SICUREZZA

Con il lungo applauso dei quasi 3mila delegati del Partito comunista, il Congresso nazionale del popolo ha dato il proprio (scottato) suggello alla legge sulla sicurezza nazionale, che Pechino ha deciso di dettare alla regione speciale di Hong Kong. La legge è stata approvata ieri con 2.878

voti a favore, uno contrario e sei astenuti. Si sono chiusi così i lavori del Congresso. Un passaggio chiave nella trasformazione di Hong Kong in una semplice provincia cinese. Pechino non arretra di fronte al movimento democratico e alla reazione di Washington, che minaccia sanzioni. **Gianluca Di Donfrancesco** — a pagina 24

L'ANALISI

Nel destino di una città il futuro della geopolitica

di Chris Patten — a pagina 22

LE ANALISI DEL SOLE

IL PIANO C'È, SFRUTTIAMOLO

di Gianni Toniolo — a pagina 23

PIÙ FIDUCIA NELL'EUROPA

di Pietro Reichlin — a pagina 23

OCCORRE UN EQUITY FUND

di Anderson, Tagliapietra, Wolff — a pagina 23

DIARIO DI UN PROTAGONISTA

Alitalia tra misteri, scelte e voglia di nazionalizzare

di Antonio Gutizzi

Io sono almeno un paio di esploratori misterici nella storia dell'Alitalia. Il primo è: come può esistere nel 2020 una compagnia aerea che ha chiuso l'ultimo bilancio in utile nel 2002? Il secondo suona così: come può essere che un Paese (Italia) che è l'ottavo al mondo per Pil, quinto per afflusso di turisti, secondo polo manifatturiero nell'Eurozona, le cui aziende controllano all'estero 24.000 imprese e dove ci sono 15.000 società estere, abbia una

compagnia aerea sparita dalle classifiche mondiali per merci e passeggeri trasportati e valore economico del brand (oltre la cinquantesima posizione, nei tre casi)? Questo diario probabilmente non chiarisce nulla di questi misteri ma forse mi consente di affermare che chiunque si è occupato di Alitalia negli ultimi anni un qualche errore di strategia e gestione l'ha fatto: politici, capitani coraggiosi, manager, commissari, advisor, consulenti, magari anche i sindacati e forse le banche. **Continua a pagina 23**

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

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

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

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

A. MENARINI

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA



Ricerca hi tech, la sfida per la filiera è nella produzione di tessuti anti virus

Marta Casadei — a pagina 30





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 29 maggio 2020
Anno LXXVI - Numero 147 - € 1,20
S. Massimo di Verona vescovo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366 tel 06/675 881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
giorn. in L. 27/02/2004 n.461 art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov. Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov. Il Tempo + Cicerone Oggi €1,50 - a Viterbo e prov. Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov. Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov. Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6960

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

Palazzo Chigi ordina un'altra maxi-fornitura di mascherine chirurgiche: comprati quasi centomila pezzi
Il prezzo è un affare: 24 cent più Iva l'una. Peccato che ai comuni mortali (se le trovano) costino il doppio



LUI LE PAGA LA METÀ

Il Tempo di Osho

L'Ue mette becco sui fondi «Usateli come diciamo noi»



"Io pensavo
che li potevamo usà
come ce pareva"

"Sì è che
semo cofoni?"

Caleri a pagina 3

DI FRANCO BECHIS

È ancora una volta Giuseppe Conte batte tutti sulle mascherine. Mentre tutta Italia da settimane polemizza con il suo commissario straordinario Domenico Arcuri che avendo promesso subito mascherine per tutti a 50 centesimi più Iva faticava a rifornire le farmacie, il presidente del Consiglio per sé e per i suoi collaboratori di Palazzo Chigi è riuscito a trovarle a meno della metà del prezzo. Spunta infatti fuori dai documenti ufficiali di palazzo Chigi uno scambio di email del 30 aprile scorso fra un capo dipartimento di Conte e la società Medberg srl di Calcinatone con cui è stata assicurata una nuova fornitura di 97.200 mascherine chirurgiche a Conte & c al prezzo straordinario di 24 centesimi più Iva, definito «prezzo congruo rispetto ai valori attuali di mercato». Quello stesso giorno - il 30 aprile - veniva pubblicata (...)

segue a pagina 7

DIPENDENTI IN RIVOLTA

Dramma Bankitalia Dal primo luglio si rientra al lavoro

a pagina 2

Prove di unità per le regionali

Centrodestra in piazza coi sondaggi in poppa

Martini a pagina 5

MA RESTA IL NODO DELLA QUARANTENA

Finalmente torna il calcio Coppa Italia al via il 13 e poi sotto con la Serie A

Pieretti a pagina 23



Misura prorogata

Tregua alle auto La Ztl sarà aperta per tutta l'estate

Magliaro a pagina 14

Riecco la cultura

Riaprono Fori, Circo Massimo e musei civici

Mariani a pagina 16

Prova Sustenium Bioritmo 3

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

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

DAI RITMO AL TUO BENESSERE!

*Benefici basati sulle evidenze per l'uso di Sustenium Bioritmo 3. Per maggiori informazioni sui benefici e sui componenti, visitate il sito www.ilitempo.it

Il diario

di Maurizio Costanzo

Mi fa piacere segnalare un libro da poco pubblicato, dal titolo "Alberto racconta Sordi". L'ha scritto un giornalista, Maria Antonietta Schiavina ed è un libro bello ed esaustivo, che esce allo scadere dei cento anni dalla nascita di Alberto Sordi. Un grande Sordi che, comunque, al di là dei libri e delle retrospettive, riusciamo a rimpiangere sempre. Però il libro della Schiavina è un bel libro ed io, che ho avuto la fortuna di conoscere e frequentare Alberto Sordi, vi ho scoperto momenti e lati inediti. Leggo che Sordi avrebbe dovuto girare un film su Mussolini casalingo. Peccato non l'abbia fatto.





POCHE CIANCE
Tar e Cds stringono i tempi, massimo 10 min. per avvocato
Ciccia Messina a pag. 26

CORTE CONTI
Contro l'evasione estendere la fatturazione elettronica
Bartelli a pag. 29

LIQUIDITÀ
Il credito garantito dallo Stato diventa più facile
Lenzi a pag. 27

SU WWW.ITALIAOGGLIT
Coronavirus - Il decreto Liquidità approvato dalla Camera
Scuola - Il maxielementamento del governo al decreto sugli esami e sui precari
Tar e Cds - Il decreto con le regole per i giudici da remoto

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno



Recovery fund, tempi biblici

Il 60% degli aiuti a fondo perduto deve essere impegnato entro il 2022, il resto entro la fine del 2024. Condizionalità da definire prima di ricevere un euro

«Almeno il 60% dei contributi a fondo perduto - messi in campo dal Recovery fund - dovrebbe essere assegnato entro la fine del 2022. Il resto entro la fine del 2024». Mentre la tranche sui «prestiti» dovrebbe essere richiesta non oltre la fine del 2024 - il commissario europeo agli affari economici, Paolo Gentiloni, ha svelato le tempistiche di accesso al nuovo strumento di sostegno proposto dalla Commissione Ue.

Chiarello a pag. 31

VERSIL VOTO
Lega e Fd'I alla guerra in Puglia, la regione più contendibile

Valentini a pag. 10

I virologi sono i nuovi azzecagarbugli: ci subissano di regole contraddittorie



I virologi possono fregiarsi ufficialmente del titolo di azzecagarbugli. Scientifici ma azzecagarbugli, che scrivono con i piedi e chiedono impegni contraddittori. A peggiorare la situazione c'è il conflitto tra norme nazionali, regionali e locali. Un paracadute deve studiarci le linee guida nazionali, confrontarle con quelle regionali, consultare le disposizioni comunali e poi organizzarsi, salvo verificare i mutamenti (per esempio, gli orari di apertura). Se rispettasse alla lettera tutti gli obblighi e i suggerimenti, rischierebbe di non poter lavorare.

Maffi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

C'è un epitaffio che spiega la pericolosità derivata che ha subito lo Stato, con Conte e il suo esercito di consulenti (temi scientifici), come lui li definisce. Questi ultimi, che non si vedono ma si esprimono tramite il premier mediano, hanno sostituito il consiglio dei ministri e il parlamento. Essi, come tutte le autorità assolute, esprimono il loro insaziabile volere con frasi complicate e spesso incomprensibili come del resto faceva la Sibilla carente. Veniamo al primo giorno di scuola a fine ciclo (8° elementare, 3° media, ultimo anno delle superiori). Gli insegnanti ritengono di dover offrire a questi ragazzi la possibilità di un ultimo incontro anche all'aperto. Per farlo hanno dovuto rivolgere una deferente richiesta al moock misterioso che decide per tutti. Gli insegnanti invece hanno l'autorità e il ruolo per imporre distanziamento e mascherine. Fate salvo queste precauzioni non debbono essere autorizzati da nessuno come se fossero dei minus habens. La paziente di educatori. Pazzo press e loro tempo. Non debbono darla tutti i giorni.

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 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 di copertura a interessi ZERO 2021-2023. Rate agevolate e personalizzate di ammortamento fino a Dicembre 2020

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

Google Ads, Microsoft Advertising, Bing, Yahoo!, Twitter, Facebook, LinkedIn, TripAdvisor, TripAdvisor, TripAdvisor, TripAdvisor

Google Partner

BLASTNESS
GROWING YOUR BUSINESS

blastness.com

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



LA NAZIONE

VENERDÌ 29 maggio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Positivo solo il 3% dei test sierologici

La Toscana si avvicina all'ora dei contagi zero Ma l'immunità non c'è

Servizio a pagina 8



Cortona e Cinque Terre deserte

L'Elba apre ai turisti: nessun cordone

Servizi a pagina 9



L'Italia sta meglio, riparte il calcio

La Coppa ricomincia il 13 giugno, il campionato di A il 20. Calano i contagi. Sotto accusa i dati della Lombardia. Il governo boccia i passaporti sanitari, ma al Sud c'è paura e la Sardegna insiste: senza test non si viene in vacanza

Buticchi e servizi in **Qs** e da p. 2 a p. 10

Quarant'anni dopo

Quella mattina che uccisero Walter Tobagi

Michele Brambilla

La mattina che ammazzarono il povero Tobagi andai, come tutte le mattine, a portare i miei pezzi da collaboratore alla cronaca del Corriere d'Informazione, che era l'edizione pomeridiana del Corriere della Sera. Ci arrivai con la mia Citroen Due Cavalli verde acqua alle sei del mattino, perché il Corinf (così veniva chiamato) andava concepito all'alba e partorito a mezzogiorno per la prima edizione - che si chiamava "Ultima" - e alle sedici per la seconda, che si chiamava "Ultimissima". Si entrava dunque al giornale quando gli operai del primo turno della Breda, che vedevo passando per viale Sarca, entravano in fonderia.

Continua a pagina 15

DOMENICA TORNA QN-ITINERARI: VIAGGIAMO NEL NOSTRO PAESE L'INNO DI BENIGNI: «QUI È NATA PRIMA LA CULTURA E POI LA NAZIONE»



Roberto Benigni, 67 anni

«SIAMO IL PAESE PIÙ BELLO DEL MONDO»

Ulivelli a pagina 6

DALLE CITTÀ

Indagine sul maxi appalto Tpl

La Finanza nella sede di Autolinee Toscane

Brogioni a pagina 18

Firenze

Stadio a Campi Intesa sul prezzo Accordo vicino

Ulivelli e Berti in Cronaca

Le iniziative de La Nazione

Punti Coop Oggi in regalo il primo coupon

Servizio in Cronaca



Ingressi scaglionati e mascherine: ecco le regole

Tutti in aula a settembre Così riaprirà la scuola

G. Rossi alle pagine 12 e 13



La provocazione del direttore degli Uffizi

L'atto di fede dei musei: ridare i dipinti alle chiese

Giuliani Foti a pagina 24

TOMASONI

Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
stracchino



www.caseficiotomasoni.it
Breda di Piave (TV)



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari



Anno 45 - N°126

Venerdì 29 maggio 2020

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

Pechino vota la stretta sui diritti, ritorsione Usa contro gli studenti cinesi

Hong Kong, una sfida tra Xi e Trump

Il commento

Da che parte sta Bruxelles

di Bernard Guetta

Donald Trump fra tweet e dichiarazioni pubbliche non perde mai occasione per accusare la Cina di tutti i crimini e prometterle i peggiori castighi. È un atteggiamento in perfetta sintonia con le attese di quel 66 per cento di elettori americani che hanno un'opinione negativa della fabbrica del mondo.

● continua a pagina 28



▲ Il presidente cinese Xi Jinping mentre vota la stretta su Hong Kong. N. ASSOCIATI/ANSA

Le interviste

George Soros
"L'Europa rifiuti
il ricatto della Cina"di Enrico Franceschini
● a pagina 4Charles Kupchan
"Spingono il mondo
verso una lunga crisi"di Federico Rampini
● a pagina 4

Cartellone

Zerocalcare
"Vi presento
i miei eroi"di Concetto Vecchio
● a pagina 21Robert De Niro
"Ci può salvare
solo la bellezza"di Antonio Monda
● a pagina 34

Domani Robinson

La fiaba
di un autore
misteriosodi Dario Olivero
● a pagina 31

LA RIPRESA A SETTEMBRE

Scuola, l'ora sarà di 40 minuti

Ecco le nuove regole: le classi non saranno smembrate, ma serviranno almeno altri 80 mila insegnanti. Si alla circolazione tra regioni dal 3 giugno, resta il dubbio Lombardia. Rivolta dei sindaci: non abbiamo più soldi

Bonomi, Confindustria: un milione di posti di lavoro a rischio

Agenda per il ministro

Professori e ragazzi
uniti dal futuro

di Massimo Recalcati

È ra già allo sbando prima della deflagrazione dell'epidemia. Salvo brevi parentesi, tutti i governi che si sono susseguiti negli ultimi anni hanno relegato la Scuola in una posizione marginale.

● a pagina 7

Salute e Costituzione

Prima di tutto
viene la vita

di Gustavo Zagrebelsky

Ancora una volta è alla Costituzione che possiamo rivolgerci per cercare una strada a dirci nelle difficoltà del presente e di quelle che verranno in futuro.

● a pagina 29

Il piano per la riapertura delle scuole a settembre, consegnato alla ministra Azzolina, è pieno di nuove regole. La prima: l'ora di lezione sarà ridotta a 40 minuti. E poi: le classi non saranno smembrate ma serviranno altri 80 mila insegnanti.

di Amato, Bocci, Ciriaco
D'Argenio, Guerrera, Lauria
Santelli, Vitale e Zunino
● da pagina 6 a pagina 15

La proposta di Augias

Una legge in Parlamento
per le vittime del virus
Il giorno sarà il 18 marzodi Gallione e Pasolini
● a pagina 17

Il colloquio

Di Battista: passi avanti
della Ue, ma adesso
cambiamo i Trattatidi Annalisa Cuzzocrea
● a pagina 11

kasama.it
il click che arreda

ARREDAMENTO E
COMPLEMENTI D'ARREDO
SHOPPING ON-LINE
CONSEGNA IN TUTTA ITALIA

02 5004 5004

ANNA FALCHI
testimonial Kasama.

Il campionato riparte il 20 giugno

Calcio, signori si gioca per lo spettacolo e per non fallire

di Gabriele Romagnoli

Beato il popolo che non ha bisogno di calciatori quasi eroi (l'eroismo vero lo lasciamo a medici e infermieri). Quel popolo non è italiano. Ai nostri calciatori è chiesto di ripartire (pure loro) con la fase 2 del campionato: 124 partite non distanziate, in orari da mondiali, ma senza Brasile, senza pubblico e senza fremore.

● a pagina 36
con i servizi di Pinci e Vanni

▲ In campo Ronaldo e Felipe. I. POCI/ANSA

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821; Fax 06/4982323 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Hervey, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@manzoni.itPrezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie,
Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia HR 22 -
Regno Unito: GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00con Libri
Storie di Resistenza
€ 9,90

N2



Il racconto Rivincita delle ebree ortodosse A Gerusalemme ordinate le prime rabbine

FRANCESCA PACE E GIANMARIA TAMMARO - PP. 16-17



Tv Cnn, quarant'anni in prima linea Così si diventa il "microfono del mondo"

GIANNI RIOTTA - PP. 22-23



LA STAMPA

VENERDÌ 29 MAGGIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.145 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZIONE 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

OGGI IN EDICOLA A piedi sul Vallo Alpino in Piemonte ESCURSIONI IMPERDIBILI

"DATI LOMBARDI TRUCCATI"

Nuova rissa tra le Regioni "No al passaporto della sanità"

Non si placa lo scontro sul passaporto sanitario, difeso solo da Solinas. Il governatore sardo, in un'intervista a "La Stampa", risponde al sindaco di Milano: «Vogliamo più sicurezza per i turisti. Sala non può cancellare la storia». - PP. 6-9

GLI EFFETTI DELLA BABELLE REGIONALE

A RISCHIO L'UNITÀ DELLO STATO

LUIGI LA SPINA

La pandemia nel nostro Paese ha causato migliaia di morti e di ammalati, ha inferto all'economia danni gravissimi, ma rischia anche di disarticolare quella che l'articolo 5 della Costituzione definisce "una Repubblica una e indivisibile".

Assieme allo scoppio del contagio è scoppiata pure una Babele regionale che in Italia potrebbe avere effetti davvero disastrosi, anche perché la nostra nazione non ha alle spalle una storia unitaria di secoli, come per esempio la Francia, ma una eredità antica di frammentazione non solo statale, ma più profondamente culturale e sociale. Ed è soprattutto su questo terreno, tuttora molto fragile, che il protagonismo mediatico a sfondo elettorale dei cosiddetti "governatori" sta devastando quel sentimento di unità nazionale che in poco più di 150 anni, dalla Destra storica a Giolitti, da De Gasperi a Ciampi e, ora, a Mattarella, è stato faticosamente costruito e difeso.

Tutto è nato da un equivoco, comodo sia per il governo, sia per le Regioni, quello delle competenze in materia sanitaria in un caso eccezionale e, certamente, pandemico.

CONTINUA A PAGINA 21

COLLOQUIO COL LEADER CONFINDUSTRIA. FONDO UE, ESECUTIVO DIVISO SULLE TASSE DA TAGLIARE

Bonomi: riforme subito o l'Italia non ce la farà

"Sì al Mes, non voglio far cadere Conte, ma ai politici manca una visione"

(m.gia.) «Sì, lo confermo: sono molto preoccupato», dice il presidente di Confindustria Carlo Bonomi. «Vedo una politica tutta ripiegata su se stessa e sui suoi dividendi elettorali».

CONTINUA A PAGINA 3

SERVIZI - PP. 2-5

LA SFIDA È UNA SPESA DI QUALITÀ

PIERRE MOSCOVICI

Il Fondo per la Ripresa della Commissione europea dopo la crisi del Covid-19 segna un vero e proprio balzo in avanti, una rottura rispetto a ogni risposta data alle crisi economiche del passato. L'Europa sta abbandonando i dibattiti bizantini tra condizionalità del rischio e la sua riduzione.

CONTINUA A PAGINA 21

I DIRITTI

IL LAVORO

THYSSEN-KRUPP LA MIA TRAGEDIA RESTA IMPUNITA

ANTONIO BOCCUZZI

Bisogna avere buona memoria per mantenere le promesse. Per chi avesse la memoria un po' corta o per chi non conoscesse la tragedia Thyssen perché l'anagrafe non glielo consente, è bene ricordare cosa accadde quella notte.

CONTINUA A PAGINA 13

LA PARITÀ DI GENERE

LA BARZELLETTA DEL SESSISTA GELA IL SENATO

ELENA STANCANELLI

Si sente la mano del maestro. «La Scredibilità è come la verginità, facile da perdere, difficile da mantenere ma impossibile da recuperare». Da chi avrà imparato il vicepresidente dei senatori di Forza Italia, Giuseppe Moles, a infilare in un discorso serio una battuta, una barzelletta, un vecchio detto volgare e sessista?

CONTINUA A PAGINA 21

L'INFORMAZIONE

TRUMP E TWITTER LA ROTTURA E LA FINZIONE

BRUCE STERLING

Donald Trump è in carica da tre anni e mezzo, quindi nessuno è oramai sorpreso che stia dicendo delle bugie come routine. Ma recentemente, la sua piattaforma preferita per comunicare, Twitter, si è permessa di segnalare due dei suoi tweet che parlavano del voto in California.

CONTINUA A PAGINA 15

Calcio, via libera del governo: la serie A riparte il 20 giugno



Il campionato riprende dopo oltre tre mesi di stop con Juve e Lazio in vetta separate da un punto BUCCIERI - PP. 28-29

MARCOTARDELLI

Si riparte. Diamo tutti il bentornato a un campionato difficile, soprattutto per i giocatori che sono stati fermi per troppo tempo, e strano per tutti noi che abbiamo visto una stagione prima dissolversi e poi ricomparire pur se in mezzo a mille difficoltà. - P. 29

BUONGIORNO

Fra le tante cose che ci ha insegnato Covid, una è di non misurare la civiltà del mondo col metro della latitudine. Per esempio l'ex pm e oggi sindaco di Napoli, Luigi De Magistris, sospetta che se fosse capitato alla sua città quanto è capitato a Milano, avrebbero costruito un muro sul Garigliano che in confronto quello di Berlino era uno spartitraffico. Considerati anche gli anni in magistratura, uno dei sospetti più fondati della sua vita. Ogni nostro giudizio contiene una quota di pregiudizio, e infatti abbiamo ammirato il senso di responsabilità tipicamente nordico degli svedesi, chiamati a un lockdown piuttosto blando in nome della mitologica vocazione civica scandinava. Magari la vocazione s'è annacquata, chissà, ma a un certo punto la Svezia s'è ritrovata con uno dei tassi di mortalità più alti del pianeta: di nuovo,

Scandinapoli

MATTIA FELTRI

la superiorità del nord sul sud si è dimostrata una dottrina da riconsiderare. La Svezia, poi, è uno dei quattro paesi cosiddetti frugali molto perplessi sui finanziamenti all'Europa meridionale, e il ministro delle Finanze, Magdalena Andersson, ne ha spiegate le ragioni in un'intervista a Le Monde. A metà degli anni Novanta, la Svezia aveva un debito pubblico attorno al 70 per cento del Pil. Si sono alzate le tasse e la quota ulteriore è servita per ripianarlo. Anno dopo anno. Oggi è al 35 per cento. Ora, dice Andersson, se togliamo denari agli svedesi, con tutti i sacrifici che hanno fatto, per darne a chi non ne ha fatti, e senza chiedere in cambio investimenti seri e una restituzione, io questa roba faccio fatica a spiegarla. Ecco, forse chiamare egoisti gli svedesi è un po' come chiamare terroristi i napoletani.

PALFUOCO
Cremosa e saporita al peperoncino
Strasfiziata palzola.it

CRUDO DI CUNEO
D.O.P.
www.prosciuttocrudodicuneo.it





BORSA +2,46% 1€ = \$1,1016

BORSE ESTERE	
Dow Jones	25.858 ▲
Nasdaq	9.490 ▲
S&P 500	3.095 ▲
Nikkei	21.918 ▲
Francoforta	11.781 ▲
Zurigo	9.828 ▲
Parigi	4.771 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,1016 ▲
Euro-Sterline	0,8272 ▲
Euro-Yen	118,58 ▲
Euro-Fr.Sv.	1,0883 ▲
Euro-Yuan	7,8804 ▲
INDICAMENTI	
Sp. 10 Y	1,8442 ▼
Bund 10 Y	-0,8254 ▼
FUTURE	
Euro-Btp	140,19 ▲
Euro-Bund	175,08 ▼
Ftse Mib	18.310 ▲

Bruxelles approva la bad bank per ripulire Montepaschi dagli npl

Arriva il via libera informale della Dg Competition Ue all'operazione da 9,7 miliardi con Amco (ex Sga)
Gualtieri a pagina 15



Gucci aiuta la filiera del brand con Intesa

La supply chain del marchio avrà rapido accesso ai crediti Molinu in MF Fashion

Anno XXXIII n. 105
Venerdì 29 Maggio 2020

€2,00 *Classeditori*



Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €5,00 (P.120) + € 3,00; Con MF Magazine for Living n. 36 a €5,00 (P.120) + € 3,00; Con i Beni registrati annuali a € 1,00 (P.120) + € 3,00

Spedite in abb. post. n. 7011 - 4084/2020 abbon. - I.A.E. 1/04 - Di. 6/1/00 Roma P.120

IL COMITATO DI ESPERTI DELINEA UN QUADRO DI RIFORME PROFONDE DA DOPOGUERRA

Il piano shock di Colao



*Pace fiscale di tre anni e benefici tributari per chi investe in azienda ed effettua aumenti di capitale. Fondo da 200 miliardi alimentato da immobili pubblici
Tregua dei controlli sui bilanci tartassati dal Covid: si rischiano 300 mila crack*

IL RECOVERY FUND FA BENE A SPREAD (185) E FTSE MIB (+2,5%)

AL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Conte alza il velo sul progetto per riportare Borsa spa in mani italiane

CASSE DI RISPARMIO

Da cambiare le regole per i salvataggi: la Bce chiede la riforma delle Sparkasse tedesche

CALCIO & AFFARI

Fumata nera sulla Roma: Pallotta dice no a Friedkin

+30% loyalty

+20% vendite

Reinventare la customer journey

In vetrina, indossata, custodita nell'armadio o pronta da sfoggiare. Il prodotto è il miglior punto di contatto con il Brand e t!Journey lo rende interattivo.

Risultato? Miglioramento del 30% della loyalty ed incremento del 20% delle vendite.

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

temera

Il Piccolo

Trieste

la gestione della stazione marittima

Lo sguardo interessato del Trieste Airport per il terminal crociere

Il presidente Marano favorevole all'acquisizione della quota ex Giuliana Bunkeraggi che sarà messa all'asta in autunno

Massimo Greco Antonio Marano, presidente di Trieste Airport, ne è convinto: una più stretta collaborazione tra Ronchi e il terminal crocieristico della Marittima gioverebbe a entrambi. Ma come concretizzare e sviluppare questa consigliabile interazione? Ci sarebbe un'opportunità: in autunno sarà messa all'asta la quota del 18%, detenuta da Giuliana Bunkeraggi in Tami, la cordata privata che controlla al 60% Trieste terminal passeggeri (Ttp). Fino alla mazzata Covid pareva assai probabile che quel 18% fosse spartito tra le due compagnie azioniste, Costa e Msc, restando le Generali all'11%. Quello schema così probabile non è più così scontato, perché la gelata sul settore turistico-transportistico costringe a ridare le carte su molti tavoli. E comunque un gestore aeroportuale non può certo essere ritenuto un concorrente dalle aziende "cruise": d'altronde - come rileva lo stesso Marano - sovviene in aiuto il modello della vicina Venezia, dove Save partecipa al capitale del terminal passeggeri Vtp. Marano non vuole fughe in avanti e precisa prudente: «Per ora questa è una mia posizione personale, che andrà vagliata dagli organi direttivi della società». C'è tutta l'estate per studiare il fascicolo

ed eventualmente passare dalla suggestiva ipotesi all'impegno vero e proprio. L'ex quota Napp viene stimata attorno a 1,2 milioni di euro: secondo Marano si tratta però di valori pre-Covid, che andrebbero ricalibrati, tenendo conto di quanto è accaduto negli ultimi tre mesi. Ricordiamo che Ttp è partecipata al 60% da Tami e al 40% dall'**Autorità portuale**: il governo societario prevede che la presidenza tocchi all'azionista pubblico (Zeno D'Agostino) e la guida operativa alla controllante privata (Claudio Aldo Rigo). Di recente il cda di Ttp ha approvato il bilancio 2019, un esercizio caratterizzato da numeri di tutto rispetto: quasi 6 milioni di ricavi, un margine operativo lordo del 12%, un utile di 500.000 euro. Naturalmente queste cifre non saranno riproponibili nel corso di questo disgraziato 2020 che al momento vede la stagione crocieristica ferma, idem quella convegnistica. Per cui resta solo la gestione del parking a fornire a Ttp qualche entrata. Il board, su indicazione di Rigo, ha esaminato una serie di variabili previsionali, che molto dipenderanno da quanto l'**Autorità** deciderà di scontare sui canoni. In tempi normali Ttp corrisponde all'amministrazione **portuale** oltre 1,2 milioni all'anno, che nelle attuali condizioni non sono certo esigibili. C'è l'impegno di D'Agostino, in veste di "doppio presidente", a cercare una soluzione non penalizzante. Pende sempre su Ttp la spada di Damocle del contenzioso con il Comune relativo al canone degli stalli al Molo IV, un'appuntata lama da 1,2 milioni: causa all'attenzione del Consiglio di Stato. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose, lo «spettacolo» delle dighe si potrà vedere dalla spiaggia

Domenica test d'innalzamento a Chioggia e Malamocco insieme

VENEZIA Domenica per la prima volta le paratoie del Mose si solleveranno dai fondali di Chioggia e di Malamocco, al Lido, insieme e alla luce del giorno. Una prova che potranno vedere dal vivo quanti saranno in passeggiata sulla diga di Sottomarina e degli Alberoni. Dalle 13 si terranno infatti le prove di sollevamento in contemporanea della paratoia sul fondale di Malamocco e di quelle di Chioggia, test fondamentale in vista della chiusura contestuale di tutte le schiere di Lido, Malamocco e Chioggia prevista per il 30 giugno. La data che segnerà la fine dei lavori principali e la possibilità di usare da quel momento in poi il Mose in caso di emergenza. Domenica prossima per la prima volta il sollevamento sarà più facile da vedere anche per i non addetti ai lavori, soprattutto dalla diga degli Alberoni. Ovviamente non si potrà andare in barca a vedere da vicino l'evento perché le ordinanze delle Capitanerie di **Porto** hanno interdetto la navigazione per motivi di sicurezza dalle 13 alle 20. Le operazioni di sollevamento e ritorno in sede nei cassoni sui fondali delle schiere gialle dureranno un paio d'ore e l'unico ostacolo al test generale sarebbero le condizioni meteo avverse, con vento forte e visibilità inferiore al mezzo chilometro ma le previsioni Arpav danno una domenica nuvolosa senza piogge. Ingenti le misure di sicurezza: la navigazione sarà interdetta dalla bocca di **porto** di Malamocco, le navi che avessero necessità di raggiungere **Porto** Marghera devono effettuare l'operazione entro le 12,30 perché poi l'ingresso nella laguna di Venezia avverrà solo dalla bocca di **porto** del Lido, che sarà per così dire «transennata» con boe di segnalazione. Saranno autorizzati solo i mezzi delle forze dell'ordine, della capitaneria e di supporto come ormeggiatori e rimorchiatori che però dovranno usare la conca di navigazione per spostarsi tra mare e laguna. Due mezzi di vigilanza e due rimorchiatori assisteranno alle operazioni in assetto di pronto intervento. La bocca di **porto** di Chioggia sarà invece completamente chiusa e all'interno delle dighe di **porto** sono vietate la navigazione, la sosta, l'ancoraggio e qualsiasi altra attività.

Mo.Zi.



Mose, è a rischio di slittamento la prova generale del 30 giugno

LA GRANDE OPERA VENEZIA Gli impianti per sollevare le barriere della bocca di porto del Lido non sono pronti. E l'emergenza Covid, bloccando le forniture di alcuni materiali, ha rallentato ulteriormente i lavori di installazione delle nuove macchine. Così se per il test parziale di domenica prossima a Chioggia e Malamocco, tutto è a posto anche sul fronte impiantistico, per quello generale del 30 giugno, quando dovranno alzarsi in contemporanea anche le schiere del Lido, ci sarà bisogno di una corsa contro il tempo per installare i compressori necessari. Al Consorzio Venezia Nuova sono fiduciosi: i tempi sono tirati, ma non impossibili. E anche l'ultimo cronoprogramma conferma la data del 30 giugno per la prova generale, con tutta una serie di lavorazioni da ultimare al limite. Ma in Provveditorato alle opere pubbliche c'è scetticismo e preoccupazione. Molti temono un ulteriore slittamento, che si inserirebbe in un quadro di ritardi che fa dubitare soprattutto della data di completamento delle barriere mobili per fine 2021. Se ne parlerà oggi in Prefettura, dove torna a riunirsi la cabina di regia sul **Mose**, dopo lo stop legato all'emergenza sanitaria. Ci sarà anche il commissario straordinario, Elisabetta Spitz, da ieri a Venezia dopo mesi di contatti solo telematici. Primo punto all'ordine del giorno proprio il cronoprogramma del **Mose** e lo stato di avanzamento lavori, quindi la questione fanghi/sedimenti, altra causa di rallentamenti. IN RITARDO Da contratto gli impianti dovevano essere pronti per fine giugno. Un termine spostato a fine agosto che ora, a causa dei ritardi legati al lockdown, il Cvn propone slitti di altri due mesi. Per il 30 ottobre 2020 calcolano si possa «operare con gli impianti in veste definitiva», rispettando l'«obiettivo di salvaguardia per la difesa dagli allagamenti dei centri abitati lagunari a partire dalla prossima stagione delle acque alte». Ad oggi la bocca di porto di Chioggia è l'unica dove sono stati installati tutti i sei compressori da progetto. A Malamocco ce ne sono tre su sei, comunque sufficienti per questa fase di prove. Più indietro i lavori al Lido, dove si sta passando a un nuovo sistema. Complessivamente l'ultimo cronoprogramma prevede una produzione di oltre 192 milioni entro fine anno. E la stragrande maggioranza la fanno proprio gli impianti. Un impegno notevole. GLI ALTRI INTERVENTI L'altro giorno, intanto, il comitato tecnico del Provveditorato ha esaminato altri progetti del Cvn. Approvato quello per la sistemazione del porto rifugio di Chioggia, con la rimozione della piarda lato laguna. Lavori per 4 milioni e mezzo, non ancora tutti disponibili. Approvato anche l'approvvigionamento di scorte per sostituire le parti delle cerniere del **Mose** danneggiate dalla corrosione, anche se il Provveditorato ha imposto un taglio della spesa. Affrontato poi il tema dell'Arsenale: il Cvn ha presentato una proposta che formalizza lo spostamento della manutenzione delle paratoie altrove. Solo un'ipotesi che il Provveditorato si è riservato di esaminare dopo aver sentito gli altri enti coinvolti, a cominciare dal Comune. Roberta Brunetti.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' allarme dei consulenti del lavoro

«I marittimi senza la cassa integrazione»

mestre«I lavoratori del settore marittimo, nell' area metropolitana di Venezia come in tutta Italia, dall' inizio dell' emergenza Covid-19 sono in cassa integrazione per il blocco dell' attività ma nessuno di loro ha visto un soldo». A dare l' allarme è l' Ordine dei Consulenti del Lavoro di Venezia, che per bocca della presidente Patrizia Gobat, precisa che «le domande di cassa integrazione presentate sembra siamo tuttora in attesa di autorizzazione». I Fondi di solidarietà bilaterali, dovrebbero assicurare ai lavoratori le prestazioni integrative destinate ai lavoratori del **porto**, compreso il personale amministrativo e di terra al quale aderiscono tutte le imprese armatoriali con più di cinque dipendenti, comprese le imprese di trasporto marittimo e le imprese che esercitano il servizio di rimorchio in concessione, ma - come denuncia l' Ordine professionale dei Consulenti del lavoro «ma il Comitato paritetico normalmente, si riunisce con cadenza trimestrale per deliberare le domande di accesso all' assegno di integrazione salariale e non può erogare prestazioni se in carenza di fondi. Quindi, visto che ad oggi nessuna pratica è stata autorizzata verrebbe da pensare che se le domande di integrazione salariale sono state presentate in Marzo, il Comitato si riunirà con tutta calma entro giugno? Oppure non hanno a disposizione i fondi necessari?». «Abbiamo evidenziato la complessità e la farraginosità del sistema degli ammortizzatori sociali che è letteralmente 'scoppiato' dimostrando, ancora una volta, la sua inadeguatezza - conclude Gobat -. Ed ora ci stiamo impegnando a sollecitare le istituzioni per risolvere questa brutta vicenda che interessa un settore che, al momento, non ha nemmeno prospettive di ripartenza». --



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Per il 2020 erano previsti a Venezia un milione e mezzo di passeggeri Costa Crociere ferma fino al 31 luglio. Chiesta una deroga al Governo

Comparto crocieristico bloccato Ripartenze forse solo da agosto

la crisi Comparto crocieristico bloccato anche nel porto di Venezia per decisione del Governo ma anche per le stesse compagnie che hanno fermato le navi per un business che per il 2020 valeva solo nello scalo lagunare il transito 1,5 milioni di passeggeri, lavoro per oltre mille addetti, e un indotto per centinaia di milioni di euro: dai voli intercontinentali cancellati, alle camere d' albergo disdette, fino alle migliaia di escursioni in laguna annullate. L' ultima compagnia a prolungare la sosta è stata Costa Crociere che ha annullato tutti i viaggi fino al 31 luglio. Così ha fatto anche Royal Caribbean mentre Msc ha fissato la possibile ripartenza per meta luglio. Sta di fatto però che in Marittima tutto è fermo. Il Governo, con il Dpcm del 17 maggio scorso, ha bloccato fino al 14 giugno l' attività crocieristica in Italia «al fine di contrastare il diffondersi dell' emergenza epidemiologica da COVID-19». Questa indicazione è stata poi recepita dal MIT con un decreto che consente alle navi da crociera battenti bandiera straniera di arrivare nei porti italiani solo per sosta inoperosa, praticamente solo per far scendere a terra il personale imbarcato. Un danno enorme per il turismo di Venezia. Al di là delle polemiche sulla Grandi Navi, l' impatto economico generato da ogni passeggero vale, secondo uno studio realizzato per Costa da Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo, 117 euro generando incassi per le attività private di oltre 160 milioni di euro (dati 2017). Ora le compagnie, Costa in testa, chiedono al Governo di poter riprendere il mare da agosto con crociere di cabotaggio, cioè toccando solo porti italiani. Per questo nei giorni scorsi rappresentanti della compagnia di crociera sono stati ascoltati dalla Commissione Trasporti del Senato dove hanno presentato un programma per la ripartenza chiedendo protocolli sanitari omogenei per tutti i porti italiani. «Chiediamo», hanno detto i rappresentanti della compagnia, «l' apertura di un tavolo guidato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme con il Ministero della Salute per poterci confrontare sui nuovi protocolli sanitari in vista della possibilità di ripartire». «È indispensabile», si legge nel documento consegnato ai senatori, «poter avere la possibilità di effettuare, in via temporanea, la navigazione crocieristica tra soli porti italiani (il cosiddetto cabotaggio). Per renderlo effettivamente possibile serve un intervento del legislatore che modifichi la normativa attuale con una deroga temporanea in via eccezionale data la situazione eccezionale che stiamo vivendo. Su questo, l' associazione di categoria Confitarma ha predisposto un emendamento a costo zero per lo Stato che potrebbe rientrare nel decreto Rilancio». Quindi, ma è solo un auspicio, è possibile un parziale recupero delle crociere da agosto. Anche da Venezia. --Giulio De Polo.



Porti: Venezia, riaperto terminal trasporto automobili

(ANSA) - **VENEZIA**, 28 MAG - Il terminal autostrade del mare del **Porto di Venezia** ha visto oggi riattivarsi uno dei settori di più recente acquisizione per lo scalo, quello del trasporto di automezzi, che nel 2019 ha registrato movimentazione portuale equivalente a circa 38 mila tonnellate, di cui oltre 20 mila in imbarco e circa 18 mila in sbarco. Dopo lo stop dovuto all' emergenza pandemica, è giunto presso il terminal di Fusina un convoglio ferroviario carico di 240 automobili provenienti dalla Romania. I mezzi sono destinati al mercato interno e a mercati vicini e concluderanno il loro tragitto via terra. Il terminal garantisce anche l' intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi del Mediterraneo. Nel corso del 2019 sono arrivate a Marghera circa 33 mila tonnellate di automobili, soprattutto da Romania e Slovacchia. Di questa cifra solo una parte è destinata all' imbarco su nave. Il collegamento con la Romania ritroverà cadenza bisettimanale a partire da sabato 30 maggio. (ANSA).



Da Venezia per l' automotive segnali di ripresa o segnali di fumo?

28 May, 2020 **Venezia** - La filiera automotive è tra i comparti maggiormente colpiti dagli effetti economici del Covid-19. Già dalla prima fase dell' epidemia, durante il lockdown della Cina, la supply chain ha avvertito l' impatto del fermo cinese a livello globale per quanto riguarda la produzione e successivamente per la domanda. La maggiorparte dei consumatori, infatti, come effetto dell' incertezza scatenata dall' emergenza sanitaria, hanno bloccato o rimandato l' acquisto delle auto nuove. Tra marzo e aprile abbiamo assistito al crollo delle immatricolazioni di auto nuove, sia a livello nazionale che internazionale. Con effetto di saturazione per le aree di stoccaggio dell' auto nuove, rimaste parcheggiate nei porti, negli interporti e nelle aree di produzione. Apparenti segnali di riattivazione del comparto provengono dal Terminal Autostrade del Mare di Fusina, alle spalle del **porto di Venezia**, che ha visto oggi il riattivarsi del settore recentemente acquisito per lo scalo lagunare, quello del trasporto di automezzi , che nel 2019 ha registrato movimentazione portuale equivalente a circa 38 mila tonnellate, di cui oltre 20 mila in imbarco e circa 18 mila in sbarco. L' AdSP del Mare Adriatico

Settentrionale in una nota fa sapere che stamani « dopo lo stop dovuto all' emergenza pandemica, infatti, è giunto presso il terminal un convoglio ferroviario carico di 240 automobili provenienti dallo stabilimento di un' importante casa automobilistica in Romania. I mezzi saranno in questo caso riservati al mercato interno e a mercati vicini e concluderanno il loro tragitto via terra, mentre in altri casi il terminal garantisce l' intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi del Mediterraneo ». Di queste 240 automobili, al momento non è dato sapere, se la riattivazione della catena logistica prevede anche la distribuzione verso il mercato finale. In una seconda ipotesi il Terminal Autostrade del Mare potrebbe anche essere utilizzato come area di stoccaggio in attesa che la rete di vendita dei concessionari riprenda a dare segnali di vita, sperando che questi non diventino "segnali di fumo". ***** Il terminal di Fusina garantisce l' intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi del Mediterraneo. Via ferrovia nel 2019 sono arrivate a Marghera circa 33 mila tonnellate di automobili soprattutto da Romania e Slovacchia. Di questa cifra solo una parte è destinata all' imbarco su nave.



Porto di Venezia: si riattiva il traffico automotive con un trasporto di auto dalla Roman

(FERPRESS) - **Venezia**, 28 MAG - Il terminal autostrade del mare di Fusina vede oggi riattivarsi uno dei settori di più recente acquisizione per lo scalo veneziano, quello del trasporto di automezzi, che nel 2019 ha registrato movimentazione portuale equivalente a circa 38 mila tonnellate, di cui oltre 20 mila in imbarco e circa 18 mila in sbarco. Dopo lo stop dovuto all' emergenza pandemica, infatti, è giunto presso il terminal un convoglio ferroviario carico di 240 automobili provenienti dallo stabilimento di un' importante casa automobilistica in Romania. I mezzi saranno in questo caso riservati al mercato interno e a mercati vicini e concluderanno il loro tragitto via terra, mentre in altri casi il terminal garantisce l' intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi del Mediterraneo. Via ferrovia nel 2019 sono arrivate a Marghera circa 33 mila tonnellate di automobili soprattutto da Romania e Slovacchia. Di questa cifra solo una parte è destinata all' imbarco su nave. Il collegamento con la Romania ritroverà cadenza bisettimanale a partire da sabato 30 maggio.



Il Nautilus

Venezia

Porto di Venezia: si riattiva il traffico automotive con un trasporto di auto dalla Romania

Venezia, 28 maggio 2020 Il terminal autostrade del mare di Fusina vede oggi riattivarsi uno dei settori di più recente acquisizione per lo scalo veneziano, quello del trasporto di automezzi, che nel 2019 ha registrato movimentazione portuale equivalente a circa 38 mila tonnellate, di cui oltre 20 mila in imbarco e circa 18 mila in sbarco. Dopo lo stop dovuto all' emergenza pandemica, infatti, è giunto presso il terminal un convoglio ferroviario carico di 240 automobili provenienti dallo stabilimento di un' importante casa automobilistica in Romania. I mezzi saranno in questo caso riservati al mercato interno e a mercati vicini e concluderanno il loro tragitto via terra, mentre in altri casi il terminal garantisce l' intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi del Mediterraneo. Via ferrovia nel 2019 sono arrivate a Marghera circa 33 mila tonnellate di automobili soprattutto da Romania e Slovacchia. Di questa cifra solo una parte è destinata all' imbarco su nave. Il collegamento con la Romania ritroverà cadenza bisettimanale a partire da sabato 30 maggio.



Informatore Navale

Venezia

Porto di Venezia: si riattiva il traffico automotive con un trasporto di auto dalla Romania

Venezia, 28 maggio 2020 - Il terminal autostrade del mare di Fusina vede oggi riattivarsi uno dei settori di più recente acquisizione per lo scalo veneziano, quello del trasporto di automezzi, che nel 2019 ha registrato movimentazione portuale equivalente a circa 38 mila tonnellate, di cui oltre 20 mila in imbarco e circa 18 mila in sbarco. Dopo lo stop dovuto all' emergenza pandemica, infatti, è giunto presso il terminal un convoglio ferroviario carico di 240 automobili provenienti dallo stabilimento di un' importante casa automobilistica in Romania. I mezzi saranno in questo caso riservati al mercato interno e a mercati vicini e concluderanno il loro tragitto via terra, mentre in altri casi il terminal garantisce l' intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi del Mediterraneo. Via ferrovia nel 2019 sono arrivate a Marghera circa 33 mila tonnellate di automobili soprattutto da Romania e Slovacchia. Di questa cifra solo una parte è destinata all' imbarco su nave. Il collegamento con la Romania ritroverà cadenza bisettimanale a partire da sabato 30 maggio.



Porto di Venezia riattiva traffico automotive

Redazione

VENEZIA Buone notizie dal porto di Venezia con la ripresa del traffico automotive. Il terminal delle Autostrade del mare di Fusina vede oggi riattivarsi uno dei settori di più recente acquisizione per lo scalo veneziano, quello del trasporto di automezzi, che nel 2019 ha registrato movimentazione portuale equivalente a circa 38 mila tonnellate, di cui oltre 20 mila imbarcate e circa 18 mila allo sbarco. Dopo lo stop dovuto all'emergenza pandemica, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale annuncia l'arrivo odierno al terminal veneziano di un convoglio ferroviario carico di 240 automobili provenienti dallo stabilimento di un'importante casa automobilistica in Romania . Con questo treno arrivano così anche i primi segnali di ripresa del comparto automotive nel terminal che negli anni passati ha registrato un trend di crescita costante. Grazie anche al buon lavoro della società Venice Ro-Port MoS Scpa che gestisce in concessione la piattaforma logistica di Fusina. I mezzi saranno in questo caso riservati al mercato interno ed ai mercati vicini e concluderanno il loro tragitto via terra, mentre in altri casi il terminal garantisce l'intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi che si affacciano sulle sponde del Mediterraneo. Via ferrovia nel 2019 sono arrivate a Marghera circa 33 mila tonnellate di automobili soprattutto da Romania e Slovacchia. Di questa cifra solo una parte è destinata all'imbarco su nave. Il collegamento con la Romania ritroverà cadenza bisettimanale a partire da sabato prossimo 30 Maggio e l'auspicio è che questo servizio segni l'inizio di una ripresa dei traffici commerciali anche in altri settori. Il terminal di Fusina si estende su una superficie di 150.000 metri quadrati scoperti, oltre a 30.000 metri quadrati coperti per le operazioni i logistica; 18.000 mq per uffici per attività portuali e di logistica e 12.000 mq adibiti ad uffici, con oltre 1.250 metri lineari di banchine.



Primo Magazine

Venezia

Porto di Venezia: si riattiva il traffico automotive

29 maggio 2020 - Il terminal autostrade del mare di Fusina vede riattivarsi uno dei settori di più recente acquisizione per lo scalo veneziano, quello del trasporto di automezzi, che nel 2019 ha registrato movimentazione portuale equivalente a circa 38 mila tonnellate, di cui oltre 20 mila in imbarco e circa 18 mila in sbarco. Dopo lo stop dovuto all' emergenza pandemica, infatti, è giunto presso il terminal un convoglio ferroviario carico di 240 automobili provenienti dallo stabilimento di un' importante casa automobilistica in Romania. I mezzi saranno in questo caso riservati al mercato interno e a mercati vicini e concluderanno il loro tragitto via terra, mentre in altri casi il terminal garantisce l' intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi del Mediterraneo. Via ferrovia nel 2019 sono arrivate a Marghera circa 33 mila tonnellate di automobili soprattutto da Romania e Slovacchia. Di questa cifra solo una parte è destinata all' imbarco su nave. Il collegamento con la Romania ritroverà cadenza bisettimanale a partire da sabato 30 maggio.

GAM EDITORI



Porto di Venezia: riprende il traffico automotive con un trasporto di auto dalla Romania

Redazione

Venezia Il terminal autostrade del mare di Fusina ha riaperto oggi i motori. Si tratta di uno dei settori di più recente acquisizione per lo scalo veneziano, quello del trasporto di automezzi, che nel 2019 ha registrato movimentazione portuale equivalente a circa 38 mila tonnellate, di cui oltre 20 mila in imbarco e circa 18 mila in sbarco. Dopo lo stop dovuto all'emergenza pandemica, infatti, è giunto presso il terminal un convoglio ferroviario carico di 240 automobili provenienti dallo stabilimento di un'importante casa automobilistica in Romania . I mezzi saranno in questo caso riservati al mercato interno e a mercati vicini e concluderanno il loro tragitto via terra, mentre in altri casi il terminal garantisce l'intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi del Mediterraneo. Via ferrovia nel 2019 sono arrivate a Marghera circa 33 mila tonnellate di automobili soprattutto da Romania e Slovacchia. Di questa cifra solo una parte è destinata all'imbarco su nave. Il collegamento con la Romania ritroverà cadenza bisettimanale a partire da sabato 30 maggio.

Porto di Venezia: riprende il traffico automotive con un trasporto di auto dalla Romania

28 MAGGIO 2020 - Redazione



Venezia - Il terminal autostrade del mare di Fusina ha riaperto oggi i motori. Si tratta di uno dei settori di più recente acquisizione per lo scalo veneziano, quello del trasporto di automezzi, che nel 2019 ha registrato movimentazione portuale equivalente a circa 38 mila tonnellate, di cui oltre 20 mila in imbarco e circa 18 mila in sbarco.

Dopo lo stop dovuto all'emergenza pandemica, infatti, è giunto presso il terminal un convoglio ferroviario carico di 240 automobili provenienti dallo stabilimento di un'importante casa automobilistica in Romania. I mezzi saranno in questo caso riservati al mercato interno e a mercati vicini e concluderanno il loro tragitto via terra, mentre in altri casi il terminal garantisce l'intermodalità completa, in collegamento con i porti italiani e con gli altri Paesi del Mediterraneo.

Via ferrovia nel 2019 sono arrivate a Marghera circa 33 mila tonnellate di automobili soprattutto da Romania e Slovacchia. Di questa cifra solo una parte è destinata all'imbarco su nave. Il collegamento con la Romania ritroverà cadenza bisettimanale a partire da sabato 30 maggio.

Iscriviti alla newsletter

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

[Inscriviti](#)

Informazioni Marittime

Venezia

Venezia, accordo aree portuali con Cavallino-Treporti

L' Authority aveva già siglato una simile intesa con il Comune di Chioggia

Crescono gli spazi disponibili per l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**. Il presidente **Pino Musolino**, e la sindaca del Comune di Cavallino-Treporti, **Roberta Nesto**, hanno infatti sottoscritto un' intesa che definisce chiaramente alcune aree all' interno del territorio comunale riconoscendone la destinazione funzionale **portuale**. Si pensa il particolare al porto peschereccio, su cui il comune ha in programma alcuni interventi che ne faranno il Centro della pesca, ma su cui finora non poteva intervenire. L' accordo, spiega l' Authority veneta, è parte integrante del processo di redazione del Documento di pianificazione strategica di **sistema** (DPSS). Il Decreto Legislativo n. 169 del 4 agosto 2016 e successive misure integrative e correttive intervengono, infatti, nella riforma della legislazione **portuale** italiana, introducendo questo nuovo strumento di pianificazione delle AdSP, da cui discendono i piani regolatori dei singoli porti. Dopo la sigla di un simile accordo con il Comune di Chioggia nel dicembre 2019, la sottoscrizione dell' intesa con il Comune di Cavallino-Treporti rappresenta il secondo passo verso la definizione del DPSS per i porti lagunari.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Solo a Varazze via ai pattugliamenti a campione

Cartelli, picchetti e buon senso Nel Savonese vince la linea soft

Semplici cartelli o forze dell'ordine in assetto antisommossa? Il dubbio serpeggia fra i sindaci della provincia di Savona, che temono la data del 3 giugno come uno spartiacque fra la quiete e la tempesta. L'apertura delle spiagge libere con posti contingentati, ma senza personale adeguato a gestire l'afflusso, rischia addirittura di creare problemi di ordine pubblico. Un'intera delegazione di amministratori lo ha sottolineato per l'ennesima volta all'**Autorità di sistema portuale**. Ha esposto le preoccupazioni dei sindaci di Savona, Vado, Berguggi, Albissola Marina e Albisola Superiore. Quale situazione troveranno gli appassionati del mare che rivolgeranno la loro preferenza a queste località? L'Authority per il momento ha comunicato l'intenzione di installare solo la cartellonistica prevista per ricordare le norme anti-Covid. Nessun altro intervento. Nel resto della provincia alcuni Comuni si sono già portati avanti calcolando i posti disponibili, altri invece sono ancora nella fase di valutazione. Nella piccola Laigueglia il Comune ha potuto calcolare circa 300 postazioni nei 3.500 metri quadrati disponibili. Il primo cittadino di Andora, Mauro Demichelis, proprio ieri ha firmato l'ordinanza per riaprire le spiagge libere; verranno installati cartelli e picchetti segnaposto di diverso colore per identificare gli spazi riservati ai single, alle coppie e alle famiglie. A Varazze il problema è rappresentato dalle diverse calette, scogli piatti e spiaggette della zona dei Piani d'Invrea. Sarà la situazione più difficile da gestire e, a parte gli avvisi che saranno affissi, toccherà alla polizia municipale disporre pattugliamenti a campione. Per le altre spiagge libere il Comune attende l'avvio della app proposta dalla Regione per le prenotazioni. A Finale, proprio l'altro ieri teatro di una tragedia con un morto annegato sulla spiaggia libera di levante, il problema sarà gestire l'accesso alle spiagge più grandi e gettonate: quella del Castelletto e quella di Varigotti. A Noli la preoccupazione è per quella dei Pescatori, soprattutto dopo la delibera del sindaco Lucio Fossati, che in pratica fa affidamento al buon senso degli amanti del mare.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Niente numero chiuso e stop all'una Il Comune fa retromarcia sulla darsena

Irritazione della Prefettura: 'Aspettiamo comunicazione ufficiale'. Per i controlli di stasera vigili urbani e steward

Silvia Campese / SAVONA Marcia indietro del Comune di Savona sul numero chiuso in Darsena. Per far fronte alla movida di questa sera e di domani, attesa in **porto**, soprattutto nell' area di via Baglietto, il sindaco Ilaria Caprioglio e l' assessore al commercio, Maria Zunato, hanno concordato due nuove azioni: chiusura di tutti i locali della città, (e non solo della Darsena come detto in un primo momento), all' una di notte. Inoltre, cinque steward privati, in stretto contatto con la polizia municipale, presente con l' Ufficio mobile, sorveglieranno la situazione nella zona della Darsena, a maggior rischio assembramento. Il cambio di rotta è stato comunicato da Palazzo Sisto, ieri, a seguito di un sopralluogo effettuato con i titolari dei pubblici esercizi del **porto**. La decisione, però, rischia di creare un incidente diplomatico con la Prefettura. Dal palazzo del Governo precisano che «la Prefettura rimane sulle posizioni concordate con tutti i soggetti coinvolti, in sede di Comitato per la sicurezza. Attendiamo, in caso ci siano cambiamenti, comunicazioni ufficiali dal Comune», hanno fatto sapere. Posizioni concordate, cioè il numero chiuso. Che però, secondo quanto comunicato da Caprioglio e da Zunato agli esercenti, ieri, è stato superato. Nella lettera che riassume gli esiti del sopralluogo si precisa che «verrà emessa una ordinanza sindacale di chiusura di tutti i pubblici esercizi nell' intero territorio comunale alle ore una di notte di sabato e domenica». Inutile chiudere solo i locali in **porto**: i clienti si sarebbero spostati altrove creando assembramenti in altre zone della città. Sempre nella lettera si precisa che, in accordo con i titolari dei locali della Darsena, verrà garantita dagli esercenti stessi «ogni venerdì e ogni sabato sera la presenza di cinque steward, muniti di pettorina, in contatto telefonico tra loro nella fascia oraria venti -una». Il loro compito sarà quello di verificare e sensibilizzare gli utenti a mantenere il distanziamento sociale, previsto dalla normativa anti contagio. In contemporanea, in **porto** saranno presenti gli agenti della polizia municipale, pronti a intervenire se necessario, mentre appositi cartellonisti ca verrà posizionata nelle diverse zone della Darsena per ricordare ai savonesi le regole da rispettare. «Ho accompagnato il sindaco e l' assessore nel sopralluogo di ieri mattina in **porto** o precisa il comandante della municipale, Igor Aloj- Con la collaborazione degli esercenti è stata individuata una soluzione condivisa, che permetterà di tenere sotto controllo la situazione. Le nostre pattuglie saranno comunque presenti e interverranno in caso sia necessario o si verifichino assembramenti». In un primo tempo, si era anche ipotizzata la collaborazione dei volontari dei City Angel: probabilmente interverranno dalle prossime settimane. Il Comune, quindi, ha escluso l' ipotesi, varata dal Comitato di sicurezza, del numero chiuso, con check point e conteggio degli accessi dai due estremi di via Baglietto. Una decisione che, però, non sarebbe stata comunicata e condivisa con la Prefettura. Resta alta la tensione per la serata. Dopo gli assembramenti di venerdì scorso, il timore è che i ragazzi, dopo una certa ora, si ammassino di nuovo davanti ai locali più gettonati dimenticando le regole di sicurezza: mascherina e metro di distanza.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il confronto di ieri ha lasciato insoddisfatti e delusi i 5 comuni savonesi L' ordinanza entro il 3 giugno. Mancano i fondi per garantire sicurezza

La soluzione dell'Authority per gestire le spiagge libere? Cartelli piantati nella sabbia e vigilanza lasciata ai sindaci

Giovanni Vaccaro Un cartello per stoppare l' assalto dei gitanti e istruire i fruitori delle spiagge libere. Non soddisfa i sindaci la soluzione prospettata ieri pomeriggio dall' **Autorità di sistema portuale** ai sindaci per attuare le misure anti-Covid negli arenili di Savona, Vado, Berguggi, Albisola Superiore e Albisola Marina. Anzi, i primi cittadini hanno sottolineato con piglio deciso che i cartelli non basteranno di certo ad ammansire le orde di gitanti della domenica. E hanno lanciato ancora una volta l' allarme: 'Ci saranno problemi di ordine pubblico e igienico-sanitari, che non possono ricadere sempre sui sindaci». La gestione delle spiagge libere somiglia sempre più al gioco dell' "ometto nero", in cui perde chi alla fine resta con quella carta in mano. In questo caso l' ometto nero rappresenta la responsabilità in caso di problemi. Un fardello che nessuno vuole, né il Governo, né la Regione, né l' **Autorità portuale**. E i sindaci ancora meno. La riunione, nella quale Palazzo San Giorgio È stato rappresentato da Paolo Canavese, dirigente a capo dell' Ufficio territoriale di Savona, ha subito visto i sindaci all' attacco. L' Authority ha predisposto la bozza dell' ordinanza balneare che quest' anno deve recepire le normative anti-Covid. Canavese ha precisato che saranno valutate le osservazioni dei comuni per arrivare alla stesura definitiva entro il 3 giugno, per consentire l' apertura di stabilimenti balneari e spiagge libere. Ma i problemi scaraventati virtualmente sul tavolo sono sempre gli stessi: prevenire e gestire l' afflusso di turisti alle spiagge libere. L' **Autorità portuale** ha informato che intende piazzare solo i cartelli informativi, per avvisare i fruitori sulle norme anti contagio. Ma non ha previsto personale di controllo. Una responsabilità e un costo che quindi ricadrebbero sui sindaci, a meno che non si vogliano lasciare le spiagge nell' anarchia. Solo che i Comuni non hanno i fondi per assicurare un servizio di sicurezza adeguato e l' idea di utilizzare volontari o i già contestati iassistenti civici", senza un preciso mandato giuridico, viene scartata. Quindi i sindaci han BORGHETTO E' scattato ieri e sarà vigente fino a sabato mattina il divieto di balneazione nel tratto costiero compreso tra il molo Rosa dei Venti e i Bagni Nicolino. Il provvedimento È stato conseguente all' esito dei campionamenti di routine, eseguiti dall' Arpal lunedì scorso dal cui esito È emerso che È stato superato il limite massimo consentito di colibatteri "Escherichia coli" in zona "La Playa" e "RenÈ". E' di circa 800 metri il tratto di litorale interdetto alla balneazione. 'Sono subito state eseguite verifiche a 360 gradi nel tentativo d' identificare la possibile causa sia degli scarichi a mare d' emergenza che delle stazioni di sollevamento ma È stata anche eseguita la sorbonatura nel porto - dice il sindaco Giancarlo Canepa - Intanto sono stati fatti nuovi prelievi in mare da parte dell' Arpal di cui attendiamo i risultati che dovrebbero arrivare entro sabato mattina. La nostra speranza È che i valori siano nel frattempo tornati nella norma e si possa quindi revocare l' ordinanza per il prossimo fine settimana^a. no ribattuto che le spiagge libere dei cinque Comuni sono di proprietà del Demanio marittimo e di competenza di **Autorità portuale**. Oggi È in programma un nuovo round con l' ampliamento del tavolo agli altri Comuni della provincia. Nel Savonese si prospetta una Babele di regole. Il sindaco di Andora, Mauro Demichelis, proprio ieri



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

ha firmato l'ordinanza per riaprire le spiagge libere con cartelli e picchetti segnaposto di diverso colore per single, coppie e famiglie. Noli farà affidamento sul buon senso dei gitanti, Albissola Marina ha chiesto preventivi a imprese di vigilanza, con costi da 50 a 70 mila euro. Ad Alassio, dopo aver ipotizzato di far indossare le mascherine anche sdraiati sul lettino per aggirare l'obbligo di distanziamento (col rischio di ritrovarsi con turisti dall'abbronzatura bicolore in volto), ieri è spuntata l'idea di utilizzare la spiaggia nelle ore serali per ampliare i dehors dei locali di fronte ed evitare assembramenti avendo più spazio.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Secca la risposta dei sindaci: tocca all' Autorità portuale governare il problema 'Sia chiaro che la responsabilità È solo loro. E finora il piano È insufficiente»

'Una banale cartellonistica non impedirà gli assembramenti^a

'ma, andremo incontro a enormi problemi di ordine pubblico e per il mancato rispetto delle norme igienico -sanitarie». I sindaci di Savona, Ilaria Ca prioglio, e di Vado, Monica Giuliano, non hanno risparmiato durissime critiche al piano dell' **Autorità di sistema portuale**. L' installazione di cartelli non appare un modo efficace per gestire le spiagge libere, soprattutto considerando che la capienza degli stabilimenti privati sarà inferiore per le norme sul distanziamento e quin di ci sarà un maggiore afflusso di utenti nelle spiagge libere. 'Siamo molto duri o commenta il sindaco Caprioglio -, abbiamo letto la bozza dell' ordinanza e chiesto se l' **Autorità portuale**, ente gestore e responsabile, ritiene sufficiente una banale cartellonistica al fine di evitare assembramenti. Abbiamo posto precise doman de e secondo noi la risposta non È sufficiente: ci potrebbero essere problemi di ordine pubblico. Abbiamo chiesto anche quando si intende emettere l' ordinanza e con quali modalità per ottemperare alle linee guida stabilite a livello nazionale. Entro il 3 giugno? » una questione che avrebbe dovuto trovare soluzioni già da tempo. E poi saranno sempre i sindaci a dover gestire i problemi che si verificheranno.

Difficoltà nella gestione delle norme igienico -sanitarie, ma anche problemi di ordine pubblico». Dello stesso tenore il sindaco vadese: 'Queste spiagge sono di proprietà del Demanio marittimo e di competenza dell' **Autorità portuale**, spetta a loro trovare soluzioni concre te. Tocca a loro la responsabilità di organizzare le misure anti Covid, ma quello che ci È stato prospettato È assolutamente insufficiente. Nelle altre spiagge libere i sindaci applicheranno in toto le linee guida di Anci e Regione, qui l' **Autorità portuale** le applica solo mettendo i cartelli. Sia chiaro che la responsabilità È loro». Il timore È che i conflitti esplodano quando le spiagge saranno prese d' assalto. Gruppi che si muovono in modo non organizzato, che arrivano tutti insieme cercando una spiaggia a caso pur di prendere un po' di sole e godersi un bagno in mare. 'E voglio vedere chi, davanti a centinaia di persone, chiederà se hanno prenotato con la app», aggiunge Monica Giuliano.



L' EMERGENZA SANITARIA: IERI UN' ALTRA VITTIMA, MA SONO IN CALO CONTAGIATI E RICOVERI NEGLI OSPEDALI

I sindaci di Savona e Vado: garanzie per le spiagge libere o non apriamo

Cinque steward monitoreranno l' afflusso della movida in Darsena e non ci sarà numero chiuso

Incontro teso ieri fra i Comuni di Savona e Vado e l' **Autorità di sistema portuale** sul controllo delle spiagge libere in vista della stagione balneare. L' **Autorità di sistema** ha dichiarato che verranno posti dei cartelli informativi sulle azioni da adottare per prevenire il contagio da Covid, ma senza altre iniziative o forme di controllo. Una misura insufficiente per le amministrazioni comunali con il rischio di trovarsi a dover affrontare problemi di ordine o salute pubblico che ricadrebbero sulle forze dell' ordine o sugli stessi comuni quando, hanno osservato i sindaci, la competenza sulle spiagge sarebbe dell' **Autorità di sistema**. Il rischio è che senza garanzie e nell' impossibilità di controllarle i sindaci prendano la decisione estrema di tenere chiuse le spiagge. Non ci sarà intanto il numero chiuso in Darsena. Nessun varco con controllo per chi accede, ma cinque steward che monitorano la situazione, informano gli avventori sul corretto comportamento da tenere. E se è il caso, segnalano le criticità alla municipale. Solo con un affollamento che non permetterà di rispettare le distanze di sicurezza imposte dal Covid-19, l' accesso potrebbe essere temporaneamente sospeso. Resteranno in servizio fino all' una di notte, fino alla chiusura dei locali. Intanto sul fronte dell' andamento del contagio coronavirus in provincia di Savona ieri si è registrata un' altra vittima: all' ospedale Santa Maria di Misericordia di Albenga è morto un uomo di 79 anni. Sono, però, in diminuzione i pazienti colpiti dal Covid che sono ora 538 dei quali 48 (pure questo è un dato in calo) ricoverati negli ospedali (due in terapia intensiva). Prosegue anche il trend di decrescita dei cittadini che si trovano in sorveglianza attiva che sono scesi sotto quota «300» e ieri erano 260. SERVIZI - p.32-37



Le regole dettate da "Assonat" per gli approdi Diporto e lavoro: piani anti contagio obbligatori

In porto con le scarpe Niente feste a bordo Evitare gli abbracci

GIULIO GAVINO

giulio gavino Piani anti contagio obbligatori per i porti turistici. A tutela di clienti, diportisti, visitatori, lavoratori. Ieri Assonat, Associazione nazionale approdi e porti turistici, ha rivelato le linee guida e le regole. In banchina Queste le principali prescrizioni quando, per lavoro e per diletto, si varcano i confini dei porti. Divieto di accesso al **porto** se con febbre oltre i 37,5° o altri sintomi influenzali. Obbligo di distanziamento sociale e, qualora non fosse possibile, uso delle mascherine. Obbligo di indossare le scarpe e di lavarsi le mani dopo un colpo di tosse e/o dopo uno starnuto, prima di consumare cibo, prima, durante e dopo la preparazione del cibo, dopo aver utilizzato i servizi igienici, dopo aver toccato contenitori dei rifiuti. Evitare abbracci, strette di mano e contatti ravvicinati, non condividere borse, bicchieri e bottiglie e non scambiare con altri utenti oggetti quali asciugamani, indumenti o altro. Il comandante è invitato a conservare l'elenco delle persone a bordo per almeno 14 giorni al fine di favorire la tracciabilità dei contatti in caso di rilevazione di un caso sintomatico o positivo. Le attrezzature di banchina, quali colonnine di distribuzione servizi e carrelli, devono essere utilizzate con guanti monouso o dopo pulizia delle mani. A bordo Rispettare la normativa per gli spostamenti nella Regione e tra le Regioni italiane. Utilizzare mascherina chirurgica o di protezione e rispettare la distanza interpersonale di almeno 1 metro se presenti a bordo persone non appartenenti allo stesso nucleo familiare. Durante le operazioni di ormeggio, disormeggio e movimentazione delle imbarcazioni, è necessario l'uso di mascherine chirurgiche o di protezione, l'uso di guanti. Evitare di camminare a piedi nudi su pontili e banchine, feste e ricevimenti a bordo, dotare l'imbarcazione di un Kit Anti-Covid. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Vertice spiagge libere: l' Autorità Portuale installerà i cartelli, Albissola pensa alla sorveglianza

Al confronto hanno preso parte i sindaci dei Comuni di Savona, Vado Ligure e Albissola Marina, Autorità Portuale e associazioni dei balneari

Savona. Si è concluso nel pomeriggio a Savona l' atteso vertice sulle spiagge libere al quale hanno preso parte i sindaci dei Comuni di Savona, Vado Ligure e Albissola Marina, **Autorità Portuale** e associazioni dei balneari. Le spiagge libere dei tre comuni savonesi rientrano - con la sola eccezione di alcuni lidi del Comune di Albissola Marina - sotto la gestione dell' **Autorità** di sistema **Portuale**, la quale - durante l' incontro odierno e alla luce dell' ordinanza regionale - ha comunicato che, per far fronte all' esigenza di regolamentare le strutture, verranno installati dei cartelli informativi. Niente personale di sorveglianza, quindi, anche perché il servizio in questione non rientra tra gli obblighi previsti dalle disposizioni regionali. Tra i sindaci che hanno preso parte all' incontro di questo pomeriggio, Gianluca Nasuti, primo cittadino di Albissola Marina, ha dichiarato: "C' è stato un proficuo scambio di idee, ma l' incertezza è ancora molta. Ad Albissola Marina stiamo pensando di attrezzare le spiagge libere di competenza comunale con stalli e cartelli. Stiamo anche immaginando di predisporre un servizio di sorveglianza almeno durante i weekend". "Sicuramente non possiamo avere linee di indirizzo diverse - ha concluso Nasuti - . In questo senso, infatti, l' **Autorità** di sistema **Portuale** ci ha comunicato che valuterà la

possibilità di mettere in campo anche altre iniziative oltre ai cartelli. Come Comune di Albissola Marina siamo coinvolti marginalmente, anche perché abbiamo solo una spiaggia che rientra nella sfera di competenza dell' **Autorità Portuale**". Dall' incontro di oggi, inoltre, è emerso anche che la spiaggia della Madonnetta (per metà del comune di Savona e per metà del comune di Albissola) resterà chiusa in quanto inagibile. Il presidente provinciale e regionale del Sib-Confcommercio Enrico Schiappapietra, infine, ha commentato: "Noi siamo pronti, la stagione partirà tra il 3 e il 5 giugno: tutti gli stabilimenti balneari del savonese hanno lavorato e stanno lavorando per una stagione estiva all' insegna della massima sicurezza, nel rispetto delle disposizioni previste a livello nazionale e regionale". Quanto alla riapertura delle regioni e all' ok per gli spostamenti da Piemonte e Lombardia: "E' chiaro che come operatori auspichiamo che ci sia il via libera, d' altronde viviamo grazie alle presenze lombarde e piemontesi il turismo balneare è una parte fondamentale della nostra economia, tuttavia ci rimettiamo alle decisioni degli esperti e ai dati sanitari sulla pandemia" aggiunge. "Aprire e poi chiudere a stagione iniziata sarebbe un danno ancora maggiore" conclude.



Spiagge libere, incontro Autorità Portuale/sindaci Albissola, Savona e Vado. Giuliano: "Non bastano solo i cartelli"

Al centro la gestione di Autorità Portuale delle spiagge dei tre comuni. Il 4 maggio si svolgerà una riunione in Prefettura

" Abbiamo chiesto ad **Autorità Portuale** come intende organizzare le sue spiagge libere e ci hanno risposto che metteranno solo dei cartelli ". Insoddisfazione nelle parole del sindaco di Vado Ligure Monica Giuliano dopo l'incontro che si è svolto oggi insieme ai sindaci di Savona Ilaria Caprioglio e di Albissola Marina Gianluca Nasuti per fare il punto sulle spiagge libere gestite nei tre comuni da **Autorità** di **Sistema Portuale**. " Siamo insoddisfatti perché non è sufficiente a gestire le spiagge ma ne prendiamo atto. Non hanno ancora organizzato niente e siamo con le mani legate perché sono loro che devono mettere in atto le modalità di gestione " ha proseguito la prima cittadina vadese. " Abbiamo presentato una bozza e rimane un punto da precisare meglio sulla gestione delle spiagge libere per i quali noi abbiamo seguito la legge nazionale regionale. Il 4 di giugno la Prefettura ha indetto un incontro con tutti i sindaci e l' Autorita **Portuale** nel quale limeremo gli ultimi punti che saranno adeguati. Se riusciremo a mettere degli steward nel fine settimana lo valuteremo ma siamo nelle stesse condizioni dei sindaci " spiega Paolo Canavese, direttore dell' ufficio territoriale di Savona dell' **Autorità** di **Sistema Portuale**.



Albissola, riapertura spiagge libere, turismo low cost e controlli. Sindaco Nasuti: "No ai volontari, a rischio la loro sicurezza"

Il primo cittadino ha provato a fare il punto a qualche settimana dalla riapertura delle spiagge albissolesi concentrandosi anche sul tema della movida

"I costi da sostenere sono notevoli ma stiamo lavorando per avere tutto pronto per il weekend del 13 giugno, vorrei però riuscire ad aprire un po' prima. Al momento le spiagge libere non sono accessibili e mi spiace che non siano fruibili per i residenti, tuttavia credo che se non presidiamo e non segniamo gli stalli per il distanziamento nelle nostre libere nel weekend avremo grossi problemi". Il sindaco di Albissola Marina Gianluca Nasuti è intervenuto nella giornata di ieri nella diretta di Savonanews sul tema delicato della riapertura delle spiagge libere. Sul territorio albissolese una parte è gestita dall' amministrazione, un' altra da **Autorità di Sistema Portuale** con la quale ci sarà proprio una riunione sul tema nella giornata di domani, venerdì 29 maggio, alla presenza anche dei comuni di Savona, Vado Ligure e Bergoglio. L' incertezza al momento regna ancora sovrana in tutta la provincia e ad Albissola negli anni non sono mancati i problemi inerenti al turismo di massa low cost e agli assembramenti sulle spiagge libere soprattutto nel weekend. L' avvio della app per la prenotazione non dispiace al primo cittadino che però, oltre a mettere in campo delle proposte, si è soffermato sulle criticità. "Non sappiamo quanta gente verrà e chi verrà. Sul low cost e i viaggi in pullman sicuramente ci saranno delle restrizioni, ci stiamo attrezzando per dare il servizio migliore e il più puntuale possibile - ha proseguito il sindaco - La app la trovo interessante, ma non ho ancora trovato riferimenti normativi, temo che non si possa prenotare preventivamente il posto sulla spiaggia libera. Si potrebbe legare una preselezione a chi è residente, a chi ha una seconda casa, stare in una struttura ricettiva, a chi ha prenotato una cena, questo costituirebbe una chiusura del cerchio. Le applicazioni ti consentirebbero di sapere se la spiaggia in quel momento è occupata e quanto è occupata, solo che questo servizio temo che non sia utile, è importante che lo sappia e possa prenotare chi arriva da fuori".

Controlli che l' amministrazione potrebbe decidere di affidare ai percettori del reddito di cittadinanza o ai volontari, idea che non convince Nasuti preoccupato anche per la loro stessa sicurezza. "Poco realizzabile è la proposta di lasciare ai volontari i controlli, quando non si vogliono mettere a disposizione delle risorse si evoca sempre quella figura mitologica. Se la domenica mettessi loro, così come altre categorie non preparate, armati comunque di buona volontà, a controllare le spiagge libere dovrei preoccuparmi della loro sicurezza e questo non risolverebbe il problema ma me ne creerebbe un altro. Ci vuole personale formato che però costa che devono vigilare e controllare e chi trova posto dove va? Diventerà un problema di ordine pubblico" ha proseguito Nasuti. Nella giornata di oggi il sindaco incontrerà i titolari dei bar e dei ristoranti e un altro tema al centro dell' attenzione, oltre agli orari di chiusura notturna dei locali, sarà il problema movida. "E' tutto da capire, ad Albissola era essenzialmente legata all' esercizio e alla funzione della discoteca e quest' estate credo che resterà chiusa. Per adesso i weekend sono stati tranquilli, problemi di grande assembramenti come in Darsena non ne abbiamo avuti. La mia preoccupazione è che nel momento in cui la zona del porto verrà "militarizzata" probabilmente i gruppi si sposteranno ed è possibile che vengano a levante e a ponente. Se la situazione dovesse rivelarsi ingestibile dovremo pensare a qualche controllo" conclude il sindaco di Albissola Marina.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Salone nautico, siglato l'accordo: sarà legato a Genova per dieci anni

Contenziosi chiusi, completato il puzzle sulle aree. Confermata la prossima edizione dal 1 ottobre

Alberto Quarati / GENOVA Si È concluso ieri il percorso tracciato dal patto stretto lo scorso anno fra enti locali, Autorità portuale e mondo della nautica: l'idea era quella di mettere da parte i contenziosi, risolvere il complesso puzzle dell'area fieristica di Genova, rilanciare il Salone nautico. Così ieri in Regione Liguria È stato firmato un contratto tra la società Saloni Nautici (controllata da Confindustria Nautica) e la Porto Antico (Comune di Genova) che sancisce il subentro di quest'ultima nella gestione dell'area della Nuova Darsena, conferma la 60esima edizione del Salone Nautico per il 2020 nel periodo che va dal 1 al 6 ottobre (quindi posticipata di tre settimane rispetto al periodo ordinario per effetto del coronavirus) e soprattutto affida ai Saloni Nautici - in qualità di società operativa per l'organizzazione della kermesse - la gestione per i prossimi 10 anni. Si compone così un'architettura diplomatica che ha come primo effetto quello di stabilizzare l'organizzazione del Salone (sin qui i gestori, nelle varie forme societarie assunte nel tempo, si vedevano rinnovata l'autorizzazione di anno in anno) consentendo un programma di investimenti, che se non È ancora definito, almeno avrà la certezza di essere su base poliennale. A latere di questo accordo, Autorità di sistema portuale, Saloni Nautici e il nuovo concessionario Porto Antico hanno concordato la terminazione di ogni contenzioso sulla Darsena Nuova, su cui pende va un ricorso dell'Adsp al Consiglio di Stato dopo che in primo grado il Tar, lo scorso anno, aveva dato ragione a Saloni Nautici che contestava un vizio di forma nelle modalità con cui l'Authority aveva suddiviso la concessione della Darsena, con la parte Sud (il 60%) data per 20 anni ai cantieri Amico, e la parte Nord (il 40%) per quattro alla stessa Saloni Nautici. L'accordo del 2019 era stato firmato dall'allora Ucina (oggi Confindustria Nautica), Regione Liguria, Camera di commercio, Porto antico e Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale: l'obiettivo era consentire a Ucina e al suo braccio operativo, I Saloni Nautici, di poter fare una programmazione di lungo periodo sulla kermesse, visto che fino a questo momento il rinnovo sulla gestione dell'evento veniva sottoscritto di anno in anno. L'accordo prevedeva anche un possibile ampliamento della manifestazione nelle zone del Porto antico e l'organizzazione di altri eventi fieristici durante il resto dell'anno. Sette mesi dopo, l'accordo arriva a destinazione. L'area su cui la kermesse nautica, come dice il presidente ligure, Giovanni Toti «potrà avere l'ambizione di diventare la più importante del mondo» si trova a cavallo di due zone strategiche del porto di Genova: non solo la Nuova Darsena, ma anche la fiera, interessata alla realizzazione del nuovo waterfront cittadino: qui il passaggio più prossimo, previsto per il prossimo mese salvo imprevisti, sarà la vendita, da parte del Comune di Genova, del Pala sport alla società bresciana Cds per un importo di 14,2 milioni di euro per avviarne un intervento di riqualificazione per circa 94 milioni di euro, con chiusura dei lavori nel 2022. Nel giro di due anni, l'area del Nautico sarà quindi affiancata a Sud dal Marina dedicato ai maxi yacht del gruppo Amico - il progetto del cantiere per la sua porzione di Nuova darsena - e a Nord dal Pala sport riqualificato. Per quanto riguarda l'orizzonte a breve termine, il Salone nautico si farà, e per il momento gli organizzatori non valutano date alternative in caso di recrudescenza del coronavirus, ma puntano su protocolli di sicurezza e sull'ampiezza delle aree espositive.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«Non sappiamo se il virus rimarrà, speriamo di no - commenta Saverio Cecchi, presidente della Confindustria Nautica - posso solamente dire che sarà un bellissimo Salone, in sicurezza, perché stiamo lavorando già da settimane a dei protocolli e poi le aree espositive di Genova sono molto più grandi rispetto a Cannes e Montecarlo».

«La stipula dei vari atti - dichiara il presidente dell' Authority, Paolo Emilio Signorini - consente di portare a termine il percorso di valorizzazione di una delle aree più pregiate di Genova nella parte a levante del porto. Confindustria Nautica e I Saloni Nautici possono finalmente pianificare su un orizzonte decennale il rafforzamento e lo sviluppo del Salone Nautico Internazionale, mentre le aree a terra e gli specchi acquei sono affidati per la restante parte dell' anno a soggetti privati e pubblici in grado di garantire un pieno utilizzo delle darsene tecniche e dell' area del waterfront».

«Questo accordo permette una visione a lungo termine sui progetti da sviluppare» commenta il sindaco di Genova, Marco Bucci.

La sfida di Genova altri 10 anni di Salone

Firmata l'intesa che punta a riportare il Nautico al vertice dell'Europa. Al Porto Antico la concessione della nuova Darsena. Obiettivo finale, un disegno unico dalla Fiera all'Expo

di Massimo Minella Altri dieci anni di Salone Nautico a Genova. Per la città che ha già ospitato 59 edizioni e si prepara al traguardo dei 60 non dovrebbe sorprendere. Eppure l'accordo firmato ieri getta le basi per una virata rispetto a un evento che è stato a lungo il più importante del mondo e che poi, complici crisi e concorrenza, ha addirittura rischiato di sparire. Salvato dagli appetiti di chi già progettava di portarlo altrove, il Nautico ha mantenuto la sede genovese della Fiera e si è rimesso in movimento, riprendendo a crescere e confermandosi il primo evento del Mediterraneo. Ora però inizia una sorta di lunga fase due, con l'obiettivo di tornare sul tetto dell'Europa. Il punto di partenza è proprio questo contratto decennale che consente al Salone di radicarsi definitivamente, progettando il suo sviluppo lungo tutto il waterfront di levante, dalla Fiera al Porto Antico. Una sola gestione societaria gioca oggettivamente a favore del progetto, insieme all'esigenza di disporre spazi espositivi più ampi per evitare assembramenti. Quest'anno si confermerà il format dei 6 giorni (dall'uno al sei ottobre), ma in prospettiva si potrà cominciare a ripensare a un allungamento delle giornate. Aspetto fondamentale, il consolidamento dell'alleanza fra tutti i soggetti collegati all'evento-clou di Genova, comune, regione, **autorità portuale**, porto antico, oltre al fronte privato di Confindustria Nautica e i Saloni Nautici a cui compete l'organizzazione del Salone. Fondamentale nell'operazione il coinvolgimento dell'**autorità portuale** che garantirà al Salone tutti gli strumenti necessari per lo sviluppo delle aree demaniali e il migliore utilizzo delle stesse. «Questo accordo sancisce in modo indissolubile il grande valore di questo settore e dell'Associazione che lo rappresenta - commenta il presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi - guardiamo soprattutto al futuro con la possibilità, dopo la lunga stagione dei contratti annuali, di progettare e pianificare gli interventi dei prossimi dieci anni. «Grazie al subentro nella concessione relativa alla Nuova Darsena, Porto Antico potrà sviluppare in maniera coordinata ed armonica le attività connesse al diporto nautico, avvalendosi di una specifica progettualità per investimenti e servizi, estesa dalla storica darsena della Marina alla Nuova Darsena, ossia a tutte le aree del quartiere fieristico» commenta con soddisfazione il presidente di Porto Antico Mauro Ferrando. © RIPRODUZIONE RISERVATA



L' accordo Firmata la convenzione che garantisce la manifestazione fieristica fino al 2030

Dieci anni per fare il Salone Nautico ancora più bello

segue dalla prima pagina (...) come l' evento più importante a livello Europeo e competitor dei principali eventi Internazionali ha riunito tutte le Istituzioni del territorio e Confindustria Nautica. Completano il quadro degli attori protagonisti I Saloni Nautici società partecipata al 100% e fortemente voluta da Confindustria Nautica per la migliore ed efficace organizzazione del Salone Nautico, e Porto Antico che condurrà il processo di evoluzione delle aree nella logica del Waterfront, per poterle consegnare al Salone negli standard utili a garantire la massima valenza internazionale. Un progetto di ampio respiro sostenuto anche dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar ligure Oc cidentale che ha condiviso l' opportunità di un suo coinvolgimento diretto, garantendo al Salone Nautico tutti gli strumenti necessari per lo sviluppo delle aree demaniali e il migliore utilizzo delle stesse. Una sinergia frutto dell' aderenza perfetta degli obiettivi reciproci tesi alla massima valorizzazione internazionale del bacino genovese. Grande soddisfazione del presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi: «Questo accordo sancisce in modo indissolubile il grande valore di questo settore e dell' Associazione che lo rappresenta. Confindustria Nautica guarda soprattutto al futuro con la possibilità, dopo la lunga stagione dei contratti annuali, di progettare e pianificare gli interventi dei prossimi dieci anni. Una forza che si consolida nella consapevolezza che la firma di oggi è l' inizio di un percorso che ci confermerà al centro del mondo della nautica internazionale. Abbiamo una squadra che su questo accordo saprà lavorare con grande efficacia. Voglio ringraziare il presidente Toti, il sindaco Bucci, il presidente Signorini il presidente de I Saloni Nautici Carla Demaria e il presidente di Porto Antico Mauro Ferrando, per il supporto nel raggiungere il risultato». «Genova e la Liguria sono le capitali della nautica mondiale - afferma il Presidente di Regione Liguria Giovanni To ti - e questo accordo lo conferma. Questo traguardo è frutto di una grande sinergia tra Istituzioni locali, soggetti organizzatori e operatori del settore: sono certo che anche l' edizione di quest' anno sarà una straordinaria vetrina mondiale per la nostra regione, con un ruolo ancora più importante in considerazione delle ricadute dell' emergenza coronavirus sul comparto. Tutti insieme sapremo offrire all' Italia e al mondo un Salone Nautico 2020 senza precedenti, confermando la voglia di ripartire della Liguria e del Paese». «La contestuale stipula in da ta odierna di vari atti tra l' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale, Confindustria Nautica, I Saloni Nautici e Porto Antico, frutto di una sinergia tra tutte le parti firmatarie, la Regione e il Comune - dichiara il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini - consente di portare a termine il percorso di valorizzazione di una delle aree più pregiate di Genova nella parte a levante del porto. Confindustria Nautica e I Saloni Nautici possono finalmente pianificare su un orizzonte decennale il rafforzamento e lo sviluppo del Salone Nautico Internazionale, mentre le aree a terra e gli specchi acquei sono affidati per la restante parte dell' anno a soggetti privati e pubblici in grado di garantire un pieno utilizzo delle darsene tecniche e dell' area del waterfront». Ovviamente soddisfatto il sindaco, grande appassionato di mare e velista. «Genova e Salone Nautico: un legame indissolubile - esulta Marco Bucci -. Vogliamo che questa rassegna resti uno dei fiori all' occhio della città e vogliamo che Genova lavori perché il Salone possa avere un valore aggiunto straordinario.



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

Questo accordo permette una visione a lungo termine sui progetti da sviluppare. In questi ultimi anni è stato già fatto un salto di qualità che ora vogliamo consolidare».

Nautica: Bucci, Salone a Genova per altri 10 anni

Sindaco, dovrà diventare il piu' bello del mondo

(ANSA) - GENOVA, 28 MAG - "Confindustria Nautica organizzerà a Genova il Salone nautico internazionale per i prossimi dieci anni, a ottobre arriveremo al 60/mo compleanno, un grande record per una manifestazione che vuole essere prima al mondo, in Germania il salone lo fanno addirittura senza l' acqua, come si può fare senza l' acqua? Qui noi abbiamo il salone che dovrà diventare il più bello del mondo". Così il sindaco Marco Bucci oggi pomeriggio a Genova commenta la firma dell' intesa decennale tra Confindustria Nautica - I Saloni Nautici e Porto Antico per la gestione delle aree della manifestazione. "Ognuno dovrà fare il proprio lavoro, Porto Antico continuerà a gestire le aree, Amico continuerà a fare il cantiere e l' **Autorità portuale** vigilerà sull' intesa, un accordo che può avere solo successo", aggiunge. (ANSA).



Salone Nautico a Genova per altri 10 anni, firmato l' accordo

L' inizio di un percorso che per Confindustria Nautica metterà Genova e la nautica italiana al centro del mondo

Un' intesa decennale sotto la regia di Regione Liguria, Comune di Genova e Confindustria Nautica tra I Saloni Nautici, società operativa di Confindustria Nautica, e Porto Antico per l' organizzazione del Salone Nautico. Un progetto di ampio respiro sostenuto anche dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale che ha condiviso l' opportunità di un suo coinvolgimento diretto, garantendo al Salone Nautico tutti gli strumenti necessari per lo sviluppo delle aree demaniali e il migliore utilizzo delle stesse. Il presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi commenta: «Questo accordo sancisce in modo indissolubile il grande valore di questo settore e dell' Associazione che lo rappresenta. Confindustria Nautica guarda soprattutto al futuro con la possibilità, dopo la lunga stagione dei contratti annuali, di progettare e pianificare gli interventi dei prossimi dieci anni. Una forza che si consolida nella consapevolezza che la firma di oggi è l' inizio di un percorso che ci confermerà al centro del mondo della nautica internazionale. Abbiamo una squadra che su questo accordo saprà lavorare con grande efficacia».

«Genova e la Liguria sono le capitali della nautica mondiale - afferma il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti - e l' accordo di oggi lo conferma. Questo traguardo è frutto di una grande sinergia tra Istituzioni locali, soggetti organizzatori e operatori del settore: sono certo che anche l' edizione di quest' anno sarà una straordinaria vetrina mondiale per la nostra regione, con un ruolo ancora più importante in considerazione delle ricadute dell' emergenza coronavirus sul comparto. Tutti insieme sapremo offrire all' Italia e al mondo un Salone Nautico 2020 senza precedenti, confermando la voglia di ripartire della Liguria e del Paese». «La stipula di vari atti tra l' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale, Confindustria Nautica, I Saloni Nautici e Porto Antico, frutto di una sinergia tra tutte le parti firmatarie, la Regione e il Comune - dichiara il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini - consente di portare a termine il percorso di valorizzazione di una delle aree più pregiate di Genova nella parte a Levante del porto. Confindustria Nautica e I Saloni Nautici srl possono finalmente pianificare su un orizzonte decennale il rafforzamento e lo sviluppo del Salone Nautico Internazionale, mentre le aree a terra e gli specchi acquei sono affidati per la restante parte dell' anno a soggetti privati e pubblici in grado di garantire un pieno utilizzo delle darsene tecniche e dell' area del waterfront». «Genova e Salone Nautico: un legame indissolubile - dichiara il sindaco di Genova Marco Bucci - vogliamo che questa rassegna resti uno dei fiori all' occhio della città e vogliamo che Genova lavori perché il Salone possa avere un valore aggiunto straordinario. Questo accordo permette una visione a lungo termine sui progetti da sviluppare. In questi ultimi anni è stato già fatto un salto di qualità che ora vogliamo consolidare».



Porto Antico di Genova: Mauro Ferrando, intesa decennale con Salone Nautico Internazionale

(FERPRESS) - Genova, 28 MAG - La sottoscrizione del contratto decennale sancisce un momento storico per il Salone Nautico Internazionale di Genova. La collaborazione tra Porto Antico di Genova SpA, Confindustria Nautica e la società I Saloni Nautici diventa stabile, per riportare IL SALONE ai fasti del passato - quanto a dimensioni, importanza, affluenza di espositori e visitatori, sponsorizzazioni - con l'obiettivo di farlo tornare ad essere il salone nautico più prestigioso d' Europa e del bacino del Mediterraneo. Nell' ambito del Contratto, a Porto Antico è riconosciuto un ruolo determinante nella gestione dei rapporti con Confindustria Nautica e con le Istituzioni del territorio, le quali individuano nel Salone un asset strategico per la città e per la Regione, e - con i progetti per la realizzazione del Waterfront di Levante - sono impegnate nella riqualificazione delle aree in cui esso si svolge. Inoltre, grazie al subentro nella concessione relativa alla Nuova Darsena, Porto Antico potrà sviluppare in maniera coordinata ed armonica le attività connesse al diporto nautico, avvalendosi di una specifica progettualità per investimenti e servizi, estesa dalla storica darsena della Marina alla Nuova Darsena, ossia a tutte le aree del quartiere fieristico. La firma di oggi rappresenta il coronamento di un lavoro lungo e minuzioso gestito con senso di responsabilità dalle parti tutte in esso coinvolte: Regione, Comune, Autorità Portuale, Porto Antico di Genova, Confindustria Nautica e I Saloni Nautici. Ringrazio, pertanto, il governatore Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente dell' Autorità Portuale **Paolo Signorini**, il presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi unitamente ai suoi direttori Generale - Marina Stella e commerciale - Alessandro Campagna, nonché la presidente de I Saloni Nautici Carla De Maria, per la fattiva e pregnante attività prestata nel conseguimento di questo importante risultato.



Il Salone Nautico a Genova per i prossimi 10 anni: "Vogliamo che diventi il primo del mondo"

Firmato l' accordo tra Comune, Regione, Confindustria Nautica, Saloni Nautici e Porto Antico. Ma sulla prossima edizione pesano ancora le incognite legate all' emergenza Covid

Genova . Il Salone Nautico resterà a Genova per i prossimi dieci anni , sarà organizzato da Ucina e nel resto del tempo gli spazi che ospitano le barche saranno gestiti dal Porto Antico che ha ormai inglobato l' ex Fiera. È quanto prevede l' accordo firmato oggi a Genova, un vero e proprio vincolo contrattuale tra le parti dopo il protocollo d' intesa sottoscritto lo scorso settembre, rispetto al quale non sono cambiate le condizioni. Un punto fermo quando mancano ormai pochi mesi all' edizione numero 60 dell' esposizione, già posticipata dal 1° al 6 ottobre con le incertezze legate al coronavirus che imporranno misure di sicurezza non ancora definite. "Stiamo già lavorando ai protocolli - spiega il presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi - ma le nostre aree sono molto più grandi e spaziose rispetto a quelle di Cannes o Montecarlo". Al momento non ci sono date alternative in caso di lockdown. L' ottimismo regna sovrano nonostante il momento difficile per l' economia. "Abbiamo sempre creduto in Genova e vogliamo far diventare il suo salone il primo salone al mondo ", ribadisce Cecchi. "Questa è sicuramente l' area del porto che in questo periodo non ha subito effetti particolarmente negativi", aggiunge il presidente dell' **autorità portuale** Paolo Emilio Signorini. L' accordo, firmato da Comune, Regione, Confindustria Nautica, I Saloni Nautici e Porto Antico, sancisce l' esclusiva sul salone per i prossimi dieci anni e la possibilità da parte del Comune di organizzare altri eventi dedicati alla nautica in quelle aree concedendo la prelazione a Confindustria Nautica. In cambio l' amministrazione si impegna a investire in miglioramenti infrastrutturali. Per la nuova darsena resta la gestione ai cantieri Amico per il 60% e all' associazione per il restante 40%, dopo la pietra tombale sul ricorso al Tar dell' azienda che contestava la decisione dell' **Autorità portuale**. "Lanciare Genova come capitale della nautica da diporto per me è veramente importante - ha sottolineato il sindaco Marco Bucci -. Alla fine avremo una sinergia che non sarà seconda a nessuno. Questo accordo può avere solo successo". Per il governatore Giovanni Toti è "un accordo importante a cui lavoriamo da tempo e rappresenta un obiettivo strategico delle nostre amministrazioni e della politica economica della Liguria".



Salone Nautico a Genova per i prossimi 10 anni

GENOVA (ITALPRESS) - Il Salone Nautico internazionale si terrà a Genova per i prossimi dieci anni. Lo stabilisce un accordo sottoscritto oggi a Genova da Regione Liguria, Comune di Genova, Confindustria Nautica, I Saloni Nautici e Porto Antico dopo il protocollo di intesa firmato lo scorso settembre. "Un accordo importante a cui lavoriamo da tempo e rappresenta un obiettivo strategico delle nostre amministrazioni e della politica economica della Liguria", ha commentato Toti. L' accordo, firmato da Comune, Regione, Confindustria Nautica, I Saloni Nautici e Porto Antico, sancisce l' esclusiva sul salone per i prossimi dieci anni e la possibilità da parte del Comune di organizzare altri eventi dedicati alla nautica in quelle aree concedendo la prelazione a Confindustria Nautica. In cambio l' amministrazione si impegna a investire in miglioramenti infrastrutturali. Per la nuova darsena resta la gestione ai cantieri Amico per il 60% e all' associazione per il restante 40%, dopo la pietra tombale sul ricorso al Tar dell' azienda che contestava la decisione dell' **Autorità portuale**. Nel frattempo continuano i preparativi per la 60esima edizione del salone che si terrà dal 1° al 6 ottobre, date già posticipate per l' emergenza coronavirus. "Stiamo già lavorando ai protocolli - spiega il presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi - ma le nostre aree sono molto più grandi e spaziose rispetto a quelle di Cannes o Montecarlo". Al momento non ci sono date alternative in caso di lockdown. (ITALPRESS).



Salone nautico a Genova per dieci anni

Sottoscritta l'intesa per l'organizzazione dell'importante evento

Redazione

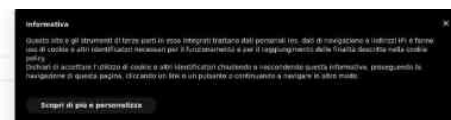
GENOVA Il Salone nautico resta a Genova per i prossimi dieci anni. Sotto la regia di Regione Liguria, Comune di Genova e Confindustria Nautica è stata sottoscritta oggi l'intesa decennale tra I Saloni Nautici, società operativa di Confindustria Nautica, e Porto Antico per l'organizzazione dell'importante evento. L'alto valore del Salone e la volontà di renderlo l'evento più importante in Europa e tra i principali nel mondo, ha riunito tutte le Istituzioni del territorio e Confindustria Nautica. Con loro, anche i Saloni Nautici società partecipata al 100% e fortemente voluta da Confindustria Nautica per la migliore l'organizzazione del Salone, e Porto Antico che condurrà il processo di evoluzione delle aree nella logica del Waterfront. Un progetto di ampio respiro sostenuto anche dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale che ha condiviso l'opportunità di un suo coinvolgimento diretto, garantendo al Salone Nautico tutti gli strumenti necessari per lo sviluppo delle aree demaniali e il migliore utilizzo delle stesse. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi: Questo accordo sancisce in modo indissolubile il grande valore di questo settore e dell'Associazione che lo rappresenta. Confindustria Nautica guarda soprattutto al futuro con la possibilità, dopo la lunga stagione dei contratti annuali, di progettare e pianificare gli interventi dei prossimi dieci anni. Ricordando che Genova e la Liguria sono le capitali della nautica mondiale, il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti sottolinea che Questo traguardo è frutto di una grande sinergia tra Istituzioni locali, soggetti organizzatori e operatori del settore. Sono certo che anche l'edizione di quest'anno sarà una straordinaria vetrina mondiale per la nostra regione. La contestuale stipula in data odierna di vari atti tra l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Confindustria Nautica, I Saloni Nautici e Porto Antico, frutto di una sinergia tra tutte le parti firmatarie, la Regione e il Comune dichiara il presidente dell'AdSp Paolo Emilio Signorini consente di portare a termine il percorso di valorizzazione di una delle aree più pregiate di Genova nella parte a levante del porto. Confindustria Nautica e I Saloni Nautici possono finalmente pianificare su un orizzonte decennale il rafforzamento e lo sviluppo del Salone Nautico Internazionale, mentre le aree a terra e gli specchi acquei sono affidati per la restante parte dell'anno a soggetti privati e pubblici in grado di garantire un pieno utilizzo delle darsene tecniche e dell'area del waterfront.



Salone Nautico: a Genova per i prossimi 10 anni. Confermate le date della rassegna di ottobre

Redazione

Genova - 'Il Salone nautico internazionale si svolgerà a Genova per i prossimi dieci anni, la manifestazione acquisterà consistenza e vitalità, con l'ambizione di diventare la più importante del mondo, ci auguriamo che possa trainare un settore sempre più ligure'. Ad annunciarlo oggi è il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti dopo la firma dell'intesa decennale tra Confindustria Nautica I Saloni Nautici e Porto Antico per la gestione delle aree della manifestazione. 'Proprio ieri abbiamo fissato gli ultimi dettagli per il distretto nautico della Spezia che si sta arricchendo sempre di più, il mondo della nautica ci sta dando grande soddisfazione in termini di ricchezza e occupazione, la Liguria è il primo distretto della nautica del Paese, con design e tecnologia', aggiunge Toti. La firma dell'intesa decennale è stata anche l'occasione per parlare del prossimo Salone nautico. Il presidente di Confindustria nautica Saverio Cecchi ha confermato le date della rassegna dall'1° al 6 ottobre prossimi. Gli organizzatori al momento non valutano date alternative in caso di recrudescenza del coronavirus, ma puntano su protocolli di sicurezza e sull'ampiezza delle aree espositive. 'Non sappiamo se il virus rimarrà, speriamo di no spiega Cecchi posso solamente dire che sarà un bellissimo Salone, in sicurezza, perché stiamo lavorando già da settimane a dei protocolli e poi le aree espositive di Genova sono molto più grandi rispetto a Cannes e Montecarlo'. La presidentessa de I Saloni nautici, Carla Demaria , sottolinea che gli spazi a disposizione 'garantiranno una manifestazione in piena sicurezza'. In merito all'accordo di oggi, il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, segnala che prosegue ' il percorso di valorizzazione di una delle aree più pregiate di Genova nella parte a levante del porto. Confindustria Nautica e I Saloni Nautici possono finalmente pianificare su un orizzonte decennale il rafforzamento e lo sviluppo del Salone Nautico, mentre le aree a terra e gli specchi acquei sono affidati per la restante parte dell'anno a soggetti privati e pubblici in grado di garantire un pieno utilizzo delle darsene tecniche e dell'area del waterfront'. A stretto giro, il sindaco Marco Bucci conclude: 'Genova e Salone Nautico: un legame indissolubile. Vogliamo che questa rassegna resti uno dei fiori all'occhiello della città e vogliamo che Genova lavori perché il Salone possa avere un valore aggiunto straordinario. Questo accordo permette una visione a lungo termine sui progetti da sviluppare. In questi ultimi anni è stato già fatto un salto di qualità che ora vogliamo consolidare'.



Salone Nautico: a Genova per i prossimi 10 anni. Confermate le date della rassegna di ottobre

18 MAGGIO 2020 - Redazione



Genova - "Il Salone nautico internazionale si svolgerà a Genova per i prossimi dieci anni, la manifestazione acquisterà consistenza e vitalità, con l'ambizione di diventare la più importante del mondo, ci auguriamo che possa trainare un settore sempre più ligure". Ad annunciarlo oggi è il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti dopo la firma dell'intesa decennale tra Confindustria Nautica - I Saloni Nautici e Porto Antico per la gestione delle aree della manifestazione.

"Proprio ieri abbiamo fissato gli ultimi dettagli per il distretto nautico della Spezia che si sta arricchendo sempre di più, il mondo della nautica ci sta dando grande soddisfazione in termini di ricchezza e occupazione, la Liguria è il primo distretto della nautica del Paese, con design e tecnologia", aggiunge Toti.

La firma dell'intesa decennale è stata anche l'occasione per parlare del prossimo Salone nautico. Il presidente di Confindustria nautica Saverio Cecchi ha confermato le date della rassegna dall'1° al 6 ottobre prossimi. Gli

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Nei due gruppi delle crociere ammortizzatori per quasi 1.000 persone Sotto la Lanterna passeggeri azzerati in aprile, traffico in porto -31%

Cassa e smart working per tutti i big in Liguria Msc e Costa i fronti più caldi

Simone Gallotti / GENOVA E il fronte del porto quello più delicato. E sono i lavoratori delle crociere a pagare il prezzo più alto: le navi sono ancora ferme, in attesa che il governo decida quando e come si potrà nuovamente salire a bordo. Non per tutti però È così: abbiamo preso in esame le maggiori aziende della Regione per fatturato e numero di dipendenti e tutte stanno reagendo diversamente alla crisi innescata dal Covid. Anche se il ricorso alla cassa integrazione si sta allargando. La Liguria È il quartier generale di Costa Crociere, il marchio italiano del gruppo americano Carnival che ha sede nel centro di Genova. La cassa integrazione È stata la soluzione per abbattere i costi a fronte di ricavi ridotti a zero. Gli 850 dipendenti hanno cominciato ad usufruire degli ammortizzatori sociali per il Covid dal 4 maggio e sino al 5 luglio il gruppo ha deciso di proseguire con questa strategia. Dalla cassa integrazione sono esclusi i dirigenti e il management della compagnia che si sono però autoridotti lo stipendio per compensare parzialmente le perdite in busta paga dei isolati semplici dell' azienda. Dal primo giugno però i giorni a settimana di cassa passeranno da due a tre, con un impatto più pesante sul salario. Costa comunque anticipa il trattamento (erogato attraverso il fondo Solimare) così da evitare ritardi per i dipendenti. L' altro colosso delle crociere, Msc, ha chiesto la cassa integrazione per i dipendenti: in Liguria ci sono circa un centinaio di dipendenti compresi quelli della divisione del Food&Beverage ed È scattata la cassa che probabilmente verrà prolungata. Le compagnie sono in attesa che vengano stabilite le regole per la ripartenza, sia sulle rotte che sulla modalità. La settimana prossima dovrebbe aprirsi il tavolo con il governo e qualcosa potrebbe muoversi. Anche nei terminal portuali genovesi la situazione non È positiva. Il traffico sta calando con un trend che potrebbe rapidamente arrivare a -40%, confermando così le peggiori previsioni degli operatori. Ad aprile intanto gli scali liguri hanno segnato uno dei risultati peggiori della storia recente: i passeggeri sono quasi azzerati (-98,4%) e il traffico container ha subito una contrazione del 15,8%. La movimentazione commerciale ha chiuso perdendo il 31% rispetto allo stesso mese dell' anno scorso. Il numero dei terminalisti che ha deciso di accedere agli ammortizzatori sociali È così cresciuto: oltre a Sech, Messina e San Giorgio, si È aggiunto anche Spinelli che ha aperto la procedura. Solo le banchine di Psa a Voltri-Pra' resistono ancora «con molti amministrativi che lavorano in smart working spiega Enrico Poggi, l' uomo dei porti della Cgil - ma il momento È veramente difficile». Le altre aziende liguri della classifica, ma che operano oltre le banchine, presentano una situazione in continua evoluzione. Il Rina ad esempio: «Sui 1900 che seguiamo noi della Cgil, la quasi totalità lavora da casa. L' azienda però ha aperto il tavolo per accedere alla cassa, anche se siamo ancora in trattativa per declinare nel modo migliore gli ammortizzatori. La cassa Covid finisce lunedì, torna alla piena operatività Covid finita, smart working per 1.000 Smart working, eccetto Oto Melara Smart working, aperta procedura per la cassa Covid Cassa Covid per tutta l' azienda, due giorni a settimana tizzatori nella realtà aziendale». Il mondo Leonardo È variegato «ma la maggior parte dei dipendenti È in smart working - spiega Bruno Managanaro leader della Fiom - mentre la produzione dell' Oto Melara non si È fermata». Il totale del gruppo arriva a oltre 2.200 dipendenti in Liguria. Poi c' È Fincantieri, con 3 mila lavoratori sparsi nei bacini del civile (navi da crociera) e militare: «Lunedì terminerà la cassa e i bacini torneranno alla rapida e piena operatività» dice ancora Managanaro.



Nella sede del colosso navalmeccanico e dove possibile, si ricorre allo smart working, ma nella produzione delle navi senza operai non si



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

possono completare le commesse. Ansaldo Energia, l'azienda guidata da Giuseppe Marino che dà lavoro a 2.400 persone, ha portato le officine alla piena operatività, mentre lo smart working rimane per almeno un migliaio di dipendenti: bisogna intensificare la turnazione nelle officine per consentire un recupero sui tempi di consegna, in diversi siti produttivi: Porto Marghera, Presenzano e Turbigo. Serviranno quindi più persone nel turno del sabato per completare le molte commesse e l'accordo dovrebbe essere firmato già nelle prossime ore. Poi c'è Abb a Sestri Ponente, con 350 dipendenti totale e 300 in smart working. Nella sede del Molo Gianò ci sono 70 lavoratori quasi tutti operativi. Hitachi ha invece 500 dipendenti che attualmente lavorano da casa, ma l'azienda sta predisponendo un piano di rientro. Erg, 200 persone ha il 95% dei propri dipendenti in smart working come spiegano i sindacati. ArcelorMittal, come ha spiegato Il Secolo XIX nei giorni scorsi, ha mille dipendenti e una cassa a rotazione per 590 lavoratori, mentre il va in amministrazione straordinaria ha trovato un accordo con il Comune di Genova per 221 lavoratori che saranno impiegati nei lavori di pubblica utilità. Alessandro Vella, segretario della Fim Cisl Liguria: «Bene l'intesa con il Comune sulla ripresa delle attività, ora gli occhi puntati sul piano industriale di ArcelorMittal». Infine Iren, il colosso delle multiutility che su un totale di mille dipendenti ne conta circa la metà in smart working.

IL CASO Attesa la riapertura del 3 giugno. Toti: «Nostri indici tutti ok»

Nei porti liguri tornano le merci dalla Cina, azzerati i passeggeri

Il calo dell'import è meno pesante che a marzo, ora serve far ripartire il turismo. La sfida della Liguria

Diego Pistacchi L' economia, lentamente, sta ripartendo. Stanno, lentamente, ripartendo le merci. Quello che manca è solo l' economia fatta dalle persone. Turismo e non solo. Può sembrare strano, eppure un timido segnale incoraggiante, unito all' appello al governo perché non provochi altri disastri prolungando la chiusura delle regioni, è quello che arriva dai segni «meno» dei porti liguri. Sì, proprio da quei bilanci che sembrano più negativi di quello che in realtà raccontano. Perché è verissimo che, ad esempio, i traffici degli scali del **Sistema** Portuale di Genova e Savona -Vado in aprile segnano forti contrazioni rispetto allo stesso mese dello scorso anno, soprattutto per le merci varie e negli olii minerali. Eppure il primo mese completo di lockdown (per l' Italia, che a inizio marzo era ancora aperta) indica anche la prima parziale «frenata» della crisi. I numeri sono molti e complessi. Ma guardando ai traffici di container, la principale fonte di attività dei porti liguri (con Vado che ovviamente segna tutti aumenti per l' apertura del multipurpose Apm che lo scorso anno non era operativo), si nota come al termine dei primi 4 mesi dell' anno, il totale delle tonnellate di merci containerizzate segna persino ancora un lieve +0,5%

rispetto ai primi quattro mesi del 2020. Frutto ovviamente delle ottime performance dei primi due mesi. Il numero dei «cassoni» movimentati ha girato invece per la prima volta in negativo, a 1,8% da inizio anno. Sono il risultato della somma di esportazioni e importazioni. E qui arriva il dato «incoraggiante». Le merci in arrivo in Liguria erano letteralmente crollate già a marzo. Il grosso dei traffici arriva dall' estremo Oriente, dalla Cina allora già chiusa. E in marzo il calo da quei mercati era stato del 33%. In aprile si era invece già ridotto al -12,3%. L' economia dei mari del Far East è già ripartita. A fermarsi quasi completamente, in particolare in aprile, è stata la produzione italiana delle esportazioni, che a marzo erano calate appena del 2,6%, mentre in aprile hanno perso il 19,1%. Il mercato americano, sia della parte Nord sia in quella Sud del continente, è ovviamente rimasto fermo anche a maggio, mese dal quale è logico aspettarsi ancora segni negativi rispetto allo scorso anno. Ma i dati di aprile confermano che, alla ripresa delle attività, anche i dati dei porti e della circolazione delle merci possono invertire abbastanza in fretta la tendenza. Il vero disastro, aggravato dal fatto che i confini regionali sono ancora chiusi e il governo ogni tanto ripropone la «minaccetta» di scegliere chi far circolare e chi no, arriva dal traffico passeggeri. Con cifre praticamente azzerate ad aprile. Già a marzo il calo era stato pesante sia a Genova, sia a Savona per lo stop alle crociere Msc e Costa e ai traghetti. Ad aprile si sono registrate appena 3.725 persone sui traghetti e 1.494 su crociere (questi ultimi sbarcati alla fine del giro del mondo con la Costa Deliziosa). Meno 99 e rotti per cento. Traffici merci e passeggeri. Due indicatori fondamentali dell' economia ligure che, non a caso, in questi giorni sono al centro dei dibattiti più accesi. La questione dei lavori in corso sulle autostrade liguri, sollevata in tempi non sospetti proprio da queste pagine, è stata ripresa con forza nei giorni scorsi dal presidente della Regione Giovanni Toti e da ampi settori della politica. Con le autostrade costellate di cantieri, scambi di carreggiata, riduzioni



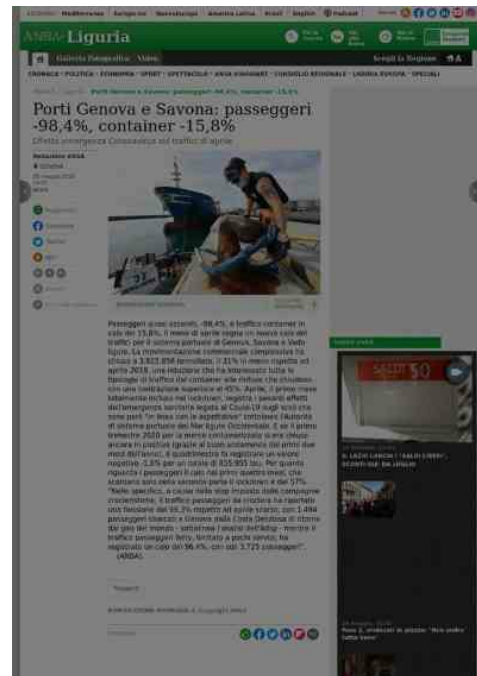
Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

di corsie e rallentamenti, proprio i traffici e il turismo verranno penalizzati in piena fase di rilancio. «I cantieri sulle autostrade sono la questione che mi preoccupa di più per quanto riguarda la Liguria, perché quelli che dovranno essere riaperti nei prossimi mesi, per interventi anche strutturali, soprattutto su viadotti e gallerie, avranno necessariamente un impatto sull'accessibilità agli scali di Genova e Savona - interviene il presidente dell'**Autorità di Sistema** Portuale Paolo Emilio Signorini -. Un impatto a cui io credo si possa rimediare solo spostando la lavorazione dei porti in fasce orarie più scariche della mobilità leggera», Anche dal punto di vista turistico la situazione è pesante. Sempre Toti ha mostrato il lato più accogliente della Liguria, assicurando porte aperte agli ospiti di tutte le regioni, anche di quelle come la Lombardia che vengono spesso additate come un pericolo per la ripresa dei contagi. Un gesto apprezzato dal sindaco di Milano Beppe Sala che ha addirittura invitato i milanesi a preferire la Liguria per queste vacanze rispetto a Sicilia e Sardegna, i cui governatori annunciano test preventivi e passaporti sanitari per chi vuole entrare. Il reale pericolo resta la minaccia di un governo che cerca in tutti i modi di mantenere il «controllo» del Paese, invadendo anche settori di competenza regionale con la «scusa» del Covid ormai ovunque sotto controllo. «I dati del Ministero della Salute dimostrano quanto diciamo noi da giorni: c'è un trend positivo in Liguria per tutti gli indicatori, senza segnali di allarme - sottolinea ancora Toti -. È il risultato del monitoraggio della fase 2 previsto dal Dpcm che analizza settimanalmente i dati forniti da Alisa. Sono ottimi gli indicatori che valutano la qualità del monitoraggio, la circolazione e la pressione sul **sistema** sanitario regionale. Il famoso R(t), l'indice di contagio, calcolato con diverse metodologie sia da Regione, sia da Istituto Superiore Sanità è compreso tra 0,41 e 0,58, ben sotto la soglia di allarme. Questi sono i fatti. Agli altri lasciamo l'allarmismo, il terrorismo, le guffate e il tifo politico che acceca a tal punto da sperare che le cose vadano male. Ci dispiace per voi. Qui siamo ripartiti, in sicurezza e andremo avanti così, senza abbassare la guardia! Forza liguri che ce la facciamo».

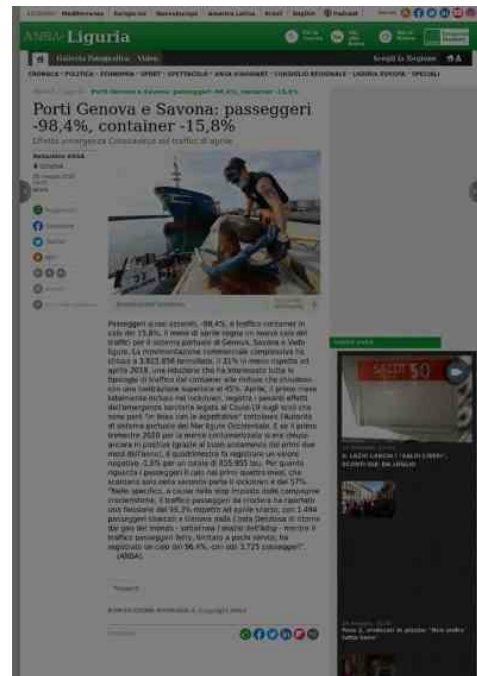
Porti Genova e Savona: passeggeri -98,4%, container -15,8%

Passeggeri quasi azzerati, -98,4%, e traffico container in calo del 15,8%. Il mese di aprile segna un nuovo calo del traffici per il **sistema portuale** di Genova, Savona e Vado **ligure**. La movimentazione commerciale complessiva ha chiuso a 3.825.856 tonnellate, il 31% in meno rispetto ad aprile 2019, una riduzione che ha interessato tutte le tipologie di traffico dai container alle rinfuse che chiudono con una contrazione superiore al 45%. Aprile, il primo mese totalmente incluso nel lockdown, registra i pesanti effetti dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19 sugli scali che sono però "in linea con le aspettative" sottolinea l'**Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale**. E se il primo trimestre 2020 per la merce containerizzata si era chiuso ancora in positivo (grazie al buon andamento dei primi due mesi dell'anno), il quadrimestre fa registrare un valore negativo -1,8% per un totale di 855.955 teu. Per quanto riguarda i passeggeri il calo nei primi quattro mesi, che scontano solo nella seconda parte il lockdown è del 57%. "Nello specifico, a causa dello stop imposto dalle compagnie crocieristiche, il traffico passeggeri da crociera ha riportato una flessione del 99,3% rispetto ad aprile scorso, con 1.494 passeggeri sbarcati a Genova dalla Costa Deliziosa di ritorno dal giro del mondo - sottolinea l'analisi dell'Adsp - mentre il traffico passeggeri ferry, limitato a pochi servizi, ha registrato un calo del 96,4%, con soli 3.725 passeggeri". (ANSA).



Porto Genova: passeggeri -98,4%, container -15,8%

Passeggeri quasi azzerati, -98,4%, e traffico container in calo del 15,8%. Il mese di aprile segna un nuovo calo del traffici per il **sistema** portuale di Genova, Savona e Vado ligure. La movimentazione commerciale complessiva ha chiuso a 3.825.856 tonnellate, il 31% in meno rispetto ad aprile 2019, una riduzione che ha interessato tutte le tipologie di traffico dai container alle rinfuse che chiudono con una contrazione superiore al 45%. Aprile, il primo mese totalmente incluso nel lockdown, registra i pesanti effetti dell' emergenza sanitaria legata al Covid-19 sugli scali che sono però "in linea con le aspettative" sottolinea l' **Autorità di sistema** portuale del Mar ligure Occidentale. E se il primo trimestre 2020 per la merce containerizzata si era chiuso ancora in positivo (grazie al buon andamento dei primi due mesi dell' anno), il quadrimestre fa registrare un valore negativo -1,8% per un totale di 855.955 teu. Per quanto riguarda i passeggeri il calo nei primi quattro mesi, che scontano solo nella seconda parte il lockdown è del 57%. "Nello specifico, a causa dello stop imposto dalle compagnie crocieristiche, il traffico passeggeri da crociera ha riportato una flessione del 99,3% rispetto ad aprile scorso, con 1.494 passeggeri sbarcati a Genova dalla Costa Deliziosa di ritorno dal giro del mondo - sottolinea l' analisi dell' Adsp - mentre il traffico passeggeri ferry, limitato a pochi servizi, ha registrato un calo del 96,4%, con soli 3.725 passeggeri". (ANSA).



Ad aprile il porto di Genova ha registrato il dato di traffico più basso degli ultimi 25 anni

Forte contrazione dell' attività anche a **Savona Vado**. Azzerato il traffico passeggeri in entrambi gli scali Erano dati negativi attesi, ma vederli nero su bianco fa comunque effetto. Non siamo andati a spulciare gli archivi cartacei del nostro quotidiano che comprendono dati antecedenti, ma in quelli informatici, che relativamente al traffico delle merci movimentato mensilmente dal **porto** di Genova risalgono al 1995, il volume totale di traffico movimentato lo scorso mese dallo scalo del capoluogo ligure risulta il più basso. L' impatto delle conseguenze della pandemia di coronavirus sull' attività del **porto** è stato quindi pesante, molto pesante. Lo scorso mese, infatti, il **porto** genovese ha movimentato sole 3,00 milioni di tonnellate di carichi, con una flessione del -35,5% rispetto a 4,66 milioni di tonnellate nell' aprile 2019. I volumi sono risultati in calo in tutti i settori ad eccezione delle rinfuse solide nel comparto commerciali che sono cresciute del +65,3% a 46mila tonnellate. Le merci varie sono diminuite del -25,1% scendendo a 2,20 milioni di tonnellate, di cui 1,76 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-18,7%) con una movimentazione di contenitori pari a 176.086 teu (-21,2%) e 442mila tonnellate di merci convenzionali (-42,9%). Nel segmento delle rinfuse liquide gli oli minerali sono ammontati a 513mila tonnellate (-62,5%) e gli altri carichi a 51mila tonnellate (-27,7%), di cui 34mila tonnellate di prodotti chimici (-12,9%) e 18mila tonnellate di oli vegetali e vino (-45,6%). Le rinfuse solide nel segmento industriale sono state 126mila (-27,0%). Riduzione anche delle forniture di bunker e di provviste di bordo che, con 69mila tonnellate, sono scese del -15,9%. Come da aspettative, lo scorso mese il traffico dei passeggeri nel **porto** di Genova si è praticamente azzerato essendo transitati solo quasi 4mila passeggeri dei traghetti (-95,9%) e più di mille crocieristi (-99,0%). Ad aprile 2020 anche il **porto** di **Savona Vado**, anch' esso amministrato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha registrato una forte contrazione del traffico che è risultato pari a 1,02 milioni di tonnellate, con un calo del -16,8% sull' aprile dello scorso anno. Le merci varie sono diminuite del -14,6% a 384mila tonnellate, di cui 168mila tonnellate di merci in container che hanno segnato un incremento del +238,8% grazie all' entrata in attività della nuova piattaforma containerizzata di **Vado**, 160mila tonnellate di rotabili (-50,5%), 35mila tonnellate di frutta (-16,3%) e 20mila tonnellate di prodotti forestali (+22,7%). Le rinfuse solide si sono attestate a 123mila tonnellate (-60,9%), incluse 69mila tonnellate di carbone (+3,6%), 11mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-88,2%) e 44mila tonnellate di altri carichi (-71,2%). Le rinfuse liquide sono aumentate del +11,6% a 509mila tonnellate, di cui 367mila di petrolio grezzo (-10,5%), 128mila di prodotti petroliferi raffinati (+240,7%) e 15mila di altre rinfuse (+65,3%). Ad aprile 2020 il traffico dei passeggeri a **Savona** si è completamente azzerato rispetto a 89mila passeggeri movimentati ad aprile 2019, di cui 75mila crocieristi e 11mila passeggeri dei traghetti.



Ad aprile il porto di Genova ha registrato il dato di traffico più basso degli ultimi 25 anni

Forte contrazione dell'attività anche a Savona Vado. Azzerato il traffico passeggeri in entrambi gli scali.

Tranne dai registri attesi, ma vederli nero su bianco fa comunque effetto. Non siamo andati a spulciare gli archivi cartacei del nostro quotidiano che comprendono dati antecedenti, ma in quelli informatici, che relativamente al traffico delle merci movimentato mensilmente dal porto di Genova risalgono al 1995, il volume totale di traffico movimentato lo scorso mese dallo scalo del capoluogo ligure risulta il più basso. L'impatto delle conseguenze della pandemia di coronavirus sull'attività del porto è stato quindi pesante, molto pesante.

Lo scorso mese, infatti, il porto genovese ha movimentato sole 3,00 milioni di tonnellate di carichi, con una flessione del -35,5% rispetto a 4,66 milioni di tonnellate nell'aprile 2019. I volumi sono risultati in calo in tutti i settori ad eccezione delle rinfuse solide nel comparto commerciali che sono cresciute del +65,3% a 46mila tonnellate. Le merci varie sono diminuite del -25,1% scendendo a 2,20 milioni di tonnellate, di cui 1,76 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-18,7%) con una movimentazione di contenitori pari a 176.086 teu (-21,2%) e 442mila tonnellate di merci convenzionali (-42,9%). Nel segmento delle rinfuse liquide gli oli minerali sono ammontati a 513mila tonnellate (-62,5%) e gli altri carichi a 51mila tonnellate (-27,7%), di cui 34mila tonnellate di prodotti chimici (-12,9%) e 18mila tonnellate di oli vegetali e vino (-45,6%). Le rinfuse solide nel segmento industriale sono state 126mila (-27,0%). Riduzione anche delle forniture di bunker e di provviste di bordo che, con 69mila tonnellate, sono scese del -15,9%.

Come da aspettative, lo scorso mese il traffico dei passeggeri nel porto di Genova si è praticamente azzerato essendo transitati solo quasi 4mila passeggeri dei traghetti (-95,9%) e più di mille crocieristi (-99,0%).

Ad aprile 2020 anche il porto di Savona Vado, anch'esso amministrato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha registrato una forte contrazione del traffico che è risultato pari a 1,02 milioni di tonnellate, con un calo del -16,8% sull'aprile dello scorso anno. Le merci varie sono diminuite del -14,6% a 384mila tonnellate, di cui 168mila tonnellate di merci in container che hanno segnato un incremento del +238,8% grazie all'entrata in attività della nuova piattaforma containerizzata di Vado, 160mila tonnellate di rotabili (-50,5%), 35mila tonnellate di frutta (-16,3%) e 20mila tonnellate di prodotti forestali (+22,7%). Le rinfuse solide si sono attestate a 123mila tonnellate (-60,9%), incluse 69mila tonnellate di carbone (+3,6%), 11mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-88,2%) e 44mila tonnellate di altri carichi (-71,2%). Le rinfuse liquide sono aumentate del +11,6% a 509mila tonnellate, di cui 367mila di petrolio grezzo (-10,5%), 128mila di prodotti petroliferi raffinati (+240,7%) e 15mila di altre rinfuse (+65,3%).

Ad aprile 2020 il traffico dei passeggeri a Savona si è completamente azzerato rispetto a 89mila passeggeri movimentati ad aprile 2019, di cui 75mila crocieristi e 11mila passeggeri dei traghetti.



Covid-19, porti liguri: effetti pesanti su traffici merci e passeggeri di aprile / Il Report

Redazione

Genova L'emergenza sanitaria ed economica causata dal Covid-19, che ormai ha assunto un carattere globale e che ha investito tutte le aree industrialmente più sviluppate, ha avuto pesanti effetti sul Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale in tutte le componenti del traffico merci e passeggeri. La movimentazione commerciale ha chiuso in aprile a 3.825.856 tonnellate, pari al -32% rispetto allo stesso mese del 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-12,9%), al traffico convenzionale (-44,0%), fino alle rinfuse che chiudono con una contrazione superiore al 45%. Il settore dei passeggeri è sostanzialmente fermo e ha pressoché azzerato le relative movimentazioni (-98,4%) in ragione del blocco dei viaggi che si protrae ormai da marzo. A fine marzo, l'intervento del blocco produttivo del Paese ha colpito in maniera maggiore le esportazioni che, mentre a marzo avevano perso solo il 2,6%, hanno registrato nel mese appena trascorso un pesante -19,1% (calcolato sul totale dei container pieni all'imbarco). Sul versante delle importazioni (-12,9% di pieni allo sbarco rispetto ad aprile 2019) il quadro è rimasto sostanzialmente immutato rispetto al mese precedente, durante il quale si erano già dispiegati gli effetti dell'emergenza sanitaria in Estremo Oriente.

informative

Il mese di aprile è stato caratterizzato da un forte impatto del Covid-19, che ha investito tutte le aree industrialmente più sviluppate, ha avuto pesanti effetti sul Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale in tutte le componenti del traffico merci e passeggeri. La movimentazione commerciale ha chiuso in aprile a 3.825.856 tonnellate, pari al -32% rispetto allo stesso mese del 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-12,9%), al traffico convenzionale (-44,0%), fino alle rinfuse che chiudono con una contrazione superiore al 45%. Il settore dei passeggeri è sostanzialmente fermo e ha pressoché azzerato le relative movimentazioni (-98,4%) in ragione del blocco dei viaggi che si protrae ormai da marzo.

Scopri di più e personalizza

Covid-19, porti liguri: effetti pesanti su traffici merci e passeggeri di aprile / Il Report

18 MAGGIO 2020 - Redazione

Genova - L'emergenza sanitaria ed economica causata dal Covid-19, che ormai ha assunto un carattere globale e che ha investito tutte le aree industrialmente più sviluppate, ha avuto pesanti effetti sul Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale in tutte le componenti del traffico merci e passeggeri. La movimentazione commerciale ha chiuso in aprile a 3.825.856 tonnellate, pari al -32% rispetto allo stesso mese del 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-12,9%), al traffico convenzionale (-44,0%), fino alle rinfuse che chiudono con una contrazione superiore al 45%. Il settore dei passeggeri è sostanzialmente fermo e ha pressoché azzerato le relative movimentazioni (-98,4%) in ragione del blocco dei viaggi che si protrae ormai da marzo.

Report: Aprile, Traffici 4, 2020

Il mese di aprile, che può essere considerato il primo totalmente incluso nel lockdown delle attività produttive

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Genova e Savona: l'analisi del crollo dei traffici portuali registrato ad aprile

Di seguito pubblichiamo il report completo redatto dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale con il dettaglio e l'analisi delle statistiche sui traffici dagli scali di Genova e Savona nel mese di aprile 2020.

L'emergenza sanitaria ed economica derivate dalla pandemia da Covid-19, che ormai ha assunto un carattere globale e che ha investito tutte le aree industrialmente più sviluppate, ha indotto pesanti effetti sul Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale in tutte le componenti del traffico merci e passeggeri. La movimentazione commerciale ha chiuso a 3.825.856 tonnellate, pari al -32,0% rispetto allo stesso mese del 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-12,9%), al traffico convenzionale (-44,0%), fino alle rinfuse che chiudono con una contrazione superiore al 45%. Il settore dei passeggeri è sostanzialmente fermo e ha pressoché azzerato le relative movimentazioni (-98,4%) in ragione del blocco dei viaggi che si protrae ormai da marzo 2020. Traffico containerizzato Aprile 2020, che può essere considerato il primo mese totalmente incluso nel lockdown delle attività produttive non strategiche,

si è chiuso per il Sistema portuale con un calo dei volumi in linea con le aspettative, assestando la perdita complessiva a -15,8% (-35.956 TEU in termini assoluti). Il dato del mese porta le performance progressive del Sistema a far registrare il primo valore negativo dall'inizio del 2020 (-1,8%), per un totale di 855.955 TEU. A fine marzo, l'intervento del blocco produttivo del Paese ha colpito in maniera maggiore le esportazioni che, mentre a marzo avevano perso solo il 2,6%, hanno registrato nel mese appena trascorso un pesante -19,1% (calcolato sul totale dei container pieni all'imbarco). Sul versante delle importazioni (-12,9% di pieni allo sbarco rispetto ad aprile 2019) il quadro è rimasto sostanzialmente immutato rispetto al mese precedente, durante il quale si erano già dispiegati gli effetti dell'emergenza sanitaria in Estremo Oriente. Il risultato negativo delle esportazioni ha conseguentemente pesato anche sulla movimentazione dei vuoti, che ha registrato ad aprile il -13,1%. I collegamenti del porto di Genova con le aree geografiche oltremare, identificabili con la movimentazione di container pieni, sono stati in questo mese fortemente condizionati dall'emergenza sanitaria ormai diffusa a livello globale. Estremo Oriente. Nel corso del mese di aprile le importazioni provenienti dall'Estremo Oriente hanno continuato a registrare un calo, seppure più contenuto rispetto a marzo 2020 (-12,3% contro il -33,0%). Si tratta dell'evidente effetto del riavvio delle attività produttive in Cina, e comunque sempre influenzato dal calo della domanda interna nel nostro Paese. Anche su fronte delle esportazioni le perdite sono risultate più contenute rispetto a marzo e anche rispetto al dato complessivo del Sistema (-6,4%). Medio Oriente. I traffici verso il Medio Oriente reggono decisamente bene e chiudono il mese a un livello di perdita molto più contenuta rispetto al mese di marzo (-3,5% rispetto a -13,9%), mentre le importazioni, in cui è grande la preponderanza di semilavorati del petrolio, quali i polimeri utilizzati nella produzione di plastica, subiscono una pesante battuta d'arresto pari al 42,5%. America. L'insorgenza dell'emergenza sanitaria anche nel continente americano ha determinato un grave danno alle esportazioni verso tutte le principali aree di destinazione. La riduzione complessiva si attesta attorno al 45%, con punte oltre il 60% per quanto riguarda le esportazioni verso Brasile e Argentina. Per quanto riguarda gli Stati Uniti il mese di aprile si è chiuso a -35,5%. Sul versante delle importazioni, seppure su numeri più contenuti assoluto (7.096 TEU), il calo di traffico è stato meno pesante (-22,9%), ma comunque peggiore rispetto al dato complessivo del sistema. Merce convenzionale e rotabile Per quello che



Di seguito pubblichiamo il report completo redatto dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale con il dettaglio e l'analisi delle statistiche sui traffici dagli scali di Genova e Savona nel mese di aprile 2020.

riguarda la merce convenzionale, che include il traffico rotabile e quello specializzato, il mese di Aprile registra un pesante crollo



(-44,0%) chiudendo il mese poco al di sotto delle 660.000 tonnellate movimentate. Questo risultato, ancor più negativo di quello registrato a Marzo (-23,3%), ha contribuito a vanificare la buona performance registrata nei primi due mesi dell'anno ed a chiudere i primi 4 mesi del 2020 con una netta decrescita (-17,5%) rispetto allo stesso periodo del 2019. Il traffico rotabile, parte preponderante del comparto, è stato pesantemente penalizzato dalla riduzione dei servizi di navi Ro-Ro e Ro-Pax a seguito delle misure restrittive dovute al COVID - 19. Nel porto di Genova, esso ha registrato un calo del 40% durante il mese di aprile 2020, contribuendo a peggiorare anche la performance dell'intero quadrimestre che, infatti, si è chiuso con un calo del 14,4% rispetto al 2019. Per quanto riguarda i risultati registrati negli scali di Savona e Vado Ligure appare uno scenario ancora peggiore con un calo del 50,5% durante il mese di aprile ed una perdita di circa 250.000 tonnellate (-18,2%) nel corso del primo quadrimestre. Anche l'andamento dei traffici specializzati ha mostrato un trend simile a quello dei rotabili. In particolare, il porto di Genova dimezza la performance registrata nell'aprile dello scorso anno chiudendo il mese poco sopra le 20.000 tonnellate, mentre il progressivo dei primi quattro mesi dell'anno raggiunge le 132.000 tonnellate, pari ad un calo del 27,4% rispetto al 2019. Il risultato è prevalentemente dovuto ad una flessione nel settore dei traffici metalliferi, mentre i traffici forestali e di cellulosa registrano un'ottima performance raddoppiando i risultati dello stesso periodo del 2019. Nello segmento, i porti di Savona e Vado Ligure registrano un trend simile allo scalo genovese, con un pesante calo nel mese di aprile (-27,1%) anche in questo caso imputabile alla performance negativa dei prodotti metallici che soffrono particolarmente il fermo del settore industriale, soprattutto automobilistico, dovuto alle misure restrittive in corso. Rinfuse liquide Ad aprile febbraio 2020 si rileva un forte calo nelle rinfuse liquide, dovuto sia al calo degli olii minerali (-44,5%) sia a quello delle altre rinfuse liquide (-17,3%). Anche in questo caso, il fermo di buona parte delle attività produttive e dei trasporti ha pesantemente ridotto la domanda di approvvigionamento di questi prodotti. Per quanto riguarda gli olii minerali, nonostante i prezzi della materia prima, storicamente ai minimi da decenni, il calo della domanda ha generato un dimezzamento (-44,5%) dei volumi movimentati nei porti del sistema che hanno di poco superato il milione di tonnellate e chiuso il quadrimestre con un calo del 15,9%. Rinfuse solide Il settore delle rinfuse solide, da diversi anni affetto da un calo generalizzato dei traffici, non è rimasto esente dal particolare momento congiunturale che ha generato un crollo della domanda durante il mese di aprile (-50,6%) ed un simile risultato per i primi 4 mesi dell'anno (-47,6%) che hanno fatto registrare una perdita per il sistema di più di 600.000 tonnellate. Funzione industriale Anche ad aprile 2020 il comparto industriale continua con il trend negativo che risulta ancora più acuito dal calo generalizzato della domanda da parte del settore industriale. Nel mese si registra un calo del 27% che porta la performance del quadrimestre ad un 31,3%. Questo trend è attribuibile in parte alla situazione congiunturale del mercato dell'acciaio in Italia ed in parte alle criticità legate al piano industriale di ArcelorMittal che prevede una riduzione del livello di produzione nell'impianto di Taranto. Traffico passeggeri Nel mese di aprile, l'espansione che aveva in precedenza caratterizzato il traffico passeggeri negli scali del sistema ha registrato una drammatica battuta d'arresto, con una contrazione del 98,4% rispetto ad aprile 2019, portando a -57% la variazione del cumulato. Nello specifico, a causa dello stop imposto dalle compagnie crocieristiche, il traffico passeggeri da crociera ha riportato una flessione del 99,3% rispetto ad aprile scorso, con 1.494 passeggeri sbarcati a Genova dalla Costa Deliziosa di ritorno dal giro del mondo, mentre il traffico passeggeri ferry, limitato a pochi servizi, ha registrato un calo del 96,4%, con soli 3.725 passeggeri.

Porti di Genova e Savona: passeggeri quasi azzerati

L'effetto coronavirus sui traffici ad aprile: container a - 15,8 %

Passeggeri quasi azzerati, -98,4%, e traffico container in calo del 15,8%. Il mese di aprile ha segnato un nuovo calo del traffici per il **sistema portuale** di Genova, Savona e Vado **ligure**. La movimentazione commerciale complessiva ha chiuso a 3.825.856 tonnellate, il 31% in meno rispetto ad aprile 2019, una riduzione che ha interessato tutte le tipologie di traffico dai container alle rinfuse che chiudono con una contrazione superiore al 45%. Aprile, il primo mese totalmente incluso nel lockdown, registra i pesanti effetti dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19 sugli scali che sono però "in linea con le aspettative" sottolinea l' **Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale**. E se il primo trimestre 2020 per la merce containerizzata si era chiuso ancora in positivo (grazie al buon andamento dei primi due mesi dell'anno), il quadrimestre fa registrare un valore negativo -1,8% per un totale di 855.955 teu. Per quanto riguarda i passeggeri il calo nei primi quattro mesi, che scontano solo nella seconda parte il lockdown è del 57%. "Nello specifico, a causa dello stop imposto dalle compagnie crocieristiche, il traffico passeggeri da crociera ha riportato una flessione del 99,3% rispetto ad aprile scorso, con 1.494 passeggeri sbarcati a Genova dalla Costa Deliziosa di ritorno dal giro del mondo - sottolinea l' analisi dell' Adsp - mentre il traffico passeggeri ferry, limitato a pochi servizi, ha registrato un calo del 96,4%, con soli 3.725 passeggeri".

LA STAMPA
SAVONA

SPORT | SPORTELLI LAVORO | ALTRE EDICIONI

TUTTI I VIDEO

Porti di Genova e Savona: passeggeri quasi azzerati

L'effetto coronavirus sui traffici ad aprile: container a - 15,8 %

PASSEGGIERI QUASI AZZERATI, -98,4%, E TRAFFICO CONTAINER IN CALO DEL 15,8%. IL MESE DI APRILE HA SEGNATO UN NUOVO CALO DEI TRAFFICI PER IL SISTEMA PORTUALE DI GENOVA, SAVONA E VADO LIGURE. LA MOVIMENTAZIONE COMMERCIALE COMPLESSIVA HA CHIUSO A 3.825.856 TONNELLATE, IL 31% IN MENO RISPETTO AD APRILE 2019, UNA RIDUZIONE CHE HA INTERESSATO TUTTE LE TIPOLOGIE DI TRAFFICO DAI CONTAINER ALLE RINFUSE CHE CHIUDONO CON UNA CONTRAZIONE SUPERIORE AL 45%.

Aprile, il primo mese totalmente incluso nel lockdown, registra i pesanti effetti dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19 sugli scali che sono però "in linea con le aspettative" sottolinea l'Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale. E se il primo trimestre 2020 per la merce containerizzata si era chiuso ancora in positivo (grazie al buon andamento dei primi due mesi dell'anno), il quadrimestre fa registrare un valore negativo -1,8% per un totale di 855.955 teu.

Per quanto riguarda i passeggeri il calo nei primi quattro mesi, che scontano solo nella seconda parte il lockdown è del 57%. "Nello specifico, a causa dello stop imposto dalle compagnie crocieristiche, il traffico passeggeri da crociera ha riportato una flessione del 99,3% rispetto ad aprile scorso, con 1.494 passeggeri sbarcati a Genova dalla Costa Deliziosa di ritorno dal giro del mondo - sottolinea l'analisi dell'Adsp - mentre il traffico passeggeri ferry, limitato a pochi servizi, ha registrato un calo del 96,4%, con soli 3.725 passeggeri".

LA COSTA DELIZIOSA: UN'ATA SULLA SPINA DI PIETRO RUSSO E MARILYN BIANCOBIORE SU RIVOLUZIONE. "I TRAVELER GIÀ TRAVELER?"

LA TONDA PARTITA SUI TAVOLI. RILASCI E CRISI DI BARCELONA E BERLUSCONI

IGGI IL PIANO. LIBERARE NELLE SCELTE IL "FEMME CORSE" CHE TERMINAZIONE LA BIANCA ANTONIO

DIAMANTI E' UNO DEI PARTI LA CORSA CONTRO IL TEMPO. BENTONALI IN PRESSIONE. PO E M5S VUOLGONO IL DEPOSITO ECONOMIA DELLA CORONA

L' intervento

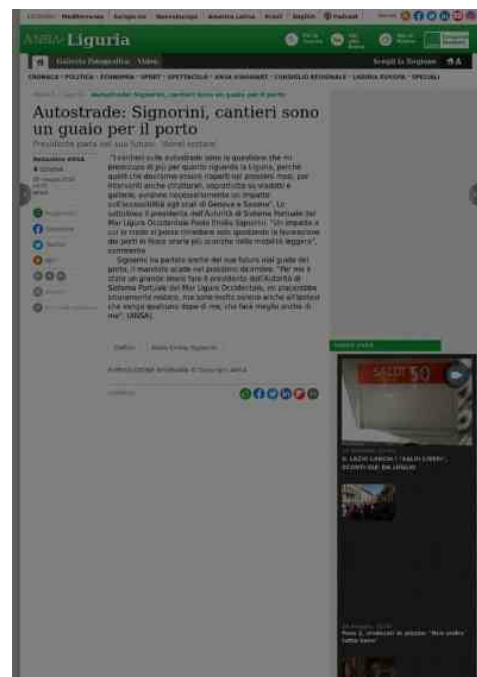
"Pietro Chiesa" 'Ma noi ci siamo'

di Tirreno Bianchi * M a noi ci siamo ancora. A dispetto di tutto, e lavorando ogni giorno con l' intenzione di chiudere al meglio una storia importante per il porto e la tradizione del lavoro a Genova. La Compagnia **Portuale** Pietro Chiesa svolge attualmente una piccola attività di servizio nel porto di Genova, quella della pesatura container. Come si ricorderà, la cooperativa, dopo alcuni anni di sofferenza e di fronte alla definitiva chiusura della centrale Enel alimentata a carbone, principale fonte delle proprie attività e ricavi, raggiunse due anni fa un accordo con l' **Autorità** di **Sistema Portuale** e la Compagnia Unica-Paride Batini ottenendo il trasferimento di quasi tutti i soci nelle file di quest' ultima, garantendo quindi i posti di lavoro: un risultato importante, di cui c' è solo da essere fieri. Da allora abbiamo mantenuto solo l' attività di pesatura presso il bilico di Calata Giaccone: ma purtroppo, prima la tragedia del Ponte Morandi con la riduzione del traffico di mezzi pesanti da e per il porto genovese, poi l' arrivo del Covid con il blocco quasi totale delle attività, hanno generato una forte ricaduta negativa in termini economici sul fatturato, senza contare le difficoltà di recupero dei crediti per il lavoro già svolto. Ma si va avanti. La Compagnia è attualmente in liquidazione, ma un contenzioso con l' Inps, visto il calendario delle udienze e i ritardi originati dal dilazionarsi delle udienze, prolungherà probabilmente i tempi della chiusura definitiva della società oltre il 2022; senza escludere, in caso di una sentenza avversa e viste le difficoltà finanziarie evidenziate finora, il rischio di non poter effettuare, come invece previsto e auspicato, una chiusura in bonis. Questo - che mai vorremmo vedere - potrebbe essere un evento molto negativo per la storia secolare della Compagnia Pietro Chiesa, a partire dallo "sciopero nero", i tragici 43 giorni nella storia del movimento operaio genovese, fino a oggi. E' vero, non siamo più tra i principali players dello scalo marittimo genovese, oggi, ma siamo sempre stati, come Compagnia, una realtà importante anche fuori dalle banchine, per le attività sociali e culturali svolte a Genova e non solo: i suoi soci, i carbuté, sono stati promotori della nascita nel 1903 del quotidiano Il Lavoro, ma anche della "Banca Ligure" dei primi del '900 e ancora, nel 1922, dell' armamento della nave "Amilcare Cipriani" portò aiuti al popolo russo, segno solidale della comunità genovese. Momenti di storia che sono poi diventati, negli ultimi decenni di attività della Compagnia, una presenza forte e apprezzata anche nell' organizzazione di occasioni di discussione sull' economia e la politica intorno al lavoro e alle tradizioni sociali della città. Cosa vorremmo? Essere considerati, così come tutte le altre aziende genovesi e liguri che hanno dovuto affrontare le difficoltà degli ultimi anni, una realtà produttiva che ha diritto agli aiuti economici e normativi previsti dalle istituzioni, in maniera da completare la propria storia nella maniera più corretta e sana. Le trasformazioni economiche e le nuove tutele ambientali hanno cancellato l' impegno produttivo degli scaricatori di carbone del porto di Genova, le scelte del mercato hanno penalizzato il settore delle rinfuse che ci ha visti protagonisti. Ma un' attività importante e necessaria in base alle normative vigenti, quale la pesatura, ricorda che la Pietro Chiesa c' è, opera e ha diritto alla piena considerazione. Come chiunque opera sulle banchine del porto di Genova. * Console Compagnia Pietro Chiesa © RIPRODUZIONE RISERVATA



Autostrade: Signorini, cantieri sono un guaio per il porto

"I cantieri sulle autostrade sono la questione che mi preoccupa di più per quanto riguarda la Liguria, perché quelli che dovranno essere riaperti nei prossimi mesi, per interventi anche strutturali, soprattutto su viadotti e gallerie, avranno necessariamente un impatto sull'accessibilità agli scali di Genova e Savona". Lo sottolinea il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini**. "Un impatto a cui io credo si possa rimediare solo spostando la lavorazione dei porti in fasce orarie più scariche della mobilità leggera", commenta. **Signorini** ha parlato anche del suo futuro al guida del porto, il mandato scade nel prossimo dicembre. "Per me è stato un grande onore fare il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, mi piacerebbe sicuramente restare, ma sono molto sereno anche all'ipotesi che venga qualcuno dopo di me, che farà meglio anche di me". (ANSA).



Varco portuale di San Benigno, cosa cambia dal primo giugno

I conducenti potranno accedere solo tramite il badge elettronico "autotrasporto"

Dal primo giugno il varco **portuale** di San Benigno a Genova sarà abilitato solo al traffico veicolare merci che ha destinazione e classificazione internazionale, mediante vettore conducente abilitato all'accesso e con veicolo di portata maggiore a 35 quintali. Lo ha stabilito un'ordinanza dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale. I conducenti potranno accedere solo tramite il badge elettronico "autotrasporto". Il varco di San Benigno avrà tre corsie disponibili e sarà attrezzato con i rilevatori di accesso e lettori di badge. Dal primo luglio il personale di vigilanza cesserà il rilascio dei permessi temporanei su supporto cartaceo e respingerà chi non sarà dotato di badge. La quarta corsia sarà riservata ai trasporti eccezionali di sagoma non superiore a 25×4,5×4,5 metri e/o peso non superiore a 60 tonnellate. Prevista anche una sanzione in caso di mancato rispetto dell'ordinanza: dai 1.032 ai 6.197 euro.



Quotidiano di economia, finanza e marketing territoriale

Varco portuale di San Benigno, cosa cambia dal primo giugno

I conducenti potranno accedere solo tramite il badge elettronico "autotrasporto".

IL PESCE 365

Ovunque voi siate, noi ci siamo

Turismo: intesa tra Genova e Savona per la promozione congiunta del territorio

Accomunate da una grande affluenza di crocieristi, le due città svilupperanno strategie comuni

Un traffico di crocieristi che conta oltre 4 milioni e mezzo di passeggeri, ricchezze storiche e artistiche e tradizioni gastronomiche: è il patrimonio comune di Genova e **Savona**. Le due città puntano a diventare un unico territorio turistico allargato, grazie a un' alleanza mirata a far crescere ancora di più i flussi di visitatori con offerta di scambi e pacchetti integrati. Per questo è stato sottoscritto un protocollo di intesa, approvato nella riunione odierna della giunta genovese, per l' avvio di rapporti di collaborazione per la promozione del patrimonio e dei territori in chiave turistica. Il protocollo, che nei prossimi giorni sarà firmato dal sindaco di Genova Marco Bucci e dal sindaco di **Savona** Ilaria Caprioglio, intende promuovere a livello nazionale e internazionale le rispettive destinazioni turistiche, sinergie e operatività per pianificare iniziative congiunte di sviluppo dell' offerta turistica, mettendo a sistema le capacità attrattive dei due territori. Si punterà a creare percorsi turistici congiunti tra città che hanno contiguità territoriale, partendo dai poli crocieristici , per far sì che i turisti prolunghino la permanenza sul territorio, grazie alle offerte che verranno loro proposte. L' accordo è il primo passo verso la creazione di un' offerta turistica integrata che possa includere anche accessi alle attrazioni turistiche delle due città. In questo senso, in estate verrà lanciata la card turistica di Genova che potrà essere funzionale a proporre un turismo di prossimità ed un territorio allargato per i turisti. Uno dei punti di forza sono i rispettivi traffici portuali: in totale il sistema portuale che comprende Genova, **Savona** e Vado Ligure ha contato nel 2019 oltre due milioni di passeggeri per le crociere e oltre 2 milioni e mezzo per i traghetti. Per quanto riguarda Genova, si tratta di 1 milione e 349 mila passeggeri delle crociere e 2 milioni e 168 mila dei traghetti. Oltre un milione sono invece i passeggeri del **porto** di **Savona**. Per quanto riguarda Genova, le previsioni per il 2020, pre-Covid, erano di una crescita a 1,4 milioni di passeggeri per le crociere. Si tratta di numeri molto importanti sul totale del flusso turistico a Genova, stimato - compresi i crocieristi - in oltre 4,5 milioni di persone all' anno. Il protocollo individua vari strumenti: si prevedono ad esempio la partecipazione congiunta a fiere ed eventi di marketing, azioni congiunte di comunicazione, tour organizzati con operatori del settore turistico per promuovere e far conoscere i territori; tour con gli operatori dei media e influencer; incontri e scambi di esperienze tra operatori turistici, tour operator e accompagnatori turistici; iniziative di comarketing e realizzazione di materiali promozionali congiunti. Inoltre, saranno realizzate iniziative che uniranno simbolicamente gli aspetti tipici della tradizione e della cultura genovese e savonese . Si punterà anche a tutelare, valorizzare e promuovere reciprocamente il patrimonio paesaggistico-ambientale-artigianale-commerciale ed eno-gastronomico. «Il protocollo di collaborazione con **Savona** è molto importante a livello turistico perché ci permette di sviluppare strategie promozionali intra-provinciali - spiega l' assessore allo Sviluppo economico turistico e marketing territoriale Laura Gaggero - e di proporre meglio la nostra città e la nostra regione ai tanti crocieristi che arrivano nei due capoluoghi. Le azioni che intraprenderemo insieme ci permetteranno di valorizzare congiuntamente i territori e di rafforzarne lo sviluppo economico. Sarà anche un modo per rafforzare la collaborazione degli enti con tutti gli operatori del settore turistico». «La conformazione particolare del nostro **porto** permette di sbarcare direttamente nel centro storico e raggiungere a piedi le nostre attrazioni, dalla Fortezza del Priamar alla Pinacoteca civica, dal Museo della ceramica al Duomo. Un tour culturale che si arricchisce delle peculiarità enogastronomiche -





BizJournal Liguria

Genova, Voltri

protocollo con Genova, ad ampliare il numero di turisti per far conoscere anche le altre perle nascoste nella città e nei suoi dintorni».

Al porto di Pra' la prima gettata della cabina di elettrificazione delle banchine foto

Istituzioni e tecnici di Nidec Asi, l'azienda che ha vinto l'appalto di Autorità portuale: si punta a ultimare il sistema entro fine 2020

Genova . Il cantiere è già avviato da tempo ma quello di oggi è stato un momento simbolico: al porto di Pra' i mezzi delle aziende che lavorano per la società ingegneristica Nidec Asi hanno operato la prima gettata di cemento per la prima cabina di alimentazione nell'ambito del progetto di elettrificazione delle banchine. Alla cerimonia hanno partecipato tecnici, **autorità portuale** e il presidente del municipio Ponente Claudio Chiarotti. L'obiettivo è di ultimare i lavori entro il 2020 per iniziare a sperimentare il sistema innovativo sulle prime navi che potranno allacciarsi alla rete. Non tutte, infatti, sono dotate di questa tecnologia ma alcuni armatori si stanno mettendo al passo coi tempi. Foto 2 di 2 Si chiama "cold ironing" e consente alle navi in sosta nei porti di alimentarsi spegnendo i generatori di bordo e riducendo quindi le emissioni in atmosfera. Nel 2018 l'**Autorità portuale** ha assegnato l'appalto da 8 milioni di euro a Nidec Asi Industrial Solutions, multinazionale con un quartier generale a Genova e tra i leader mondiali nel business dell'energy storage e nel settore marine. Il progetto risponde all'esigenza di adeguarsi alle direttive dell'Unione Europea che, dal 2003, ha invitato i porti ad adottare sistemi "shore to ship" per ridurre le emissioni inquinanti delle navi in porto. Una raccomandazione che diventerà vincolante per tutti i porti europei entro il 2025.



Psa Genova Pra' non ha avuto soste

Danesi: calo di traffici in tutti i porti, ma la ripresa deve scattare da subito

GENOVA Gilberto Danesi, presidente di Psa Genova Pra', un professionista, direi un personaggio nel settore dei terminal marittimi, del resto la struttura di Voltri è al primo posto in Italia e ai vertici in Europa. Danesi ha rilasciato su nostra richiesta una intervista che si è sviluppata sui traffici nel periodo anti Covid, sull'attuale momento e sul futuro, vale a dire su una ripresa che tutti sperano, nel mondo dello shipping possa avere le gambe prima della fine dell'estate (ndr- sarebbe un grosso problema se non lo fosse in quel periodo, ha detto Danesi). Il presidente si è poi soffermato sulle relazioni dei traffici. Ha parlato dell'import- export con la Cina, dei problemi con i porti statunitensi sempre alle prese con l'emergenza virus, del Sud America . Non è mancato un accenno alla infrastrutture del suo terminal, all'adeguamento dei piazzali sempre di più potenziati, alle gru che possono lavorare su maxi unita che superano i 22mila teu, ai traffici ro-ro. La conclusione non poteva essere che quella sulla prossima riapertura del ponte sul Polcevera. Una bella notizia, ma se oltre al Polcevera si potesse, nella autostrade, speditamente viaggiare nelle gallerie e sui ponti senza inversioni di carreggiata o lavori che bloccano la circolazione, forse anche il lavoro nei porti n e trarrebbe beneficio. Vi lasciamo all' intervista

Vezio Benetti



Treno merci record di Mercitalia Rail dal porto di Genova

Dalle banchine del porto di Genova (Cornigliano) è partito un treno merci da primato carico di prodotti siderurgici. Lo ha rivelato il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. È partito dallo stabilimento Arcelor di Genova il nuovo servizio commerciale door to door che Mercitalia Rail ha realizzato per Arcelor Mittal Italia, a cura del partner Paratori Genova ha fatto sapere l'impresa ferroviaria cargo del gruppo Fsi. Che poi ha aggiunto: Nato dall'unione della potenza delle nuove locomotive 494 e le alte performance dei carri porta coils S85 di ultima generazione, rappresenta il primo treno commerciale con una capacità di trasporto di 2.000 tonnellate per un servizio di estrema qualità che distribuirà merci in tutto il Nord Est Italia.



Dalle banchine del porto di Genova (Cornigliano) è partito un treno merci da primato carico di prodotti siderurgici. Lo ha rivelato il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

È partito dallo stabilimento Arcelor di Genova il nuovo servizio commerciale door to door che Mercitalia Rail ha realizzato per Arcelor

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

La nautica da diporto scalda i motori per un' estate in tutta sicurezza

Non ci può essere estate senza mare, almeno in Liguria. Se il fronte spiagge si sta organizzando e gli stabilimenti balneari stanno preparando al meglio la possibilità d' accesso ai bagnanti, un altro settore scalda i letteralmente i motori: la nautica da diporto. Noleggio e locazione nautica rappresentano infatti un ottimo modo di fruire il mare rispettando le misure di distanziamento sociale. Per meglio adeguarsi alle regole anti contagio anche in questo comparto Cna La Spezia ha organizzato nelle ultime settimane diversi incontri di approfondimento dedicati alle imprese del settore con la partecipazione anche del Comandante della Capitaneria di **Porto** della Spezia CV Giovanni Stella e del direttore dell' Area Marina Protetta delle Cinque Terre Patrizio Scarpellini. «Abbiamo avuto conferma che le misure prudenziali inserite nelle Linee guida Cna nautica sono corrette - spiega la referente sindacale della nautica per la Cna spezzina, Giuliana Vatteroni - e che la ratio per la futura stagione dovrà essere necessariamente quella di evitare al massimo possibilità di contagio, per la sicurezza sia dei clienti che dei titolari ed Ecco il vademecum attività nautiche: 1) Nel conteggio delle persone a bordo va sempre considerato anche il conduttore e i possibili membri dell' equipaggio oltre ai fruitori; 2) Se chi sale appartiene al medesimo nucleo familiare (inteso come convivente) non esiste il problema del distanziamento; 3) Nei casi non riconducibili al nucleo familiare va considerata la distanza di un metro tra una persona e l' altra e quindi il calcolo da cui partire è considerare 1 metro e mezzo lineare per ogni persona a bordo; 4) Sanificazione prima e dopo: nel caso di locazione si farà prima di locarla e alla sua riconsegna, nel caso del noleggio andrà sanificato ogni postazione ed ogni strumentazione di bordo; 5) E' consigliato l' uso dei guanti per aiutare le persone nelle operazioni di imbarco, sbarco, ormeggio, disormeggio, bunkeraggio ed eventuale rimorchio; 6) E' consigliato l' uso delle mascherine nel caso di imbarco e sbarco sia per il personale di bordo e per i passeggeri; 7) Nel caso di locazione sono consentiti "alloggi nella stessa cabina a persone che vivono nella stessa unità abitativa"; 8) Si consiglia l' obbligo di misurazione della temperatura, sicuramente all' equipaggio ove presente; 9) Si consiglia comunque di chiedere una dichiarazione ai fruitori di non avere avuto contatti almeno da 14 giorni con persone positive al Covid e di conservare la dichiarazione assieme alle generalità (documento d' identità) di chi è salito a bordo almeno per i 14 giorni conseguenti. La carta d' identità è inoltre necessaria per capire se realmente le persone sono appartenenti al medesimo nucleo familiare; 10) Chiedere l' autodichiarazione, con un documento di riconoscimento, è una garanzia sia per il cliente sia per per chi noleggia la barca; 11) Nel caso della locazione è bene che nella dichiarazione siano contenute oltre a queste informazioni anche alcuni obblighi che il conduttore poi sarà tenuto ad applicare. Nel caso ci fossero poi comportamenti difforni è evidente che la responsabilità non ricadrà su chi loca ma sul conduttore della barca se, il proprietario avrà adeguatamente informato di tutte le misure da adottare; 12) Diventa importante anche rendere evidenti queste informazioni, con deplianti o cartelli appositi sia nella barca che con info preventive sulle procedure da adottare e le condizioni di imbarco nel momento della prenotazione; 13) E' vivamente consigliata la prenotazione online, anche per evitare eventuali assembramenti nei punti di imbarco/sbarco; 14) Per i punti di imbarco e sbarco se in concessione sarà cura del concessionario stesso adottare tutte le misure antico vid previste, se invece pubblici bisognerà interfacciarsi con l' Autorità di riferimento anche concordando le modalità onde, anche in questo caso, evitare assembramenti.



Le regole per il diporto nautico

A spasso in barca con gli amici rispettando le distanze

LERICI La balneazione, soprattutto nelle nostre zone non è fatta solo di spiagge e scogli ma anche di moltissime persone che scelgono la barca, di proprietà o a noleggio per godersi il mare. Per loro quali saranno gli obblighi di quest' estate segnata dall' emergenza sanitaria? Christian Apollonio, comandante dell' Ufficio locale marittimo di Lerici, dipendente dalla Capitaneria di **porto** della Spezia diretta dal comandante Giovanni Stella che ha emesso l' ordinanza per la sicurezza della balneazione, ci tiene a precisare che l' inizio della stagione balneare è fissato per il 3 giugno, ma che anche prima si potrà comunque usufruire del mare: «Ci mancherebbe il mare è di tutti! Il fatto che la stagione balneare sia chiusa non significa che non si possa fare il bagno ma semplicemente che nelle zone dedicate alla balneazione non ci sono gli assistenti di sicurezza, i bagnini. Il bagno si può fare qualsiasi giorno dell' anno». A partire dal 3 giugno quindi anche gli assistenti bagnanti riprenderanno il servizio e saranno obbligati a fare il test di positività al covid-19 in via preventiva prima di iniziare il servizio, e poi periodica. Ciascuno dovrà avere la sua dotazione di primo soccorso personale, mentre spetterà al gestore della spiaggia sanificare la postazione del bagnino e le sue dotazioni dopo ogni uso. Per quanto riguarda il mondo della nautica, anche qui le regole generali sono distanza e mascherina. Sulle banchine distanza di un metro, vari punti di disinfezione per le mani, sanificazione giornaliera degli spazi e prenotazioni on line; sulle imbarcazioni che svolgono attività commerciali, numero di passeggeri contingentato; personale con guanti e mascherina e sanificazione degli ambienti. Anche per i cittadini che hanno la barca di proprietà e ne fanno un uso puramente privato, qualche regola è richiesta anche se la barca può essere considerata come una mini unità abitativa: nel caso siano presenti a bordo persone che vivono nella stessa casa, si potrà non rispettare le distanze, mentre nel caso di amici o congiunti non residenti sotto le stesso tetto, la regola è di una persona per ogni metro lineare dell' imbarcazione; mascherina obbligatoria così come igienizzanti per superfici. Anche sui diving qualche difficoltà in più di organizzazione per chi dovrà noleggiare il materiale da sub che andrà igienizzato e sigillato dopo ogni utilizzo; così come sarà proibito maneggiare materiale altrui a bordo delle imbarcazioni. Insomma iniziano le danze di una estate nella quale il bisogno di spensieratezza e socialità deve fare i conti con le regole prudenziali per fronteggiare il rischio dei contagi da Covid 19. Valeria Antonini.



A spasso in barca con gli amici rispettando le distanze

La regola per il diporto nautico...
Il bagno si può fare qualsiasi giorno dell' anno...
A partire dal 3 giugno quindi anche gli assistenti bagnanti riprenderanno il servizio e saranno obbligati a fare il test di positività al covid-19 in via preventiva prima di iniziare il servizio, e poi periodica. Ciascuno dovrà avere la sua dotazione di primo soccorso personale, mentre spetterà al gestore della spiaggia sanificare la postazione del bagnino e le sue dotazioni dopo ogni uso. Per quanto riguarda il mondo della nautica, anche qui le regole generali sono distanza e mascherina. Sulle banchine distanza di un metro, vari punti di disinfezione per le mani, sanificazione giornaliera degli spazi e prenotazioni on line; sulle imbarcazioni che svolgono attività commerciali, numero di passeggeri contingentato; personale con guanti e mascherina e sanificazione degli ambienti. Anche per i cittadini che hanno la barca di proprietà e ne fanno un uso puramente privato, qualche regola è richiesta anche se la barca può essere considerata come una mini unità abitativa: nel caso siano presenti a bordo persone che vivono nella stessa casa, si potrà non rispettare le distanze, mentre nel caso di amici o congiunti non residenti sotto le stesso tetto, la regola è di una persona per ogni metro lineare dell' imbarcazione; mascherina obbligatoria così come igienizzanti per superfici. Anche sui diving qualche difficoltà in più di organizzazione per chi dovrà noleggiare il materiale da sub che andrà igienizzato e sigillato dopo ogni utilizzo; così come sarà proibito maneggiare materiale altrui a bordo delle imbarcazioni. Insomma iniziano le danze di una estate nella quale il bisogno di spensieratezza e socialità deve fare i conti con le regole prudenziali per fronteggiare il rischio dei contagi da Covid 19. Valeria Antonini.



Molo per yacht con i cassoni della Concordia

Il primo dei manufatti in acciaio, grandi come un edificio di 7 piani, sarà rimorchiato da Piombino a Porto Lotti l' 8 giugno

di Anna Pucci LA SPEZIA Sarà pronto probabilmente in ottobre il nuovo molo per superyacht all' interno di **Porto** Lotti. Si tratterà di un' opera davvero innovativa: per realizzarlo, verranno riciclati alcuni dei 30 cassoni in acciaio che furono utilizzati per il rigalleggiamento della Costa Concordia, naufragata all' isola del Giglio il 13 gennaio 2012. Il primo dei cassoni, in deposito alla Piombino industrie marittime che li aveva acquistati, sarà trainato da un rimorchiatore verso il golfo, meteo permettendo, l' 8 giugno. Il progetto di ampliamento a mare di **Porto** Lotti per l' aumento dei posti barca, di cui 'La Nazione' aveva dato notizia in esclusiva nel giugno dell' anno scorso, ha avuto tutte le autorizzazioni. L' idea di utilizzare i cassoni per la posa di pontili galleggianti frangionda, al posto del palancolato a parete piena originariamente previsto, è firmata dai progettisti dello Studio Zacutti della Spezia, incaricati dalla Cantiere Lotti spa di viale San Bartolomeo. «Se tutto andrà come previsto - spiega l' ingegner Lorenzo Zacutti - ci vorrà un mese per la posa dei cassoni.

Seguiranno la stabilizzazione e le altre opere. Speriamo di completare tutto in ottobre, ma lavoreremo dal mare e sul mare per cui le condizioni meteo potrebbero incidere». Le gigantesche strutture in acciaio, da 400 tonnellate ciascuna, a Piombino sono state predisposte con attacchi e ancoraggi per il traino e la movimentazione. Un riutilizzo esempio di economia circolare: da manufatti abbandonati alla ruggine a base per nuovi pontili di attracco. Una volta arrivati a **Porto** Lotti, i cassoni saranno appoggiati al fondale - sul lato lungo 21,8 metri, l' altro misura 11,5 metri: un edificio di 7 piani - a una distanza di 3,8 metri l' uno all' altro per farne fondamenta del nuovo pontile galleggiante, lungo un centinaio di metri. Una volta posizionati verranno zavorrati con acqua per l' affondamento. Una soluzione migliorativa rispetto all' uso dei pali, che avrebbero interferito con il fondale. Inoltre, in caso di necessità, potranno essere rimessi in galleggiamento liberando la zona di mare. Il livellamento della superficie dei cassoni sarà fatto in calcestruzzo; gli elementi saranno separati tra loro e collegati con giunti mobili. I pontili emergeranno dall' acqua per circa 2 metri e la finitura sarà analoga a quella dei moli già esistenti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Molo per yacht con i cassoni della Concordia

Il primo dei manufatti in acciaio, grandi come un edificio di 7 piani, sarà rimorchiato da Piombino a Porto Lotti l' 8 giugno

Il primo dei manufatti in acciaio, grandi come un edificio di 7 piani, sarà rimorchiato da Piombino a Porto Lotti l' 8 giugno

INFRASTRUTTURE

Ravenna, potenziata l'accessibilità ferroviaria al porto

Abbattuto lo storico ponte Teodorico che ostacola il passaggio dei maxi treni

MARCO MORINO - MILANO - Il rilancio dell' economia, in crisi da Covid-19, passa anche da investimenti nelle infrastrutture locali capaci di generare sviluppo per il territorio. Un esempio è il nuovo cavalcaferrovia di **Ravenna**, che sorgerà al posto di un' infrastruttura storica per la città romagnola: il vecchio ponte stradale Teodorico che scavalca i binari della ferrovia. Entro fine anno nascerà un nuovo ponte Teodorico per consentire il potenziamento del traffico merci da e per il **porto di Ravenna**, uno dei principali scali marittimi nazionali. A realizzarlo sarà Rete ferroviaria italiana (Rfi, società del gruppo Fs Italiane), con un proprio investimento da oltre 9 milioni di euro, nell' ambito degli accordi sottoscritti con il Comune di **Ravenna**, l' Autorità portuale e la Regione Emilia Romagna per migliorare l' accessibilità ferroviaria all' area portuale. La dimensione delle cinque arcate dello storico cavalcaferrovia, che sovrasta i binari delle linee Bologna-**Ravenna** e Ferrara-**Ravenna** e collega la zona della Darsena al centro storico della città, non permette infatti il passaggio dei treni merci adibiti al trasporto di semirimorchi o di interi camion (autostrada viaggiante). Valutate

le condizioni complessive del cavalcaferrovia, che sconsigliavano un intervento di ampliamento delle arcate, Rfi ha progettato un nuovo ponte stradale ad arco con trave a via inferiore, caratterizzato da un' unica campata di 56 metri di ampiezza e un impalcato lungo 58 metri e largo 19. Previsti anche lo smontaggio e la demolizione della passerella pedonale che oggi corre parallela al ponte. Il nuovo ponte migliorerà e renderà più sicura anche la viabilità comunale, grazie a un percorso pedonale su un lato dello stesso e uno ciclabile sull' altro. La demolizione del vecchio ponte Teodorico è programmata negli ultimi tre fine settimana di giugno (13/14, 20/21 e 27/28) durante i quali il traffico ferroviario sarà parzialmente sospeso, tranne che sulla linea **Ravenna**-Rimini, non interessata dai lavori. Dall' 8 giugno il ponte sarà chiuso alla viabilità comunale, fino alla conclusione dei lavori, prevista per dicembre 2020. Il **porto di Ravenna** è un hub strategico per l' Italia ed è il primo punto di approdo delle merci importate in Emilia-Romagna. Nello scalo, 3,5 milioni di tonnellate delle merci movimentate (26,5 in totale) viaggiano su rotaia, per un passaggio di oltre 7mila treno l' anno, dati che lo collocano tra i primi in Italia per traffico ferroviario. La lettura di questi dati facilita la comprensione dell' impatto sull' economia locale del nuovo ponte Teodorico. Inoltre, favorendo la ferrovia, viene incentivato il trasferimento della merce dalla strada alla rotaia. Dice Stefano Bonaccini, presidente della Regione Emilia-Romagna: «Il potenziamento dello scalo ferroviario merci del **porto di Ravenna** è un altro concreto passo avanti lungo la strada che intendiamo percorrere per ripartire e ricostruire dopo il blocco da coronavirus: investimenti pubblici per crescita sostenibile e occupazione». Nell' immediato, il potenziamento ferroviario del **porto di Ravenna** prevede la creazione di due nuovi scali merci e di un by pass che consentirà di collegare direttamente il **porto** alla rete ferroviaria nazionale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lavori completati: Terminal Container Ravenna è ora più competitivo

Più spazio in banchina, per operazioni più efficienti e una navigazione più sicura delle acque del canale. Con queste parole Terminal Container Ravenna descrive gli interventi appena realizzati per migliorare e valorizzare l'area di banchina al fine di garantire ai propri clienti uno scalo sempre più competitivo. Il terminal gestito da Contship Italia e controllato da Sapir ha fatto sapere che sono terminati i lavori di livellamento del fondale nell'area antistante il dente di ormeggio recentemente demolito, utilizzato in passato dalle navi ro-ro (oggi dotate di quarter ramp che permette loro di operare su tradizionali banchine lineari). Le operazioni hanno interessato il rifacimento e ripristino del bordo di banchina, con l'inserimento di tiranti subacquei orizzontali e la realizzazione di due nuove bitte, attività importanti che, grazie all'impegno e al coordinamento tra personale Tcr e autorità competenti, non hanno rallentato l'operatività del terminal. Tcr è dunque in grado ora di offrire ai propri clienti una banchina lineare di circa 670 metri di lunghezza, attrezzata con quattro gru ship-to-shore e uno spazio di ormeggio che consente l'attracco contemporaneo di tre navi. Grazie a questo intervento Tcr garantisce alle compagnie di navigazione un ormeggio immediato, riducendo al minimo i tempi di attesa in rada. Con la rimozione dell'ex pontile ro-ro, migliora anche la sicurezza della navigazione nel canale del porto di Ravenna, grazie a uno spazio di manovra ancora più ampio conclude la nota di Contship Italia.



"Più spazio in banchina, per operazioni più efficienti e una navigazione più sicura delle acque del canale". Con queste parole Terminal Container Ravenna descrive gli interventi appena realizzati per migliorare e valorizzare l'area di banchina al fine di garantire ai propri clienti uno scalo sempre più competitivo.

Il Tirreno

Livorno

economiaeconomia

Il porto di Livorno rischia di perdere un bel po' di soldi

Fuori dalle ZlSr (zone logistiche semplificate), Rossi scrive al ministro del Sud Simoncini: «Garantire risorse e facilitazioni per attrarre investimenti»
Fuori dalle ZlSr (zone logistiche semplificate), Rossi scrive al ministro del Sud Simoncini: «Garantire risorse e facilitazioni per attrarre investimenti»

LIVORNO Il porto di Livorno rischia di essere tagliato fuori da una serie di finanziamenti governativi per l'area costiera. Tutto nasce da un'interpretazione della legge che istituisce le ZlSr (zone logistiche semplificate rafforzate) e che non prevedrebbe l'inserimento di Livorno, peraltro già inserito nell'Area di crisi complessa. Ieri l'amministrazione comunale ha espresso apprezzamento per la lettera che il presidente della Regione Enrico Rossi ha scritto al ministro per il Sud e Coesione sociale Provenzano, per chiedere venga superato ogni dubbio sul fatto che l'area di crisi complessa di Livorno, possa essere inserita nelle istituende Zone Logistiche Semplificate Rafforzate. «Uno status - rileva l'assessore allo Sviluppo Economico Gianfranco Simoncini - che consentirebbe al nostro territorio di ottenere finanziamenti ed interventi ad hoc per lo sviluppo economico dell'area costiera toscana, e in particolare per il nostro Porto». «Il riconoscimento sembrava pressochè scontato - come illustra Simoncini - quando il Parlamento ha deciso di istituire le ZlSr. Purtroppo, come ha scritto Rossi, se venissero confermate alcune interpretazioni della legge, il principale porto toscano, uno dei maggiori in Italia, e quello di Piombino, rischierebbero di essere esclusi dall'inserimento nelle Zone logistiche semplificate rafforzate della Toscana». Con la sua lettera il presidente Rossi chiede al Ministro "un intervento urgente per rimuovere questo rischio e garantire all'Area di Crisi complessa livornese la possibilità di essere inserita senza alcun dubbio all'interno della proposta toscana di Zona logistica semplificata rafforzata. Questa richiesta - conclude Rossi - è peraltro coerente con l'ordine del giorno numero 228 presentato dall'onorevole Andrea Romano e altri, e approvato dalla Camera dei Deputati il 24 aprile scorso». «L'iniziativa del presidente Rossi - ricorda Gianfranco Simoncini - sostiene una richiesta sulla quale stiamo lavorando da mesi e che potrebbe rappresentare, tanto più in questa fase ma in generale, una grande opportunità per lo sveltimento procedurale e anche per attrarre nuove risorse a favore delle infrastrutture portuali e di progetti di qualificazione del Porto di Livorno e dei suoi operatori». «Ricordo che il tema fu posto, con grande forza - dice ancora Simoncini - dal sindaco Luca Salvetti nell'ultima riunione della cabina di regia dell'Accordo di programma sull'area di crisi Complessa al Mise alcuni mesi fa. «Dopo l'approvazione dell'ordine del giorno alla Camera dei Deputati promosso dall'On. Andrea Romano e dopo questo ulteriore intervento del presidente Rossi che segue altre sue prese di posizione in merito, auspico che il Governo inserisca, in un prossimo provvedimento legislativo urgente, una misura che fughi ogni dubbio sulla possibilità del nostro porto di poter usufruire delle facilitazioni e dei supporti che sono stati inseriti nella legislazione nazionale anche grazie alla nostra pressione ed all'impegno della Regione Toscana». «Come Amministrazione comunale - conclude Simoncini - continueremo a monitorare ed ad esercitare la necessaria pressione, consapevoli di rappresentare a pieno gli interessi di sviluppo della città e di avere al nostro fianco tutti gli operatori economici e sindacali livornesi».



Il Tirreno

Livorno

--

Fase 2: nave crociera Seven Seas Voyager in sosta a Livorno

Rimarrà 2 mesi, a bordo equipaggio ridotto e nessun passeggero

(ANSA) - **LIVORNO**, 28 MAG - La nave da crociera Seven Seas Voyager, battente bandiera delle Bahamas, lunga oltre 200 metri, arriverà domani nel **porto** di **Livorno**, alla banchina 75, dove rimarrà per due mesi con un equipaggio ridotto a 108 membri, di cui cinque italiani compreso il comandante, e senza passeggeri. Questo, come spiegano in un comunicato dalla Capitaneria di **Porto**, a seguito dei recenti provvedimenti governativi che hanno previsto la possibilità che le navi da crociera - anche di bandiera estera - possano sostare nei porti italiani in attesa della fine della fase di emergenza. Per tutto l'equipaggio, già soggetto a monitoraggio sanitario dal momento dell'imbarco "senza che siano emerse criticità", spiegano ancora dalla guardia costiera, è stato stabilito che verrà sottoposto comunque a "tampone" e rimarrà a bordo fino al relativo esito negativo. Stamani si è svolta a **Livorno** l'ultima riunione preparatoria, coordinata dalla Capitaneria, con la partecipazione di tutti gli enti e attori coinvolti. Gli aspetti relativi alle sicurezza della manovra e dell'ormeggio, nonché gli altri aspetti più tecnici legati all'approdo erano già stati valutati in una precedente riunione. L'arrivo è previsto per le 10 di domani mattina, la permanenza sarà di circa due mesi e la nave sarà perimetrata e oggetto di costante monitoraggio da parte delle autorità competenti. (ANSA).



Rossi al ministro Provenzano: "Livorno nelle Zone Logistiche Semplificate Rafforzate"

28 May, 2020 **LIVORNO**- Il presidente della Regione Enrico Rossi ha scritto al ministro per il Sud e Coesione sociale Giuseppe Provenzano, chiedendo l'inclusione dell' Area di Crisi Complessa di **Livorno** nelle istituende Zone Logistiche Semplificate Rafforzate. Con la sua lettera il presidente Rossi chiede al ministro ' un intervento urgente per rimuovere questo rischio e garantire all' Area di Crisi Complessa livornese la possibilità di essere inserita senza alcun dubbio all' interno della proposta toscana di Zona Logistica Semplificata Rafforzata. Questa richiesta - conclude Rossi - è peraltro coerente con l' ordine del giorno numero 228 presentato dall' onorevole Andrea Romano e altri, e approvato dalla Camera dei Deputati il 24 aprile scorso '. ' Uno status che consentirebbe al nostro territorio di ottenere finanziamenti ed interventi ad hoc per lo sviluppo economico dell' area costiera toscana, e in particolare per il nostro **Porto** '. ha commentato l' assessore allo Sviluppo Economico del Comune di **Livorno** Gianfranco Simoncini - ' Il riconoscimento sembrava pressochè scontato - ha spiegato Simoncini- quando il Parlamento ha deciso di istituire le ZLSR. Purtroppo, come ha scritto Rossi, se venissero confermate alcune interpretazioni della legge, il principale **porto** toscano, uno dei maggiori in Italia, e quello di Piombino, rischierebbero di essere esclusi dall' inserimento nelle Zone Logistiche Semplificate Rafforzate della Toscana '. "L' iniziativa del presidente Rossi - ricorda Gianfranco Simoncini - s' ostiene una richiesta sulla quale stiamo lavorando da mesi e che potrebbe rappresentare, tanto più in questa fase ma in generale, una grande opportunità per lo sveltimento procedurale e anche per attrarre nuove risorse a favore delle infrastrutture portuali e di progetti di qualificazione del **Porto** di **Livorno** e dei suoi operatori '. ' Ricordo che il tema fu posto, con grande forza - dice ancora Simoncini - dal sindaco Luca Salvetti nell' ultima riunione della Cabina di Regia dell' Accordo di programma sull' area di crisi Complessa al Mise alcuni mesi fa. 'Dopo l' approvazione dell' ordine del giorno alla Camera dei Deputati promosso dall' On. Andrea Romano e dopo questo ulteriore intervento del Presidente Rossi che segue altre sue prese di posizione in merito, auspico che il Governo inserisca, in un prossimo provvedimento legislativo urgente, una misura che fughi ogni dubbio sulla possibilità del nostro **porto** di poter usufruire delle facilitazioni e dei supporti che sono stati inseriti nella legislazione nazionale anche grazie alla nostra pressione ed all' impegno della Regione Toscana '. C ome Amministrazione comunale - conclude Simoncini - continueremo a monitorare ed ad esercitare la necessaria pressione, consapevoli di rappresentare a pieno gli interessi di sviluppo della città e di avere al nostro fianco tutti gli operatori economici e sindacali livornesi ".



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

turismola polemical' emergenza coronavirus

Passaporto sanitario per sbarcare all' Elba Zini: «È una follia, non serve a niente»

Il sindaco di Portoferraio ora detta le regole. Stoccata a Papi che chiede ai turisti il test di immunità. Il sindaco parla a nome di quasi tutti i colleghi dell' Isola «Si devono rispettare le regole, il resto sono chiacchiere»

Antonella Danesi portoferraio Non ci saranno test al porto di Piombino e non sarà necessaria la certificazione di immunità per arrivare all' Elba da parte degli ospiti che la scelgono come luogo di vacanza. Il sindaco di Portoferraio, Angelo Zini intende sgombrare il campo da messaggi contrastanti passati nei giorni scorsi e che non sono quelli condivisi dalla maggioranza dei sindaci e dai tavoli di concertazione che si confrontano da quando è iniziata la pandemia. «Sono stato chiamato in causa come sindaco di Portoferraio per un indirizzo da dare all' isola - ha annunciato - ma dopo ripetuti confronti e dibattiti all' interno della conferenza dei sindaci con le associazioni e le imprese, dopo tutti i passaggi, è evidente che non c' è una unitarietà di vedute, ma una condivisione di larga maggioranza che va verso la direzione che non è quella che sta passando». La cosa certa è che non c' è una divisione tra coloro che sono a favore dei controlli per la sicurezza di essere Covid free e coloro che sono per il "liberi tutti". Il territorio ha fatto di tutto per tenere sotto controllo la pandemia «e ci siamo riusciti, come Elba nel suo complesso - considera il primo cittadino portoferraiese - tutti cerchiamo di fare il massimo per la prevenzione perché siamo dentro ad un pericolo, ma siamo anche in una fase in cui bisogna gestire un nuovo quadro che faccia ripartire l' economia con le sue gambe». E questo è possibile applicando all' Elba le stesse garanzie che valgono a livello nazionale. «Dobbiamo applicare tutti i protocolli necessari in tutti i settori delle attività economiche - ha specificato - per attuare il massimo della prevenzione e della precauzione, ma non può passare il messaggio che dobbiamo aver passaporti sanitari e che ci devono essere presidi da superare per arrivare qui. Non è mai stato deciso questo». Il riferimento è a quanto affermato dal sindaco di Porto Azzurro, Maurizio Papi che ha chiesto filtri e certificazioni di immunità per arrivare sull' isola. «Ci vuole chiarezza nei messaggi che diamo , anche se poi ogni sindaco può assumere sul proprio territorio tutti i provvedimenti che vuole - ha spiegato -. Questo nessuno lo mette in discussione, ma il messaggio non è quello che per venire all' Elba bisogna fare quel percorso». Due sono gli aspetti che vanno nella direzione opposta a questa tesi, secondo Zini. «Prima di tutto non sappiamo che cosa succede il 3 giugno, se e quali regioni apriranno - specifica - e poi l' idea del passaporto sanitario è folle e forse anche anticostituzionale. È sbagliata dal punto di vista scientifico perché nessuna scienza ci può assicurare e garantire che fare il test sierologico tre giorni prima di arrivare all' Elba ci metta al sicuro dall' essere aggrediti dal virus. All' isola d' Elba si può venire rispettando le precauzioni e le misure di prevenzione valide per tutti, e dare noi un messaggio di sicurezza all' esterno». In particolare quella relativa alle strutture e ai servizi. Chi lavorerà nella recettività, nella ristorazione e nei servizi turistici dovrà risultare sicuro perché periodicamente, in accordo tra aziende, istituzioni e Asl sarà sottoposto a screening periodici. «Il messaggio è questo e il territorio si mette a disposizione - conclude Zini -. All' Elba si può venire secondo le norme in vigore senza andare a cercare regole particolari. Su questo dobbiamo fare chiarezza una volta per tutte». --



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Riqualficazione di via Mattei: approvato il progetto Al via i lavori per la rotatoria

ANCONA - Un intervento da 1 milione e 200mila euro che permetterà di ripristinare e mettere in sicurezza una delle direttrici più importanti della città, per l' accesso al porto e alle sue aziende, per il collegamento con Marina Dorica

Approvata dalla Giunta la delibera per il rifacimento di via Mattei. Un intervento da 1 milione e 200mila euro che permetterà di ripristinare e mettere in sicurezza una delle direttrici più importanti della città, per l' accesso al porto e alle sue aziende, per il collegamento con Marina Dorica, per la capacità di fornire nuove soluzioni alla viabilità tramite la realizzazione di una ciclopedonale. Questa mattina, inoltre, consegnati i lavori all' impresa Armonico Antonio di Ariano Irpino (AV) per il rifacimento della rotatoria di via Mattei che partiranno a giorni. La sistemazione di via Mattei è frutto di un' azione sinergica tra più soggetti interessati che si sono riuniti in passato in un tavolo tecnico. Infatti, su iniziativa dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**, il Comune di Ancona ha partecipato ad un tavolo tecnico congiunto per la definizione di soluzioni condivise inerenti la riorganizzazione di questa sede viaria. Impegnati direttamente anche gli assessori Porto, Ida Simonella, Viabilità Stefano Foresi, ai Lavori Pubblici, Paolo Manarini, che hanno lavorato in sinergia seguendo passo dopo passo tutto l' iter. Il tavolo, convocato dall' **Autorità di Sistema Portuale** a più riprese tra la fine di agosto 2018 ed il mese di gennaio 2019, ha visto la partecipazione, oltre che del Comune di Ancona, della Capitaneria di Porto di Ancona, della società Marina Dorica, della Dorica Port Services, di Confindustria Marche Nord, CNA Ancona, Confcommercio Marche, Confartigianato Ancona-Pesaro; le risultanze sono poi state condivise con i rappresentanti dei Cantieri delle Marche, CRN ed Isa-Palumbo. La soluzione condivisa è volta a riorganizzare il tratto di via Mattei compreso tra l' accesso al by-pass della Palombella e il viadotto proveniente dal quartiere Archi, con il mantenimento delle attuali funzioni di arteria principale di accesso e uscita dal Porto commerciale e dal porto turistico e di strada di distribuzione per il polo della cantieristica. Parallelamente si è teso a garantire la piena percorribilità in sicurezza sia da parte dei flussi di traffico urbano e di accesso alle strutture produttive dell' area, sia di quelli commerciali e turistici di transito. Inoltre, l' intervento prevede sulla piattaforma stradale, separata con una corsia riservata, una pista ciclopedonale che serva sia alla mobilità pendolare che a quella turistica, permettendo la continuità tra Marina Dorica, tutto il fronte della cantieristica fino a via Einaudi, dove un secondo stralcio del percorso potrebbe ricongiungersi attraverso il Mandracchio con la ciclabilità urbana.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La buona notizia

Tornano pure i cantieri, si sistema via Mattei

Porto, Comune e categorie insieme per il restyling di una zona ormai ridotta in pessime condizioni

Attenuata l'emergenza Covid tornano i lavori, finalmente pronti ad essere aggiudicati quelli su via Mattei, alla Zipa. La giunta comunale ha approvato la delibera che prevede un intervento rivoluzionario oltre alla realizzazione di una rotatoria. Interessato tutto il tratto compreso tra il by-pass della Palombella e quello fino agli Archi. Un'opera da 1,2 milioni di euro annunciata dal Comune lo scorso anno e ora finalmente approvata. Sarà in grado di ripristinare e mettere in sicurezza una delle direttrici più importanti della città, per l'accesso al porto e alle sue aziende, per il collegamento con Marina Dorica, per la capacità di fornire nuove soluzioni alla viabilità tramite la realizzazione di una ciclopedonale. Ieri mattina, inoltre, sono stati consegnati i lavori all'impresa Armonico Antonio di Ariano Irpino (AV) per il rifacimento della rotatoria di via Mattei che partiranno a giorni, per un costo di 200mila euro. La sistemazione di via Mattei vede impegnati e coinvolti più soggetti riuniti in un tavolo tecnico, in particolare settori del Comune e dell'**Autorità portuale**, ma

anche le categorie industriali, artigiane e del commercio, oltre le imprese che gravitano nella zona. Nei prossimi giorni verrà approvato il progetto esecutivo, a seguire si procederà alle procedure per la gara di appalto; considerando i tempi delle procedure di gara e post gara per i controlli previsti per legge, si prevede di poter procedere all'aggiudicazione dei lavori e alla consegna dei lavori per l'autunno 2020, lavori che dovrebbero durare 150 giorni. Il progetto esecutivo prevede una realizzazione per fasi successive. Sono previsti 12 stalli per la sosta da 16,5 metri per i mezzi pesanti. Uno degli aspetti più importanti dell'intervento è la messa in sicurezza dello scambio dei flussi tra la viabilità principale e quella di servizio, dei vari accessi alla cantieristica, alle ditte di logistica e al porto turistico, mediante una rotatoria di connessione tra le due strade posta all'altezza della Camst. Previste, infine, due aree di sosta sottostanti il by-pass proveniente dagli Archi e, in misura minore, al di sotto del by-pass della Palombella.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nuova vita per via Mattei: approvati i lavori di riqualificazione

Una sinergia tra Porto, Comune e categorie per un progetto utile alla città. Nel frattempo al via i lavori per la rotatoria

Approvata dalla Giunta dorica la delibera per il rifacimento di via Mattei. Un intervento da 1 milione e 200 mila euro che permetterà di ripristinare e mettere in sicurezza una delle direttrici più importanti della città, per l'accesso al porto e alle sue aziende, per il collegamento con Marina Dorica, per la capacità di fornire nuove soluzioni alla viabilità tramite la realizzazione di una ciclopedonale. Inoltre sono stati consegnati i lavori all'impresa Armonico Antonio di Ariano Iripino per il rifacimento della rotatoria di via Mattei che partiranno a giorni. La risistemazione è frutto di un'azione sinergica tra più soggetti interessati che si sono riuniti in passato in un tavolo tecnico. Infatti, su iniziativa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, il Comune di Ancona, ha partecipato ad un Tavolo Tecnico congiunto per la definizione di soluzioni condivise inerenti la riorganizzazione di questa sede viaria. Impegnati direttamente anche gli assessori Porto, Ida Simonella, Viabilità Stefano Foresi, ai Lavori Pubblici, Paolo Manarini, che hanno lavorato in sinergia seguendo passo dopo passo tutto l'iter. Il tavolo, convocato dall'Autorità di Sistema Portuale a più riprese tra la fine di agosto 2018 ed il mese di gennaio 2019, ha visto la partecipazione, oltre che del Comune di Ancona, della Capitaneria di Porto di Ancona, della Società Marina Dorica, della Dorica Port Services, di Confindustria Marche Nord, CNA Ancona, Confcommercio Marche, Confartigianato Ancona-Pesaro; le risultanze sono poi state condivise con i rappresentanti dei Cantieri delle Marche, CRN ed Isa-Palumbo. «Questo proficuo confronto tra tutti i soggetti interessati - si legge nella nota del Comune - ha dato luogo ad una soluzione condivisa, volta a riorganizzare la sede viaria nel tratto di via Mattei compreso tra l'accesso al by-pass della Palombella e il viadotto proveniente dal quartiere Archi, con il mantenimento delle attuali funzioni di arteria principale di accesso e uscita dal Porto commerciale e dal Porto turistico e di strada di distribuzione per il polo della cantieristica. Parallelamente si è teso a garantire la piena percorribilità in sicurezza sia da parte dei flussi di traffico urbano e di accesso alle strutture produttive dell'area, sia di quelli commerciali e turistici di transito. Inoltre, l'intervento prevede sulla piattaforma stradale, separata con una corsia riservata, una pista ciclopedonale che serva sia alla mobilità pendolare che a quella turistica, permettendo la continuità tra Marina Dorica, tutto il fronte della cantieristica fino a via Einaudi, dove un secondo stralcio del percorso potrebbe ricongiungersi attraverso il Mandracchio con la ciclabilità urbana». Nei prossimi giorni verrà approvato il progetto esecutivo, a seguire si procederà alle procedure per la gara di appalto; considerando i tempi delle procedure di gara e post gara per i controlli previsti per legge, si prevede di poter procedere all'aggiudicazione dei lavori e alla consegna dei lavori per l'autunno 2020. Il progetto esecutivo prevederà una realizzazione per fasi successive, per garantire una migliore disciplina del traffico veicolare e della sosta; per il completamento di tutte le opere sono previsti 150 giorni; per quanto riguarda i mezzi pesanti, sono previsti 12 stalli per la sosta da 16,5 metri. Ma uno degli aspetti più importanti dell'intervento è la messa in sicurezza dello scambio dei flussi tra la viabilità principale e quella di servizio, dei vari accessi alla cantieristica, alle ditte di logistica e al porto turistico, mediante una rotatoria di connessione tra le due strade posta all'altezza della Camst. Anche la sosta veicolare privata, utile in particolare al personale impiegato nelle ditte del comparto produttivo, in sede di tavolo tecnico è stata affrontata con la previsione di due aree di sosta sottostanti il bypass proveniente dagli Archi e, in misura minore, al di sotto del by-pass della Palombella (questi ultimi

ANCONATODAY Cronaca

Nuova vita per via Mattei: approvati i lavori di riqualificazione

Una sinergia tra Porto, Comune e categorie per un progetto utile alla città. Nel frattempo al via i lavori per la rotatoria.

di **Tristano Stefanelli**

28 maggio 2020

Approvata dalla Giunta dorica la delibera per il rifacimento di via Mattei. Un intervento da 1 milione e 200 mila euro che permetterà di ripristinare e mettere in sicurezza una delle direttrici più importanti della città, per l'accesso al porto e alle sue aziende, per il collegamento con Marina Dorica, per la capacità di fornire nuove soluzioni alla viabilità tramite la realizzazione di una ciclopedonale. Inoltre sono stati consegnati i lavori all'impresa Armonico Antonio di Ariano Iripino per il rifacimento della rotatoria di via Mattei che partiranno a giorni. La risistemazione è frutto di un'azione sinergica tra più soggetti interessati che si sono riuniti in passato in un tavolo tecnico. Infatti, su iniziativa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, il Comune di Ancona, ha partecipato ad un Tavolo Tecnico congiunto per la definizione di soluzioni condivise inerenti la riorganizzazione di questa sede viaria. Impegnati direttamente anche gli assessori Porto, Ida Simonella, Viabilità Stefano Foresi, ai Lavori Pubblici, Paolo Manarini, che hanno lavorato in sinergia seguendo passo dopo passo tutto l'iter. Il tavolo, convocato dall'Autorità di Sistema Portuale a più riprese tra la fine di agosto 2018 ed il mese di gennaio 2019, ha visto la partecipazione, oltre che del Comune di Ancona, della Capitaneria di Porto di Ancona, della Società Marina Dorica, della Dorica Port Services, di Confindustria Marche Nord, CNA Ancona, Confcommercio Marche, Confartigianato Ancona-Pesaro; le risultanze sono poi state condivise con i rappresentanti dei Cantieri delle Marche, CRN ed Isa-Palumbo.

«Questo proficuo confronto tra tutti i soggetti interessati - si legge nella nota del Comune - ha dato luogo ad una soluzione condivisa, volta a riorganizzare la sede viaria nel tratto di via Mattei compreso tra l'accesso al by-pass della Palombella e il viadotto proveniente dal quartiere Archi, con il mantenimento delle attuali funzioni di arteria principale di accesso e uscita dal Porto commerciale e dal Porto turistico e di strada di distribuzione per il polo della cantieristica. Parallelamente si è teso a garantire la piena percorribilità in sicurezza sia da parte dei flussi di traffico urbano e di accesso alle strutture

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

interventi non sono ricompresi nello stralcio di opere di prossima realizzazione). «L' intervento - prosegue il comunicato - progettato dall' unità operativa Infrastrutture stradali del Comune di **Ancona** ,prevede , per la sicurezza della circolazione veicolare della zona portuale di collegamento tra il **porto** e la viabilità statale e autostradale, la bonifica profonda del sottofondo stradale dell' anello della rotatoria e dei tratti di collegamento con il resto della viabilità». Nei tratti dove la vecchia pavimentazione presenta segni di ammaloramento e le prove su piastra statica hanno dato esito negativo, si procederà ad alcune bonifiche del sottofondo stradale da completare con la posa in opera di una idonea membrana bituminosa antipumping e successiva stesa di materiale bituminoso. L' importo complessivo del progetto ammonta a duecentomila euro e la durata prevista dei lavori è di sessanta giorni naturali e consecutivi.

La rinascita di via Mattei un restyling da 1,2 milioni

L'ok della giunta alla messa in sicurezza della strada e alla realizzazione di una ciclopedonale Il sindaco: «Tra le esigenze, l'accessibilità ai cantieri e un percorso green per il porto turistico»

IL PROGETTO ANCONA Nuova vita per via Mattei. Un restyling atteso da tempo per una delle direttrici più importanti della città, da anni ridotta a colabrodo, costellata da buche profonde come voragini. La giunta ha approvato mercoledì l'intervento da 1,2 milioni di euro per la messa in sicurezza della strada e la realizzazione di una ciclopedonale e, ieri mattina, sono stati consegnati i lavori all'impresa Armonico Antonio di Ariano Irpino (Av) per il rifacimento della rotonda, al via a stretto giro di posta. Paga il Comune «Un intervento tanto atteso quanto complesso - ha sottolineato la sindaca Valeria Mancinelli sul suo profilo social - per le tante esigenze che vanno contemplate in quella zona: l'accessibilità ai cantieri anche di mezzi fuori misura, stalli e parcheggi per chi vi lavora, un percorso più green per il porto turistico. I lavori saranno tutti a carico del Comune e ricostruiranno totalmente la corsia esterna della strada, realizzeranno una nuova rotonda all'altezza dei cantieri Isa/Cnr per migliorare la viabilità e prevedono anche la pista ciclabile che collegherà Marina Dorica con il Mandracchio e dunque con la pista che stiamo per realizzare tra via Marconi e Piazza Kennedy». 9 Nei prossimi giorni verrà approvato il progetto esecutivo e, a seguire, si procederà con l'iter per la gara d'appalto. Considerando i tempi delle procedure di gara e post gara per i controlli previsti per legge, l'ipotesi avanzata dall'amministrazione è quella di aggiudicare e consegnare i lavori per l'autunno del 2020, e il completamento di tutte le opere il cronoprogramma è di 150 giorni. La sinergia La risistemazione di via Mattei è frutto di un'azione sinergica tra tutti i soggetti interessati. riuniti da tempo in un tavolo tecnico. Ne è nata una soluzione condivisa che garantisce la piena percorribilità in sicurezza sia da parte dei flussi di traffico urbano e di accesso alle strutture produttive dell'area, sia di quelli commerciali e turistici di transito. Inoltre, l'intervento prevede sulla piattaforma stradale, separata con una corsia riservata, una pista ciclopedonale che serva sia alla mobilità pendolare che a quella turistica, permettendo la continuità tra Marina Dorica, il fronte della cantieristica e via Einaudi, dove un secondo stralcio del percorso potrebbe ricongiungersi attraverso il Mandracchio con la ciclabilità urbana. Le bonifiche Nei tratti dove la vecchia pavimentazione presenta segni di ammaloramento, si procederà con bonifiche del sottofondo stradale da completare con la posa in opera di una idonea membrana bituminosa. Una procedura dal costo di 200mila euro e dalla durata indicata in 60 giorni. Per quanto riguarda i mezzi pesanti, sono previsti 12 stalli per la sosta da 16,5 metri. Per i parcheggi generici, invece, sono previste due aree di sosta sottostanti il by-pass che arriva dagli Archi e, in misura minore, al di sotto del by-pass della Palombella. Questi ultimi interventi, però, non sono ricompresi nello stralcio di opere di prossima realizzazione, benché se ne stia discutendo al tavolo. Martina Marinangeli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, la crisi preoccupa il Consiglio regionale

IL CASO Il porto di Civitavecchia sotto i riflettori del consiglio regionale. Il vice presidente David Porrello è tornato a puntare il dito contro le scelte di Molo Vespucci. «Quanto sta accadendo sembra il soggetto di un brutto film, con i lavoratori in cassa integrazione e il presidente dell' **Autorità portuale** che al mattino diffonde le sue previsioni a tinte fosche sul futuro dello scalo e la sera si spartisce i premi di produzione con i propri dirigenti. Non è giusto che i lavoratori debbano sottostare alla decisione dell' **Adsp** e della Port Authority Security di metterli in cassa integrazione mentre i dirigenti aggiungono benefit ai loro già sostanziosi emolumenti. Durante la commissione Trasporti ho chiesto le motivazioni di questa decisione al presidente di Majo a fronte di un risparmio irrisorio, circa 150mila euro rispetto ai 20 milioni di mancate entrate per l'emergenza, ma non c'è stata una risposta soddisfacente per me e le famiglie dei lavoratori». Porrello ricorda anche che stanno riaprendo tutte le tratte delle Autostrade del Mare e «viste le necessarie procedure di sicurezza a terra questa dovrebbe essere una buona notizia per tutti i lavoratori del porto e dell'indotto, perché la cig deve essere un sostegno temporaneo, per questo mi auguro che l' **Adsp** metta in campo risorse e progettazione per far ripartire il servizio in totale sicurezza per dipendenti, equipaggi e passeggeri». Ad auspicare un cambio di passo di Molo Vespucci è anche la presidente della commissione Attività produttive e sviluppo del Consiglio regionale, Marietta Tidei di Italia Viva (nella foto). «Il Consiglio ha dato il via libera alla mozione sul porto presentata insieme ad Enrico Cavallari. L'impegno che si prende la Giunta attraverso la mozione è di sollecitare la consegna del Piano di sviluppo strategico della ZIs da parte dell' **Adsp**, ma anche di attivarsi presso il Governo per estendere i benefici previsti per le Zes. Serve subito un'interlocuzione con il Governo per dotare il porto di Civitavecchia, che ha sofferto più di altri, di maggiori risorse». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP Civitavecchia: Di Majo, Di Majo, banchina 24 multipurpose e Piano di Sviluppo Strategico alla Regione

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 28 MAG - Nella seduta di ieri, nell' ambito delle azioni per il rilancio del comparto commerciale del **porto** di **Civitavecchia** per far fronte alla devastante crisi derivante dall' emergenza sanitaria, i vertici di Molo Vespucci hanno portato all' attenzione dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare la situazione delle banchine commerciali del **porto**, in particolare della banchina 24, della quale, nei mesi scorsi, è stata rivendicata da tutti gli operatori la natura polivalente. Le istanze presentate dalle imprese, che hanno chiesto la fruibilità della banchina 24 come multipurpose e general cargo, sono state portate all' attenzione dei rappresentanti dell' intero cluster portuale e collegate dall' AdSP anche alla luce dell' art. 199 del recente Decreto Rilancio del Governo. Quest' ultimo prevede, infatti, che fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato di emergenza, l' AdSP può destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. L' Organismo di Partenariato ha, quindi, dato il proprio consenso affinché, tempestivamente, l' AdSP avvii un procedimento amministrativo finalizzato ad

assicurare la massima efficienza ed ottimizzazione delle aree commerciali del **porto** di **Civitavecchia** in un' ottica di sviluppo della logistica integrata. Intanto, è in fase di ultimazione il Documento propedeutico alla definizione del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata, che verrà a breve consegnato alla Regione Lazio, del cui contenuto è stata data una breve illustrazione nel corso della seduta odierna del Partenariato. "Abbiamo inserito- ha sottolineato il Presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - misure concrete per far fronte alle emergenze contingenti proponendo misure ed interventi utilizzando la leva fiscale e finanziaria a livello regionale per le imprese che operano o intendono operare in tali aree proponendo, altresì, strumenti di finanza innovativa per ottenere incentivi atti a creare liquidità immediata a favore delle imprese. Quindi un ampio ventaglio di opzioni a disposizione di queste ultime proprio per facilitare nuovi insediamenti produttivi nelle aree portuali e retroportuali regionali e favorire, in tal modo, lo sviluppo della parte commerciale colmando il gap di un traffico che ancora non sfrutta a sufficienza il network portuale laziale".



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, la banchina 24 diventa multipurpose

Grazie agli strumenti del DL Rilancio, le autorità portuali possono destinare l'uso di alcune aree in deroga ai piani regolatori, fino a sei mesi dalla fine dello stato di emergenza

Banchina multipurpose al 24 e sviluppo della zona logistica semplificata. Sono gli ultimi due temi affrontati nell'ultima seduta di mercoledì dall'Autorità di sistema portuale della Capitale, quella che fa capo a Civitavecchia. I vertici di Molo Vespucci hanno portato all'attenzione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare la situazione delle banchine commerciali del porto, in particolare della banchina 24, della quale, nei mesi scorsi, è stata rivendicata da tutti gli operatori la natura polivalente. Si tratta di una banchina delicata che ha sempre portato a dei conflitti tra operatori e imprese articolo 18. Inoltre, nell'ultimo periodo, nonostante la pandemia, il traffico della frutta, uno delle merci più importanti di Civitavecchia, sta andando a gonfie vele. Le istanze presentate dalle imprese chiedono la sua fruibilità come multipurpose e general cargo, anche alla luce dell'articolo 199 del recente DL Rilancio, quello che destina risorse economiche a diversi comparti della portualità. Per quanto riguarda l'utilizzo delle banchine, il decreto prevede che fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato di emergenza le Autorità di sistema portuale possono destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. L'Organismo di Partenariato ha, quindi, dato il proprio consenso affinché l'authority portuale avvii il procedimento amministrativo per convertire la banchina 24 in questi termini. Intanto, è in fase di ultimazione il documento propedeutico alla definizione del piano di sviluppo strategico della Zona Logistica Semplificata, che verrà a breve consegnato alla Regione Lazio, del cui contenuto è stata data una breve illustrazione nel corso della seduta del Partenariato. «Abbiamo inserito misure concrete per far fronte alle emergenze contingenti proponendo misure ed interventi utilizzando la leva fiscale e finanziaria a livello regionale per le imprese che operano o intendono operare in tali aree», spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale, **Francesco Maria di Majo**, proponendo inoltre «strumenti di finanza innovativa per ottenere incentivi atti a creare liquidità immediata a favore delle imprese. Quindi un ampio ventaglio di opzioni a disposizione di queste ultime proprio per facilitare nuovi insediamenti produttivi nelle aree portuali e retroportuali regionali e favorire, in tal modo, lo sviluppo della parte commerciale colmando il gap di un traffico che ancora non sfrutta a sufficienza il network portuale laziale».



Rilancio del settore commerciale di Civitavecchia

di Majo: banchina 24 multipurpose e Piano di Sviluppo Strategico alla Regione

Redazione

CIVITAVECCHIA Nell'ambito delle azioni per il rilancio del settore commerciale del porto di Civitavecchia per far fronte alla devastante crisi derivante dall'emergenza sanitaria, i vertici di Molo Vespucci hanno portato all'attenzione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare la situazione delle banchine commerciali del porto, in particolare della banchina 24, della quale, nei mesi scorsi, è stata rivendicata da tutti gli operatori la natura polivalente. Le istanze presentate dalle imprese, che hanno chiesto la fruibilità della banchina 24 come multipurpose e general cargo, sono state portate all'attenzione dei rappresentanti dell'intero cluster portuale e collegate dall'AdSp anche alla luce dell'art. 199 del recente Decreto Rilancio del Governo. Quest'ultimo prevede, infatti, che fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato di emergenza, l'AdSp può destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. Nella seduta di ieri, l'Organismo di Partenariato ha quindi dato il proprio consenso affinché, tempestivamente, l'AdSp avvii un procedimento amministrativo finalizzato ad assicurare la massima efficienza ed ottimizzazione delle aree destinate al settore commerciale del porto di Civitavecchia in un'ottica di sviluppo della logistica integrata. Intanto, è in fase di ultimazione il Documento propedeutico alla definizione del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata, che verrà a breve consegnato alla Regione Lazio, del cui contenuto è stata data una breve illustrazione nel corso della seduta del Partenariato. Abbiamo inserito- ha sottolineato il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo misure concrete per far fronte alle emergenze contingenti proponendo misure ed interventi utilizzando la leva fiscale e finanziaria a livello regionale per le imprese che operano o intendono operare in tali aree proponendo, altresì, strumenti di finanza innovativa per ottenere incentivi atti a creare liquidità immediata a favore delle imprese. Quindi un ampio ventaglio di opzioni a disposizione di queste ultime proprio per facilitare nuovi insediamenti produttivi nelle aree portuali e retroportuali regionali e favorire, in tal modo, lo sviluppo della parte commerciale colmando il gap di un traffico che ancora non sfrutta a sufficienza il network portuale laziale.



Di Majo (AdSP): "Piano di Sviluppo Strategico alla Regione"

GAM EDITORI

28 maggio 2020 - Nella seduta di ieri, nell' ambito delle azioni per il rilancio del comparto commerciale del **porto** di **Civitavecchia** per far fronte alla devastante crisi derivante dall' emergenza sanitaria, i vertici di Molo Vespucci hanno portato all' attenzione dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare la situazione delle banchine commerciali del **porto**, in particolare della banchina 24, della quale, nei mesi scorsi, è stata rivendicata da tutti gli operatori la natura polivalente. Le istanze presentate dalle imprese, che hanno chiesto la fruibilità della banchina 24 come multipurpose e general cargo, sono state portate all' attenzione dei rappresentanti dell' intero cluster portuale e collegate dall' AdSP anche alla luce dell' art. 199 del recente Decreto Rilancio del Governo. Quest' ultimo prevede, infatti, che fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato di emergenza, l' AdSP può destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. L' Organismo di Partenariato ha, quindi, dato il proprio consenso affinché, tempestivamente, l' AdSP avvii un procedimento amministrativo finalizzato ad assicurare la massima efficienza ed ottimizzazione delle aree commerciali del **porto** di **Civitavecchia** in un' ottica di sviluppo della logistica integrata. Intanto, è in fase di ultimazione il Documento propedeutico alla definizione del Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata, che verrà a breve consegnato alla Regione Lazio, del cui contenuto è stata data una breve illustrazione nel corso della seduta odierna del Partenariato. "Abbiamo inserito- ha sottolineato il Presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - misure concrete per far fronte alle emergenze contingenti proponendo misure ed interventi utilizzando la leva fiscale e finanziaria a livello regionale per le imprese che operano o intendono operare in tali aree proponendo, altresì, strumenti di finanza innovativa per ottenere incentivi atti a creare liquidità immediata a favore delle imprese. Quindi un ampio ventaglio di opzioni a disposizione di queste ultime proprio per facilitare nuovi insediamenti produttivi nelle aree portuali e retroportuali regionali e favorire, in tal modo, lo sviluppo della parte commerciale colmando il gap di un traffico che ancora non sfrutta a sufficienza il network portuale laziale".



Informare

Napoli

Pesante arretramento del traffico nei porti di Napoli e Salerno ad aprile

Registrati cali rispettivamente del -37,2% e -13,3%. Tracollo dei passeggeri

Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dai porti della Campania amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è diminuito drasticamente del -28,2% essendo stato pari a 1,95 milioni di tonnellate rispetto a 2,72 milioni di tonnellate nell' aprile 2019. Gli effetti della pandemia di coronavirus sulle attività portuali ha colpito pesantemente sia il **porto** di **Napoli**, dove lo scorso mese sono state movimentate 959mila tonnellate di carichi (-37,2%), sia il **porto** di Salerno, che ha totalizzato lo stesso volume di traffico di 959mila tonnellate (-13,3%). A **Napoli** sono risultati in diminuzione sia i traffici di contenitori e rotabili, attestatisi rispettivamente a 515mila tonnellate (-3,1%) e 151mila tonnellate (-66,9%), sia i traffici di rinfuse liquide, che sono ammontati a 208mila tonnellate (-54,6%), mentre i volumi di rinfuse secche sono cresciuti del +2,5% a 85mila tonnellate. Nel settore dei passeggeri il traffico dei crocieristi si è azzerato mentre quello dei servizi di linea sono stati registrati i transiti di 20mila persone (-96,5%). Ad aprile 2020 il **porto** di Salerno container e rotabili hanno segnato flessioni rispettivamente del -7,6% e del -16,1% essendo stati pari a 397mila e 550mila tonnellate. Il traffico delle rinfuse solide è stato di 12mila tonnellate (-40,8%). Nel segmento dei passeggeri, a fronte di un azzeramento del traffico delle crociere, il traffico dei traghetti è diminuito del -95,6% a meno di 4mila unità.

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

28 maggio 2020

Pesante arretramento del traffico nei porti di Napoli e Salerno ad aprile

Registrati cali rispettivamente del -37,2% e -13,3%. Tracollo dei passeggeri

Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dai porti della Campania amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è diminuito drasticamente del -28,2% essendo stato pari a 1,95 milioni di tonnellate rispetto a 2,72 milioni di tonnellate nell' aprile 2019. Gli effetti della pandemia di coronavirus sulle attività portuali ha colpito pesantemente sia il porto di Napoli, dove lo scorso mese sono state movimentate 959mila tonnellate di carichi (-37,2%), sia il porto di Salerno, che ha totalizzato lo stesso volume di traffico di 959mila tonnellate (-13,3%).

A Napoli sono risultati in diminuzione sia i traffici di contenitori e rotabili, attestatisi rispettivamente a 515mila tonnellate (-3,1%) e 151mila tonnellate (-66,9%), sia i traffici di rinfuse liquide, che sono ammontati a 208mila tonnellate (-54,6%), mentre i volumi di rinfuse secche sono cresciuti del +2,5% a 85mila tonnellate. Nel settore dei passeggeri il traffico dei crocieristi si è azzerato mentre quello dei servizi di linea sono stati registrati i transiti di 20mila persone (-96,5%).

Ad aprile 2020 il porto di Salerno container e rotabili hanno segnato flessioni rispettivamente del -7,6% e del -16,1% essendo stati pari a 397mila e 550mila tonnellate. Il traffico delle rinfuse solide è stato di 12mila tonnellate (-40,8%). Nel segmento dei passeggeri, a fronte di un azzeramento del traffico delle crociere, il traffico dei traghetti è diminuito del -95,6% a meno di 4mila unità.

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito

Nome di linea	Data di arrivo	Data di partenza
Altre destinazioni	28 - May	29 - May
Altre destinazioni	2020	2020

Indice - Prima pagina - Indice notizie

informARE - Piazza Matteotti 12 - 80123 Napoli - ITALIA
tel. 011-2482112 fax. 011-2518786 email

Cronache Della Campania

Napoli

Napoli, pericolo crollo dell' Arco Borbonico, la Soprintendenza diffida l' Autorità Portuale ad eseguire interventi di restauro

RENATO PAGANO

Pericolo crollo dell' Arco Borbonico, la Soprintendenza diffida l' **Autorità Portuale** ad eseguire interventi di restauro. Borrelli: 'La salvaguardia del patrimonio storico è più importante delle questioni burocratiche. Comune, Soprintendenza e **Autorità Portuale** si parlino e trovino una soluzione rapida per salvare il Molo Borbonico.' L' arco, che è l' unica testimonianza del antico molo borbonico, a causa delle avversità climatiche e del logoramento avvenuto nel corso degli anni si trova in condizioni molto instabili e rischia di crollare. Il Consigliere Regionale dei Verdi Francesco Emilio Borrelli ha a più riprese evidenziato ed attirato l' attenzione sulla problematica e lo scorso 21 maggio ha inviato una nota alla Soprintendenza e alle **autorità portuali** per richiedere interventi urgenti per la messa in sicurezza ed il restauro del Molo Borbonico. ' E' una situazione che ci preoccupa molto, per questo avevamo inviato una richiesta di interventi urgenti per mettere in sicurezza e restaurare l' arco. Ci ha risposto il Soprintendente che ha diffidato l' **Autorità Portuale**, a cui è affidato il bene in questione, ad eseguire lavori di restauro e conservazione del Molo Borbonico. Crediamo che la tutela del patrimonio storico sia molto più importante delle mere questioni burocratiche e da allora invitiamo il Comune, la Soprintendenza e l' **Autorità Portuale** ad aprire tra di loro un canale di dialogo e a sedersi intorno ad un tavolo per trovare una soluzione rapida ed efficace per restaurare l' arco borbonico per preservarlo. E' importante che la tutela del nostro patrimonio storico e culturale sia assicurata. Inoltre stiamo cercando con determinazione di ottenere la riqualificazione dell' area antistante la Colonna Spezzata a Piazza Vittoria attualmente interdetta per pericolo crollo'- ha dichiarato il Consigliere Borrelli.



Napoli Village

Napoli

Pericolo crollo dell' Arco Borbonico, la Soprintendenza diffida l' Autorità Portuale ad eseguire interventi di restauro

NAPOLI - Destano molta preoccupazione le condizioni precarie in cui versa l' Arco borbonico sul Lungomare di Napoli nei pressi dell' area della Colonna Spezzata. L' arco, che è l' unica testimonianza del antico molo borbonico, a causa delle avversità climatiche e del logoramento avvenuto nel corso degli anni si trova in condizioni molto instabili e rischia di crollare. Il Consigliere Regionale dei Verdi Francesco Emilio Borrelli ha a più riprese evidenziato ed attirato l' attenzione sulla problematica e lo scorso 21 maggio ha inviato una nota alla Soprintendenza e alle autorità portuali per richiedere interventi urgenti per la messa in sicurezza ed il restauro del Molo Borbonico. ' E' una situazione che ci preoccupa molto, per questo avevamo inviato una richiesta di interventi urgenti per mettere in sicurezza e restaurare l' arco. Ci ha risposto il Soprintendente che ha diffidato l' **Autorità Portuale**, a cui è affidato il bene in questione, ad eseguire lavori di restauro e conservazione del Molo Borbonico. Crediamo che la tutela del patrimonio storico sia molto più importate delle mere questioni burocratiche e da allora invitiamo il Comune, la Soprintendenza e l' **Autorità Portuale** ad aprire tra di loro un canale di dialogo e a sedersi intorno ad un tavolo per trovare una soluzione rapida ed efficace per restaurare l' arco borbonico per preservarlo. E' importante che la tutela del nostro patrimonio storico e culturale sia assicurata. Inoltre stiamo cercando con determinazione di ottenere la riqualificazione dell' area antistante la Colonna Spezzata a Piazza Vittoria attualmente interdetta per pericolo crollo'- ha dichiarato il Consigliere Borrelli.



Gallerie Porta Ovest Riapre il cantiere col nuovo svincolo

Autorità portuale e Comune studiano modifiche alla viabilità Eliminata la rampa di San Leo. Variante d'opera per i tunnel

Il cantiere di Porta Ovest, il **sistema** di gallerie che collegherà il porto all'autostrada, riaprirà le porte agli operai non appena sarà conclusa la prima perizia di variante, che dovrebbe essere pronta entro fine mese. Ad annunciarlo è il segretario generale dell' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale, Francesco Messineo. «Stiamo rivedendo - dice - le modalità di lavoro all'interno delle gallerie, per una gestione in sicurezza del cantiere che, non bisogna dimenticarlo, è all'interno di un ambiente complicato. E stiamo anche aggiornando il progetto. Sarà, infatti, eliminata la rampa San Leo, e si sta provvedendo all'adeguamento progettuale di tutti gli impianti in galleria, per conformarli alla normativa vigente». Novità anche per quanto riguarda la progettazione degli svincoli a Cernicchiara. «Abbiamo in piedi - spiega Messineo - un tavolo tecnico a cui partecipano l' **Autorità** portuale, il Comune, la Regione e l'impresa appaltatrice. Sul lavoro di sistemazione dello svincolo c'è un coinvolgimento diretto del Comune, che può utilizzare risorse che sono state stanziare dal Cipe e assegnate all'amministrazione dalla Regione. Perciò stiamo facendo un lavoro sinergico, per far sì che la progettazione possa essere unica». In pratica, per gli svincoli, l' **Autorità** portuale si occuperà del raccordo, mentre il Comune di una serie d'interventi a beneficio della carreggiata e degli svincoli. La progettazione unica sarà divisa in due lotti: una a carico dell'attuale cantiere di Porta Ovest e l'altro di una gara che farà il Comune. Dunque, ad inizio di giugno potrebbero riprendere gli scavi per completare un'opera che rivesta un'importanza strategica della viabilità non solo del porto ma dell'intera città e che, una volta terminata, permettere di decongestionare il traffico in entrata e in uscita dal porto. L'intervento Porta Ovest, finanziato con circa 150 milioni dall'Unione europea, infatti, prevede il collegamento diretto fra il Vallone Cernicchiara e via Ligea (Porto commerciale di Salerno - svincolo autostradale) realizzato con una galleria a doppia canna (Cernicchiara Nord di lunghezza pari a 2.474 metri e Cernicchiara Sud di lunghezza pari a 2.449 metri), con rampa di collegamento in uscita in località Poseidon (la realizzazione della rampa San Leo e del relativo nodo di imbocco non sono più necessari alla funzionalità dell'opera come definito nel marzo del 2019 dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale, ente appaltante, a seguito di sopravvenute esigenze dell'Amministrazione comunale tese al miglioramento dei flussi di traffico del nodo Cernicchiara). Dopo le vicissitudini della Tecnis, l'azienda acquisita dal Gruppo D'Agostino, dal 7 gennaio 2019 i lavori sono in carico al Consorzio Stabile Arechi Scarl, che ha il fitto del ramo d'azienda. La Tecnis aveva realizzato, relativamente alla Canna Nord, 938 metri dall'imbocco di Cernicchiara e 712 m dall'imbocco di Ligea; per la Canna Sud 578 metri dall'imbocco di Cernicchiara e 700 metri dall'imbocco di Ligea. In totale, dunque, dal 2013 ad oggi, erano stati portati a termine 2.928 metri di scavo su 4.923 metri complessivi di galleria da realizzare (il 52% dello scavo). In poco più di un anno dalla riapertura del cantiere, invece, sono stati effettuati 806 metri di scavo. Al completamento, dunque, mancano solo 1.189 metri (541 metri per la Canna Nord e 648 per quella Sud". (g.d.s.)

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



la determina

Allestimento Arena del mare Prolungato il fitto dell' area

Il Comune ha deciso di offrire un palcoscenico agli artisti salernitani in ginocchio per l' emergenza pandemia. Lo spazio prescelto è quello dell' Arena del Mare ma, a differenza degli anni scorsi, il calendario degli spettacoli sarà più lungo, da luglio a settembre e non più soltanto per un mese. Quindi, l' Amministrazione ha impegnato 15.500 euro in favore dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale "per coprire i maggiori costi derivanti dal prolungamento del periodo di attività dell' Arena". L' Amministrazione ha deciso di mettere gratuitamente a disposizione l' Arena del Mare a tutti gli operatori culturali (cinema, musica, lirica, danza, teatro, laboratori, multimedialità) dal 1 luglio al 30 settembre 2020 (con esclusione del periodo 1 - 20 agosto, durante il quale è previsto il cinema all' aperto). Dai 3 mila posti la capienza sarà ridotta a 1500 sedie (senza la tribuna) ma effettivamente potranno esserne utilizzate 500. Gli spettatori saranno suddivisi a seconda che arriveranno con la famiglia oppure in coppia o da soli e, in base alla composizione del pubblico, sarà anche riorganizzata la platea per assicurare sempre la distanza di sicurezza. Le richieste degli operatori dovranno essere inviate alla mail richiestaarenadelmare@comune.salerno.it entro le 12 del 10 giugno.

Nella domanda dovranno specificare nel dettaglio il progetto (con annessa scheda tecnica) che intenderanno presentare e indicare il periodo nel quale avrebbero intenzione di svolgere i propri eventi. Per organizzare la programmazione culturale nel suo insieme, senza dover sacrificare nessun appuntamento, l' Amministrazione richiede una discrezionalità di almeno quindici giorni nella gestione di ogni singola manifestazione, cioè la possibilità di modificare il calendario così da non far coincidere appuntamenti tutti in date simili. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Oggi si ritorna in Consiglio Ed è ancora scontro sul porto

15 Stelle criticano il parere del Comune sul Documento di pianificazione di sistema «La giunta così va contro le decisioni assunte all' unanimità nell' aula consiliare»

La giunta municipale va contro le decisioni assunte dal consiglio comunale in tema di portualità. A sostenerlo, con una mozione che sarà discussa questa mattina in consiglio comunale, è il gruppo consiliare del Movimento 5 Stelle, composto da Gianluca Serra, Tiziana Motolese e Paolo Le Grazie. Torna ad aprirsi, dunque, lo scontro sul destino del porto, con l' accusa da parte del M5S che ritiene l' amministrazione responsabile di rallentare le azioni messe in campo dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale per provare a rilanciare lo sviluppo dello scalo messapico. Nel mirino dei pentastellati, il parere - favorevole, seppure con diverse critiche e distinguo - reso dall' amministrazione sul Documento di pianificazione strategica di **sistema portuale**, vale a dire una delle tappe preliminari verso la redazione del Piano regolatore di **sistema portuale**. In particolare, il passaggio nel quale la giunta chiede all' ente **portuale** di meglio argomentare e delineare gli indirizzi di pianificazione relativi alla trasformazione del litorale di spiaggia di Sant' Apollinare e del litorale di promontorio di Punta delle Terrare, alla luce della rilevanza sociale e storia dei due siti per la comunità brindisina e vista anche l' integrazione che quei due siti materializzano tra mare e città. Proprio sull' area di Sant' Apollinare, infatti, l' **Autorità di sistema** ha previsto la realizzazione di nuove banchine. Progetto rispetto al quale, ormai diversi anni fa, il settore Urbanistica di palazzo di città ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale. Ma quello che contestano i 5 Stelle è, in particolare, il fatto che l' 8 aprile del 2019, durante il monotematico sullo sviluppo del porto, il consiglio comunale si esprime all' unanimità, col voto favorevole di maggioranza ed opposizione, su un documento che tra le altre cose prevedeva il sostegno al progetto dell' Authority per la realizzazione delle nuove banchine a Sant' Apollinare. La delibera, contestano quindi i 5 Stelle, oltre ad essere tardiva perché giunta oltre i termini previsti dall' iter, è in netto contrasto con quanto deliberato negli anni dal consiglio comunale di Brindisi in sede di variante al Prp (Piano regolatore **portuale**, ndr) e con quanto deliberato da questo consiglio comunale che ha espresso una volontà non equivoca di favore rispetto alle opere di completamento degli accosti portuali di Sant' Apollinare, alle opere di dragaggio di Costa Morena, Sant' Apollinare e del canale del porto medio; alle opere di completamento dell' infrastrutturazione **portuale** mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est, dopo l' autorizzazione della commissione Via, anche il relazione alle osservazioni prodotte dall' amministrazione comunale. Lo stesso parere dell' amministrazione, tra l' altro, bolla come generici diversi passaggi del Documento di pianificazione strategica e insufficienti le strategie per il superamento delle criticità come quelle relative alla marginalità della movimentazione dei treni. L' ente, tra l' altro, chiarisce di non condividere la conclusione dell' Authority rispetto al fatto che non vi sia futuro in Brindisi per importanti terminalisti di containers e ribadisce che debba essere il Comune, e non l' ente **portuale**, a stabilire la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città. «L' amministrazione - sottolinea il capogruppo dei 5 Stelle Serra - rilevana inoltre una scarsa programmazione sul porto di Brindisi ed una assenza di visione. Noi, la visione di sviluppo la vediamo, invece». Tra l' altro, aggiunge facendo riferimento al dibattito in aula sull' ordinanza di stop a Versalis, «si



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

devono condividere con il Consiglio non solo alcune responsabilità ma tutte le scelte strategiche per la città». In questo caso invece, è il senso delle parole di Serra, la giunta ha sostanzialmente smentito quanto deciso dal Consiglio. Ed ecco perché, nella loro mozione, i 5 Stelle chiedono l' immediata revoca della delibera di giunta numero 37 del 5 febbraio 2020 avente ad oggetto il parere del Comune di Brindisi sul Documento di pianificazione strategica del **sistema portuale**. F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, Confindustria lavora a un cluster di imprese locali

Confronto tra i vertici dell' associazione, l' Authority e «Ylport»

La creazione di un «cluster marittimo portuale» di imprese locali attrezzate per rilanciare il porto di Taranto verso «una ulteriore diversificazione della sua offerta» e con l' obiettivo di «favorire l' intermodalità mare -ferro -gomma che lo scalo continuerà a infrastrutturare e incentivare da qui ai prossimi anni». È l' ipotesi avanzata dal presidente dell' Autorità Portuale di Sistema del Mar Ionio, Sergio Prete, nel corso di un incontro in videoconferenza con il presidente dell' associazione degli industriali, Antonio Marinaro, e la General Manager del San Cataldo Container Terminal, Raffaella Del Prete, società che fa capo a Yilport, nuovo concessionario del molo polisettoriale. Presenti anche il presidente della sezione Marittimi Portuali e Trasporti di Confindustria Taranto Giovanni Puglisi ed il direttore dell' associazione industriali Mario Mantovani. La call è servita a fare il punto della situazione dello scalo e delle possibili interazioni che Confindustria potrà avviare con il sistema portuale alla luce delle priorità e delle criticità da portare avanti e affrontare. Il presidente Marinaro nel corso della riunione ha «preannunciato la messa a punto di un documento da condividere con l' Autorità Portuale che preveda, fra le varie linee programmatiche, il pieno coinvolgimento delle imprese locali nelle strategie presenti e future di rilancio dello scalo, richiamando in quest' ottica l' applicazione dell' art. 9 del Contratto istituzionale di sviluppo». Rispetto alla proposta di protocollo di Confindustria, da parte del presidente Prete, «è stata confermata ampia disponibilità anche in vista degli interessi palesati da società estere nei confronti dello scalo portuale tarantino, e che potrebbero portare a breve e nuove opportunità di investimento, oltre quello già in itinere avviato dal Gruppo Ferretti riguardante la cantieristica da diporto su una parte dello yard ex Belleli». Il confronto è stato «corroborato dall' incontro tenuto fra gli stessi rappresentanti di Confindustria Taranto - viene precisato e la general manager Raffaella Del Prete, scelta da Yilport Holding per la società terminalistica San Cataldo Container Terminal SpA, cui è stata affidata la concessione per promuovere lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica dello scalo, con particolare riferimento alla movimentazione di container, merci varie e ro -ro». Un porto che «si riavvia gradualmente - ha affermato Marinaro - a riprendere le sue attività dopo uno stop obbligato, con tutti i problemi connessi alla ripartenza ma anche consapevole di potenzialità che continuano ad attrarre, anche in questa fase complicata, l' interesse di nuovi investitori. Un passaggio dell' incontro è stato riservato al progetto, ancora nella fase preliminare, di creazione di un hub sul secondo sporgente destinato alla movimentazione di prodotti dell' agroalimentare, di cui Confindustria si è fatta promotrice». La general manager Del Prete ha «ribadito come la stessa - conclude la nota - potrebbe portare, una volta realizzata, ad una ulteriore implementazione dell' offerta del sistema portuale ionico».



Ripartenza del porto, vertice con la Del Prete Chiesto il coinvolgimento delle imprese locali

Siamo alla fase dei grandi preparativi in vista della ripartenza. Questo il senso della videoconferenza cui hanno preso parte il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Sergio Prete, il presidente di Confindustria Taranto Antonio Marinaro, il presidente della sezione Marittimi Portuali e Trasporti Giovanni Puglisi ed il direttore dell' associazione industriali Mario Mantovani. Nella sostanza, sono stati affrontati tutti i problemi connessi alla ripartenza ma è emersa anche la consapevolezza di potenzialità che continuano ad attrarre, anche in questa fase complicata, l' interesse di nuovi investitori. La call è servita a fare il punto della situazione dello scalo e delle possibili interazioni che Confindustria potrà avviare con il sistema portuale alla luce delle priorità e delle criticità da portare avanti e affrontare. Il confronto è stato peraltro corroborato dall' incontro tenuto fra gli stessi rappresentanti di Confindustria Taranto e la general manager Raffaella Del Prete, scelta da Yilport Holding per la società terminalistica San Cataldo Container Terminal spa, cui è stata affidata la concessione per promuovere lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica con particolare riferimento alla movimentazione di container, merci varie e ro-ro.

Alla manager, che ha avviato con Confindustria un primo approccio conoscitivo, spetta infatti il rilancio a 360 gradi dello scalo portuale, anche in un' ottica, da sempre perseguita dalla stessa Authority, di una graduale ed efficace integrazione con la città. Un passaggio del confronto in Confindustria è stato riservato al progetto, ancora nella fase preliminare, di creazione di un hub sul secondo sporgente destinato alla movimentazione di prodotti dell' agroalimentare, di cui Confindustria si è fatta promotrice: la general manager, nel confermare l' interesse alla progettualità, ha ribadito come la stessa potrebbe portare, una volta realizzata, ad una ulteriore implementazione dell' offerta del sistema portuale jonico proprio in chiave di ulteriore movimentazione delle merci. Da parte del presidente Marinaro è stata assicurata la disponibilità a collaborare in tutte le attività di supporto attraverso le aziende del settore (ed in questo senso il presidente Puglisi ha invitato la gm Del Prete ad un confronto da tenere a breve con le aziende della sezione) ed anche nell' ottica di diversificazione dello scalo, che potrebbe coinvolgere il sistema imprenditoriale locale nelle sue varie articolazioni. Un concetto ripreso dal vertice degli industriali jonici anche nel confronto col presidente Prete, nel corso del quale il presidente Marinaro ha preannunciato la messa a punto di un documento da condividere con l' Autorità Portuale che preveda, fra le varie linee programmatiche, il pieno coinvolgimento delle imprese locali nelle strategie presenti e future di rilancio dello scalo, richiamando in quest' ottica l' applicazione dell' art. 9 del Cis. Prete, pur nella particolare complessità del momento, contrassegnato dal violento impatto dovuto al lockdown - particolarmente negativo per tutta la programmata stagione crocieristica- ha confermato ampia disponibilità anche in vista degli interessi palesati da società estere nei confronti dello scalo portuale tarantino, e che potrebbero portare a breve e nuove opportunità di investimento, oltre quello già in itinere avviato dal Gruppo Ferretti riguardante la cantieristica da diporto su una parte dello yard ex Belleli. Rispetto alla proposta di protocollo di Confindustria, Prete ha ulteriormente rilanciato ipotizzando la creazione di un cluster portuale di imprese locali attrezzate per rilanciare lo scalo verso una ulteriore diversificazione della sua offerta e con l' obiettivo di favorire l' intermodalità mare-ferro-gomma



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

che lo scalo continuerà a infrastrutturare e incentivare da qui ai prossimi anni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti: Confindustria Taranto, verso cluster imprese locali

(ANSA) - TARANTO, 28 MAG - Confindustria Taranto sta mettendo a punto un documento da condividere con l' **Autorità Portuale di Sistema** del Mar Ionio che preveda, fra le varie linee programmatiche, "il pieno coinvolgimento delle imprese locali nelle strategie presenti e future di rilancio dello scalo, richiamando in quest' ottica l' applicazione dell' articolo 9 del Contratto istituzionale di sviluppo". Lo rende noto il presidente dell' associazione degli industriali tarantini, Antonio Marinaro, che ha partecipato a un incontro in videoconferenza con il presidente dell' **Autorità portuale** Sergio Prete e la general manager del San Cataldo Container Terminal, Raffaella Del Prete, società che fa capo a Yilport, nuovo concessionario del molo polisettoriale. Presenti anche il presidente della sezione Marittimi portuali e Trasporti di Confindustria Taranto, Giovanni Puglisi, e il direttore dell' associazione industriali Mario Mantovani. La 'call' è servita a fare il punto della situazione dello scalo e delle possibili interazioni che Confindustria potrà avviare con il **sistema portuale** alla luce delle priorità e delle criticità da affrontare. Marinaro spiega che, rispetto alla proposta di protocollo di Confindustria, il presidente dell' **Autorità portuale** Prete ha "ulteriormente rilanciato ipotizzando la creazione di un cluster marittimo **portuale** di imprese locali attrezzate per rilanciare lo scalo verso una ulteriore diversificazione della sua offerta e con l' obiettivo di favorire l' intermodalità mare-ferro-gomma che lo scalo continuerà a infrastrutturare e incentivare da qui ai prossimi anni". Da parte dell' **Autorità portuale**, conclude Marinaro, è stata "confermata ampia disponibilità anche in vista degli interessi palesati da società estere nei confronti dello scalo **portuale** tarantino, e che potrebbero portare a breve e nuove opportunità di investimento, oltre quello già in itinere avviato dal Gruppo Ferretti riguardante la cantieristica da diporto su una parte dello Yard ex Belleli". (ANSA).



I CONTROLLI MULTE DELLA CAPITANERIA DI PORTO

Emissioni elevate sanzionati i comandi di due mercantili

Emissioni oltre soglia, due motonavi battenti bandiera comunitaria ormeggiate nel porto di Taranto sono state sanzionate per violazioni di carattere ambientale dal nucleo specializzato di personale militare munito dell'abilitazione internazionale Port State Control in forza alla Capitaneria di Porto -Guardia Costiera. Le due multe per un totale di 80mila euro sono state inflitte dalla Capitaneria di porto di Taranto per violazioni ambientali da parte di due navi battenti bandiera comunitaria. Le multe hanno colpito il comando delle due unità. In particolare, in un primo caso è stato riscontrata la violazione del decreto legislativo del 6 aprile 2006, n. 152, in ordine al superamento del tenore di zolfo presente nel combustibile impiegato dalla nave pari allo 0,4% m/m, rispetto a quello previsto dalla norma nella misura massima dello 0,1% m/m. Al comando dell'unità è stata così inflitta una sanzione pecuniaria di 30.000 euro. Nel secondo caso, invece, è stata elevata una sanzione pecuniaria di 50.000 euro per la violazione del decreto legislativo del 25 luglio 2019, n.83, in quanto è stata accertata l'assenza a bordo di un certificato di conformità previsto dal Reg. (EU) 2015/757, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo. Gli accertamenti condotti, spiega la Capitaneria, «evidenziano l'elevato livello di attenzione posto dal personale della Guardia Costiera di Taranto per tutti quegli aspetti afferenti all'ambito della sicurezza marittima, nella doppia veste di sicurezza della navigazione e sicurezza marittima in senso stretto».



Sette tonnellate di cibo donate da Costa crociere alla città di Taranto

Un gesto tangibile di solidarietà. Costa Crociere ha voluto donare alla città di Taranto, e alle persone più in difficoltà in questa fase di emergenza, sette tonnellate di cibo. L'annuncio è arrivato dall'assessore ai Servizi Sociali, Gabrilla Ficocelli: «Immaginiamo sempre la nostra Taranto come Capitale di Mare e dal mare questa volta ci arriva un importante regalo. Costa Crociere, infatti, intende prestare aiuto alle persone bisognose che stanno vivendo in maniera più difficile l'emergenza sanitaria in corso con una donazione di beni alimentari di prima necessità, tra cui pasta, latte, pane, affettati, formaggi che saranno distribuiti alle mense e strutture caritative». Gli alimenti saranno sbarcati entro oggi da Costa Favolosa, nave ormeggiata a Taranto a seguito della decisione della compagnia di sospendere le sue crociere. In questo modo il Comune di Taranto e Costa Crociere hanno dato vita a un'iniziativa che consente il recupero e il riutilizzo per fini sociali delle eccedenze alimentari. Allo sbarco di ieri era presente l'assessore Ficocelli che ha portato a tutti gli operatori coinvolti e all'equipaggio, il saluto dell'amministrazione Melucci. «Ringraziamo la compagnia Costa Crociere che ha teso la mano alle tante

persone bisognose della comunità tarantina ha aggiunto Ficocelli e che ha reso ospitalità ai membri dell'equipaggio in questa pandemia, la ditta Titi Shipping - Costamed Puglia, l'impresa portuale Ecologica sps e l'Autorità Portuale nella persona del presidente Sergio Prete e dei suoi collaboratori per la grande disponibilità». «Anche se l'emergenza sanitaria si sta progressivamente attenuando ha dichiarato Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, non dobbiamo dimenticare le persone che hanno subito gli effetti più duri di questa situazione dal punto di vista economico e sociale. Siamo impegnati da anni, insieme al Banco Alimentare, per il recupero delle eccedenze alimentari e la loro distribuzione a fini sociali. Nonostante le nostre navi abbiano sospeso le crociere, abbiamo voluto continuare a fornire il nostro sostegno, con modalità diverse da prima ma sempre con l'obiettivo di aiutare chi si trova in difficoltà mettendo a disposizione le nostre risorse a beneficio della comunità che ci ospitano, come quella di Taranto, che ha accolto la nostra Costa Favolosa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gioia Tauro: Santelli, è la grande scommessa della Calabria. E' approdata qui una delle più grandi portacontainer

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 28 MAG - "Gioia Tauro è la grande scommessa della Calabria. Oggi c'è di che festeggiare: al Porto è approdata una delle più imponenti portacontainer al mondo, la Msc Sixin, il cui arrivo rappresenta al meglio le grandi e altrettanto imponenti ambizioni del più importante scalo della Calabria e del Mediterraneo". Così il presidente della Regione Calabria, Jole Santelli. "Quella di oggi - continua la governatrice - sarà ricordata come la giornata dell' orgoglio per un porto, quello di Gioia Tauro, che per troppi anni è stato una scommessa mancata, se non addirittura perduta. L' approdo della mega portacontainer, una vera regina del mare, dimostra invece quanto siano estese le potenzialità di uno scalo dalla cui crescita dipende lo sviluppo stesso della Calabria e del Mezzogiorno". "Non possiamo perdere questa sfida. Vogliamo - spiega Santelli - realizzare tutte le infrastrutture necessarie per l' espansione del porto e del retroporto, ma anche una scuola di alta e media formazione per le maestranze che dovranno operare nello scalo. Il mio augurio è di poter continuare a lavorare con l' attuale commissario, **Andrea Agostinelli**, il cui operato e le cui competenze sono apprezzate in modo bipartisan, segno che in tutti questi anni l' ammiraglio ha lavorato bene e con determinazione. Spero che anche il governo ne prenda atto e che voglia confermarlo nell' incarico". "È dunque partita ufficialmente - conclude il presidente della Regione - la grande scommessa Gioia Tauro. E, a differenza di quanto successo a "The big short", noi vogliamo l' Oscar come miglior film". [/dc]



Gioia Tauro, primo porto del Mediterraneo per la Sixin Msc

GAM EDITORI

28 maggio 2020 - La Sixin Msc ha fatto il suo ingresso nel Mediterraneo, toccando per la prima volta il porto di Gioia Tauro. Per celebrare l'evento, ieri mattina, nel piazzale antistante l'Autorità portuale di Gioia Tauro, si è tenuta la cerimonia di Maiden Call della nave, per onorare la sua "prima toccata" nel Mediterraneo, con lo scambio dei Crest fra il comandante della nave Amil Kumar Menon, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, e Paolo Maccarini, direttore di Terminal Investment Limited Group (TIL GROUP), società controllata da Msc, oggi a capo di Medcenter Container Terminal. Entrata in porto alle prime ore dell'alba, la Sixin Msc, tra le portacontainer più grandi al mondo, è la più grande mai attraccata alle banchine dello scalo calabrese e all'interno del circuito portuale italiano. Un gigante del mare di 400 metri di lunghezza e 61 di larghezza, costruito nel 2019 e battente bandiera panamense, con una capacità di trasporto pari a 26,656 teus. Sono numeri importanti che rimandano, nel contempo, a quelli dell'infrastruttura portuale calabrese, chiamata a stare, a pieno titolo, tra i porti più strategici che uniscono le principali e più trafficate linee internazionali dei traffici mondiali, da e per il Far East. Del resto, a sottolineare l'attenzione che Msc rivolge a Gioia Tauro è, anche, la decisione di inserire il porto di Gioia Tauro tra gli scali di linea della sua ultra-large. La Sixin Msc tornerà, infatti, a Gioia Tauro il prossimo 5 giugno per poi fare ritorno dopo 60 giorni, e così di seguito con cadenza regolare.



Gioia Tauro ancora senza presidente del porto: tutti gli scogli sulla rotta tracciata dalla ministra / Il focus

Redazione

Roma Entro lunedì prossimo firmo l'incarico . Perentoria e decisionista a sufficienza, la ministra Paola De Micheli aveva promesso che dall'inizio di questa settimana il porto di Gioia Tauro, dove Msc poche ora fa ha portato la grande portacontainer dei record, avrebbe avuto un nuovo presidente. Ma siamo arrivati a giovedì e ancora non è successo nulla. Al comando dello scalo, il principale in Italia per il transhipment, c'è il commissario Andrea Agostinelli. Al suo posto dovrebbe andare il direttore del ministero, Alberto Chiovelli. O almeno questa sarebbe la volontà della ministra. Sulla strada dell'incoronazione però adesso ci sono molti ostacoli. Il principale è l'attivismo di Agostinelli : foto e lettere con il numero di Msc Gianluigi Aponte , e sponda politica con i 5 Stelle che nei giorni scorsi hanno firmato un endorsement pesante a favore dell'attuale commissario. In fondo con la sua guida lo scalo calabrese è rinato e i traffici sono cresciuti di nuovo: via Contship, dentro Msc e tutti i portuali sono stati riassunti o lo saranno a breve. Poi c'è l'altro scoglio sulla rotta della De Micheli: per nominare un presidente del porto serve l'intesa con la Regione. In Calabria governa Jole Santelli, campionessa del centro destra, e potrebbe servire qualcosa di più di un Alka Seltzer per digerire l'incoronazione di un mega burocrate romano, spinto da una ministra del Pd. E infatti la governatrice ha già detto che vorrebbe la riconferma di Agostinelli: Come Regione Calabria, per i risultati che ha ottenuto, mi auguro che la ministra accolga l'invito, non della Regione, ma della Calabria e mantenga l'ammiraglio Agostinelli ha spiegato all'agenzia Dire . Così sui moli italiani ieri qualcuno citava il vecchio detto di Giovanni Trapattoni: Non dire gatto se non ce l'hai nel sacco. Un po' ingeneroso per solo quattro giorni di ritardo, ma ora la poltrona più importante di Gioia Tauro è al centro dei pensieri della comunità portuale italiana.



Gioia Tauro ancora senza presidente del porto: tutti gli scogli sulla rotta tracciata dalla ministra / Il focus

28 MAGGIO 2020 - Redazione



Roma - "Entro lunedì prossimo firmo l'incarico". Perentoria e decisionista a sufficienza, la ministra Paola De Micheli aveva promesso che dall'inizio di questa settimana il porto di Gioia Tauro, dove Msc poche ora fa ha portato la grande portacontainer dei record, avrebbe avuto un nuovo presidente. Ma siamo arrivati a giovedì e ancora non è successo nulla.

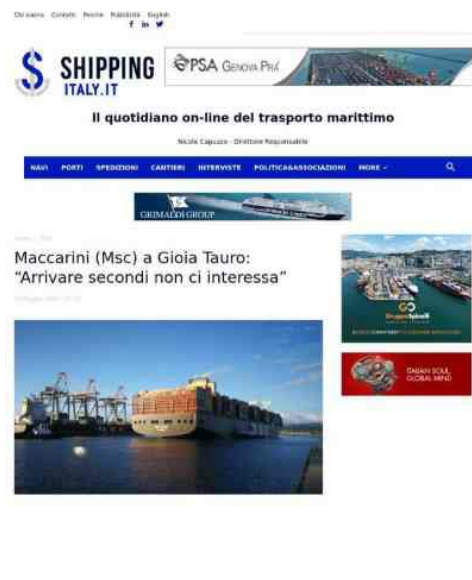
Al comando dello scalo, il principale in Italia per il transhipment, c'è il commissario Andrea Agostinelli. Al suo posto dovrebbe andare il direttore del ministero, Alberto Chiovelli. O almeno questa sarebbe la volontà della ministra.

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

Maccarini (Msc) a Gioia Tauro: 'Arrivare secondi non ci interessa'

Le celebrazioni per l'arrivo al Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro della nave portacontainer Msc Sixin da oltre 23.600 Teu sono state l'occasione per il Gruppo Msc di fare un primo bilancio a un anno di distanza dal suo subentro nella gestione del terminal container di cui è diventato unico azionista dopo il ritiro di Contship Italia. In rappresentanza del gruppo ginevrino ha parlato Paolo Maccarini, direttore di Terminal Investment Limited, gruppo che rappresenta il braccio terminalistico di Msc in giro per il mondo, nonché l'uomo dei porti italiani sotto il controllo di Gianluigi Aponte. 'Abbiamo lavorato duramente in questo anno per consentire al porto di Gioia Tauro di accogliere questa nave di dimensioni impressionanti. Questa è una nave che guarda al futuro. Chi l'ha fatta costruire, il suo armatore, i suoi tecnici, hanno pensato al futuro' ha esordito dicendo Maccarini nel suo intervento durante le celebrazioni. 'Ritengo che anche noi dobbiamo pensare al futuro. Questa nave dev'essere per noi un inizio. In 13 mesi abbiamo lavorato duramente per risollevarlo Gioia Tauro, abbiamo fatto pesanti investimenti e devo dire che con l'aiuto di tutti, anche dei lavoratori e dei sindacati, è stato raggiunto un

obiettivo che credo in pochi potevano immaginare 13 mesi fa'. Il vertice di Til ha proseguito dicendo: 'Le sfide che ci attendono sono sfide importantissime. Il porto di Gioia Tauro non compete con i porti nazionali. Non con Genova, né con Trieste o Napoli. Il nostro mercato di riferimento è un mercato internazionale. Noi competiamo con Port Said, Pireo, Malta, Algeciras, Barcellona. Sono mercati diversi, che giocano con regole diverse e noi dobbiamo essere all'avanguardia'. L'uomo dei terminal Msc in Italia ha poi ricordato la promessa fatta nell'estate del 2019 dal numero uno di Msc: 'Quando venne qua il sig. Aponte disse che il nostro intendimento è quello di fare di Gioia Tauro il primo porto del Mediterraneo. Questo è il nostro obiettivo. Noi non vogliamo arrivare secondi, non ci interessa. Noi dobbiamo fare di questa terra, di questo posto, il primo porto del Mediterraneo. Credo che questo obiettivo possa essere raggiunto continuando a lavorare tutti insieme come abbiamo fatto in questo anno'. Maccarini ha spiegato che la prossima settimana al Medcenter Container Terminal ci sarà un'altra nave da 24.000 Teu 'e così andremo avanti per i prossimi mesi e anni. È chiaro - ha aggiunto che la strada da fare insieme è ancora lunga e potremo raggiungere questo obiettivo solo con il contributo di tutti, come, devo dire la verità, c'è stato fino a questo momento'. In conclusione il direttore di Til ha preannunciato l'intenzione di fare di Gioia Tauro anche un punto di riferimento nazionale e internazionale della formazione in ambito portuale. 'Bisognerà iniziare a lavorare perché a mio avviso per il futuro occorrerà creare qua, e noi abbiamo intenzione di farlo, un centro di eccellenza a livello nazionale per mettere su delle scuole, fare formazione, creare delle sinergie. Queste sono cose a mio avviso imprescindibili. Noi non potremo sviluppare il porto del futuro se non abbiamo questa base' è stata la conclusione del manager portuale.



Le celebrazioni per l'arrivo al Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro della nave portacontainer Msc Sixin da oltre 23.600 Teu sono state l'occasione per il Gruppo Msc di fare un primo bilancio a un anno di distanza dal suo subentro nella gestione del terminal container di cui è diventato unico azionista dopo il ritiro di Contship Italia.

In rappresentanza del gruppo ginevrino ha parlato Paolo Maccarini.

Reggio Calabria, Santelli e la sfida sul porto di Gioia Tauro: i due punti su cui si basa il progetto

Reggio Calabria, la sfida di Jole Santelli: grandi progetti per il porto di Gioia Tauro, è una scommessa che la Presidente della Regione Calabria vuole vincere

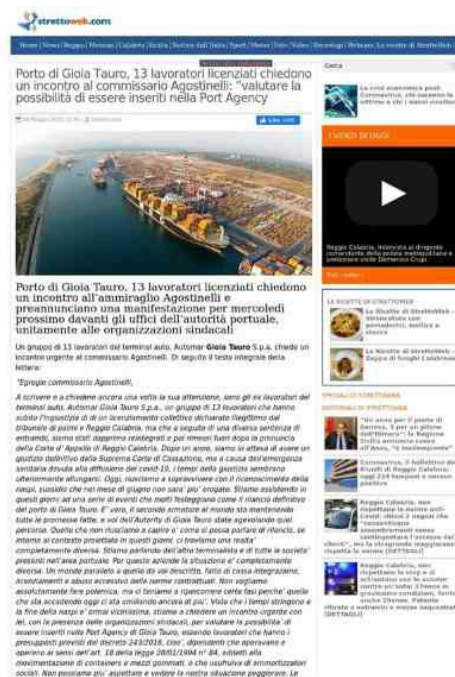
"Vogliamo realizzare tutte le infrastrutture necessarie per l' espansione del porto e del retroporto, ma anche una scuola di alta e media formazione per le maestranze che dovranno operare nello scalo" . Su questi due punti si basa il progetto che Jole Santelli ha in mente per il porto di Gioia Tauro . E' questa una delle promesse che la Presidente della Regione Calabria aveva presentato durante la presentazione della sua campagna elettorale a Palazzo Campanella in Reggio Calabria , vuole portarla a termine ad ogni costo. "Non possiamo perdere questa sfida. Il mio augurio è di poter continuare a lavorare con l' attuale commissario, **Andrea Agostinelli** , il cui operato e le cui competenze sono apprezzate in modo bipartisan, segno che in tutti questi anni l' ammiraglio ha lavorato bene e con determinazione. Spero che anche il governo ne prenda atto e che voglia confermarlo nell' incarico" . La governatrice Santelli infine chiude con un messaggio di incoraggiamento: "è dunque partita ufficialmente la grande scommessa Gioia Tauro. E, a differenza di quanto successo a "The big short", noi vogliamo l' Oscar come miglior film" .



Porto di Gioia Tauro, 13 lavoratori licenziati chiedono un incontro al commissario Agostinelli: "valutare la possibilità di essere inseriti nella Port Agency

Porto di Gioia Tauro, 13 lavoratori licenziati chiedono un incontro all' ammiraglio Agostinelli e preannunciano una manifestazione per mercoledì prossimo davanti gli uffici dell' autorità portuale, unitamente alle organizzazioni sindacali

Un gruppo di 13 lavoratori del terminal auto, Automar Gioia Tauro S.p.a. chiede un incontro urgente al commissario Agostinelli. Di seguito il testo integrale della lettera: "Egregio commissario Agostinelli, A scrivere e a chiedere ancora una volta la sua attenzione, sono gli ex lavoratori del terminal auto, Automar Gioia Tauro S.p.a., un gruppo di 13 lavoratori che hanno subito l'ingiustizia di un licenziamento collettivo dichiarato illegittimo dal tribunale di palmi e Reggio Calabria, ma che a seguito di una diversa sentenza di entrambi, siamo stati dapprima reintegrati e poi rimessi fuori dopo la pronuncia della Corte d' Appello di Reggio Calabria. Dopo un anno, siamo in attesa di avere un giudizio definitivo dalla Suprema Corte di Cassazione, ma a causa dell' emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del covid-19, i tempi della giustizia sembrano ulteriormente allungarsi. Oggi, riusciamo a sopravvivere con il riconoscimento della naspi, sussidio che nel mese di giugno non sarà piu' erogato. Stiamo assistendo in questi giorni ad una serie di eventi che molti festeggiano come il rilancio definitivo del porto di Gioia Tauro. E' vero, il secondo armatore al mondo sta mantenendo tutte le promesse fatte, e voi dell' Authority di Gioia Tauro state agevolando quel percorso. Quello che non riusciamo a capire e' come si possa parlare di rilancio, se intorno al contesto proiettato in questi giorni, ci troviamo una realta' completamente diversa. Stiamo parlando dell' altro terminalista e di tutte le societa' presenti nell' area portuale. Per queste aziende la situazione e' completamente diversa. Un mondo parallelo a quello da voi descritto, fatto di cassa integrazione, licenziamenti e abuso eccessivo delle norme contrattuali. Non vogliamo assolutamente fare polemica, ma ci teniamo a ripercorrere certe fasi perche' quello che sta accadendo oggi ci sta umiliando ancora di piu'. Visto che i tempi stringono e la fine della naspi e' ormai vicinissima, stiamo a chiedere un incontro urgente con lei, con la presenza delle organizzazioni sindacali, per valutare la possibilita' di essere inseriti nella Port Agency di Gioia Tauro, essendo lavoratori che hanno i presupposti previsti dal decreto 243/2016, cioe', dipendenti che operavano e operano ai sensi dell' art. 18 della legge 28/01/1994 n° 84, addetti alla movimentazione di containers e mezzi gommati, e che usufruiva di ammortizzatori sociali. Non possiamo piu' aspettare e vedere la nostra situazione peggiorare. Le comunichiamo che mercoledì' 3 c.m., saremo presenti davanti gli uffici dell' autorità portuale, unitamente alle organizzazioni sindacali, per protestare ad oltranza. Non abbiamo piu' nulla da perdere e non ci muoveremo da li finche' non verranno esaminate le nostre problematiche. Nella speranza di avere un pronto riscontro, restiamo in attesa di vostra convocazione".



Trasporti, via ai programmi di sviluppo

Messina, intesa tra l' Ateneo e l' Autorità portuale

L' Università di Messina collaborerà con l' **Autorità portuale** dello stretto per progettare il nuovo sistema **portuale**. L' accordo è stato firmato dal rettore Salvatore Cuzzocrea e dal presidente dell' **autorità portuale** italiana, Mario Mega determinato a rivoluzionare i settori della logistica e del trasporto. La collaborazione avrà una durata triennale ma con possibilità di rinnovo. Il prossimo passo sarà la costituzione di un comitato paritetico composto da esperti dell' università e dell' authority. «Per l' università-afferma il rettore -è una sfida importante e nuova. Una testimonianza ulteriore del nostro impegno al servizio della comunità. Lavoreremo alla creazione di progetti che esaltino le eccellenze». Per il presidente dell' **autorità** di sistema Mega, l' accordo quadro consentirà di sfruttare al meglio le competenze universitarie per l' elaborazione di studi a supporto delle strategie di crescita che imposteremo nei prossimi mesi. «Anche noi - spiega il manager - siamo pronti a mettere a disposizione il nostro know how per la formazione degli studenti e futuri specialisti nei settori della logistica e della blue economy di cui il mercato sente sempre maggiore necessità». (*RISE*)



Corriere Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri

Siglato accordo tra AdSP dello Stretto e Università di Messina su formazione e ricerca

MESSINA - Accordo quadro di collaborazione scientifico-tecnologica siglato tra l' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e l' Università di Messina su

28 May, 2020 MESSINA - A ccordo quadro di collaborazione scientifico-tecnologica siglato tra l' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto e l' Università di Messina su temi di comune interesse individuati, prioritariamente, nei settori della logistica e del trasporto, dei servizi tecnologici informatici e ambientali, della pianificazione e gestione delle infrastrutture. Lo fa sapere l' AdSP dello Stretto in una nota - Contestualmente, le due parti perseguiranno obiettivi di ricerca, di consulenza e di applicazione dei risultati, al fine di sviluppare e definire, con intese operative, modalità e forme attuative, in particolare, la realizzazione di interventi orientati al miglioramento del **sistema** portuale. Dalla collaborazione scaturirà, oltretutto, una serie di attività, fra cui anche: Partecipazione a programmi di ricerca applicata; Diffusione e trasferimento di tecnologie efficienti, sicure e sostenibili; Ricerca ed informazione, anche attraverso lo scambio delle conoscenze derivanti dalla realizzazione di banche dati; Partecipazione a programmi e progetti di ricerca finanziati da organismi regionali, nazionali e comunitari; Promozione di dibattiti e incontri seminari con la partecipazione di docenti universitari e rappresentanti AdSP; Formazione in materia di ingegneria costiera e portuale, di pianificazione territoriale del **sistema** portuale. Entro 30 giorni dalla stipula dell' accordo quadro verrà costituito un Comitato paritetico (con 3 membri UniMe e 3 dell' AdSP) allo scopo di rendere operativa la collaborazione scientifico-tecnologica. L' accordo, di durata triennale con possibilità di rinnovo, rientra nell' ambito della Terza Missione universitaria. ' Questo accordo - ha dichiarato il Rettore Salvatore Cuzzocrea - è l' ennesima testimonianza del nostro impegno concreto e quotidiano al servizio della comunità. E' in una chiave di reciprocità che vogliamo rafforzare, attraverso le competenze del nostro Ateneo, la presenza sul territorio al servizio della comunità. Ricerca e formazione rappresentano due punti chiave dell' accordo sottoscritto e lavoreremo per valorizzare i punti d' intesa. Vogliamo creare modelli nuovi di progettazione che esaltino le eccellenze. Sarà una sfida importante e nuova a cui l' Università di Messina con la sua storia e le sue capacità non poteva sottrarsi' . Mario Mega, presidente dell' ente portuale dal canto suo dichiarato : " L' accordo quadro sottoscritto consentirà all' **Autorità** portuale di sfruttare al meglio le elevate competenze presenti nell' Università di Messina per l' elaborazione di studi e ricerche a supporto delle strategie di crescita e della programmazione che andremo ad impostare nei prossimi mesi. Anche noi siamo pronti a mettere a disposizione il nostro know how per supportare la formazione degli studenti e contribuire a formare specialisti nel settore della logistica e della blue economy di cui il mercato sente sempre di più grande necessità. "



Il Rettore Cuzzocrea: "le competenze del nostro Ateneo al servizio del territorio"

Ricerca e formazione: firmato accordo tra Università di Messina e Autorità Portuale

L' Università di Messina e l' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto hanno siglato un accordo quadro di collaborazione scientifico-tecnologica su temi di comune interesse individuati, prioritariamente, nei settori della logistica e del trasporto, dei servizi tecnologici informatici e ambientali, della pianificazione e gestione delle infrastrutture . Contestualmente, le due parti perseguiranno obiettivi di ricerca, di consulenza e di applicazione dei risultati, al fine di sviluppare e definire, con intese operative, modalità e forme attuative, in particolare, la realizzazione di interventi orientati al miglioramento del **sistema portuale**. Dalla collaborazione scaturirà, oltretutto, una serie di attività, fra cui anche: Partecipazione a programmi di ricerca applicata; Diffusione e trasferimento di tecnologie efficienti, sicure e sostenibili; Ricerca ed informazione, anche attraverso lo scambio delle conoscenze derivanti dalla realizzazione di banche dati; Partecipazione a programmi e progetti di ricerca finanziati da organismi regionali, nazionali e comunitari; Promozione di dibattiti e incontri seminariali con la partecipazione di docenti universitari e rappresentanti AdSP; Formazione in materia di ingegneria costiera e **portuale**, di pianificazione territoriale del **sistema portuale**. Entro 30 giorni dalla stipula dell' accordo quadro verrà costituito un Comitato paritetico (con 3 membri UniMe e 3 dell' AdSP) allo scopo di rendere operativa la collaborazione scientifico-tecnologica . L' accordo, di durata triennale con possibilità di rinnovo, rientra nell' ambito della Terza Missione universitaria ."Questo accordo- ha dichiarato il Rettore Salvatore Cuzzocrea - è l' ennesima testimonianza del nostro impegno concreto e quotidiano al servizio della comunità. E' in una chiave di reciprocità che vogliamo rafforzare, attraverso le competenze del nostro Ateneo, la presenza sul territorio al servizio della comunità. Ricerca e formazione rappresentano due punti chiave dell' accordo sottoscritto e lavoreremo per valorizzare i punti d' intesa. Vogliamo creare modelli nuovi di progettazione che esaltino le eccellenze. Sarà una sfida importante e nuova a cui l' Università di Messina con la sua storia e le sue capacità non poteva sottrarsi" . Il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Mario Mega, ha dal canto suo dichiarato: "L' accordo quadro sottoscritto consentirà all' **Autorità portuale** di sfruttare al meglio le elevate competenze presenti nell' Università di Messina per l' elaborazione di studi e ricerche a supporto delle strategie di crescita e della programmazione che andremo ad impostare nei prossimi mesi. Anche noi siamo pronti a mettere a disposizione il nostro know how per supportare la formazione degli studenti e contribuire a formare specialisti nel settore della logistica e della blue economy di cui il mercato sente sempre di più grande necessità".



Accordo tra AdSp Stretto e Università Messina

Nei settori logistica, trasporti, pianificazione e gestione infrastrutture

Redazione

MESSINA L'Università di Messina e l'Autorità di Sistema portuale dello Stretto hanno siglato un accordo quadro di collaborazione scientifico-tecnologica su temi di comune interesse individuati, prioritariamente, nei settori della logistica e del trasporto, dei servizi tecnologici informatici e ambientali, della pianificazione e gestione delle infrastrutture. Contestualmente, le due parti perseguiranno obiettivi di ricerca, di consulenza e di applicazione dei risultati, al fine di sviluppare e definire, con intese operative, modalità e forme attuative, in particolare, la realizzazione di interventi orientati al miglioramento del sistema portuale. Dalla collaborazione scaturirà, oltretutto, una serie di attività, fra cui anche: partecipazione a programmi di ricerca applicata; diffusione e trasferimento di tecnologie efficienti, sicure e sostenibili; ricerca ed informazione, anche attraverso lo scambio delle conoscenze derivanti dalla realizzazione di banche dati; partecipazione a programmi e progetti di ricerca finanziati da organismi regionali, nazionali e comunitari; promozione di dibattiti e incontri seminariali con la partecipazione di docenti universitari e rappresentanti **AdSp**; formazione in materia di ingegneria costiera e portuale, di pianificazione territoriale del sistema portuale. Entro 30 giorni dalla stipula dell'accordo quadro verrà costituito un Comitato paritetico (con tre membri UniMe e tre dell'**AdSp**) allo scopo di rendere operativa la collaborazione scientifico-tecnologica. L'accordo, di durata triennale con possibilità di rinnovo, rientra nell'ambito della Terza Missione universitaria. Questo accordo ha dichiarato il rettore Salvatore Cuzzocrea è l'ennesima testimonianza del nostro impegno concreto e quotidiano al servizio della comunità. E' in una chiave di reciprocità che vogliamo rafforzare, attraverso le competenze del nostro Ateneo, la presenza sul territorio al servizio della comunità. Ricerca e formazione rappresentano due punti chiave dell'accordo sottoscritto e lavoreremo per valorizzare i punti d'intesa. Vogliamo creare modelli nuovi di progettazione che esaltino le eccellenze. Sarà una sfida importante e nuova a cui l'Università di Messina con la sua storia e le sue capacità non poteva sottrarsi. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, Mario Mega, ha dal canto suo dichiarato: L'accordo quadro sottoscritto consentirà all'Autorità portuale di sfruttare al meglio le elevate competenze presenti nell'Università di Messina per l'elaborazione di studi e ricerche a supporto delle strategie di crescita e della programmazione che andremo ad impostare nei prossimi mesi. Anche noi siamo pronti a mettere a disposizione il nostro know how per supportare la formazione degli studenti e contribuire a formare specialisti nel settore della logistica e della blue economy di cui il mercato sente sempre di più grande necessità.



Ricerca e formazione: firmato accordo tra Università di Messina e Autorità Portuale

L'Università di Messina e l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto hanno siglato un accordo quadro di collaborazione scientifico-tecnologica su temi di comune interesse individuati, prioritariamente, nei settori della logistica e del trasporto, dei servizi tecnologici informatici e ambientali, della pianificazione e gestione delle infrastrutture. Contestualmente, le due parti perseguiranno obiettivi di ricerca, di consulenza e di

REDAZIONE SPORT

Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Mario Mega L'Università di Messina e l' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto hanno siglato un accordo quadro di collaborazione scientifico-tecnologica su temi di comune interesse individuati, prioritariamente, nei settori della logistica e del trasporto, dei servizi tecnologici informatici e ambientali, della pianificazione e gestione delle infrastrutture. Contestualmente, le due parti perseguiranno obiettivi di ricerca, di consulenza e di applicazione dei risultati, al fine di sviluppare e definire, con intese operative, modalità e forme attuative, in particolare, la realizzazione di interventi orientati al miglioramento del **sistema portuale**. Dalla collaborazione scaturirà, oltretutto, una serie di attività, fra cui anche: Partecipazione a programmi di ricerca applicata; Diffusione e trasferimento di tecnologie efficienti, sicure e sostenibili; Ricerca ed informazione, anche attraverso lo scambio delle conoscenze derivanti dalla realizzazione di banche dati; Partecipazione a programmi e progetti di ricerca finanziati da organismi regionali, nazionali e comunitari; Promozione di dibattiti e incontri seminariali con la partecipazione di docenti universitari e rappresentanti AdSP; Formazione in materia di ingegneria costiera e **portuale**, di pianificazione territoriale del **sistema portuale**. Entro 30 giorni dalla stipula dell' accordo quadro verrà costituito un Comitato paritetico (con 3 membri UniMe e 3 dell' AdSP) allo scopo di rendere operativa la collaborazione scientifico-tecnologica. L' accordo, di durata triennale con possibilità di rinnovo, rientra nell' ambito della Terza Missione universitaria. 'Questo accordo- ha dichiarato il Rettore Salvatore Cuzzocrea - è l' ennesima testimonianza del nostro impegno concreto e quotidiano al servizio della comunità. E' in una chiave di reciprocità che vogliamo rafforzare, attraverso le competenze del nostro Ateneo, la presenza sul territorio al servizio della comunità. Ricerca e formazione rappresentano due punti chiave dell' accordo sottoscritto e lavoreremo per valorizzare i punti d' intesa. Vogliamo creare modelli nuovi di progettazione che esaltino le eccellenze. Sarà una sfida importante e nuova a cui l' Università di Messina con la sua storia e le sue capacità non poteva sottrarsi'. Il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Mario Mega , ha dal canto suo dichiarato: 'L' accordo quadro sottoscritto consentirà all' **Autorità portuale** di sfruttare al meglio le elevate competenze presenti nell' Università di Messina per l' elaborazione di studi e ricerche a supporto delle strategie di crescita e della programmazione che andremo ad impostare nei prossimi mesi. Anche noi siamo pronti a mettere a disposizione il nostro know how per supportare la formazione degli studenti e contribuire a formare specialisti nel settore della logistica e della blue economy di cui il mercato sente sempre di più grande necessità'. Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.



Accordo tra Authority dello Stretto e Università

Redazione

Messina L'Università di Messina e l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto hanno siglato un accordo quadro di collaborazione scientifico-tecnologica su temi di comune interesse individuati, prioritariamente, nei settori della logistica e del trasporto, dei servizi tecnologici informatici e ambientali, della pianificazione e gestione delle infrastrutture. Contestualmente, le due parti perseguiranno obiettivi di ricerca, di consulenza e di applicazione dei risultati, al fine di sviluppare e definire, con intese operative, modalità e forme attuative, in particolare, la realizzazione di interventi orientati al miglioramento del sistema portuale. Dalla collaborazione scaturiranno numerose attività, fra cui anche: partecipazione a programmi di ricerca applicata, diffusione e trasferimento di tecnologie efficienti, sicure e sostenibili, ricerca ed informazione, anche attraverso lo scambio delle conoscenze derivanti dalla realizzazione di banche dati, partecipazione a programmi e progetti di ricerca finanziati da organismi regionali, nazionali e comunitari, promozione di dibattiti e incontri seminariali con la partecipazione di docenti universitari e rappresentanti **AdSP**, formazione in materia di ingegneria costiera e portuale, di pianificazione territoriale del sistema portuale. Entro 30 giorni dalla stipula dell'accordo quadro verrà costituito un Comitato paritetico (con 3 membri UniMe e 3 dell'**AdSP**) allo scopo di rendere operativa la collaborazione scientifico-tecnologica. L'accordo, di durata triennale con possibilità di rinnovo, rientra nell'ambito della Terza Missione universitaria. 'Questo accordo - ha dichiarato il Rettore Salvatore Cuzzocrea - è l'ennesima testimonianza del nostro impegno concreto e quotidiano al servizio della comunità. E' in una chiave di reciprocità che vogliamo rafforzare, attraverso le competenze del nostro Ateneo, la presenza sul territorio al servizio della comunità. Ricerca e formazione rappresentano due punti chiave dell'accordo sottoscritto e lavoreremo per valorizzare i punti d'intesa. Vogliamo creare modelli nuovi di progettazione che esaltino le eccellenze. Sarà una sfida importante e nuova a cui l'Università di Messina con la sua storia e le sue capacità non poteva sottrarsi'. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega, ha spiegato: L'accordo quadro sottoscritto consentirà all'Autorità portuale di sfruttare al meglio le elevate competenze presenti nell'Università di Messina per l'elaborazione di studi e ricerche a supporto delle strategie di crescita e della programmazione che andremo ad impostare nei prossimi mesi. Anche noi siamo pronti a mettere a disposizione il nostro know how per supportare la formazione degli studenti e contribuire a formare specialisti nel settore della logistica e della blue economy di cui il mercato sente sempre di più grande necessità.



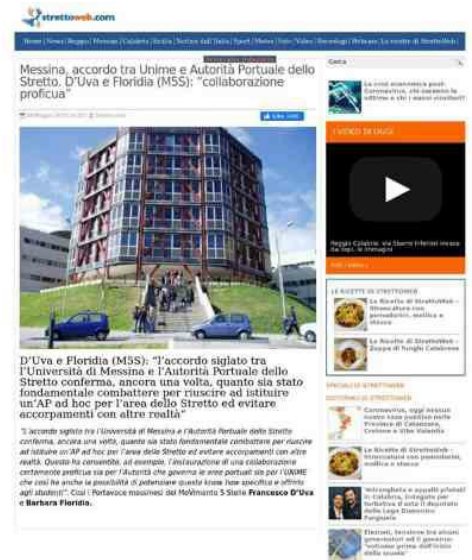
Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

Messina, accordo tra Unime e Autorità Portuale dello Stretto. D' Uva e Floridia (M5S): "collaborazione proficua"

D' Uva e Floridia (M5S): "l' accordo siglato tra l' Università di Messina e l' Autorità Portuale dello Stretto conferma, ancora una volta, quanto sia stato fondamentale combattere per riuscire ad istituire un' AP ad hoc per l' area dello Stretto ed evitare accorpamenti con altre realtà"

"L' accordo siglato tra l' Università di Messina e l' **Autorità Portuale** dello Stretto conferma, ancora una volta, quanto sia stato fondamentale combattere per riuscire ad istituire un' AP ad hoc per l' area dello Stretto ed evitare accorpamenti con altre realtà. Questo ha consentito, ad esempio, l' instaurazione di una collaborazione certamente proficua sia per l' **Autorità** che governa le aree portuali sia per l' UNIME che così ha anche la possibilità di potenziare questo know how specifico e offrirlo agli studenti". Così il Portavoce messinesi del MoVimento 5 Stelle Francesco D' Uva e Barbara Floridia.



Ricerca e formazione: accordo tra Università di Messina e Autorità Portuale

Collaborazione e scambio di competenze L' Università di Messina e l' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto hanno siglato un accordo quadro di collaborazione scientifico-tecnologica su temi di comune interesse individuati, prioritariamente, nei settori della logistica e del trasporto, dei servizi tecnologici informatici e ambientali, della pianificazione e gestione delle infrastrutture. Contestualmente, le due parti perseguiranno obiettivi di ricerca, di consulenza e di applicazione dei risultati, al fine di sviluppare e definire, con intese operative, modalità e forme attuative, in particolare, la realizzazione di interventi orientati al miglioramento del **sistema portuale**. Dalla collaborazione scaturirà, oltretutto, una serie di attività , fra cui anche: Partecipazione a programmi di ricerca applicata; Diffusione e trasferimento di tecnologie efficienti, sicure e sostenibili; Ricerca ed informazione, anche attraverso lo scambio delle conoscenze derivanti dalla realizzazione di banche dati; Partecipazione a programmi e progetti di ricerca finanziati da organismi regionali, nazionali e comunitari; Promozione di dibattiti e incontri seminari con la partecipazione di docenti universitari e rappresentanti AdSP;

Formazione in materia di ingegneria costiera e **portuale**, di pianificazione territoriale del **sistema portuale**. Entro 30 giorni dalla stipula dell' accordo quadro verrà costituito un Comitato paritetico (con 3 membri UniMe e 3 dell' AdSP) allo scopo di rendere operativa la collaborazione scientifico-tecnologica. L' accordo, di durata triennale con possibilità di rinnovo, rientra nell' ambito della Terza Missione universitaria. ' Ricerca e formazione rappresentano due punti chiave dell' accordo firmato - dice il rettore Salvatore Cuzzocrea - e lavoreremo per valorizzare i punti d' intesa. Vogliamo creare modelli nuovi di progettazione che esaltino le eccellenze'. Il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto, Mario Mega , aggiunge: 'L' accordo quadro sottoscritto consentirà all' **Autorità portuale** di sfruttare al meglio le elevate competenze presenti nell' Università di Messina per l' elaborazione di studi e ricerche a supporto delle strategie di crescita e della programmazione che andremo ad impostare nei prossimi mesi. Anche noi siamo pronti a mettere a disposizione il nostro know how per supportare la formazione degli studenti e contribuire a formare specialisti nel settore della logistica e della blue economy di cui il mercato sente sempre di più grande necessità'.

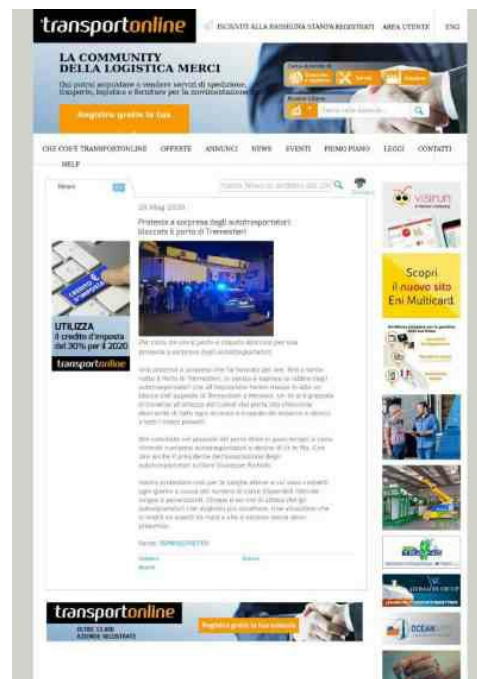


Transportonline

Messina, Milazzo, Tremestieri

Protesta a sorpresa degli autotrasportatori: bloccato il porto di Tremestieri

Per circa tre ore il porto è rimasto bloccato per una protesta a sorpresa degli autotrasportatori. Una protesta a sorpresa che ha fermato per ore, fino a tarda notte il Porto di Tremestieri. In serata è esplosa la rabbia degli autotrasportatori che all'improvviso hanno messo in atto un blocco dell'approdo di Tremestieri a Messina. Un tir si è piazzato di traverso all'altezza del tunnel che porta alla chiocciola sbarrando di fatto ogni accesso e impedendo imbarco e sbarco a tutti i mezzi pesanti. Ore concitate nel piazzale del porto dove in poco tempo si sono ritrovati numerosi autotrasportatori e decine di tir in fila. Con loro anche il presidente dell'associazione degli autotrasportatori siciliani Giuseppe Richichi. Hanno protestato così per le lunghe attese a cui sono costretti ogni giorno a causa del numero di corse disponibili ritenute esigue e penalizzanti. Cinque o sei ore di attesa che gli autotrasportatori non vogliono più accettare. Una situazione che in realtà va avanti da mesi e che è esplosa senza alcun preavviso.



Canoni di concessione «Non sono tassabili»

La commissione Tributaria Sicilia, ha stabilito che i canoni di concessione riscossi dall' **Autorità portuale** non sono tassabili. L' Agenzia delle Entrate nel il solo 2007 aveva chiesto 2,2 milioni per il pagamento dell' Ires, Irap e Iva. I giudici di appello, presieduti da Fabrizio Amalfi hanno confermato il giudizio di primo grado e accolto la tesi dell' **Autorità**, difesa dall' avvocato Angelo Cuva. In base alla sentenza le **Autorità Portuali** quali enti pubblici non economici - in relazione al rilascio delle concessioni e alla conseguente riscossione dei canoni svolgono una funzione meramente statale. La Commissione ha ritenuto non deducibili solo costi per ammortamenti ed acquisti per circa 4.000 euro.



Lo invoca paolo pessina, numero uno di Hapamag Lloyd Italia

Un piano per i porti d' Italia

Secondo il manager (tra i big in Italia per merci movimentate), occorrono più produttività e connessioni stradali e ferroviarie dei terminal container

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

All' Italia manca una politica portuale di medio-lungo termine e senza ferrovie adeguate gli scali difficilmente potranno essere competitivi nel mercato container. A dirlo è la compagnia di navigazione tedesca Hapag Lloyd, primo cliente del porto di Genova e secondo a livello nazionale (alle spalle di Msc) per volumi di container imbarcati e sbarcati in giro per la Penisola. «Per i porti italiani vedo una mancanza di programmazione a medio-lungo termine», ha dichiarato infatti Paolo Pessina, vertice amministrativo della controllata Hapag Lloyd Italy, nonché probabile prossimo presidente dell' associazione genovese degli agenti marittimi Assagenti, in occasione di un webinar organizzato dal Propeller Club Port of Genoa. «Spesso sbagliamo quando seguiamo le mode. Abbiamo pensato ad esempio che il transhipment, cioè il trasbordo di container, fosse la soluzione per il futuro: per questo abbiamo fatti tre terminal in Italia ma ora non ne è rimasto praticamente neanche uno». Prima che scoppiasse la pandemia da coronavirus Hapag Lloyd era in procinto di ordinare ai cantieri navali una serie di grandi navi portacontainer da oltre 23 mila Teu di capacità. E anche ora, seppure temporaneamente accantonato in attesa di maggiori certezze sul futuro dell' economia, il trend per il futuro del trasporto marittimo di carichi containerizzati resta quello. Quanto alla domanda se la compagnia prevede nel prossimo futuro di portare le maxi-navi nel suo porto principale in Italia, vale a dire Genova, «molto dipenderà dalle condizioni che i porti sapranno offrire», è stata la risposta di Pessina. «La competizione fra terminal oggi e in futuro si giocherà sulla produttività perché tenere navi di queste dimensioni per più giorni ferme in un porto ha un costo molto elevato». Produttività e connessioni ferroviarie sono i due asset irrinunciabili per le banchine: «Alle grandi navi servono anche strade e ferrovie efficienti», ha proseguito Pessina. «La competitività dei terminal si gioca anche su questo. Fondamentale è l' infrastruttura ferroviaria. A Genova il nodo ferroviario di ultimo miglio è la priorità assoluta, ancor più del Terzo Valico». Diversamente dall' approccio di altri big dell' armamento come Msc e Cosco che stanno investendo direttamente in proprie imprese ferroviarie, per ora Hapag Lloyd non pare interessata a internalizzare il trasporto ferroviario nonostante sfrutti molto questa modalità di trasporto. Dopo mesi, gli ultimi, contraddistinti da ridotta capacità di stiva, noli relativamente elevati e minori frequenze delle linee causa il calo della domanda di trasporto merci causato dal Covid-19, Pessina ritiene che in futuro «le frequenze dei servizi torneranno a essere quelle pre-Coronavirus. La speranza è che i volumi di container da trasportare tornino a essere elevati». Quello su cui invece non si tornerà indietro è la digitalizzazione: «La nostra compagnia ci punta moltissimo», ha spiegato il vertice di Hapag Lloyd Italy. «La digitalizzazione permette di aggiungere al servizio di trasporto la qualità che finora contava poco per il cliente, di solito interessato solo a sapere i costi del trasporto della merce dal punto A al punto B. Ora invece la possibilità di elaborare rapidamente una mole elevata di dati e di svolgere pratiche in tempi più rapidi rappresenta un valore aggiunto significativo». (riproduzione riservata)



Avviato l'iter per Zona Economica Esclusiva

Proposta per restituire all'Italia la competenza economica sul mare

Redazione

ROMA Avviato l'iter della proposta di legge per l'istituzione della Zona Economica Esclusiva dell'Italia, di cui l'on. Iolanda Di Stasio (nella foto) è prima firmataria. E' iniziata in seno alla Commissione Esteri della Camera, la discussione della proposta di legge che consoliderà la sovranità italiana sul proprio mare. In sede di discussione saranno promossi i vari aspetti positivi di questa proposta, sottolineando l'importanza di tutelare l'economia marittima italiana e un patrimonio ambientale di inestimabile valore, ha dichiarato l'onorevole. L'istituzione della Zona Economica Esclusiva è diritto di qualunque Stato rivierasco, in accordo con la Convenzione dell'Onu sul diritto del mare, volto a tutelare le risorse ittiche, nonché alla conservazione dell'ambiente costiero, in un'ottica di rilancio della Blue economy. Un bacino chiuso come il Mar Mediterraneo necessita l'istituzione di zone protette, essendo la distanza tra le coste di Stati adiacenti sempre inferiore alle 400 miglia marittime. Questa proposta di legge, inoltre, ricopre un'importanza giuridica ulteriore, auspicando l'introduzione negli organi di governo di nuove competenze interdisciplinari per la valutazione di una nuova politica marittima per l'Italia ha proseguito Di Stasio. L'Italia ha riscontrato la necessità di avviare un iter in materia a seguito di un contenzioso sorto con l'Algeria, che nel 2018 aveva istituito unilateralmente la propria ZEE, sovrapponendosi in parte alla Zona di Protezione Ecologica italiana, fino a 13 miglia dalle coste della Sardegna: i buoni negoziati avviati dal presidente Conte, dal ministro Di Maio e dal sottosegretario Di Stefano fanno ben sperare per un esito positivo sulla trattativa. Una buona politica orientata in questo senso aiuterà l'Italia nella difesa della propria economia territoriale e del proprio patrimonio ambientale marino ha concluso l'on. Di Stasio.



L'emergenza che può dare la scossa

Marco Casale

Il DI Rilancio? «Le misure si sono rivelate insufficienti a far fronte alle numerose difficoltà che stanno vivendo le imprese del settore di trasporto e logistica, così come le grandi aziende strutturate». A parlare è il vice presidente e direttore generale di Alis, Marcello di Caterina, che a Port News esprime le proprie riserve sul nuovo provvedimento governativo pubblicato pochi giorni fa sulla Gazzetta Ufficiale. «In questo periodo di crisi dice di Caterina il comparto del trasporto e della logistica non si è mai fermato ma ha garantito al Paese la consegna dei beni di prima necessità, dei medicinali e degli apparati sanitari, consentendo alle famiglie italiane di poter restare a casa». Oggi tutto il comparto si trova in forte difficoltà sul piano finanziario, operativo e burocratico: «Avevamo proposto alle Istituzioni alcune misure straordinarie facilmente applicabili, ma che non hanno trovato spazio nel nuovo Decreto», continua il dg di Alis. Il credito di imposta per la filiera del trasporto e della logistica pari al 40% dei costi operativi che sono stati e saranno sostenuti dalle aziende di questo settore nel 2020; l'estensione della moratoria bancaria anche alle grandi imprese per sopperire al fabbisogno di liquidità, poter riorganizzare i processi e pianificare la ripresa; le misure di sostegno all'industria dell'automotive per favorire il rinnovo del parco auto con vetture meno inquinanti: ecco alcune delle proposte che l'Associazione logistica aveva fatto recapitare al Governo nei giorni scorsi. Certo, il Decreto Legge ha anche introdotto elementi positivi per il settore, «come ad esempio il rifinanziamento delle misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus per l'anno 2020, utili strumenti a favore dell'intermodalità, soprattutto per le grandi imprese». Per di Caterina sarebbe insomma un salvaggio gettare il bambino con tutta l'acqua sporca, ma c'è un problema di visione globale «che ci aspettavamo fosse più ampia e strutturale, soprattutto considerando l'importanza fondamentale dei servizi svolti dal comparto trasporto e logistica per la vita quotidiana del popolo italiano». Anche sui servizi di continuità territoriale andrebbe fatto un passo in avanti: «ALIS ha ripetutamente suggerito alle Istituzioni italiane di adottare il modello spagnolo, in base al quale lo Stato distribuisce l'ammontare previsto e stanziato direttamente agli autotrasportatori ed ai cittadini del territorio insulare, al fine di promuovere un sistema di libera concorrenza». Alis si occupa di mobilità sostenibile e di trasporto passeggeri a livello turistico e sta seguendo con molta attenzione le iniziative messe in campo per il rilancio di questo settore, che rappresenta circa il 14% del PIL nazionale ed incide inoltre per circa il 10% sul PIL europeo: «Siamo convinti che sia necessario agire per salvare il salvabile di una stagione estiva ormai gravemente compromessa. L'Italia, al contrario di altri Paesi che si affacciano sulla sponda del Mediterraneo, come ad esempio la Spagna e la Grecia, sta scontando un evidente ritardo nella programmazione della ripartenza del turismo». Per di Caterina, quello turistico è invece un settore che deve tornare ad essere competitivo ed attrattivo per poter fronteggiare l'inevitabile crisi di domanda generata dalla pandemia nonché le ulteriori conseguenze penalizzanti prodotte, ad esempio, dalle necessarie regole di distanziamento sociale, che non permetteranno in molte località il consueto turismo di massa. L'Associazione, che nel mese scorso ha avviato un ciclo video conferenze con i principali attori dei sistemi regionali di Veneto, Sicilia, Lazio, Puglia, Campania e Sardegna, favorendo un confronto costruttivo tra il popolo del trasporto e della logistica e gli interlocutori pubblici dei territori di riferimento, sa che «la ripartenza del nostro Paese dipenderà

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the website interface for Port News. At the top, there is a navigation bar with categories like 'Focus', 'Interventi', 'Interviste', 'News', 'Expo 2019', and 'Osservatorio Europeo'. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Mensile dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settennariale'. The main content area features a large image of a port terminal with a yellow crane. The article title is 'L'emergenza che può dare la scossa' by Marco Casale, dated 28 Maggio 2020. The article text is partially visible, starting with 'Il DI Rilancio? Le misure si sono rivelate insufficienti...'. On the right side, there is a sidebar with a search bar and a list of categories including 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'Nautica', 'Container', 'Coronavirus', 'Crociera', 'EPO Europa', 'Infrastrutture', 'Innovazione', 'Logistica', 'Porto di Livorno', and 'Riforma portuale'. At the bottom of the article, there is a small caption: 'Per di Caterina, quella turistica è invece'.

molto anche dal sostegno effettivo dato alle imprese e ai lavoratori del nostro settore». La sburocratizzazione delle pratiche amministrative è un tema centrale che deve essere affrontato assieme a quello della digitalizzazione nelle attività portuali e doganali, alla necessità di maggiore liquidità per le imprese; allo sviluppo



Portnews

Focus

dell'economia insulare e delle ZES e ZLS: «I procedimenti amministrativi del nostro Paese sono sempre estremamente macchinosi e non ci permettono di competere alla pari con il resto d'Europa sul piano della rapidità ed immediatezza». Sotto questo punto di vista, il modello Genova «ci ha invece insegnato che quando si procede in maniera coesa e quando si hanno gli strumenti giuridici giusti è possibile costruire infrastrutture strategiche. Ritengo sia un modello di efficienza della pubblica amministrazione, nonché una prova che se le cose si vogliono fare, si possono fare». Per di Caterina questa Fase 2 deve essere una fase di rilancio per le imprese che saranno chiamate, oggi più che mai, a competere su uno scenario internazionale molto complesso: «L'Italia è certamente un Paese dove le situazioni di emergenza fanno da acceleratori a processi e mi auguro che l'emergenza Covid-19, che sta mettendo in risalto i punti di forza ed i punti di debolezza del nostro Paese, possa anche rappresentare un'opportunità affinché si pianifichi oggi su quali infrastrutture strategiche e su quali modelli organizzativi puntare per un vero rilancio».

«La nautica italiana ostacolata dal Fisco»

ANTONIO MACALUSO

Ci risiamo. Mentre il governo continua a promettere regole più semplici e aiuti per le imprese, si moltiplicano i casi di ulteriori fardelli. Il «modello Genova», quello che si continua a sventolare come esempio di successo anche per la collaborazione pubblico-privato, resta al momento unico. Ed è così che la mannaia fiscale sta per abbattersi di nuovo su uno dei suoi bersagli preferiti, la nautica. Il caso, che impatta su tutto il Paese e in particolare su Liguria, Toscana, Sardegna, Sicilia, Campania e Veneto è quello delle regole che stanno per essere varate dall' Agenzia delle Entrate sul calcolo dell' Iva sul charter nautico in linea con i criteri della Commissione europea. Regole che però comportano di fatto una differenza di applicazione dell' Iva fino al 10% tra Italia e Francia. Quest' ultima ha infatti sospeso l' introduzione del nuovo regime europeo a causa della pandemia in modo da sostenere le proprie imprese di charter. Al contrario, l' Agenzia delle Entrate si prepara ad applicare quelle regole dal 3 giugno. «Il governo italiano ha chiesto deroghe alle regole europee per molti settori, specialmente per i trasporti - sottolinea il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi - ma i ministri Roberto Gualtieri e Paola De Micheli hanno dimenticato il charter nautico, un settore che dà lavoro a 6 mila addetti diretti, oltre l' indotto, e che già sconta una perdita del 62% dei contratti della stagione. Silenzio assordante anche da parte del commissario europeo Gentiloni di fronte alla evidente distorsione del mercato. Invidiamo ai nostri cugini francesi l' attenzione che il fare impresa ha nel loro Paese. Non deve stupire se in poche ore già 200 delle nostre aziende del noleggio e della locazione si dichiarano pronte a spostare la sede legale in Costa Azzurra». Una strategia confermata da Simone Morelli, consigliere di Confindustria Nautica e titolare della North Sardinia Sail, società con sedi in Sardegna e Toscana e operatività in tutta la Penisola: «Abbiamo fatto l' impossibile per preparare protocolli che consentissero alle nostre aziende di ripartire, ma tutto questo enorme lavoro viene gettato alle ortiche con un provvedimento che regala sciaguratamente la già poca clientela ai concorrenti francesi. Per sopravvivere siamo pronti a trasferire sedi legali in Costa Azzurra». Oltre all' aspetto fiscale, peraltro, i protocolli del ministero delle Infrastrutture ai quali fa riferimento Morelli prevedono indicazioni almeno discutibili, come il divieto di dormire nella stessa cabina per due persone non conviventi: due fidanzati, un genitore separato con un figlio e così via. E se questo è il caso «di giornata», ce n' è uno - non meno grave - che coinvolge 23 porti turistici ai quali l' Agenzia delle Entrate, secondo la denuncia di Confindustria Nautica, continua a chiedere i canoni arretrati relativi all' aumento retroattivo stabilito con la legge Finanziaria 2007 (governo Prodi). Prima il Consiglio di Stato e successivamente la Corte Costituzionale con sentenza numero 29 del 27 gennaio 2017 hanno di fatto escluso la retroattività degli aumenti. Ma l' Agenzia delle Entrate pare non essersi adeguata, tanto da richiedere, nel caso di due porti in Emilia-Romagna, la revoca della concessione per morosità. È bene ricordare che la nautica è uno dei settori più pregiati della nostra industria, calcolato che oltre l' 80% della produzione finisce sui mercati di tutto il mondo. Il Global Order Book elaborato da Boat International posiziona la nostra nautica al top mondiale per ordini di unità oltre i 24 metri, con 398 yacht in costruzione su un totale di 807 a livello globale. La quota italiana è di fatto la metà di questo mercato (il 49,3%) con una crescita del 3,6% su base annua. I primi tre cantieri del





Corriere della Sera

Focus

mondo dell' Order Book sono italiani: Benetti-Azimut, Ferretti e Sanlorenzo. Nel suo complesso, il fatturato del settore è stato nel 2019 di quasi 5 miliardi di euro, con un incremento del 9,7% rispetto all' anno precedente e un apporto di oltre il 2% al Pil. Di fatto, con una filiera che impiega oltre 180 mila addetti, la nautica genera un valore aggiunto di 12 miliardi di euro. Per un settore che a causa della pandemia ha già lasciato sul campo il 13% del fatturato e alcune migliaia di posti di lavoro, l' accanimento del fisco è l' ultima beffa di Stato. Una beffa che penalizza migliaia di piccole e grandi imprese ma che ritorna come un boomerang avvelenato nelle casse dell' erario.

Balducci, Overmarine Group

«Così si nega alle aziende di competere»

«Il charter nautico è fondamentale per le nostre economie costiere, basti dire che il 70% della domanda mondiale si rivolge al Mediterraneo, ma è altrettanto importante per i cantieri costruttori, che vi trovano un vitale sbocco di mercato», spiega Maurizio Balducci, ceo di Overmarine Group (che produce i famosi yacht Mangusta) e vicepresidente di Confindustria Nautica. «Inutile fare norme che lo incentivano, come alcune semplificazioni che siamo riusciti a far inserire nella riforma del Codice della nautica, se poi si nega alle aziende la possibilità di competere. Così favoriamo francesi, spagnoli e croati, mentre abbiamo bisogno di un progetto industriale per fare dell'Italia l'hub del turismo nautico europeo».

The image shows a page from the newspaper 'Corriere della Sera'. At the top, there is a section titled 'Primo piano L'emergenza sanitaria' and 'LE IMPRESE'. Below this, there is a large photograph of a marina with many yachts docked. To the right of the photo, there is a large number '398' and some text. Below the photo, there is a headline: «La nautica italiana ostacolata dal Fisco». To the left of the photo, there is a small article with the headline «Così si nega alle aziende di competere» and the author's name 'Giovanni Guzzini'. At the bottom of the page, there is an advertisement for 'PEGASO University' with the headline «Dietro ogni problema c'è un'opportunità.» and the website 'www.pegaso.it'.

DIPORTO

Charter nautico in pericolo con le nuove regole sull' Iva

Confindustria nautica contro le Entrate. Firmata intesa sul Salone di Genova

Raoul de Forcade

Dall' inizio del lockdown al 18 maggio, quando è arrivato il dpcm di via libera per una cauta ripartenza, il settore del charter nautico ha perso il 62% dei contratti della stagione estiva. E ora, nel momento in cui il mercato sta cercando di rialzare la testa, un provvedimento dell' Agenzia delle entrate sull' Iva rischia di ricacciare il comparto nell' impasse e di favorire la crescita dei competitor francesi. A denunciarlo è Confindustria nautica, nel giorno in cui firma un contratto (attraverso la sua società operativa I Saloni Nautici) con la spa pubblica Porto Antico. Un accordo che sancisce la presenza per 10 anni del Salone nautico di Genova sulle aree della ex Fiera del mare: il padiglione Blu nonché la vecchia e la nuova darsena. Quest' ultima, in particolare, passa in concessione dai Saloni Nautici alla Porto Antico che così, spiega il presidente della spa, Mauro Ferrando, «potrà sviluppare in maniera coordinata ed armonica le attività connesse al diporto nautico, avvalendosi di una specifica progettualità per investimenti e servizi, estesa dalla storica darsena della marina alla nuova darsena, ossia a tutte le aree del quartiere fieristico». Soddisfazione per l' accordo, raggiunto con il supporto degli azionisti istituzionali della Porto Antico (Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità di sistema portuale), anche da parte di Saverio Cecchi, leader di Confindustria nautica. L' intesa, sostiene, «guarda soprattutto al futuro con la possibilità, dopo la lunga stagione dei contratti annuali, di progettare e pianificare gli interventi dei prossimi 10 anni». Se, da un lato, l' associazione festeggia, sul versante fiscale registra un forte allarme per il charter. Centro del contendere sono le nuove regole emanate dall' agenzia delle Entrate sul calcolo dell' Iva sul charter nautico. Norme, ricorda Confindustria nautica, «in linea con i criteri della Commissione Ue ma che creano, di fatto, una differenza, fino al 10%, nell' applicazione dell' Iva tra la Francia e l' Italia, ovviamente a sfavore di quest' ultima. La Francia, infatti, ha sospeso l' introduzione delle nuove regole Ue per il calcolo dell' imponibile a causa della pandemia Covid-19 con lo scopo dichiarato di sostenere le imprese del charter. Al contrario, l' agenzia delle Entrate intende applicarle dal 3 giugno». Si tratta, sottolinea ancora l' associazione». Il Governo italiano, afferma Cecchi, «ha chiesto deroghe alle regole europee per molti settori, specialmente nell' ambito dei trasporti, ma i ministri Gualtieri e De Micheli si sono dimenticati il charter nautico, un settore che dà lavoro a 6mila addetti diretti, senza contare l' indotto. Silenzio assordante anche da parte del commissario Gentiloni di fronte alla evidente distorsione del mercato, nonostante il suo gabinetto sia stato informato, da settimane, del problema». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Focus

Assicurazioni, manutenzione, sicurezza, la nave ai tempi del Coronavirus

Le ispezioni in remoto in certi casi migliorano i controlli, in altri no. La manutenzione e la certificazione si fanno più complicate. Meno turni per i marittimi, che tendono a stancarsi di più. Il report di Allianz

di Paolo Bosso Il drastico allentamento della catena di approvvigionamento, le restrizioni alla mobilità delle persone, fino al blocco dei viaggi internazionali, e il crollo della domanda di mercato sono tre dei fattori determinanti per la crisi economica internazionale che stiamo vivendo. Ci stiamo anche accorgendo che alcuni lavori possono essere fatti semplicemente in remoto, ma allo stesso tempo che molti lavori fatti in remoto sono fatti peggio (si pensi ai "colletti bianchi" in ufficio, da un lato, e agli insegnanti a scuola, dall'altro). Al di là di questi aspetti generali, che riguardano tutti, per lo shipping l'arrivo del Coronavirus ha cambiato il meccanismo delle ispezioni e sta rendendo meno sicuro il viaggio a bordo di una nave mercantile, almeno finché non si riformuleranno nuovi standard internazionali che si adeguino ai grossi cambiamenti portati da una pandemia virale e da un lockdown industriale che ha coinvolto, a cascata, oltre cento Paesi dall'inizio dell'anno. Secondo Allianz, il principale gruppo assicurativo del mondo, nel trasporto marittimo la manutenzione delle navi, il cambio di equipaggio e il meccanismo delle ispezioni di bordo si sono fatti più esposti, sia per quanto riguarda la sicurezza che le coperture assicurative. Aumentano le navi in sosta e l'attività di controllo sta andando a singhiozzo. L'ultimo report del gruppo assicurativo tedesco (Safety of Maritime Assets - Tugged By A Pandemic) ha analizzato nel dettaglio tutti questi aspetti. Più navi in sosta «La dirompente pressione economica causata dalla pandemia ha serie implicazioni nella gestione del rischio sia per la comunità marittima che per gli assicuratori», afferma Rahul Khanna, responsabile del reparto marittimo di Allianz Global Corporate & Specialty. La manutenzione regolare non dovrebbe mai interrompersi, anche quando la nave è in sosta, perché i problemi possono materializzarsi proprio quando si è pronti a navigare di nuovo. Durante la messa fuori servizio (la sosta), l'equipaggio resta a bordo - con non pochi disagi sociali ed economici, soprattutto se l'armatore rischia di fallire - e vengono disattivati diversi sistemi di bordo. La nave va in assetto detto cold lay-up. Quando è il momento di ripartire, la riattivazione di questi sistemi potrebbe richiedere più tempo del previsto, «anche mesi», precisa Khanna, con una serie di test che arrivano a costare anche milioni di dollari nei casi peggiori. Ispezioni a singhiozzo L'aumento delle ispezioni in remoto ha i suoi vantaggi e svantaggi. L'uso dei droni in alcune situazioni migliora la qualità e la velocità dei controlli (si pensi ai controlli di alcune parti dello scafo o in generale per raggiungere i punti più pericolosi), in altre è peggio: scarsa illuminazione, scarsa ricezione, inaffidabilità del monitor, e alcune criticità passano semplicemente inosservate. Le società di classificazione hanno un ruolo fondamentale in questi casi, aiutando a creare un fitto piano di allestimento di bordo per la ripartenza della nave: manutenzione, rassegna degli attrezzi nautici, disposizioni antincendio, fino alla disponibilità dei rimorchiatori portuali in caso di emergenza. Servizi che quando tendono a farsi in ritardo o vengono completati parzialmente mettono in difficoltà le stesse società di classificazione nel rilasciare i certificati. Lo stesso discorso si applica al Port State Control, le ispezioni di bordo dello Stato di bandiera. Secondo Nitin Chopra, consulente senior per il mare di Allianz, «l'aumento di questi ritardi e la difficoltà di mantenere le attrezzature di emergenza in buono stato richiederanno l'implementazione di ulteriori misure di controllo, aumentando ulteriormente i ritardi». Le ispezioni a singhiozzo, per esempio, non consentono di individuare il prima possibile le parti usurate della



nave. Alcuni punti deboli potrebbero restare inosservati, nascosti a lungo e manifestarsi all' improvviso



Informazioni Marittime

Focus

in un momento sbagliato. La catena di approvvigionamento dei pezzi di ricambio è molto meno efficiente di come siamo abituati. Oggetti come l'olio lubrificante o le macchine di riparazione non si reperiscono più con la facilità di prima e i comandanti tengono con più frequenza a riparare le cose con quello che si ritrovano. In queste condizioni, diventa complicato analizzare lo stesso bunker, che dal 2020 deve essere super raffinato, per tutti i mercantili, con un bassissimo tenore di zolfo rispetto al passato, e così subisce un contraccolpo anche la catena dei controlli ambientali. Equipaggio più stanco Oltre alla costante attività di manutenzione di bordo, un'altra cosa diventata più difficile da fare da quando è arrivato il Coronavirus è il cambio di equipaggio, come non si stancano di ripetere gli armatori da mesi. Allianz sottolinea come questo porta inevitabilmente ad avere marittimi più stanchi, quindi che fanno più errori. Secondo Chopra, «la riorganizzazione delle fasi di lavoro e di riposo è possibile, ed è una soluzione efficace». Un'altra soluzione, infine, potrebbe essere «l'assunzione da parte dell'armatore di un gruppo di marittimi locali». - credito immagine in alto.

L' impatto del coronavirus sul settore marittimo: Allianz avverte. Le navi rimaste inattive devono far fronte a nuovi rischi

Disagi, crescenti inconvenienti e pressioni economiche causati dalla pandemia provocano gravi conseguenze sulla gestione del rischio sia per gli operatori marittimi sia per gli assicuratori. La pandemia di Covid-19 rende difficile la vita degli equipaggi, con conseguente aumento della stanchezza, una delle principali cause di errore umano a bordo. I ritardi nelle ispezioni e nella manutenzione o nella disponibilità di oli lubrificanti possono avere un impatto sulla sicurezza. Milano, 28 maggio 2020 - Le restrizioni sulle supply chain e sui viaggi internazionali dovute all' epidemia di coronavirus hanno gravi implicazioni per l' industria marittima. Se i pericoli che le navi incontrano di solito in mare si sono ridotti a causa di un numero crescente di imbarcazioni rimaste ormeggiate o in disarmo nei porti, sono entrati in gioco altri tipi di rischio, come sottolinea la nuova pubblicazione Safety of Maritime Assets - Tugged By A Pandemic di Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS). "La difficile situazione attuale e le pressioni economiche causate dalla pandemia hanno anche gravi implicazioni nella gestione del rischio sia per gli operatori del settore marittimo sia per gli assicuratori", afferma il Capitano Rahul Khanna, Global Head of Marine Risk Consulting di AGCS. Se il disarmo delle navi non viene gestito in modo adeguato, in mancanza di regolare manutenzione, i problemi possono concretizzarsi quando la nave è pronta a ripartire. La turnazione dell' equipaggio è diventata più impegnativa a causa delle restrizioni di viaggio, il che significa che i lavoratori marittimi sono più stanchi e la stanchezza è una delle principali cause di errore umano a bordo. I ritardi nella manutenzione e nelle ispezioni delle navi e loro attrezzature di emergenza possono impedire la rilevazione dei problemi, mentre l' interruzione della supply chain può allungare i tempi di consegna di oli lubrificanti e materiali di consumo, con possibili danni ai macchinari qualora vengano utilizzate alternative non corrette. Allo stesso tempo, anche il maggiore uso del comando da remoto, per proteggere i lavoratori marittimi dal rischio di infezione, può avere un impatto sulla sicurezza della navigazione. Aumento del numero di navi in disarmo. Nonostante il trasporto marittimo sia rimasto attivo durante l' epidemia di coronavirus, la situazione ha obbligato molte navi all' inattività. Una nave è considerata inattiva quando viene messa fuori servizio ed è ancorata in un luogo fisso per un lungo periodo di tempo senza intraprendere alcuna attività commerciale. Nel cosiddetto " warm lay-up " (disarmo a caldo), le navi hanno ancora l' equipaggio a bordo e possono essere pronte a tornare a navigare in tempi relativamente brevi. In un " cold lay-up " (disarmo a freddo), viene mantenuto un equipaggio ridotto per compiti specifici come la manutenzione, ma la maggior parte dei sistemi viene resa inattiva. La riattivazione può richiedere tempo, prevede test approfonditi per garantire la sicurezza, e può essere costosa: nei casi peggiori, anche milioni di dollari. "Un lay-up non programmato può comportare un lungo esercizio di rimessa in servizio che può durare mesi, richiedendo persino l' attracco in banchina per servizio. La messa in atto di piani completi che includono valutazioni del rischio per coprire stoccaggio e disarmo è essenziale per garantire la sicurezza della nave durante il fermo macchina e il successivo ritorno in servizio", spiega Khanna. Per la preparazione di questo piano, gli armatori sono incoraggiati a seguire le check list ed utilizzare le liste di controllo fornite dalle società di classificazione. Il piano di disarmo dovrebbe presentare un quadro chiaro dei rischi specifici riferite al tipo di nave, al luogo oppure e alle esposizioni particolari quali le tempeste. E' già stato segnalato un numero considerevole di grandi navi da crociera temporaneamente in disarmo intorno alla costa



orientale degli Stati Uniti. L' inizio della stagione degli uragani nell' Atlantico settentrionale è una potenziale fonte di rischio qualora queste navi non vengano spostate rapidamente. Le aree di intervento del piano



Sea Reporter

Focus

dovrebbero comprendere anche la manutenzione dei macchinari principali e delle attrezzature nautiche, le disposizioni antincendio e la disponibilità di rimorchiatori in caso di emergenza. Sostituire l' equipaggio è un' operazione impegnativa. Le limitazioni di viaggio dovute alla pandemia di coronavirus hanno reso difficile il ricambio dell' equipaggio sulle navi. A seguito della chiusura delle frontiere, le possibilità di rimpatrio sono limitate e in molti casi gli equipaggi hanno continuato a lavorare a bordo più a lungo del solito. Turni di servizio più estesi, uniti alla preoccupazione per le famiglie a casa, possono causare affaticamento fisico e mentale tra i lavoratori marittimi. Si stima che tra il 75% e il 96% degli incidenti marittimi possano essere provocati da errori umani, e la stanchezza è una delle principali cause. "La regolazione delle ore di lavoro e di riposo offre un' efficace gestione della fatica", afferma il Capitano Nitin Chopra, Senior Marine Risk Consultant di AGCS . "In alcuni casi, l' assunzione di un team di lavoratori disponibili localmente può essere un' opzione valida". Ritardi nelle indagini, ispezioni e manutenzione delle attrezzature di emergenza. Le società di classificazione incontrano difficoltà nell' organizzare le loro visite, il che influisce sulla validità della classificazione stessa e della certificazione regolamentare delle navi. La manutenzione delle apparecchiature critiche su alcune imbarcazioni potrebbe non avvenire nell' intervallo di tempo previsto, poiché i tecnici dell' assistenza non sono in grado di intervenire. La carenza di forza lavoro e le misure di distanziamento sociale nei cantieri navali sta causando ritardi. Si prevede che il numero di ispezioni da parte dello Stato di approdo (Port State Control) potrebbe ridursi a causa delle restrizioni in vigore, e ciò potrebbe causare la mancata rilevazione di pratiche e condizioni non sicure a bordo. "I rischi derivanti dai ritardi nella manutenzione delle attrezzature di emergenza (ad esempio, i dispositivi antincendio) richiederanno la messa in atto di ulteriori misure di controllo", dice Chopra.

"L' agente marittimo del futuro? Sarà un po' più come un operatore logistico" / INTERVISTA

Napoli - Andrea Mastellone è il nuovo presidente di Assoagenti Napoli. Subentra a Stefano Sorrentini. Per Mastellone, contitolare dell' Agenzia marittima Marinter, si tratta di un ritorno: aveva infatti guidato gli agenti marittimi partenopei dal 2012 al 2016. La sua nomina è stata salutata con particolare soddisfazione. In un momento così delicato per la portualità e i trasporti marittimi, Mastellone è un professionista di spessore e rigore, profondo conoscitore del porto di Napoli e delle sue problematiche. Ritorna alla guida dell' associazione nel pieno della tempesta del coronavirus. 'In due mesi è accaduto tutto ed il contrario di tutto. A gennaio eravamo alle prese con il problema del carburante a basso contenuto di zolfo, che costava 300 dollari più di quello convenzionale, e quindi c' era la corsa allo scrubber. A fine marzo il petrolio è crollato a 20 dollari al barile ed il bunker low sulphur costava solo 30 dollari, più dell' heavy sulphur, vanificando così gli ingentissimi investimenti fatti dagli armatori per installare le torri di lavaggio. Poi il crollo delle crociere, il nettissimo calo delle merci in contenitore accompagnato dalle flessioni cospicue del traffico di corto raggio, nonché sui liquidi, dove però l' eccesso di offerta di spazio è stato colmato dalla domanda di stoccaggio a mare di petrolio grezzo e prodotti raffinati per sfruttarne il futuro aumento dei prezzi. E' resistito solo il traffico delle derrate alimentari sia all' importazione delle granaglie che all' esportazione dei prodotti finiti della filiera agroalimentare. Ma questa tenuta è fisiologica'. Cosa chiede all' Autorità di sistema portuale per superare questo momento? 'Più che l' Adsp, è lo Stato che deve concedere le necessarie provvidenze. L' Authority ha il suo bilancio e non può certo fare elargizioni'. Ha in mente qualcosa per aiutare la sua categoria? 'Nei porti campani si vive 'come sospesi', in attesa della ripresa dei traffici. Anche se devo dire che a parte il traffico passeggeri, l' impatto del Covid sul nostro sistema non è stato devastante e la contrazione dei traffici importante certo ma non drammatica. La nostra categoria è alle prese con la revisione della legge professionale per adeguarla alle esigenze attuali dello shipping, per cui la nuova legge è uno dei traguardi cui puntiamo nell' immediato futuro. Occorrerà poi operare di concerto con tutte le altre categorie del settore marittimo perché il governo si trovi a negoziare con un' unica realtà evitando quanto accaduto nell' ultimo decreto rilancio che ha previsto provvidenze solo per alcune categorie ignorando tutte le altre'. Ma che ruolo svolgono gli agenti marittimi nel 2020? 'Rappresentiamo uno dei tanti anelli della filiera logistica ma con un importante valore aggiunto: il ruolo di consulente dell' armatore nelle scelte imprenditoriali che lo stesso deve fare quando deve scalare un porto sia nei traffici volandieri che in quelli di linea. Sono convinto che l' agente marittimo del futuro deve essere un operatore logistico, soprattutto nel carico secco e nei container, al di là della pura funzione di raccomandatario marittimo riconosciuta dalla legge'. Nel mondo della portualità riuscite ad incidere sulla governance dei porti e quali sono per voi i maggiori problemi da affrontare negli scali del sistema campano? 'Ritengo che l' obiettivo più importante sia quello di ottenere l' insediamento della famosa cabina di regia (vera grande innovazione dell' ultima legge di riforma portuale ma di fatto mai attuata) in grado di stabilire l' importanza e la scelta degli investimenti da effettuare nella portualità italiana in funzione delle loro necessità per evitare il perpetuarsi, nel futuro, della costruzione di infrastrutture inutili o non richieste dalle esigenze dei traffici, che sono costate in passato tanto sperpero di denaro pubblico. Venendo ai porti campani, ritengo che siano vicini al loro obiettivo infrastrutturale: i dragaggi a Napoli sono



stati completati dopo oltre un decennio di tempo, che ha però prodotto enormi perdite di traffici. A Salerno siamo a



The Medi Telegraph

Focus

buon punto sempre sui dragaggi, mentre la Darsena di Levante, tornando a Napoli, sarà una realtà entro qualche anno e la grande infrastruttura salernitana di Porta Ovest, che decongestionerà il traffico portuale attraverso un rapido collegamento con le autostrade, sarà completata in tempi ragionevoli. Non dimentichiamo i notevoli progressi registrati a Torre Annunziata nel settore cerealicolo e quelli di Castellammare di Stabia, che nella nautica, si è ritagliata uno spazio importante nel panorama della portualità campana'.

Petrone (Assonave): 'Con il Recovery Plan, cantieri navali considerati prioritari per la ripresa economica'

Redazione

Roma 'L'industria navalmeccanica italiana, che rappresentiamo, prende atto con soddisfazione del fatto che il Recovery Plan Europeo annunciato dalla presidente Ue Ursula Von der Leyen, menzioni espressamente la cantieristica navale come settore prioritario per gli investimenti che lo stesso Recovery Plan renderà possibili'. E' il segnale positivo che coglie il presidente di Assonave Vincenzo Petrone a 24 ore di distanza dalla presentazione a Bruxelles del piano di ripresa Ue: un fondo da 750 miliardi di euro per rilanciare l'economia, in risposta alla crisi innescata da Covid-19, che include 500 miliardi di stanziamenti e 250 di prestiti. Piano di ripresa che propone anche di rafforzare programmi come il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, il fondo 'Connecting Europe Facilities', ed il Fondo europeo per la difesa. Non solo, la Commissione ha poi annunciato una ripartizione settoriale delle lacune da colmare attraverso investimenti destinati alla trasformazione 'green' di 'veicoli, materiale rotabile, navi e aeroplani' (escluse le infrastrutture) pari a 20 miliardi di euro all'anno. 'Gli obiettivi di tale piano sono essenzialmente due - ricorda Petrone -: il primo è quello di accelerare la produzione e l'utilizzo di navi moderne di sicura sostenibilità ambientale, con ricadute importanti sull'occupazione e sulla mobilità; il secondo è quello di colmare il deficit di investimenti necessari per accelerare la transizione green delle navi europee verso gli sfidanti obiettivi di rispetto dell'ambiente che l'Europa intende raggiungere entro il 2030'. Assonave ritiene che il Recovery Plan, se snello e ben finanziato, possa essere uno strumento efficace per realizzare gli obiettivi di sviluppo della cantieristica europea nella sfida con l'agguerrita industria asiatica. In più, Assonave riconosce il ruolo determinante svolto in questo frangente dal commissario all'Economia Paolo Gentiloni e dal nostro governo per una valorizzazione senza precedenti del settore navalmeccanico.



Petrone (Assonave): 'Con il Recovery Plan, cantieri navali considerati prioritari per la ripresa economica'

28 MAGGIO 2020 - Redazione



Roma - "L'industria navalmeccanica italiana, che rappresentiamo, prende atto con soddisfazione del fatto che il Recovery Plan Europeo annunciato dalla presidente Ue Ursula Von der Leyen, menzioni espressamente la cantieristica navale come settore prioritario per gli investimenti che lo stesso Recovery Plan renderà possibili". E' il segnale positivo che coglie il presidente di Assonave Vincenzo Petrone a 24 ore di distanza dalla presentazione a Bruxelles del piano di ripresa Ue: un fondo da 750 miliardi di euro per rilanciare l'economia, in risposta alla crisi innescata da Covid-19, che include 500 miliardi di stanziamenti e 250 di prestiti.

Piano di ripresa che propone anche di rafforzare programmi come il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, il fondo "Connecting Europe Facilities", ed il Fondo europeo per la difesa. Non solo, la Commissione

Iscriviti alla newsletter

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