



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 02 giugno 2020**



Prime Pagine

02/06/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 02/06/2020	7
02/06/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 02/06/2020	8
02/06/2020	Il Foglio Prima pagina del 02/06/2020	9
02/06/2020	Il Giornale Prima pagina del 02/06/2020	10
02/06/2020	Il Giorno Prima pagina del 02/06/2020	11
02/06/2020	Il Manifesto Prima pagina del 02/06/2020	12
02/06/2020	Il Mattino Prima pagina del 02/06/2020	13
02/06/2020	Il Messaggero Prima pagina del 02/06/2020	14
02/06/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 02/06/2020	15
02/06/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 02/06/2020	16
02/06/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 02/06/2020	17
02/06/2020	Il Tempo Prima pagina del 02/06/2020	18
02/06/2020	Italia Oggi Prima pagina del 02/06/2020	19
02/06/2020	La Nazione Prima pagina del 02/06/2020	20
02/06/2020	La Repubblica Prima pagina del 02/06/2020	21
02/06/2020	La Stampa Prima pagina del 02/06/2020	22
02/06/2020	MF Prima pagina del 02/06/2020	23

Primo Piano

01/06/2020	Ansa Covid: Assoporti aderisce a dichiarazione congiunta porti	24
01/06/2020	FerPress Assoporti aderisce alla dichiarazione congiunta dei porti internazionali per combattere emergenza da COVID-19	25
01/06/2020	Il Nautilus 50 porti alleati per la ripartenza	26

01/06/2020	Informare		27
Assoporti aderisce all' impegno dei principali porti internazionali per assicurare l' attività degli scali durante l' emergenza			
01/06/2020	Informazioni Marittime		28
"Manteniamo i flussi di traffico globali". Assoporti al summit dei porti internazionali			
01/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	29
Assoporti firma accordo contro emergenza Covid			
01/06/2020	Portnews		30
50 porti alleati per la ripartenza			
01/06/2020	PrimoCanale.it		31
Porti di tutto il mondo operativi e sicuri dal Covid			
01/06/2020	Sea Reporter		32
Assoporti aderisce alla dichiarazione congiunta dei porti internazionali che mira a combattere l' emergenza sanitaria da COVID-19			
01/06/2020	La Provincia di Civitavecchia		33
Covid-19, Assoporti aderisce alla dichiarazione congiunta dei porti internazionali			
01/06/2020	gazzettadellaspezia.it		34
Oltre 50 porti del mondo uniti nella fase di emergenza, c'è anche Assoporti			

Venezia

02/06/2020	Corriere del Veneto	Pagina 8	35
Mose, dibattito aperto su quote e sollevamenti parziali Iltest: 27 centimetri di dislivello			
02/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 25	37
Mose di Treporti, è sparita la protezione «Dalle paratoie si stacca la vernice»			
02/06/2020	Il Gazzettino	Pagina 37	38
Il porto nega alla Socogas l' utilizzo della banchina			<i>DIEGO DEGAN</i>

Savona, Vado

02/06/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 18	39
Numero chiuso nelle spiagge libere Fissato il tetto massimo dei bagnanti			
02/06/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 40	40
Steward, sanificazioni e distanze obbligate domani spiagge aperte in tutta la Liguria			<i>ELENA ROMANATO</i>
01/06/2020	Primo Magazine		41
Accordo sul nuovo DPSS e riapertura spiagge libere			<i>GAM EDITORI</i>
01/06/2020	Savona News		42
Spiagge libere e stabilimenti balneari pronti a riaprire, in Prefettura a Savona il vertice con i comuni costieri, Capitaneria e Autorità Portuale			
01/06/2020	shippingitaly.it		43
A Vado Ligure è nata Vado Gate Services			

Genova, Voltri

02/06/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1	44
Genova, al Psa Pra' domenica senza navi			
02/06/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14	45
Psa Prà chiuso domenica			
02/06/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria	Pagina 11	46
Dune ed elettrificazione, il porto di Prà contro l' inquinamento			
02/06/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 4	47
Spiagge libere, si raddoppia e in 13 mila scaricano la app			

02/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	49
<hr/>		
01/06/2020	BizJournal Liguria	50
<hr/>		
01/06/2020	Genova24	51
<hr/>		
01/06/2020	Il Vostro Giornale	52
<hr/>		
01/06/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	53
<hr/>		
01/06/2020	PrimoCanale.it	54
<hr/>		
01/06/2020	Riviera 24	55
<hr/>		

La Spezia

01/06/2020	Citta della Spezia	56
<hr/>		

Ravenna

02/06/2020	Corriere di Bologna Pagina 7	57
<hr/>		
02/06/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 2 <i>ALESSANDRO MONTANARI</i>	58
<hr/>		
01/06/2020	Informare	60
<hr/>		

Livorno

02/06/2020	Il Tirreno Pagina 18	61
<hr/>		
02/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 49	62
<hr/>		
02/06/2020	Il Tirreno Pagina 22	63
<hr/>		
01/06/2020	Messaggero Marittimo <i>Renato Roffi</i>	64
<hr/>		
01/06/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	65
<hr/>		
01/06/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	66
<hr/>		
02/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 49	67
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

02/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 51	68
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

02/06/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39	69
	«E' abusivo, va abbattuto» Il porto perde un altro bar	
02/06/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39	70
	Traffici marittimi, si va verso la normalità	
02/06/2020	Avvenire Pagina 10	71
	Costa Magica, la seconda attesa	<i>MARCO BENEDETTELLI</i>

Napoli

01/06/2020	Informazioni Marittime	73
	In Campania traffico passeggeri quasi azzerato	

Bari

02/06/2020	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 2	74
	La Grecia chiude, l' Albania decolla "Via con gli sconti"	

Brindisi

01/06/2020	Brindisi Report	<i>VIDEO DI SALVATORE BARBAROSSA</i>	75
	Sversamento di liquami nel porto interno: sopralluogo della Capitaneria		

Cagliari

02/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	76
	Cercasi terminalista, Cagliari allunga bando al 31 agosto	
02/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	77
	Cagliari allunga	

Messina, Milazzo, Tremestieri

01/06/2020	Reggio Tv	78
	L' Università Mediterranea e l' AIOC affrontano i temi dell' area integrata dello Stretto e del rilancio post-Covid	
01/06/2020	Stretto Web	81
	Reggio Calabria: l' Università Mediterranea e l' AIOC affrontano i temi dell' area integrata dello Stretto	

Catania

01/06/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	84
	Piano regolatore di sistema portuale MSO		

Palermo, Termini Imerese

01/06/2020	Palermo Today	85
	Porto, via alle demolizioni di 7 immobili che ostacolano la vista del mare	

Focus

02/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	86
<hr/> Passeggeri, anno zero		
02/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	87
<hr/> Passeggeri a zero		
01/06/2020	Ansa	88
<hr/> DI rilancio: Assarmatori, no a emendamento Confitarma		
01/06/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	89
<hr/> Armatori allo scontro, Messina contro l'emendamento Costa		
01/06/2020	shippingitaly.it	91
<hr/> Assarmatori contro Costa Crociere: Sostenere chi ha garantito continuità delle linee marittime e i marittimi italiani		
01/06/2020	trasporti-italia.com	93
<hr/> Assarmatori contraria all'emendamento Confitarma nel DI Rilancio		
01/06/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	94
<hr/> Covid-19: poco traffico nei porti, servizio rimorchi ridotto. Via libera del MIT		
01/06/2020	shippingitaly.it	95
<hr/> Divieto di doppia concessione stabilito dall'art. 18, comma 7 della Legge Portuale: cui prodest?		
01/06/2020	shippingitaly.it	97
<hr/> Puntualità e noli marittimi stabili nelle linee container durante l'emergenza Covid-19		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

EuPhidra
DERMOCOSMESI ITALIANA



Matteo Salvini
«Palamara mi cerca? Non ho niente da dirgli»
di **Marco Cremonesi**
a pagina 25



Serie A dal 20 giugno
Deciso il calendario: si parte con Toro-Parma
di **Monica Colombo** e **Paolo Tomaselli**
alle pagine 42 e 43

colorPRO XD
LA PRIMA COLORAZIONE CAPELLI CON ACIDO JALURONICO NEL COLORE
Rispetto alla colorazione EuPhidra

LA STRADA GIUSTA PER IL DOPO

di **Carlo Verdelli**

Pochi accadimenti nella storia recente hanno segnato così nettamente un prima e un dopo. Il Muro di Berlino (9 novembre 1989). Le Torri Gemelle, New York (11 settembre 2001). La crisi finanziaria del 2007-2008, culminata con il fallimento di Lehman Brothers. Anche adesso siamo lì, in bilico sulla frontiera ancora incerta disegnata da un virus mondiale e mortale, che ha devastato con una furia improvvisa milioni di vite in ogni continente e mandato all'aria l'ordine costituito delle cose e delle persone. Da noi, piccolo Paese già fragile, molto più che altrove.

Il giorno della Festa della Repubblica cade proprio in questa sottile striscia di mezzo, che separa i lutti e le angosce dell'era, cento giorni, dell'ira del Covid-19, dai mille e più giorni che ci vorranno per ricostruire il tanto che è andato perduto, e possibilmente ricostruirlo meglio di com'era. Questa almeno sarebbe la speranza. Le prime mosse di chi ha una qualche responsabilità nella delicatissima fase della ripartenza non lasciano però grandi spazi all'ottimismo, improntate come sembrano a salvaguardare interessi di categoria o di partito o comunque di bottega, piuttosto che a una rifondazione pensata per il bene di tutti, a cominciare dai più deboli, dai più esposti alla coda lunga del coronavirus. Dice con saggezza profetica Papa Francesco: «Peggio di questa crisi, c'è solo il dramma di sprecarla». Ecco, il rischio lo si avverte, camuffato dall'illusione che il prezzo della salvezza di pochi possa essere sopportato dall'emarginazione di molti.

continua a pagina 30

Il discorso del presidente per il 2 Giugno: la risalita non sarà veloce, serve coesione morale. Oggi il centrodestra va in piazza

«Dividersi è inaccettabile»

Mattarella: l'Italia sia unita per un nuovo inizio, non va disperso il sacrificio di tanti

È un 2 Giugno diverso quello che si celebra oggi con le mascherine sul viso e i tanti lutti e sofferenze che questo coronavirus ci sta lasciando impresse come una cicatrice che non si potrà mai cancellare. Un «incubo globale», lo ha definito il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, che dobbiamo superare con la «volontà di un nuovo inizio». E la ripartenza, civile ed economica — ricorda ancora il capo dello Stato — deve avvenire vedendoci tutti insieme, «come riuscimmo a fare con la nascita della Repubblica nel 1946».

alle pagine 2 e 3 **Breda Caccia, Di Caro, Giuzzi**

INTERVISTA CON PRODI «Lo Stato diventi azionista per difendere le imprese»

di **Marco Ascione**



Lo Stato «diventi azionista per difendere le imprese» colpite dalla crisi. L'ex premier Romano Prodi: «Non esiste un'alternativa al governo». Da Confindustria «critiche distruttive». Renzi? «Ha capito che rischiava le urne».

a pagina 13

GIANNELLI
PERICOLOSITÀ DEL COVID?
TOTALE DISACCORDO TRA I VIROLOGI
È IL VIRUS DEL DISAVVICINAMENTO PROFESSIONALE

L'EMERGENZA

IL RECOVERY PLAN Tempi lunghi: tutti gli ostacoli per i fondi Ue

di **Federico Fubini**

In Italia siamo già passati a parlare d'altro, come se fosse ormai tutto scontato. L'abbiamo fatto prima di capire cosa esattamente c'era scritto nelle centinaia di pagine di norme del Recovery Plan della Commissione Ue. Ma è solo leggendo i piè di pagina che saltano fuori le vere sorprese. Finanziarie e politiche.

continua a pagina 12

L'APP E I TRACCIAMENTI Ecco Immuni: funziona così

di **Martina Pennisi**

È volontaria e anonima. Ecco «Immuni», l'app che traccia il virus. È disponibile da ieri: il via in quattro regioni.

a pagina 6

GLI ESPERTI, IL DIBATTITO Il virus davvero ha perso forza?

di **Margherita De Bac**

Per Zangrillo il virus è «clinicamente sparito». Ma l'Oms ribadisce: «Non è meno aggressivo». Esperti divisi.

alle pagine 8, 9 e 10

Scontri negli Usa Altre vittime durante le proteste per la morte di Floyd, coprifuoco in 42 città

Le scuse in ginocchio dei poliziotti

di **Giuseppe Sarcina**

Tre morti e quattromila arresti: questo il bilancio degli scontri negli Usa dopo l'uccisione di George Floyd. Le scuse in ginocchio dei poliziotti.

alle pagine 16 e 17 **Mazza**

IL DISCORSO NELLA NOTTE E Trump avverte: basta proteste schiero l'esercito

di **Massimo Gaggi**

«Farò giustizia per Floyd ma schiererò l'esercito se non cessano le proteste e non si rispetta il coprifuoco». Trump interviene mentre davanti alla Casa Bianca scoppiano i disordini con cariche della polizia a cavallo.

a pagina 19



Gli agenti di polizia in ginocchio durante una manifestazione a Coral Gables, in Florida, per la morte di George Floyd

ELISABETH REVOL
VIVERE
La mia tragedia sul Nanga Parbat
in libreria **SOLFERINO**

IL CAFFÈ Non possiamo farne scienza

di **Massimo Gramellini**

Non me ne vogliono gli esimi virologi ed epidemiologi per il paragone, ma anche Einstein, intervistato tutti i giorni, avrebbe fatto la figura del cretino. Lo diceva Michel Platini, che detestava le interviste. Persino un convento di monaci cistercensi, illuminato dai fari della tv, si trasformerebbe in un pollaio. Figuriamoci un consesso di scienziati dall'ego non esattamente rattrappito. Il sistema mediatico si alimenta di esperti e famosi, e funziona se le loro dichiarazioni riescono a suscitare la replica di qualche altro esperto o famoso. Si tratta di un lavoro usurante che reclama un ricambio continuo di facce: politici, sportivi, giornalisti, soubrette di ambo i sessi si avvicendano a ritmo frenetico. Servivano rinforzi. Così prima sono arrivati gli chef. E ora i medici

che da tre mesi vengono intervistati a ogni ora di ogni giorno (anche da me, sciagurato) per sapere come se la passa il virus. E il dottor X afferma che non esiste più, e la professoressa Y che è un po' stanca ma sempre sulla breccia, e il luminare Z che i sintomi sono più lievi, come accade all'inizio e alla fine di ogni pandemia, ma poi non sa dirci se siamo alla fine o all'inizio (della seconda ondata). Agli scienziati si chiedono certezze e loro rispondono: non ne abbiamo. Allora perché continuano a rispondere? La verità è che il meccanismo li ha inghiottiti. Altrimenti se la caverebbero con un «no comment» come faceva il vecchio Cuccia. Ma lui evidentemente aveva scoperto il vaccino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Creare valore
Il nostro contributo alla creazione di valore è quello di sviluppare conoscenze scientifiche, tecnologiche e produttive che consentono di curare le persone usando esclusivamente sostanze 100% naturali. Con i vantaggi che questo comporta per organismo e ambiente.
Un futuro sostenibile non solo è **necessario**, è **possibile**.
Da 40 anni, per la salute di oggi e di domani.
Aboca
www.aboca.com





Arcelor Mittal nega l'ingresso negli stabilimenti di Taranto a 15 ispettori per verificare lo stato degli impianti: "C'è il ponte del 2 Giugno e il rischio Covid"



Martedì 2 giugno 2020 - Anno 12 - n° 151
 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 "Lea Garofalo"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LA LOBBY DI SABINO
 Poteri fortissimi:
 l'invasione
 degli ultracassese



TECCE A PAG. 6 - 7

LA METAMORFOSI
 Premier per caso
 da 2 anni: com'è
 cambiato Conte

DE CAROLIS A PAG. 5
 CON I PARERI DI PIERO IGNAZI
 E DI NADIA URBINATI

ACCUSE (E SMENTITE)
 "Emendamenti
 pagati 5 milioni
 a Tremonti"

MUSOLINO A PAG. 13

LE DATE DEI TAMPONI
 Fontana scopri
 il virus nelle Rsa
 due mesi dopo

MILOSA A PAG. 3

LA "NUOVA" CITTÀ
 Così, in 50 mila,
 ci siamo ripresi
 la nostra Venezia

PONTANI A PAG. 16

S'ammoschia la festa di Salvini & Meloni

IL 2 GIUGNO DELLE DESTRE IN MARCIA (E RETROMARCIA)

MENTRE ZAIA RUBA LA SCENA A MATTEO NELLA PROTESTA ANTI-CONTE, I LEADER INVITANO LA GENTE A "NON VENIRE"

RODANO A PAG. 4



La cattiveria

La crisi del turismo è così grave che molti stabilimenti balneari rischiano di guadagnare quello che avevano dichiarato l'anno scorso

WWW.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Come parla Toti a pag. 4 • **Spinelli** Evviva gli scienziati a pag. 17
- **Lerner** Non c'è solo Trump a pag. 9 • **Pasquino** 2 Giugno per tutti a pag. 9

È arrivato l'arrotino

» Marco Travaglio

Dopo tante tragedie, un po' di buonumore ci voleva. Ma qui si esagera. Avete presente il pianto greco di Salvini che, passato dal citofono al telefono, chiama Mattarella perché Palamara parlava di lui col procuratore di Viterbo? A parte il fatto che non si capisce dov'è il problema se due pm che mai si sono occupati né si occuperanno di Salvini sparano di Salvini (fra l'altro sui suoi attacchi alla Procura di Agrigento, non sui suoi processi), l'aspetto comico è che Salvini fino all'altro ieri voleva vietare per legge la pubblicazione di intercettazioni penalmente irrilevanti. E, come lui, tutti i partiti e i giornali di destra e sinistra che ora commentano le intercettazioni penalmente irrilevanti di Palamara (quelle rilevanti non riguardano il Csm, l'Anm e le correnti, ma le accuse di corruzione). Cioè: se fosse dipeso da Salvini, le chiacchiere sul suo conto di Palamara non sarebbero mai uscite e lui non avrebbe mai potuto piagnucolare. Per fortuna di Salvini, Bonafede non diede retta a Salvini e non vietò di pubblicarle. Il fatto poi che, a pubblicarle, oltre a noi che abbiamo sempre combattuto le leggi-bavaglio, siano *Verità*, *Libero*, *Giornale*, *Messaggero*, *Corriere* e *Stampa*, che han sempre sostenuto tutti i bavagli, e *Repubblica* che combatteva quelli di B. e plaudiva quelli del Pd, aggiunge un tocco di surrealismo al paradosso.

Ma, dicevamo, qui con le risate si esagera. L'altro ieri tutti i giornali tranne il nostro anticipavano (in esclusiva) succulenti stralci di un nuovo capolavoro letterario che sta per abbattersi sulle librerie. L'autore non è Bruno Vespa, il cui annuale *bestseller* in forma di anticipazioni inizia a molestare le agenzie di stampa e le redazioni verso fine novembre: è l'Inominabile. Che del prezioso incunabolo, come nota Luca Bottura, ha recapitato a ciascuna testata un brano "personalizzato" per i rispettivi lettori. Impresa agevolata dalla natura "componibile" del Cazzaro Transformer, buono per tutte le stagioni, i palati e gli stomaci (un po' meno per gli elettori): un attacco ai magistrati per *La Verità*, un allarme su Conte dittatore per *il Giornale*, una critica al giustizialismo del Pd per *Libero*, una stoccata alle banche per *Il Tempo*, un farfugliamento sugli aiuti alle imprese per *Repubblica*, un delirio su inchieste parlamentari sulla gestione del Covid per *il Corriere*, un appello suicida al "ritorno della competenza" per *La Stampa*, un inno alle scuole private per *Avvenire* e l'ideona (davvero inedita) di un Ponte sullo Stretto di Messina per *il Giornale di Sicilia*. Mancavano soltanto un elogio del Ficus benjamin per *Cose di Casa* e un progetto di legge di Iv contro le ragazze per *Riza Psicosomatica*. Ma, dicevamo, con le risate si esagera.

SEQUE A PAGINA 20



USA: ALTRI MORTI E FERITI

Donald è in crisi, ma anche Biden

CORRIAS E GRAMAGLIA A PAG. 14



INTERVISTA: BOB SINCLAR

"Io volevo essere Adriano Panatta"

MANNUCCI A PAG. 19



CRIMINE DI STATO
 CRONACA DI UN DELITTO IMPERFETTO

30 SETTEMBRE 2019
 Spazio all'efficienza nella "Cronaca di un delitto"

... Nino Di Guardo, nel suo libro, analizza i fatti posti a fondamento della proposta del Prefetto di sciogliere il Consiglio comunale di Misterbianco e, sulla base di una critica serrata, ne mette a nudo in modo sobrio ed efficace l'assoluta inconsistenza. L'eccesso di potere nella forma dello sviamento appare evidente."
 (dalla Prefazione)

in libreria | e-book
 152 pagine, 10 euro
 pellegrineditore.it





il Giornale



MARTEDÌ 2 GIUGNO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 130 - 1.50 euro*

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

CHE VERGOGNA

I PROF NON SONO EROI

Per paura o pigrizia rischiano di far saltare gli esami di maturità. Non hanno imparato la lezione degli infermieri

E le Regioni litigano ancora sulle riaperture

Domani inizia la Fase 3 ma è caos sulla scuola: il 10% dei presidenti non si presenterà alla maturità. Continua lo scontro tra Regioni sulle riaperture, tra sospetti e fuoco incrociato contro la Lombardia. E sul Covid-19 «clanicamente finito» i medici si dividono.

servizi da pagina 2 a pagina 9

LA PAGINA PIÙ SQUALLIDA

I FURBETTI IN CATTEDRA

MERITANO LA BOCCIATURA

di **Alessandro Sallusti**

La scuola italiana e il suo corpo docente e dirigente sta scrivendo una delle pagine più squallide della sua storia. A pochi giorni dall'inizio degli esami di maturità migliaia di professori stanno cercando di evitare la rottura di dover tornare al lavoro dopo quattro mesi di ferie. Sono in talmente tanti a marcare visita che in alcuni istituti l'esame è addirittura in forse. C'è chi fugge per paura del virus e chi è già scappato in vacanza e non ha alcuna intenzione di interrompere il buen retiro.

Se in tempi normali tutto questo potrebbe essere classificato tra le tante storture e furbizie del pubblico impiego, in tempi di pandemia suona come una vera vigliaccata. Di fronte all'emergenza, e chiamati per affrontarla, nessuna categoria si è tirata indietro nonostante il rischio. Per prima quella di infermieri e medici, definiti «eroi» proprio perché hanno affrontato il nemico spesso disarmati e per questo hanno lasciato sul campo morti e feriti.

Mi sarei augurato che l'Italia avesse anche una compatta classe di professori eroi, disposti cioè a qualunque costo e in qualunque situazione, anche la più disagiata e rischiosa, ad essere esempio ai loro studenti e riscattare con dignità e altruismo una stagione di studio compromessa dal virus, perché l'emergenza educativa non è inferiore a quella sanitaria.

E invece purtroppo ci ritroviamo con una categoria di insegnanti - non tutti ma pur sempre troppi - che si attacca ai diritti più cavillosi compreso quello di non dover avere nessun dovere, né professionale né etico; che rivendica chissà quali garanzie, che nella sostanza non ha voglia di lavorare neppure in emergenza pur sapendo di avere lo stipendio assicurato (o forse proprio perché sa di averlo); che ha il coraggio, in una situazione così difficile, di arrivare a dichiarare sciopero.

Ecco, una classe dirigente così come pensa di poter educare i giovani, di diventare un modello? Gli infermieri del Centro-Sud si sono messi in fila per venire a fare volontariamente il loro dovere al Nord sotto attacco ma molti insegnanti si rifiutano di spostarsi venti chilometri per garantire gli esami di maturità e l'unica fila che pensano di fare è quella per prendere il treno delle vacanze.

Tutto ciò è colpa di anni di devastazione della scuola da parte dei sindacati di una gestione burocratica e ideologica dell'educazione. Ci sono eccezioni? Certo, e per fortuna tante ma non a sufficienza per ribaltare l'andazzo. Tanto che hanno permesso che in Italia la scuola chiudesse prima dei bar e riaprisse dopo calcio e calcetto. E questo dà l'idea del loro valore (e del loro non eroismo).

LE TRAME DIETRO LE NOMINE

Così il «pentito» Palamara fa tremare toghe e Procure

Anna Maria Greco



CONTRATTACCO Luca Palamara, ex presidente Anm

Luca Palamara parla per la prima volta in tv e sono in tanti a tremare. Quelli, togati o politici, che hanno condiviso con l'allora membro del Csm le manovre tra correnti per le nomine e anche quelli che non hanno fatto nulla ma temono di essere travolti dal fango. Sembra che domenica sera, per seguire su La7 il suo intervento (...)

segue a pagina 13

Fazio e Malpica alle pagine 12-13

ENNESIMO MONITO CADUTO NEL VUOTO

Appello di Mattarella ma il Paese è spaccato

Massimiliano Scafi

Sangue, sudore e lacrime. Sergio Mattarella non dice proprio così, non vuole drammatizzare e nemmeno copiare Churchill, ma il senso è quello. «La risalita non sarà veloce, la ricostruzione impegnativa. Dobbiamo contrastare un nemico invisibile, che ha sconvolto le nostre esistenze e ha messo a rischio tanti posti di lavoro».

a pagina 6

PIAZZE E PREGIUDIZI

L'errore di confondere quei gilet con la destra

di Vittorio Macioce

Togliete i vecchi occhiali, sono sfocati. È solo un consiglio, perché davvero questi giorni di quarantena un solco profondo lo stanno lasciando. Non tutto è come prima nella testa di chi sta perdendo lavoro, negozi, botteghe, uffici e quelle poche certezze (...)

segue a pagina 8

Caruso a pagina 8

IL PREMIER INCOLLATO ALLA POLTRONA

Due anni con Giuseppe mentre tutto è cambiato

Bracalini a pagina 9

L'INTERVENTO

Cosa può fare l'Unione europea per salvare le nostre imprese

di Antonio Tajani

Dopo alcune incertezze ed esitazioni iniziali, l'Ue ha messo in campo una serie di misure economiche per fronteggiare le conseguenze della crisi generata dal Covid-19. A partire da oggi, infatti, sono disponibili per l'Italia i primi fondi stanziati dall'Unione europea:

15-20 miliardi di euro da Sure per la cassa integrazione;

35 miliardi dalla Banca europea per gli investimenti in prestiti alle Pmi;

36 miliardi del fondo Salva Stati (Mes) per spese in sanità, per la ristrutturazione di ospedali e reparti di terapia intensiva, per i vaccini, anche in vista di una possibile (...)

segue a pagina 10

IN ITALIA: FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPECIFICHE IN BASE ALLE CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO. PER INFORMAZIONI: 02-771124

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

Non Hai Più Scuse

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

I NUOVI CALENDARI DI SERIE A TRA BIG MATCH A LUGLIO E SFIDE NOTTURNE

Ecco il calcio d'estate: come un Mondiale

IL SAGGIO DI GIUBILEI

Conservatori ambientalisti alla faccia dei Gretini

di **Alessandro Gnocchi**
a pagina 26

di **Franco Ordine**

Eccolo, finalmente: è il nuovo calendario della Serie A rimasto imprigionato per molte ore nelle pieghe della burocrazia italiana. È poco più di un Mondiale nelle cifre: 124 partite da esaurire in 44 giorni, da sabato 20 giugno (precedenza ai recuperi) a domenica 2 agosto. Cominciano Torino e Parma.

con **Damascelli** alle pagine 28-29

STATI UNITI IN FIAMME

Trump chiuso nel bunker E gli sportivi lo assediano

di **Andrea Cuomo**
con **Fabrizi** alle pagine 16-17



IL GIORNO

MARTEDÌ 2 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Da domani il numero delle corse tornerà alla normalità

Rivoluzione Trenord: si salirà in carrozza solo su prenotazione

Anastasio a pagina 9



Pio Albergo Trivulzio

Anziana uccisa dalla setticemia Altra inchiesta

Giorgi a pagina 8

ristora
INSTANT DRINKS

Svolta dei medici: virus, basta paura

Chi sta sul campo contesta gli epidemiologi: «Ospedali vuoti, carica virale irrilevante, nessun rimbalzo post lockdown»
L'allarme per tumori e malattie circolatorie, trascurate a lungo per far fronte al Covid. Contagi al minimo da febbraio

Servizi da p. 2 a p. 11

Giuseppe Conte due anni dopo

La nuova sfida dell'«avvocato degli italiani»

Michele Brambilla

Ricorrono oggi due anni esatti dalla prima uscita pubblica di Giuseppe Conte in qualità di presidente del Consiglio. «Premier per caso», s'era detto, visto che era uscito da un cilindro per risolvere uno stallo altrimenti destinato a soffocare in culla il governo gialloverde. La Lega non accettava Luigi Di Maio premier, e ancor meno i Cinque Stelle accettavano Matteo Salvini. Così, fra i due litiganti finì per godere il terzo, o meglio l'outsider. Ma non c'era italiano, due anni fa, a non pensare che questo sconosciuto professore universitario fosse in realtà la controfigura, il prestantone dei due veri premier: Di Maio e Salvini appunto, ribattezzati i Dioscuri.

Continua a pagina 11

MULTI POLIZIOTTI SOLIDALI CON LA PROTESTA PER LA MORTE DI FLOYD TRUMP STRIGLIA I GOVERNATORI: PUGNO DI FERRO, NON SIATE IDIOTI



DALLE CITTÀ

Milano

In Tribunale il test sierologico è di massa e gratis per tutti

Consani nelle Cronache

Milano

Tornano le auto da fuori città Sos traffico e smog

Anastasio nelle Cronache

Milano

Rider «bloccati» e licenziati: dieci ricorsi

Gianni nelle Cronache



Prato, il ragazzo non aveva ancora 14 anni

Un figlio con l'allievo Sei anni e mezzo alla prof

Natoli a pagina 16



Nella cinquina con il suo romanzo-ballata

Il Campiello consacra Guccini scrittore

Cumani a pagina 27

Società Benefit

Il nostro modello di azienda è concepito per creare valore, non solo come profitto, ma anche come contributo al benessere e all'evoluzione dell'intera comunità. Tutto questo è scritto nel nostro statuto di Società Benefit ed è misurato e certificato come B Corp. Un futuro sostenibile non solo è necessario, è possibile.

Da 40 anni, per la salute di oggi e di domani.

www.aboca.com

Aboca





Culture

CHRISTO Addio all'artista che impacchettò il Reichstag di Berlino e «addomesticò» il lago di Iseo

Arianna Di Genova pagina 10



Visioni

MUSICA Un disco che celebra la comunità gnaoua di Bruxelles, caleidoscopio di suoni e ritmi

Marcello Lorrain pagina 12



L'ultima

LEGALITÀ Frutta, verdura (e droga), nel mercato ortofrutticolo di Fondi trasporti in mano all'agromafia

Marco Omizzolo pagina 16

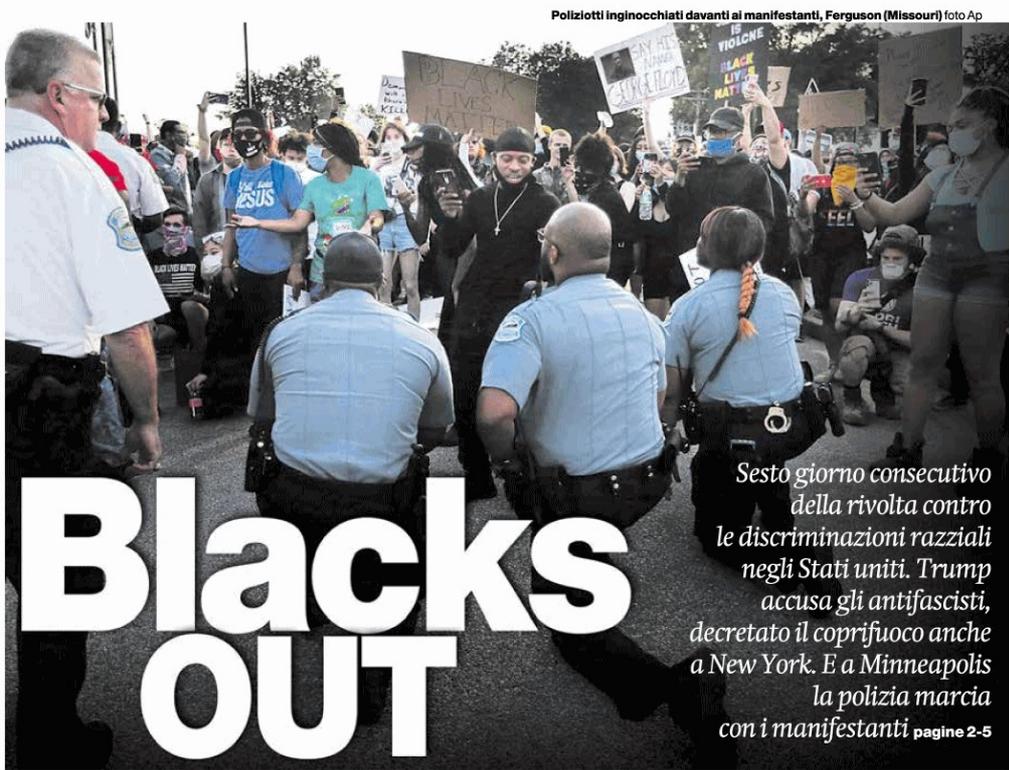
il manifesto quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 2 GIUGNO 2020 - ANNO L - N° 131

www.ilmanifesto.it

euro 1,50



Poliziotti inginocchiati davanti ai manifestanti, Ferguson (Missouri) foto Ap

Blacks OUT

Sesto giorno consecutivo della rivolta contro le discriminazioni razziali negli Stati Uniti. Trump accusa gli antifascisti, decretato il coprifuoco anche a New York. E a Minneapolis la polizia marcia con i manifestanti pagine 2-5

L'intervista

Noam Chomsky

«Stati Uniti fondati sul più violento sistema di schiavitù»

Intervista al politologo statunitense Chomsky: «Da 400 anni, la criminalizzazione dei neri è politica premeditata»

VALENTINA NICOLI PAGINA 5

America down

La civiltà del ginocchio sul collo

ALESSANDRO PORTELLI

C'è qualcosa di mitologico nell'immagine del poliziotto col ginocchio sul collo della vittima a Minneapolis - San Giorgio che calpesta il drago sconfitto, la divinità purissima che schiaccia il serpente, il cacciatore bianco sull'elefante o il rinoceronte ucciso in safari... Figure della vittoria della virtù sulla bestia, dello spirito sulla natura, della civiltà sul mondo selvaggio... E del bianco sul nero. Così deve essersi sentito il poliziotto Derek Chauvin, domatore sul corpo prostrato di George Floyd in mezzo alla strada davanti a tutti. Ma in quest'immagine il senso si capovolge: l'animale è quello che sta sopra e calpesta, e la vittima calpestata è quella che invoca il più umano e il più simbolico dei diritti: il respiro, vita del corpo e soffio dello spirito. A Minneapolis, la civiltà è la bestia, l'ordine è selvaggio, la legge è l'arbitrio, l'umanità è soffocata e soppressa. Jack London lo chiamava il Tallone di ferro. segue a pagina 4

FESTA DELLA REPUBBLICA, APPELLO DI MATTARELLA. A ROMA DESTRE E FORCONI IN PIAZZA

«Unità, tutti parte di uno stesso popolo»

Le differenze provocate dalla malattia non vanno brandite gli uni contro gli altri. Alla vigilia della Festa della Repubblica il presidente Mattarella pronuncia un nuovo e preoccupato appello per la coesione del paese. «Non si tratta di sospendere o annullare la normale dialettica politica», dice, «ma c'è qualcosa che viene prima della politica e che segna il suo limite. Qualcosa che non è disponibile per nessuna maggioranza e per nessuna opposizione: l'unità morale, la condivisione di un unico destino, il sentirsi responsabili l'uno dell'altro». Non sembra un mes-

saggio solo rivolto alle opposizioni. Che comunque oggi saranno a Roma a piazza del Popolo contro il governo. «Scelta divisiva», attacca il Pd. Nella stessa piazza la staffetta con i gilet arancioni e i forconi. Senza mascherina perché il virus «non esiste».

PREZIOSIA PAGINA 7

CONFINDUSTRIA Bonomi attacca e tifa Mes

L'affondo del presidente di Confindustria Bonomi, che non esita a definire la politica del governo più dannosa del Covid, mira a spingere verso la richiesta del prestito Mes. Più in generale gli industriali puntano a condizionare pesantemente l'intera politica economica anti-crisi. COLOMBO A PAGINA 6

SARDEGNA, SOLINAS RINUNCIA Contagi e tamponi in calo Atene «rassicura» Di Maio



Ieri 60 morti e 178 nuovi casi di Covid-19 ma i test effettuati sono meno della metà, un terzo in Lombardia. Il governatore sardo Solinas rinuncia al «passaporto sanitario», e ha un piano B. Al telefono, il ministro greco Dendias rassicura Di Maio sul possibile via libera ai turisti italiani; se ne riparerà il 9 giugno. CAPOCCI, COSSU E MARTINI A PAGINA 8

«Fase 2», Nord-Sud Tra le Regioni passaporti e macerie

MARCELLO MADAU

Confesso di aver pensato, solamente per un attimo fuggente, che un nucleo importante del dibattito che a più voci si è levato sul problema del «passaporto sanitario» fosse uno degli effetti «collaterali» del coronavirus. segue a pagina 15

Lavoro da casa Un cambio che mette alla prova il sindacato

ANDREA RANIERI

Non chiamiamoli smart. Come se il lavoro intelligente e autonomo si identificasse con quello da casa. La pandemia ci ha mostrato quanto smart, densi di competenze, capaci di gestire imprevisti, siano i lavori essenziali per le persone e le comunità. segue a pagina 15

UNA TESI FUORVIANTE Il virus non si è indebolito E Zangrillo non ha i dati



Secondo Alberto Zangrillo, primario di Terapia Intensiva al San Raffaele, il virus è clinicamente morto. Ma è un messaggio fuorviante, cui manca l'appoggio di dati scientifici. Il biologo Enrico Bucci della Temple University di Philadelphia: se oggi il contagio rallenta non significa che il virus sia meno pericoloso. CAPOCCI A PAGINA 6

all'interno

Pax Christi 2 giugno: «Basta frecce, sono armi di guerra»

LUCA KOCCI

PAGINA 7

Scuola Il garante ai sindacati: «Revocate lo sciopero dell'8»

ROBERTO CICCARELLI

PAGINA 6

Bielorussia Migliaia in piazza contro l'eterno Lukashenko

YURI LOLOMBO

PAGINA 9



Poste Italiane SpA, in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giornale n. 23/2020





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 151 ITALIA
 SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 2 Giugno 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il cartellone 2020-2021
San Carlo, ripartenza di lusso con Kaufmann e Netrebko poi le star Muti e Barenboim
 Donatella Longobardi a pag. 13



Il commento
Big e titoli evergreen per lanciare l'era Lissner con l'incognita del Covid
 Stefano Valazuolo a pag. 13

Il commento
LA FESTA DEL RILANCIO DI TUTTI

Mario Ajello
 Non s'era mai visto il 2 giugno che va in scena oggi. Con le piazze dei partiti e dei movimenti che si fanno titolari di quella che è sempre stata la festa della normalità repubblicana. Che parcellizzano una celebrazione (forse l'unica) che era riuscita a restare unificante e non divisiva, diversa dal 25 aprile. Ed ha avvalorato lungo il tempo il giudizio che Piero Calamandrei diede del referendum del 2 giugno '46: «Un miracolo della ragione».
 Continua a pag. 5

La app Immuni
LA SALUTE E I DOVERI DA CITTADINI

Silvio Garattini
 La lotta al Sars Cov-2, il virus che determina la malattia nota con il nome di Covid-19 è stata sintetizzata con i 3 T: Testare, Tracciare, Trattare. Testare vuol dire in termini pratici eseguire il tampone naso-faringeo, perché questo è il solo modo per sapere in tempi relativamente rapidi se un soggetto è stato infettato dal virus. Come è ovvio, quanto più si fanno tamponi, tanto più esiste la probabilità di trovare soggetti positivi. Poiché la grande maggioranza dei soggetti infettati non manifesta sintomi o ne manifesta solo alcuni comuni alle malattie da raffreddamento è solo il tampone che dà la certezza dell'avvenuta infezione.
 Continua a pag. 35

La beffa degli aiuti mai arrivati

► A tre mesi dal decreto Cura Italia, 1,8 milioni di lavoratori senza un euro di cassa integrazione Per 150mila professionisti niente contributo a fondo perduto. Prestiti alle imprese ancora al ralenti

Il reportage Presi d'assalto anche i compro oro



In tanti ieri in fila davanti al Monte dei Pegni di Napoli NewFotoSud Renato Esposito

Napoli, la ressa dei disperati al Monte Pegni
 «Ho perso il lavoro, lascio tutti i miei anelli»

Paolo Barbuto in Cronaca

Nando Santonastaso a pag. 9

Mattarella e il 2 giugno «Serve lo spirito del Dopoguerra»
 «Dividersi adesso è inaccettabile»

«Dividersi ora è inaccettabile». Il Capo dello Stato, Sergio Mattarella, che ieri ha assistito al concerto per le vittime del coronavirus, in occasione del 74° anniversario della Repubblica che ricorre oggi, insiste sul concetto della «unità morale che viene prima della politica». «Fu il cemento per ripartire», osserva Mattarella che dicendosi «fiero del Paese» invita a non brandire le sofferenze. Oggi sarà a Codogno, il comune lombardo «simbolo» della pandemia in Italia.



Conti, Guasco e Picone alle pag. 4 e 5 Mattarella al concerto di ieri

Campania, test e tamponi per i prof della maturità

Piano regionale per 10mila: coinvolti anche i bidelli Da domani controlli rafforzati su chi arriva dal Nord

Luigi Roano

È ra nell'aria ora è un fatto concreto. Per i professori e il personale non docente ai prossimi esami di maturità, in Campania, ci saranno test rapidi e tamponi contro il virus. Lo slogan è «Scuola sicura» e la Campania è tra le primissime Regioni a mettere in campo un protocollo sanitario e di sicurezza che interesserà ben diecimila persone.
 A pag. 3 con Vazza

La sentenza

Movida, bocciato il sindaco il Tar: vale la stretta De Luca

I Tar Campania accoglie il ricorso presentato dalla Regione Campania avverso l'ordinanza comunale del sindaco di Napoli sulla movida. I giudici amministrativi ritengono che «la chiusura dei bar alle 3.30 potrebbe aumentare i contagi». Il sindaco «chiama» il governo.
 Roano in Cronaca

Agrovicola Colella
 sede operativa: contrada Aria di Settembre 80011 Acerra (Na)
 Tel/Fax 081 803 3442 | info@agrovicolacolella.it

L'ipotesi: riaprire gradualmente al pubblico
L'estate con il campionato Verona-Napoli il 23 giugno

Pino Taormina a pag. 16

Noi e il pallone
L'ALGORITMO NEL PAESE DEI SOSPETTI
 Massimo Adinolfi

Ultimo arriverà l'algoritmo. Perché il campionato sta per riprendere.
 Continua a pag. 35

Dal virus agli arbitri
GASPERINI IL PREDICATORE RAZZOLA MALE
 Francesco De Luca

Il tono pacato, da prete durante l'omelia, l'ha adoperato anche per quella rivelazione.
 Continua a pag. 17

Via Leonardo Da Vinci, 10 Grumo Nevano - Napoli
 www.kadoauomo.it - info@kadoauomo.it





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142-N°151 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 2 Giugno 2020 • S.Erasmo-Festa della Repubblica

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

In mascherina
Colosseo e Fori
sorpresa al ritorno:
i graffiti propiziatori
appena scoperti
Larcan a pag. 25



L'ipotesi degli stadi aperti
Uno scudetto in 43 notti
c'è il calendario della A
Juve-Lazio il 20 luglio
Avantaggiato, Buffoni e Caputi nello Sport



Il Messaggero
PATENTE E LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

«Dividersi ora è inaccettabile»

►Mattarella e il 2 giugno: «L'unità morale viene prima della politica. Fu il cemento per ripartire» ►«Non brandire le sofferenze. Fiero del Paese» Oggi la visita a Codogno, centrodestra in piazza

Valori ed errori
La festa "laica"
per ricostruire
il nostro futuro

Mario Ajello
Non s'era mai visto il 2 giugno che va in scena oggi. Con le piazze dei partiti e dei movimenti che si fanno titolari di quella che è sempre stata la festa della normalità repubblicana. Che parcellizzano una celebrazione (forse l'unica) che era riuscita a restare unificante e non divisiva, diversa dal 25 aprile.
Continua a pag. 3

Pericolo negazionismi
Il sacrificio
per la salute
collettiva

Silvio Garattini
La lotta al Sars Cov-2, il virus che determina la malattia nota con il nome di Covid-19 è stata sintetizzata con 13 T: Testare. Tracciare. Trattare. Testare vuol dire in termini pratici eseguire il tampone naso-faringeo, perché questo è il solo modo per sapere in tempi relativamente rapidi se un soggetto è stato infettato dal virus.
Continua a pag. 18

Copri fuoco a New York. Solidarietà degli agenti ai dimostranti



Poliziotti in ginocchio a Miami durante uno dei cortei dedicati a George Floyd (Foto da twitter MICHAEL DEBERT)
Trump nel bunker: arrestateli tutti
NEW YORK Usa nel caos: tensione fuori dalla Casa Bianca, Donald Trump portato nel bunker. Copri fuoco anche a New York. Il caso dei poliziotti che si inginocchiano per solidarietà.
Guaia e Pomperti alle pag. 12 e 13

Dall'8 giugno tracciamento soft in 4 regioni
Parte l'esperimento App Immuni
Arrivi dal Nord, la frenata sui test

ROMA Da ieri sera l'app Immuni per il tracciamento dei contatti in funzione anti-contagio è disponibile sui negozi digitali di Apple e Google. Si può scaricare volontariamente sul proprio smartphone e contribuire al monitoraggio che, al momento, è però disponibile solo in 4 regioni. Ma ieri sono anche iniziati i primi tentativi di truffa.
Andrei e Malfetano alle pag. 6 e 7
Conti e Guasco a pag. 2

La riforma costerebbe altri 3 miliardi
Fisco, trappola Irpef
nella busta paga
di 900mila lavoratori

Luca Cifoni
Sarà nella prossima legge di Bilancio il primo pezzo della riforma fiscale. L'emergenza coronavirus ha sconvolto anche il programma di riassetto del sistema tributario. Spunta una trappola Irpef per 900 mila lavoratori: nel 2021 senza correttivi un aumento di stipendio farebbe calare il reddito.
A pag. 14

Regolarizzazioni
Parte lenta la sanatoria
per colf e braccianti
ROMA Colf, badanti e braccianti, partenza al rallentatore per le regolarizzazioni. Doppio canale per datori di lavoro e lavoratori stranieri. C'è tempo fino al 15 luglio, attese 220 mila istanze.
A pag. 14

Timori di contagio: una commissione su 10 senza presidente
Fuga dei prof, maturità a rischio

ROMA Tra due settimane iniziano gli esami di maturità, ma a farsi trovare impreparati quest'anno potrebbero essere i professori: una commissione d'esame su 10, infatti, non ha ancora un presidente a guidarla. Mancano infatti all'appello 1200 dirigenti scolastici e il ministero dell'istruzione sarà costretto a chiamarli d'ufficio, togliendo anche i requisiti necessari. Ma non solo, tra le possibili soluzioni c'è anche quella di assegnare ad un presidente più commissioni: un'eventualità bocciata dai diretti interessati.
Loiacono a pag. 11



ACQUARIO, VIVA I SENTIMENTI
Buongiorno, Acquario! Siete bravi nel lavoro e nello studio, in casa e in affari, nello sport e nelle amicizie... ma nulla al confronto della vostra capacità d'amare. Lo dice Venere nel doppio Gemelli, in aspetto con Saturno nel vostro segno, i nuovi amori sorprendono. Le stelle approvano. Auguri.
L'oroscopo all'interno

Società Benefit
Il nostro modello di azienda è concepito per creare valore, non solo come profitto, ma anche come contributo al benessere e all'evoluzione dell'intera comunità. Tutto questo è scritto nel nostro statuto di Società Benefit ed è misurato e certificato come B Corp.
Un futuro sostenibile non solo è necessario, è possibile.
Da 40 anni, per la salute di oggi e di domani.
Aboca
www.aboca.com

Domanda ancora debole, guida al mercato che cambia
Vacanze in Italia tra sconti e rincari

Francesco Bisozzi e Diodato Pirone
Ripartenza? È una parola! Perché far ripartire il comparto del turismo senza i turisti è dura. Gli operatori del settore passano le giornate a scrutare l'arrivo di qualche prenotazione. «C'è ancora troppa incertezza», spiega Bernabò Bocca, presidente di Federalberghi. «Una metà circa degli hotel non riaprirà. Tuttavia ieri ho festeggiato l'inattesa telefonata di un cliente Usa».
A pag. 9
Mangani a pag. 9

Accolse gli arrivi da Wuhan
Cecchignola vuota: chiude il primo centro anti-Covid



Giuseppe Scarpa
Il 3 febbraio, quando i 156 italiani di Wuhan varcano l'ingresso del centro olimpico dell'esercito della Cecchignola, nella Capitale. A distanza di 4 mesi la struttura in Italia, che per prima ha affrontato l'emergenza Covid-19, ritorna alla normalità.
A pag. 7

* € 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

MARTEDÌ 2 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Nuovi orari e date della serie A: al Dall'Ara si gioca alle 21,45

Bologna-Juve il 22 giugno Notte stellare con CR7

Caniato e Vitali nel QS



Svolta dei medici: virus, basta paura

Chi sta sul campo contesta gli epidemiologi: «Ospedali vuoti, carica virale irrilevante, nessun rimbalzo post lockdown»
L'allarme per tumori e malattie circolatorie, trascurate a lungo per far fronte al Covid. Contagi al minimo da febbraio

Servizi
da p. 2 a p. 11

Giuseppe Conte due anni dopo

La nuova sfida dell'«avvocato degli italiani»

Michele Brambilla

Ricorrono oggi due anni esatti dalla prima uscita pubblica di Giuseppe Conte in qualità di presidente del Consiglio. «Premier per caso», s'era detto, visto che era uscito da un cilindro per risolvere uno stallo altrimenti destinato a soffocare in culla il governo gialloverde. La Lega non accettava Luigi Di Maio premier, e ancor meno i Cinque Stelle accettavano Matteo Salvini. Così, fra i due litiganti finì per godere il terzo, o meglio l'outsider. Ma non c'era italiano, due anni fa, a non pensare che questo sconosciuto professore universitario fosse in realtà la controfigura, il prestanome dei due veri premier: Di Maio e Salvini appunto, ribattezzati i Dioscuri.

Continua a pagina 11

MULTI POLIZIOTTI SOLIDALI CON LA PROTESTA PER LA MORTE DI FLOYD TRUMP STRIGLIA I GOVERNATORI: PUGNO DI FERRO, NON SIATE IDIOTI



L'AMERICA IN GINOCCHIO

Servizi e De Carlo
alle pagine 18 e 19

DALLE CITTÀ

Caos anarchico in Bolognina

Il procuratore striglia il Comune «Nessuno si chiami fuori»

Tempera in Cronaca

Ateneo chiuso, esercizi vuoti

Zona universitaria Commercianti in ginocchio

Giordano in Cronaca

La ripartenza del 'Marconi'

Termoscanner ad alta tecnologia in aeroporto

Servizio in Cronaca



Prato, il ragazzo non aveva ancora 14 anni

Un figlio con l'allievo Sei anni e mezzo alla prof

Natoli a pagina 16



Nella cinquina con il suo romanzo-ballata

Il Campiello consacra Guccini scrittore

Cumani a pagina 27

Società Benefit

Il nostro modello di azienda è concepito per creare valore, non solo come profitto, ma anche come contributo al benessere e all'evoluzione dell'intera comunità. Tutto questo è scritto nel nostro statuto di Società Benefit ed è misurato e certificato come B Corp.

Un futuro sostenibile non solo è necessario, è possibile.

Da 40 anni, per la salute di oggi e di domani.



www.aboca.com





MARTEDÌ 2 GIUGNO 2020 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C - Anno CXXIV - NUMERO 130, 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



IL CALCIO RIPARTE DA TORINO-PARMA DERBY DI GENOVA A LUGLIO ALLE 21.45

FRECCERO E ARRICHIELLO / PAGINE 36 E 37



PARTITE FINO A MEZZANOTTE L'ENNESIMO INCHINO AI SOLDI DELLE TIVÙ

IL COMMENTO DI PAOLO GIAMPÌERI / PAGINA 36

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 13
Economia/Marittimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Xte	Pagina 32
Sport	Pagina 36
Meteo	Pagina 38



Il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, parla agli italiani prima del concerto senza pubblico dedicato alle vittime della pandemia

LA FESTA DEL 2 GIUGNO

MATTARELLA CHIEDE UNITÀ: NON VANIFICARE I SACRIFICI FATTI

MAGRI E ALTRI SERVIZI / PAGINE 4 E 5

STATI UNITI

Trump ai governatori «Fermate chi protesta o sembrerete stupidi»

Francesco Semprini / PAGINA 10

Non si ferma la protesta negli Usa, dove il coprifuoco è stato esteso a 40 città. Al bilancio si aggiungono tre attivisti morti e un agente ferito. In diverse città i poliziotti esprimono la loro vicinanza ai manifestanti. Trump definisce «deboli» i governatori e chiede una repressione più severa. La nuova autopsia smentisce quella ufficiale: George Floyd, il nero fermato dalla polizia a Minneapolis, è morto soffocato.

ROLLI



Il fratello di Floyd chiede giustizia: «Ma basta violenze»

L'Inviato Mastrolilli / PAGINA 11

Parla Terrence, fratello minore di George Floyd: «Dopo che avremo distrutto le nostre comunità, le nostre case, i nostri negozi, cosa resterà? Ve lo dico io: non si muoverà nulla. Come sempre. Basta con i saccheggi, basta violenze. Dobbiamo farci furbi e cambiare strategia. Bisogna chiedere giustizia, ma usando i metodi pacifici, e andare a votare a novembre per cambiare il nostro destino.»

L'ANALISI DI FASCE / PAGINA 13

LE MISURE PREVISTE PER UN MESE. SI APRE UN NUOVO FRONTE DI INCHIESTA PER IL CALCESTRUZZO SOTTO I LIMITI NELLE GALLERIE

Autostrade a rischio ingorghi: da oggi tratti gratuiti in Liguria

Sono compresi in un'area delimitata dai caselli di Varazze, Lavagna, Ovada e Vignole Borbera

Lavori su 24 ore, incremento del personale ed estensione del pedaggio gratuito per compensare i disagi degli utenti. Il piano per le gallerie liguri è stato annunciato ieri dall'ad di Autostrade Tomasi alla Regione. L'impegno è quello di mettere in sicurezza i tunnel a rischio entro giugno. Le esenzioni tariffarie riguardano l'area tra i caselli di Varazze, Lavagna, Ovada e Vignole Borbera. Indagini della finanza sul calcestruzzo.

DELL'ANTICO, FREGATTI, GRASSO E SOLLI / PAGINE 2 E 3



GLI ARMATORI LITIGANO SUI CONTRIBUTI PER LE CROCIERE IN ITALIA

GALLOTTI / PAGINA 17

IDUE FRONTE DELL'EMERGENZA CORONAVIRUS IN LIGURIA

Alessandra Costante / PAGINA 6

Nessun morto in 24 ore ma i contagi crescono. Debutterà l'app Immuni

Per la prima volta dall'inizio dell'emergenza, nelle ultime 24 ore in Liguria non si sono registrati morti. I positivi sono 56, numero più alto in Italia, per un focolaio in una Rsa.

Silvia Campese / PAGINA 8

Le lezioni? All'aperto. Così Bergoggi salva l'ultimo giorno di scuola

A Bergoggi il 10 giugno i bambini di quinta elementare potranno partecipare insieme all'ultimo giorno di scuola, in una classe allestita all'aperto. Lo ha deciso il sindaco.

FARMACIA SAN GIACOMO
Sante & Benessere

Da sempre siamo al servizio della tua salute!

OGGI APERTI DALLE 9,00 ALLE 12,30

Farmacia San Giacomo Sas
Via N. Bido, S/A/R - 16128 Genova (GE)
tel. 010.590894

BUONGIORNO

Ai Weiwei è uno dei più noti dissidenti cinesi. È uno scultore, un architetto, un regista. È stato in carcere in Cina e oggi vive a Cambridge. L'Occidente ha rinunciato ai suoi valori e crolla, ha detto in un'intervista alla Repubblica, parlando di Hong Kong strappata al mondo libero nell'indifferenza europea. Nulla di quanto fa Pechino ci imbarazza, non il disprezzo dei diritti umani, non le disastrose menzogne per coprire l'avvio del virus, non la melliflua minaccia dell'irruzione tecnologica via 5G. Potrebbe sembrare la tradizionale fascinazione dell'Europa per le tirannie, per le democrazie autoritarie, per i regimi terroristici, ne sappiamo parecchio noi in Italia, dove secondo i gusti e gli obblighi geopolitici di destra o di sinistra, o per questioni più solidamente di bilancio, e cioè del nostro benessere...

ci siamo ingoiati piccoli padri, grandi timonieri, caudilli, barbudos, califfi, rais, satrapi che hanno mandato gli avversari alla forca, al campo di sterminio, alla tortura, alla prigione, in esilio, e però andava sempre tutto bene, avevamo lo stomaco forte, c'era la ragion di Stato ad aprire le porte e far tendere le mani. Dunque che c'è di strano? L'intero continente continua a incolonnare gli addendi, fa affarini, nel nostro piccolo noi pure, e così né il presidente del Consiglio né il ministro degli Esteri hanno nulla da ridire, dissimulano con la prodigiosa arte dei predecessori, mentre riprovano a spezzare le remi alla Grecia. Ma c'è una differenza, colta da Weiwei e sfuggita a molti: allora ci compravamo i despoti per maggior forza della democrazia, ora ci vendiamo per la sua debolezza. —

Comprami

MATTIA FELTRI

Acqua a domicilio e non solo
020 4037021
www.acquadomiciliegenova.it

L'ACQUA A CASA TUA IN UN CLICK

...CON UN REGALO!

A soli 17,50 € 5 costellati forattato 1,5 litri di Sant'Anna naturale o frizzante
in regalo 6 bott. SanThè da 4,5 l





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole
Redditi 2020: tutte le novità per il modello delle società



— a 0,50 euro più il quotidiano

Giovedì
La nuova Imu chiama alla cassa: obblighi, calcoli ed esenzioni

— Inserto estraibile



FTSE MIB 18523,71 +1,79% | SPREAD BUND 10Y 190,00 -1,60 | €/S 1,1116 -0,18% | ORO FIXING 1730,60 +0,11% | **Indici&Numeri** → PAGINE 38-41

Emergenza per la cassa integrazione

LAVORO

Il Governo disponibile a ridurre i vincoli e aumentare la durata

Confindustria: produzione -33,8%. «Senza sostegni rischio emergenza sociale»

Edizione chiusa in redazione alle 22

Pressing di imprese e sindacati per estendere oltre ottobre la cassa integrazione per l'emergenza Covid, e il governo apre il cantiere: allodium una strategia in due fasi entro l'autunno per una Cig più lunga e con meno vincoli. Allarme del Centro studi Confindustria: la produzione industriale non riparte, -33,8% a maggio. «Molte imprese sono in crisi di liquidità» - denuncia il CgC - si rischia l'esplosione di una vera emergenza sociale. **Poglietti, Tucci, Orlando** — a pag. 3

25,5 miliardi
Conti pubblici Per lo Stato maggio chiude con un rosso da record
Gianni Trovati — a pag. 3

54 per cento
Sondaggio L'emergenza economica preoccupa più della sanità
Secondo un sondaggio Winpoll, sono gli italiani che temono di più l'emergenza economica
Roberto D'Allimonte — a pag. 10

PANORAMA

LA FESTA DELLA REPUBBLICA

Mattarella: «Ora uno sforzo unitario, rispettare il sacrificio degli italiani»



«Mi permetto di invitare a trovare le ragioni di uno sforzo comune, che non attenua le differenze di posizione politica né la diversità dei ruoli istituzionali». Così il presidente Mattarella (foto) in occasione del "concerto per le vittime del coronavirus" nel 75° anniversario della Repubblica. — a pagina 20

DISORDINI NEGLI USA

Trump al 50 governatori: per le proteste usare la forza

Donald Trump in videoconferenza dalla Casa Bianca ieri ha chiesto ai governatori dei 50 stati americani di riprendere il controllo delle strade, «di non essere deboli» e «di usare la forza» di fronte alle proteste. — a pagina 24

STRATEGIE DI CRESCITA

UNA NUOVA AUTOSTRADA DEL SOLE PER LA RIPRESA

di **Marco Fortis** — a pagina 23

IMMATRICOLAZIONI

Auto in crisi, a maggio -50% Unrae: misure urgenti

Mondo dell'auto in crisi: in maggio, nonostante fine dei lockdown e riapertura dei concessionari, ha perso il 49,6% delle immatricolazioni. Il mercato scivola a 350 mila auto invendute e prodotte prima della chiusura. Unrae chiede misure urgenti. — a pagina 22

APP ANTIVIRUS

Immuni debutta domani in quattro regioni

Debutta domani la app Immuni per il tracciamento della pandemia. Ieri la prima giornata di disponibilità per telefoni Android o iOS, ma senza comunicazione del governo. Quattro le regioni interessate: Puglia, Abruzzo, Marche, Liguria. — a pagina 9

Evasione, nel 2019 recuperati quasi 20 miliardi. Ora nuove strategie

LOTTA AGLI ILLECITI

L'allarme Coronavirus spinge gli uffici a favorire adempimenti spontanei

Rafforzati gli incentivi ai dipendenti del Fisco che aiutano la compliance

Nel 2019 l'agenzia delle Entrate ha incassato 19,9 miliardi dalla lotta all'evasione, frutto per 16,9 miliardi di attività "ordinaria" e di 3 miliardi dagli introiti "straordinari" della pace fiscale, che oltre alla sanatoria sulle cartelle esodo e stralci comprende anche quella su lit, accertamenti e verbali. Il recupero

totale è in crescita di 700 milioni (+4,3%) rispetto al 2018 e su questo aumento ha "pesato" per il 43% il maggior gettito che deriva dalla promozione della compliance.

Ora l'emergenza coronavirus è destinata a cambiare gli obiettivi sul fronte del recupero dell'evasione. Complice il lockdown che ha rallentato l'attività di controllo, la seconda parte di quest'anno dovrà ricambiare gli obiettivi sia del recupero sia degli strumenti da utilizzare. Uno degli articoli del decreto Rilancio riformula il mix delle priorità su cui le Entrate dovranno concentrarsi. Fissando due paletti importanti: rafforzare l'attività di compliance e tenere conto ancor più di questi risultati negli incentivi a funzionari e dirigenti del Fisco.

Mobili e Parente — a pag. 2

CONTROLLI E RIPICCHE

Arcelor sbarra le porte agli ispettori della ex Ilva

Nuova tensione attorno ad ArcelorMittal. Nell'impianto di Taranto ieri non c'è stata la prevista ispezione dei commissari di Ilva in amministrazione straordinaria. Il

gestore in fitto ha detto che non poteva esserci alcuna ispezione essendo il personale assente per il ponte del 2 giugno. E su questo è sorto un caso. **Palmiotti** — a pag. 13

GLI OBIETTIVI 2050



Tecnologie. Il Green Data Center Eni di Ferrara Erbognoe (Pv) completerà 70 milioni di miliardi di calcoli al secondo contenendo al minimo l'impatto ambientale

Eni, due direzioni generali in arrivo per accelerare la svolta green

Eni accelera la svolta green con una nuova struttura organizzativa in arrivo. Due le grandi direzioni generali allo studio: attività oil (upstream e midstream) e i restanti business, vale a dire quelli legati alla transizione energetica e al downstream, a partire da Eni Gas & Luce, dalle rinnovabili e dalla chimica. **Condina e Dominelli** — a pag. 19

Mediobanca, Delfin investitore finanziario

LE MOSSE DI DEL VECCHIO

Un rialzo dell'8,09% in Borsa con scambi pari al 2% del capitale: l'effetto Del Vecchio si fa sentire su Mediobanca, spingendo il titolo dopo la conferma della richiesta presentata alla Bce per poter salire, attraverso la holding lussemburghese Delfin (e

come «investitore finanziario»), al 20% del capitale della banca d'affari dall'attuale 10% circa.

Una mossa che alimenta le incertezze sui riflessi nella governance di Mediobanca. Secondo gli analisti è Generali (di cui Mediobanca è il primo azionista con il 13%) la vera osservata speciale della partita.

— Servizi e analisi alle pagine 4 e 5

ASSICURAZIONI

Cattolica sprofonda in Borsa. Incognita ricapitalizzazione

Laura Galvagni — a pag. 17

Aste immobiliari 2019, bruciati 3,4 miliardi

NPL

Bilancio in peggioramento quest'anno: 31 mila aste sospese per il lockdown

Un gigantesco falò. Che nel solo 2019 ha bruciato in Italia 3,4 miliardi di euro di ricchezza. Le aste immobiliari in Italia questo sono: un immenso e farraginoso meccanismo di distruzione del valore. Sono un po' migliorate negli ultimi anni, così almeno testimoniano vari addetti ai lavori, ma i numeri del 2019 dimostrano che non basta. Anche perché questi dati, raccolti da Bevi (una start-up nata nel 2017 per vivacizzare le aste immobiliari), hanno una precisione del 99,39%.

Sono i dati effettivi del 2019, raccolti dal Portale delle Vendite Pubbliche. Non stime o proiezioni.

Morya Longo — a pag. 22

GALASSIA AGNELLI

Comau, nomine in vista Ipo

— Servizio a pagina 17

.salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Un arretrato di 600 mila interventi. Così nelle corsie riparte la chirurgia

Marzio Bartoloni — a pag. 30

Rapporti

Sviluppo sostenibile

Covid, stop and go per la sostenibilità

— a pagina 33

CD CHRISTIAN DOMINICI

CREDITI IVA
FINANZA D'IMPRESA

www.christiandominici.it



CRASTAN
1870 €
100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Martedì 2 giugno 2020
Anno LXXVI - Numero 151 - € 1,20
Ss. Marcellino e Pietro martiri

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675 881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DC8 ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6990

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

CENTRODESTRA IN PIAZZA

«Conte leggerà le mani all'Italia per trent'anni»

Giorgia Meloni spiega a Il Tempo la vera trappola inserita nel Recovery fund
«La maggioranza fa patti con la Ue che ci impegneranno per intere generazioni»

Di Majo a pagina 5

Il Tempo di Oshø

Zangrillo non molla: «Ecco perché il virus è meno cattivo»

Lenzi a pagina 3



Uno sguardo di troppo e finisce accoltellato dalla baby-gang

...Uno sguardo, una frase di troppo e un'aggressione che ha messo a rischio la vita di un ragazzo di appena diciotto anni a Torvajanica. I carabinieri hanno fermato un diciassettenne e due sedicenni. Tutti accusati di concorso in tentato omicidio e lesioni gravi.

Ossino a pagina 16

Ammesso il flop Atac si arrende e chiede ritocchi al contratto

Magliaro a pagina 12

Nettuno Rissa in Comune Il sindaco ritira tutte le deleghe

Gobbi a pagina 12

La protesta Per la scuola solo le briciole I fondi stanziati sono troppo pochi E riparte lo scontro

Conti a pagina 7

Fase 2 Riapertura sicura per il Colosseo

Ingressi contingentati e scanner all'entrata Già venduti 300 biglietti



Verucci a pagina 13

La denuncia Allarme al bar per il caro-caffè Per una tazzina si spendono fino a trenta cent in più

Terracina a pagina 18

Solite scene Toma la normalità Rifiuti ovunque Cassonetti strapieni e immondizia in strada Ama corre ai ripari



Conti a pagina 15

Calcio Ecco i calendari La Serie A riparte

Ci sono date e orari per il campionato Roma e Lazio il 24 sera



Carmellini e Pieretti a pagina 22

Dott. Silvio Rossi Ortopedico
La tecnologia al servizio del paziente

PERFORMA
di CHOCOCO HA SRL

Distributore esclusivo per l'Italia della Biobarica

BioBarica
MEDICAL HYPERBARIC SYSTEMS

Nuova camera iperbarica dispositivo medico per studi medici ambulatori cliniche per il trattamento di ossigenazione iperbarica negli stati di ipossia

LANCISI PHYSIO
Viale Angelico 38 - 00161 Roma
Tel. 06 69427036 - Cell. 3290479689
www.silvirossi.it

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

Ho seguito, su Raidue, lunedì 25 maggio, alle 21.20, il programma "Facciamo che io ero", con protagonista Virginia Raffaele. La Raffaele è sicuramente un'artista a tutto tondo, una ottima imitatrice. Ma perché, anziché riproporre un suo "Meglio di", non si affida alla Raffaele un programma, come quello che, su un altro canale, ha Maurizio Crozza? Saprebbe portarlo a casa con successo.

Mi fa piacere che "Chi l'ha visto?", presente su Raitre ormai da anni, il mercoledì sera dopo "Un posto al sole", condotto da Federica Sciarrelli, continui (...)

segue a pagina 21

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

Con Vitamina C e Zinco

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

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

*Indicazioni sulla salute applicabili per le alterazioni e i disturbi correlati, nel prodotto. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di un'attività fisica sana.





SPERIMENTAZIONE AL VIA
App Immuni, si condizionato del garante della privacy
Ciccio Messina a pag. 26

ISTRUZIONI
Certificazione antimafia per i contribuiti a fondo perduto
Bartelli a pag. 24

LIQUIDITÀ
Agli enti locali 12 miliardi per pagare imprese e fornitori
Cerisano a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Debiti della p.a. - La convenzione Mef-Cdp
Coronavirus - La circolare delle Dogane sull'Iva agevolata sulle mascherine
Vendite a distanza - La circolare delle Entrate
IO ONLINE

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



Versamenti di giugno al rinvio

Già pronto un emendamento al decreto Rilancio per spostare al 30 settembre il termine per il saldo dell'autoliquidazione e le altre scadenze fiscali imminenti

Autoliquidazione e versamenti di giugno rimandati al 30 settembre. Tra gli operatori e i professionisti il rinvio è dato quasi per certo e secondo quanto risulta a *Italia Oggi* sarà questa la decisione si spera non a ridosso della scadenza. Il veicolo potrà essere un emendamento al decreto Rilancio (dl 34/20) all'esame della commissione bilancio della camera. Il primo firmatario c'è già ed è Giovanni Currò, deputato del movimento 5 stelle.

Bartelli a pag. 24

CON BONUS E AGEVOLAZIONI
Germania, il piano rilancio post Covid in otto paginette
Giardina a pag. 13

Per il FT lo stimolo europeo è pari allo 0,6% del pil Ue, «cioè niente»



LE RICHIESTE DELLE REGIONI

Le stroncature del Recovery fund stanno diventando la regola, ma non in Italia. Da noi, i trocisi hanno presentato il piano di Ursula von der Leyen come una grande vittoria del governo Conte-Gualtieri, sottolineando che per la prima volta l'Ue distribuirà 500 mld a fondo perduto per rilanciare l'economia europea dopo il Covid-19. Sul *Financial Times*, Wolfgang Munchau invece ha scritto che il Recovery fund non è quello che sembra, ma qualcosa di simile al fumo negli occhi. I 500 mld di presunti sussidi, in realtà sarebbero 400 mld di trasferimenti, e il Recovery fund in senso stretto non andrebbe oltre i 310 mld, spalmato in quattro anni. Vale a dire uno stimolo pari allo 0,6% del pil dell'Ue, «cioè niente».

Oldani a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO
Christian Solinas, segretario del Partito sardo d'Azione e presidente della Regione Sardegna, è un tipo semplice ma risolutivo. Sinora, dice lui, è riuscito a impedire al coronavirus di entrare nella sua isola ed è determinato a bloccargli il passo anche nella prossima stagione estiva. Come? Trasversando i turisti milanesi e lombardi che notoriamente sono degli untori (del resto, Alessandro Manzoni, che la peste l'ha descritta così bene, di dov'era?). Una eccezione, però, Solinas la consentirà. Potranno sbarcare a Milano che saranno provvisoriamente «certificati di negatività». Ma cos'è, chi lo fa, quanto costa? Solinas ammette che non lo sa ma ribatisce che, senza questa carta, non si sbarca (o non si atterra) sull'isola. Intanto i turisti che non hanno ancora disdetto le vacanze in Sardegna, lo faranno nelle prossime ore. E le centinaia di migliaia di sarli che vivono di turismo andranno a Milano a cercare lavoro.

NIENTE SCONTI
Sulle mascherine generiche si applica l'Iva al 22%
Ricca a pag. 28

ITALIA PRIVA DI GUIDA
Superato il lockdown il governo mostra tutti i suoi limiti
Cacopardo a pag. 4

CINEMA STORICO
Netflix si compra l'Egyptian Theatre di Hollywood
a pag. 18

MARKETING
I lavoratori diventano ambasciatori dei marchi
Capianni a pag. 16

DOPO AGON CHANNEL
Becchetti ci riprova e lancia una nuova tv online
Secchi a pag. 18

MEDIA
Linus, ecco come ho costruito il mio successo radiofonico
Piazzotta a pag. 19

COVID19: il mondo è cambiato radicalmente in tre mesi, e così anche la tua Impresa! **FOCUS PMI**

Anche alla luce dei nuovi Decreti, è importante avviare due azioni sinergiche:

- una **riprogrammazione del debito** contratto verso tutti gli Stakeholders: Istituti di Credito, Erario, Locatori, Fornitori, Dipendenti e Collaboratori;
- un'attenta **valutazione dei flussi di cassa** prospettici anche alla luce dei comportamenti dei tuoi clienti e fornitori.

Per evitare che il COVID prevalga sul business, affidati a Noverim.
Scrivici a supportopmi@noverim.it



Per maggiori informazioni: info@noverim.it | tel +39 02 49 75 85 71 | noverim.it

Con «Credito alle Imprese» a €6,00 in più; Con «Il decreto legge Rilancio» a €6,00 in più



LA NAZIONE

MARTEDÌ 2 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Tragico incidente vicino Lucca: oltre ai 17enni l'altra vittima è un 38enne

Tornano le strade di sangue Schianto, morti due giovani

Pacini, Stefanini, Brogioni e commento di Fachin alle pagine 14 e 15



Svolta dei medici: virus, basta paura

Chi sta sul campo contesta gli epidemiologi: «Ospedali vuoti, carica virale irrilevante, nessun rimbalzo post lockdown»
L'allarme per tumori e malattie circolatorie, trascurate a lungo per far fronte al Covid. Contagi al minimo da febbraio

Servizi
da p. 2 a p. 11

Giuseppe Conte due anni dopo

La nuova sfida dell'«avvocato degli italiani»

Michele Brambilla

Ricorrono oggi due anni esatti dalla prima uscita pubblica di Giuseppe Conte in qualità di presidente del Consiglio. «Premier per caso», s'era detto, visto che era uscito da un cilindro per risolvere uno stallo altrimenti destinato a soffocare in culla il governo gialloverde. La Lega non accettava Luigi Di Maio premier, e ancor meno i Cinque Stelle accettavano Matteo Salvini. Così, fra i due litiganti finì per godere il terzo, o meglio l'outsider. Ma non c'era italiano, due anni fa, a non pensare che questo sconosciuto professore universitario fosse in realtà la controfigura, il prestanome dei due veri premier: Di Maio e Salvini appunto, ribattezzati i Dioscuri.

Continua a pagina 9

MULTI POLIZIOTTI SOLIDALI CON LA PROTESTA PER LA MORTE DI FLOYD TRUMP STRIGLIA I GOVERNATORI: PUGNO DI FERRO, NON SIATE IDIOTI



L'AMERICA IN GINOCCHIO

Servizi e De Carlo
alle pagine 18 e 19

DALLE CITTÀ

Omofobia nel Pisano

Atto vandalico contro una coppia «arcobaleno»

Vanni a pagina 17

Emergenza lavoro

Arrivano i soldi della 'cassa' a 100mila toscani

Caroppo a pagina 24

Nel prossimo settembre

La Formula Uno studia un Gp anche al Mugello

Servizi in Cronaca



Prato, il ragazzo non aveva ancora 14 anni

Un figlio con l'allievo Sei anni e mezzo alla prof

Natoli a pagina 16



Nella cinquina con il suo romanzo-ballata

Il Campiello consacra Guccini scrittore

Cumani a pagina 27

Società Benefit

Il nostro modello di azienda è concepito per creare valore, non solo come profitto, ma anche come contributo al benessere e all'evoluzione dell'intera comunità. Tutto questo è scritto nel nostro statuto di Società Benefit ed è misurato e certificato come B Corp. Un futuro sostenibile non solo è necessario, è possibile.

www.aboca.com

Da 40 anni, per la salute di oggi e di domani.





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 45 - N° 129

Martedì 2 giugno 2020

In Italia € 1,50

Mattarella chiede unità Ma la destra va in piazza

Appello del Capo dello Stato per il 2 giugno: "Inaccettabile che la politica si divida sul dolore" Salvini e i leader dell'opposizione manifestano in 70 città per la prima volta nella Festa della Repubblica
Meloni: "Non giustifico i gilet arancioni ma la rabbia è reale"

L'editoriale

Lo spazio repubblicano

di **Ezio Mauro**

Si capisce che ci sia poca festa, oggi, per la Repubblica che celebra se stessa in tempi di coronavirus, coi cittadini mascherati da una cautela securitaria e le incognite sulla fine dell'incubo che ci ha sovrastati per mesi, con il recupero di una piena libertà, anche e soprattutto dalla paura. Ma se ci voltiamo indietro - mentre facciamo il conto dei morti e dell'indebolimento del sistema sanitario coi tagli alla sua rete di welfare materiale - dobbiamo ammettere che se il Paese ha retto, nel suo ruolo sfortunato di cavia occidentale della pandemia, è per una coesione sociale inaspettata in epoca di ribellismi e disuguaglianze, e per un sentimento spontaneo di comunità, miracolosamente sopravvissuto alla predicazione dell'egoismo nazionale selettivo ed esclusivo.

● continua a pagina 29

Il commento

Diritti, le ferite da rimarginare

di **Linda Laura Sabbadini**

Due giugno 1946: donne e uomini alle urne, la grande vittoria della democrazia. Elezioni finalmente libere dopo 22 anni. Una partecipazione di popolo incredibile, dopo le ferite profonde, dolorose, all'indomani di una guerra con milioni di morti, anni di dittatura e persecuzioni. Vince la Repubblica dei diritti.

● a pagina 28

Per il 2 giugno il presidente della Repubblica, che oggi sarà a Codogno, ha spiegato: «Basta brandire le sofferenze dell'epidemia gli uni contro gli altri». Intanto l'opposizione protesta in piazza e per la prima volta si appropria della Festa. Meloni: «Non giustifico i gilet arancioni ma la rabbia è reale».

di **Berizzi, Lopapa, Spagnolo e Vecchio** ● alle pagine 2,3 e 4

La mossa di Del Vecchio

Mediobanca e il Trono di Spade

di **Alessandro Penati**

Tutto ciò che riguarda Mediobanca finisce sotto i riflettori. A maggior ragione oggi, con la contesa che oppone il suo management a Leonardo Del Vecchio. È proprio nel momento in cui Intesa ha lanciato un'offerta su Ubi, per la prima volta non concordata, che ha finito per coinvolgere Unicredit e Unipol.

● a pagina 11

Trump ai governatori: "Idioti se non arrestate i manifestanti"



▲ Il gesto degli agenti in molte città americane ferma la protesta dei manifestanti per la morte di Floyd

A Flint con i poliziotti che si inginocchiano

di **Robert J. Armstrong, Anna Lombardi e Federico Rampini** ● alle pagine 12 e 13

SCARPA

SHOP ONLINE - SCARPA.NET



MOJITO THE ORIGINAL.

Il calcio delle 21.45



Torna la serie A Due mesi di "notti magiche"

di **Currò, Pinci e Vanni** ● alle pagine 36 e 37

Ripartenza

Ecco Immuni un'arma in più contro il virus

L'App è disponibile gratis sugli store Google e Apple test in quattro regioni



Si inizia con un benvenuto: «Ciao! Con il contributo di tutti Immuni aiuta a contenere il virus e tornare il prima possibile alla normalità». Ecco il messaggio che appare aprendo la app Immuni.

di **Ciriacò e D'Alessandro** ● alle pagine 6 e 7

Parla la ministra

Azzolina: a settembre la scuola torna in classe

di **Annalisa Cuzzocrea** ● a pagina 8

Madri e maestre

La lezione delle donne

di **Marco Rossi-Doria** ● a pagina 28

Riecco il Colosseo vero simbolo di tutti i poteri

di **Corrado Augias**

Così, dopo 84 giorni di chiusura, il Colosseo è di nuovo tra noi. Se s'aspettava un segno di normalità, nessun'altra riapertura di monumento può darlo come l'anfiteatro Flavio. Quando il direttore del Parco archeologico, Alfonsina Russo, ha accolto i primi visitatori, ha detto: «Oggi riapre il simbolo di Roma e d'Italia, un segno di speranza».

● a pagina 21

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

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

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

con DVD
Montalbano
€ 11,40

NZ



Covid-19 Caruso, capo dei virologi
"Ora il morbo è meno aggressivo"

INTERVISTA DI PAOLO POLETTI - P. 15

Tel Aviv Arabe e israeliane in marcia
"Donne unite contro il femminicidio"

FRANCESCA PACI E GIORDANO STABILE - P. 19



Calcio Si riparte da Toro-Parma
Il 20 luglio big match Juve-Lazio

GUGLIELMO BUCCHIERI - PP. 34-35



LA STAMPA



MARTEDÌ 2 GIUGNO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.149 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it **GNN**

OGGI IL CAPO DELLO STATO A CODOGNO RENDE OMAGGIO AL LUOGO SIMBOLO DELLA PANDEMIA. OPPOSIZIONE E NEO FASCISTI MANIFESTANO IN 70 CITTÀ

“Non disperdete i sacrifici degli italiani”

L'appello di Mattarella ai partiti per la festa del 2 giugno: spirito costituente e unità morale per il bene della Nazione

LA MISSIONE DEL BUON REPUBBLICANO

MASSIMO CACCIARI

Repubblica: res publica: la "cosa" comune a tutti e proprietà di nessuno. Lo spirito che anima dall'interno ogni interesse particolare, ogni professione, gli affetti e le idee di ciascuno, senza che nessun carattere possa imprigionarlo in sé, presumere di esserne l'incarnazione. La repubblica è la molteplicità dei punti di vista che si incontrano e scontrano, ma punti di vista responsabili, capaci di riflettere l'intero e di cercare di rispondere ai problemi comuni. Il repubblicano ha come proprio nemico mortale chi ritiene che proprio quella molteplicità sia fonte di debolezza, di impotenza a decidere, di latente anarchia. Il repubblicano tiene per certo che essa invece è azione, energia, coscienza vitale, che da essa soltanto può venire la creatività del nostro lavoro, delle nostre fatiche. Il più saggio degli uomini, secondo Nietzsche, Spinoza, diceva che la repubblica democratica è il regime più vicino alla libertà che la natura umana ci conceda. La nostra libertà ci appare a volte non molto più di una vaga idea; nella vita ci ritroviamo condizionati da ogni lato. E sono i governi spesso a conculcarla. Lo spirito della repubblica ci incita contro quei governi che ritengono la res publica affare loro e parlano di libertà e di diritti come fossero graziose concessioni. Ancora più il repubblicano insorgerà contro quei regimi che promulghano imperativi assurdi, che contrastano il nostro bene supremo, l'esser dotati di ragione.

CONTINUA A PAGINA 23



Il presidente della Repubblica durante il concerto per le vittime del coronavirus. SERVIZIO UN INTERVENTO DI GIOVANNI DE LUNA - PP. 2-5

LE RIVOLTE NEGLI STATI UNITI

IN USA ALTRI TRE MORTI. IL FRATELLO DI FLOYD: L'HANNO ASFISIATO, MA BASTA SACCHIEGGI

Caos America, Trump striglia i governatori “Arrestate i manifestanti o sembrerete idioti”

IL PUGNO DURO SULLE PROTESTE SOCIALI

COSA LEGA MINNEAPOLIS A HONG KONG

GIAMPIERO MASSOLO

Minneapolis e Hong Kong. Realtà diversissime, in Nazioni diversissime. Entrambe, tuttavia, sintomi di malessere e conflitti che finiscono per assomigliarsi. Entrambe, suscettibili di mettere i rispettivi governi e assetti politici di fronte a fenomeni dirompenti rispetto alle loro contraddizioni.

CONTINUA A PAGINA 23
MASTROILLI E SEMPRINI - PP. 6-9



DOVE VANNO SALVINI, MELONI E BERLUSCONI

DESTRA-CENTRO TRA LE PIAZZE E L'ANNO ZERO

GIOVANNI ORSINA

Che ruolo avranno i «barbari» sovranisti nella travagliatissima Italia post-pandemia? La loro decisione di scendere in piazza nel giorno della Repubblica e l'appello del Presidente Mattarella all'unità morale della nazione danno rilievo a questa domanda.

CONTINUA A PAGINA 23

INTERVISTA ALLA SENATRICE A VITA

Segre: ora è tempo di valori condivisi Pochi sono all'altezza

Il Presidente ha ragione: ci vogliono coraggio e prudenza, ma serve la generosità di tutti

PAOLO COLONNELLO - P. 3

COLLOQUIO CON IL LEADER DEM

Zingaretti: davanti a questa catastrofe il popolo si ritrovi

Il Pd indica al Paese una via di riscatto. No alle scorciatoie di chi cavalca problemi o manovre di palazzo

PAOLO FESTUCCIA - P. 5

CICLISMO EPICO Ha vinto più di tutti: EDDY MERCKX OGGI in edicola

NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

BUONGIORNO

Ai Weiwei è uno dei più noti dissidenti cinesi. È uno scultore, un architetto, un regista. È stato in carcere in Cina e oggi vive a Cambridge. L'Occidente ha rinunciato ai suoi valori e collasa, ha detto in un'intervista alla Repubblica, parlando di Hong Kong strappata al mondo libero nell'indifferenza europea. Nulla di quanto fa Pechino ci imbarazza, non il disprezzo dei diritti umani, non le disastrose menzogne per coprire l'avvio del virus, non la melliflua minaccia dell'irruzione tecnologica via 5G. Potrebbe sembrare la tradizionale fascinazione dell'Europa per le tirannie, per le democrazie autoritarie, per i regimi terroristici, ne sappiamo parecchio noi in Italia, dove secondo i gusti e gli obblighi geopolitici di destra o di sinistra, o per questioni più solidamente di bilancio, e cioè del nostro benesse-

Comprami

re, ci siamo ingoiati piccoli padri, grandi timonieri, caudilli, barbudos, califfi, rais, satrapi che hanno mandato gli avversari alla forca, al campo di sterminio, alla tortura, alla prigione, in esilio, e però andava sempre tutto bene, avevamo lo stomaco forte, c'era la ragion di Stato ad aprire le porte e far tendere le mani. Dunque che c'è di strano? L'intero continente continua a incolonnare gli addendi, fa affaroni, nel nostro piccolo noi pure, e così né il presidente del Consiglio né il ministro degli Esteri hanno nulla da ridire, dissimulano con la prodigiosa arte dei predecessori, mentre riprovano a spezzare le reni alla Grecia. Ma c'è una differenza, colta da Weiwei e sfuggita a molti: allora ci compravano i despoti per maggior forza della democrazia, ora ci vendiamo per la sua debolezza. —

DEPETRIS

ALLEVATI SENZA L'USO DI ANTIBIOTICI

www.carnidepetris.com





BORSA +1,79% 1€ = \$1,1116

BORSE ESTERE	
Dow Jones	25.470 ▲
Nasdaq	9.691 ▲
S&P 500	3.099 ▲
Nikkei	32.092 ▲
Francfort	11.687 ▲
Zurigo	9.831 ▲
Parigi	5.198 ▲
Londra	4.793 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,1116 ▼
Euro-Sterline	0,8957 ▼
Euro-Yen	116,76 ▲
Euro-Fr.Sv.	1,0886 ▼
Euro-Yuan	7,9327 ▼
INDICAMENTI	
Btp 10 Y.	1,8409 ▼
Bund 10 Y.	-0,0281 ▼
FUTURE	
Euro-Btp	142,19 ▼
Euro-Bund	174,58 ▼
Ftse Mib	18.523,71 ▲

Fiat Chrysler scorpora i robot di Comau per portarli in borsa

La quotazione a Piazza Affari dovrebbe avvenire dopo la fusione tra Fca e Psa

Rebus valutazione Mondellini a pagina 10

Le operazioni di m&a torneranno di moda

Il bisogno di liquidità darà vita a sinergie tra marchi del fashion Bergeretti in MF Fashion

Anno XXXIII n. 107 Martedì 2 Giugno 2020

€2,00 *Classedtori*



SAVE THE DATE



ESPERIENZE DA e PER LA CINA

Idee per rilanciare il business

Venerdì 5 giugno, h. 9.10 - 11.30

ISCRIZIONE GRATUITA www.classagora.it

Copyright Magazine for Fashion n. 107 n. 6520/022 n. 4 3.000. Copyright Magazine for Living n. 98 n. 6520/022 n. 4 3.000. Spedite in a.p. n. 7411. 4084/023 abbo - L. 4/1/16 - Di. 9. 028/Fazio P.2020

RIAPRE LA FINANZA LA SCALATA A PIAZZETTA CUCCIA TROVA LO SCUDO DEL GOVERNO SULLA SUA STRADA

Faro di Conte su Mediobanca

*Palazzo Chigi pronto a usare il golden power se Del Vecchio prende il controllo
La borsa sente odore di guerra e fa volare la merchant (+8%) e Generali (+3%)
Dalla Bce pronta la luce verde, Consob vigile ma l'ago della bilancia è Caltagirone*

L'UE VALUTA DI CONGELARE LE OSCILLAZIONI DI BTP & C NEL CAPITALE DELLE BANCHE

<p>DOPO IL DIKTAT DELL'IVASS</p> <p><i>Il cda Cattolica prepara l'aumento da 500 milioni e il titolo tracolla a Piazza Affari: -17%</i></p> 	<p>GOVERNANCE</p> <p>Unicredit ingaggia Spencer Stuart per il nuovo cda</p>	<p>EX MISTER SPENDING REVIEW</p> <p><i>Il governo pensa a Cottarelli per gestire i fondi anti-Covid del Recovery Plan</i></p> 
---	---	---

Sostenibilità significa futuro.

La situazione che stiamo vivendo, in cui la crisi sanitaria si unisce alle altre grandi crisi ambientali e sociali, impone un radicale cambiamento verso un nuovo modello socio-economico che rispetti il ciclo del vivente. L'evoluzione scientifica e tecnologica offre ad ognuno di noi la possibilità concreta di partecipare alla creazione di questo nuovo modello di sviluppo, che assicuri un futuro al sistema di cui tutti siamo parte. In Aboca lo sosteniamo da 40 anni e da allora facciamo quotidianamente scelte innovative e coerenti che ci consentono di crescere, cercando di contribuire all'evoluzione della comunità e misurando il nostro impatto sulle persone e sull'ambiente.

LE NOSTRE SCELTE

<p>Oltre l'artificiale</p> <p>L'evoluzione delle scienze della vita consente di superare ilattuale modello di produzione farmaceutica, che si basa sui ricami chimici, all'utilizzo di sostanze estranee al sistema vivente. Per questo, da sempre, vediamo il futuro nella ricerca scientifica applicata alle sostanze naturali per la salute.</p>	<p>Un nuovo modo di curare</p> <p>La complessità e l'intelligenza della natura sono una risorsa per la creazione di prodotti farmaceutici. In Aboca, questa si traduce in un "nuovo modo di curare" attraverso l'azione fisiologica di sostanze naturali al 100%, nel rispetto dell'organismo e dell'ambiente.</p>
<p>Società Benefit</p> <p>Il nostro modello di azienda è concepito per creare valore, non solo come punto di incontro e di allineazione dell'intera comunità. Tutto questo è scritto nel nostro statuto di Società Benefit, ed è misurato e certificato come B Corp.</p>	<p>Creare valore</p> <p>Il nostro contributo alla creazione di valore è quello di sviluppare con le nostre tecnologie e conoscenze un modo di curare le persone usando esclusivamente sostanze naturali. Con i vantaggi che questo comporta per l'organismo e ambiente.</p>

Un futuro sostenibile non solo è necessario, è possibile.

Da 40 anni, per la salute di oggi e di domani.

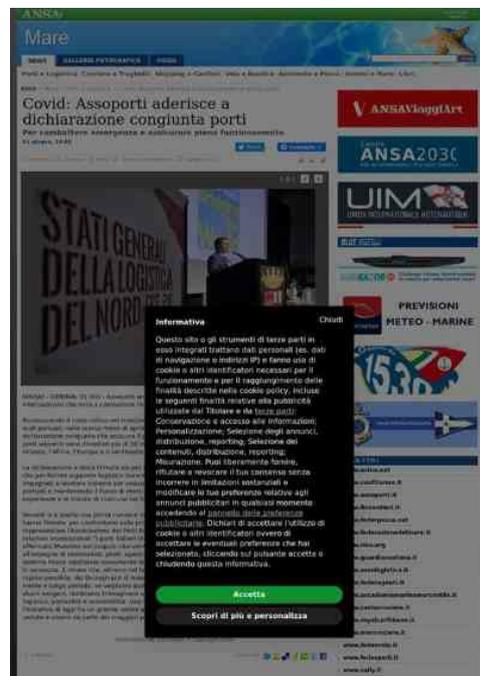


Aboca è una Società Benefit ed è certificata B Corp | www.aboca.com | #abocaperifuturo

Covid: Assoporti aderisce a dichiarazione congiunta porti

Per combattere emergenza e assicurare pieno funzionamento

(ANSA) - GENOVA, 01 GIU - **Assoporti** annuncia l'adesione alla dichiarazione congiunta dei porti internazionali che mira a combattere l'emergenza sanitaria da covid-19. Riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello internazionale degli scali portuali, nello scorso mese di aprile 20 porti internazionali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta che assicura il pieno funzionamento dei porti. Nelle scorse settimane, i porti aderenti sono diventati più di 50 in tutto il mondo, attraversando l'Asia, l'Oceania, il Medio Oriente, l'Africa, l'Europa e il continente americano. La dichiarazione è stata firmata sia per mantenere i porti pienamente aperti al traffico marittimo che per fornire supporto logistico durante l'emergenza sanitaria da covid-19. I firmatari si sono impegnati a lavorare insieme per assicurare l'accoglimento delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci nel mondo, e a scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno nel far fronte alla pandemia in atto. Venerdì si è svolta una prima riunione in video conferenza con rappresentanti di tutti i porti che hanno firmato, per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l'emergenza sanitaria. A rappresentare l'Associazione dei Porti Italiani, il presidente Pino Musolino che ha la delega per le relazioni internazionali "I porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni - ha affermato Musolino nel proprio intervento, spiega **Assoporti** in una nota - ma, anche grazie all'impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori, hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza. È chiaro che, almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, del through-put di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare ad una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso l'iniziativa di oggi ha un grande valore perché sancisce, a livello internazionale, un'alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali". (ANSA).



Assoporti aderisce alla dichiarazione congiunta dei porti internazionali per combattere emergenza da COVID-19

(FERPRESS) - Roma, 1 GIU - Riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello internazionale degli scali portuali, nello scorso mese di aprile 20 porti internazionali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta che assicura il pieno funzionamento dei porti. Nelle scorse settimane, i porti aderenti sono diventati più di 50 in tutto il mondo, attraversando l' Asia, l' Oceania, il Medio Oriente, l' Africa, l' Europa e il continente americano. La dichiarazione è stata firmata sia per mantenere i porti pienamente aperti al traffico marittimo che per fornire supporto logistico durante l' emergenza sanitaria da COVID-19. I firmatari si sono impegnati a lavorare insieme per assicurare l' accogliimento delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci nel mondo. Inoltre, i firmatari si sono impegnati a scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno nel far fronte alla pandemia in atto. Venerdì si è svolta una prima riunione in video conferenza con rappresentanti di tutti i porti che hanno firmato, per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l' emergenza sanitaria. A rappresentare l' Associazione dei Porti Italiani, il Presidente Pino Musolino che ha la delega per le relazioni internazionali, il quale è intervenuto con una relazione articolata, ricordando, tra l' altro che: "I porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni ma, anche grazie all' impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori, hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza. È chiaro che, almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, del through-put di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare ad una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso l' iniziativa di oggi ha un grande valore perché sancisce, a livello internazionale, un' alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali."



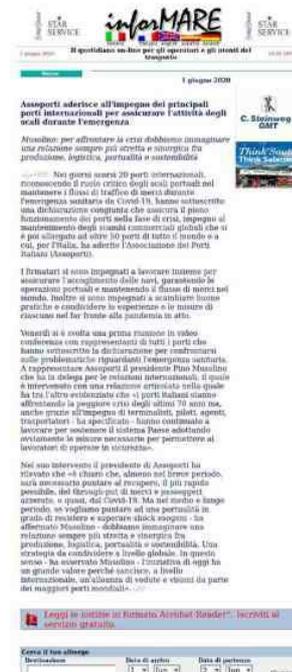
50 porti alleati per la ripartenza

Riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello internazionale degli scali portuali, nello scorso mese di aprile 20 porti internazionali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta che assicura il pieno funzionamento dei porti. Nelle scorse settimane, i porti aderenti sono diventati più di 50 in tutto il mondo, attraversando l' Asia, l' Oceania, il Medio Oriente, l' Africa, l' Europa e il continente americano. La dichiarazione è stata firmata sia per mantenere i porti pienamente aperti al traffico marittimo che per fornire supporto logistico durante l' emergenza sanitaria da COVID-19. I firmatari si sono impegnati a lavorare insieme per assicurare l' accogliimento delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci nel mondo. Inoltre, i firmatari si sono impegnati a scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno nel far fronte alla pandemia in atto. Venerdì si è svolta una prima riunione in video conferenza con rappresentanti di tutti i porti che hanno firmato, per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l' emergenza sanitaria (Ecco il link alla PAR Covid Declaration). A rappresentare l' Associazione dei Porti Italiani, il Presidente Pino Musolino che ha la delega per le relazioni internazionali, il quale è intervenuto con una relazione articolata, ricordando, tra l' altro che: «I porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni ma, anche grazie all' impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori, hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza». «È chiaro che - ha continuato Musolino -,almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, del throughput di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare a una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso l' iniziativa di oggi ha un grande valore perché sancisce, a livello internazionale, un' alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali».



Assoporti aderisce all' impegno dei principali porti internazionali per assicurare l' attività degli scali durante l' emergenza

Musolino: per affrontare la crisi dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Nei giorni scorsi 20 porti internazionali, riconoscendo il ruolo critico degli scali portuali nel mantenere i flussi di traffico di merci durante l' emergenza sanitaria da Covid-19, hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta che assicura il pieno funzionamento dei porti nella fase di crisi, impegno al mantenimento degli scambi commerciali globali che si è poi allargato ad oltre 50 porti di tutto il mondo e a cui, per l' Italia, ha aderito l' Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**). I firmatari si sono impegnati a lavorare insieme per assicurare l' accoglimento delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci nel mondo. Inoltre si sono impegnati a scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno nel far fronte alla pandemia in atto. Venerdì si è svolta una prima riunione in video conferenza con rappresentanti di tutti i porti che hanno sottoscritto la dichiarazione per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l' emergenza sanitaria. A rappresentare **Assoporti** il presidente Pino Musolino che ha delegato per le relazioni internazionali, il quale è intervenuto con una relazione articolata nella quale ha tra l' altro evidenziato che «i porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni ma, anche grazie all' impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori - ha specificato - hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza». Nel suo intervento il presidente di **Assoporti** ha rilevato che «è chiaro che, almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, del through-put di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare ad una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni - ha affermato Musolino - dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso - ha osservato Musolino - l' iniziativa di oggi ha un grande valore perché sancisce, a livello internazionale, un'alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali».



Informazioni Marittime

Primo Piano

"Manteniamo i flussi di traffico globali". Assoporti al summit dei porti internazionali

All' iniziativa in videoconferenza hanno aderito più di 50 scali in tutto il mondo. Ha partecipato per l' Italia il presidente Pino Musolino

Assoporti ha partecipato alla prima riunione in videoconferenza dei porti internazionali che nei giorni scorsi hanno firmato una dichiarazione congiunta che mira a combattere l' emergenza sanitaria da Covid-19 e assicura il pieno funzionamento dei porti, riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello globale. Nelle scorse settimane, i porti aderenti sono diventati più di 50 in tutto il mondo, attraversando l' Asia, l' Oceania, il Medio Oriente, l' Africa, l' Europa e il continente americano. La dichiarazione è stata firmata sia per mantenere i porti pienamente aperti al traffico marittimo che per fornire supporto logistico durante l' emergenza sanitaria. I firmatari si sono impegnati a lavorare insieme per assicurare l' accogliimento delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci nel mondo. Inoltre, i firmatari si sono impegnati a scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno nel far fronte alla pandemia in atto. Venerdì si è svolta una prima riunione in videoconferenza con rappresentanti di tutti i porti che hanno firmato, per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l' emergenza sanitaria. A rappresentare l' associazione dei porti Italiani, il presidente Pino Musolino che ha la delega per le relazioni internazionali, il quale è intervenuto con una relazione articolata, ricordando, tra l' altro che: "I porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni ma, anche grazie all' impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori, hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza. È chiaro che, almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, del through-put di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare ad una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso l' iniziativa di oggi ha un grande valore perché sancisce, a livello internazionale, un' alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali".



Assoporti firma accordo contro emergenza Covid

Musolino: affrontiamo la peggiore crisi degli ultimi 70 anni ma i porti hanno continuato a lavorare

Redazione

ROMA **Assoporti** firma accordo contro l'emergenza Covid. L'associazione nazionale dei porti italiani riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello internazionale degli scali portuali, nello scorso mese di Aprile 20 porti internazionali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta che ne assicura il pieno funzionamento. Nelle scorse settimane, gli scali aderenti sono diventati più di 50 in tutto il mondo, attraversando l'Asia, l'Oceania, il Medio Oriente, l'Africa, l'Europa e il continente americano. La dichiarazione è stata firmata sia per mantenere i porti pienamente aperti al traffico marittimo che per fornire supporto logistico durante l'emergenza sanitaria da Covid-19. I firmatari si sono impegnati a collaborare per assicurare l'ormeggio delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci. Inoltre, i firmatari si sono impegnati a scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno per far fronte alla pandemia in atto. Nei giorni scorsi si è svolta una prima riunione in video conferenza con rappresentanti di tutti i porti che hanno sottoscritto un'intesa per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l'emergenza sanitaria. A rappresentare l'**Assoporti**, il presidente Pino Musolino che ha la delega per le relazioni internazionali, il quale è intervenuto con una relazione articolata, ricordando, tra l'altro che: I porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni ma, anche grazie all'impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori, hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza. È chiaro che, almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, del through-put di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare ad una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso l'iniziativa di oggi ha un grande valore perché sancisce, a livello internazionale, un'alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali. Indichiamo a seguire il link con la dichiarazione PAR in inglese e alcune informazioni sull'incontro in video conferenza: <https://www.assoporti.it/it/associazione/comunicazione/comunicati-stampa/comunicato-stampa-video-conferenza-par-29-maggio/>



50 porti alleati per la ripartenza

Riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello internazionale degli scali portuali, nello scorso mese di aprile 20 porti internazionali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta che assicura il pieno funzionamento dei porti. Nelle scorse settimane, i porti aderenti sono diventati più di 50 in tutto il mondo, attraversando l'Asia, l'Oceania, il Medio Oriente, l'Africa, l'Europa e il continente americano. La dichiarazione è stata firmata sia per mantenere i porti pienamente aperti al traffico marittimo che per fornire supporto logistico durante l'emergenza sanitaria da COVID-19. I firmatari si sono impegnati a lavorare insieme per assicurare l'accoglimento delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci nel mondo. Inoltre, i firmatari si sono impegnati a scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno nel far fronte alla pandemia in atto. Venerdì si è svolta una prima riunione in video conferenza con rappresentanti di tutti i porti che hanno firmato, per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l'emergenza sanitaria (Ecco il link alla PAR Covid Declaration). A rappresentare l'Associazione dei Porti Italiani, il Presidente

Pino Musolino che ha la delega per le relazioni internazionali, il quale è intervenuto con una relazione articolata, ricordando, tra l'altro che: «I porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni ma, anche grazie all'impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori, hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza». «È chiaro che ha continuato Musolino -,almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, del throughput di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare a una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso l'iniziativa di oggi ha un grande valore perché sancisce, a livello internazionale, un'alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali».

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo     



The screenshot shows the PORT NEWS website interface. 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 a sub-header: 'MAGAZINE dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settemerale'. The main content area features a large image of a man in a suit sitting at a desk with a computer monitor displaying a video conference. Below the image is the article title: 'Sinergie internazionali 50 porti alleati per la ripartenza'. To the right of the main content is a sidebar with a search bar and a list of categories including Ambiente, Autorità Portuali, Containeristica, and others.

Porti di tutto il mondo operativi e sicuri dal Covid

GENOVA - **Assoport** annuncia l'adesione alla dichiarazione congiunta dei porti internazionali che mira a combattere l'emergenza sanitaria da covid-19. Riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello internazionale degli scali portuali, nello scorso mese di aprile 20 porti internazionali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta che assicura il pieno funzionamento dei porti. Nelle scorse settimane, i porti aderenti sono diventati piu' di 50 in tutto il mondo, attraversando l'Asia, l'Oceania, il Medio Oriente, l'Africa, l'Europa e il continente americano. La dichiarazione è stata firmata sia per mantenere i porti pienamente aperti al traffico marittimo che per fornire supporto logistico durante l'emergenza sanitaria da covid-19. I firmatari si sono impegnati a lavorare insieme per assicurare l'accoglimento delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci nel mondo, e a scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno nel far fronte alla pandemia in atto.

Venerdi' si è svolta una prima riunione in video conferenza con rappresentanti di tutti i porti che hanno firmato, per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l'emergenza sanitaria. A rappresentare l'Associazione dei Porti Italiani, il presidente Pino Musolino che ha la delega per le relazioni internazionali "I porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni - ha affermato Musolino nel proprio intervento, spiega **Assoport** in una nota - ma, anche grazie all'impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori, hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza. E' chiaro che, almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il piu' rapido possibile, del through-put di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare ad una portualita' in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre piu' stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualita' e sostenibilita'. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso l'iniziativa di oggi ha un grande valore perche' sancisce, a livello internazionale, un'alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali".

Approfondimenti Fase 2, come si compila l'autocertificazione valida dal 4 maggio con la visita ai congiunti Laghezza nella top ranking logistica, riparte la diversificazione Al Teatro Nazionale si ricordano i padri costituenti della Repubblica. Primocanale in diretta alle 18 Multe automatiche a chi passa col rosso, a Genova a luglio pronti 4 nuovi 'semafori intelligenti' App Immuni da oggi scaricabile: dal 3 giugno al via la sperimentazione in Liguria Video Stelle nello Sport: Ranieri vince allo sprint su Nicola, poi Bottaro, Re e tanti altri campioni liguri Coronavirus, Barabino (direttore Caritas Savona): "Da marzo sono aumentate le domande" Le scuole si preparano alla maturità, Capizzi (Associazione presidi): "Autocertificazione e termoscanner" Commenti.



Assoporti aderisce alla dichiarazione congiunta dei porti internazionali che mira a combattere l'emergenza sanitaria da COVID-19

Riuniti in video conferenza tra i porti che hanno aderito alla dichiarazione internazionale sul pieno funzionamento dei porti, che si è svolta nella giornata di venerdì 29 maggio e al quale ha partecipato per conto di **Assoporti**, il Presidente Pino Musolino. Roma, 1 giugno 2020 - Riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello internazionale degli scali portuali, nello scorso mese di aprile 20 porti internazionali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta che assicura il pieno funzionamento dei porti. Nelle scorse settimane, i porti aderenti sono diventati più di 50 in tutto il mondo, attraversando l'Asia, l'Oceania, il Medio Oriente, l'Africa, l'Europa e il continente americano. La dichiarazione è stata firmata sia per mantenere i porti pienamente aperti al traffico marittimo che per fornire supporto logistico durante l'emergenza sanitaria da COVID-19. I firmatari si sono impegnati a lavorare insieme per assicurare l'accoglimento delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci nel mondo. Inoltre, i firmatari si sono impegnati a scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno nel far fronte alla pandemia in atto. Venerdì si è svolta una prima riunione in video conferenza con rappresentanti di tutti i porti che hanno firmato, per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l'emergenza sanitaria. A rappresentare l'Associazione dei Porti Italiani, il Presidente Pino Musolino che ha la delega per le relazioni internazionali, il quale è intervenuto con una relazione articolata, ricordando, tra l'altro che: "I porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni ma, anche grazie all'impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori, hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza. È chiaro che, almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, del through-put di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare ad una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso l'iniziativa di oggi ha un grande valore perché sancisce, a livello internazionale, un'alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali."



Covid-19, Assoportri aderisce alla dichiarazione congiunta dei porti internazionali

Riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello internazionale degli scali portuali, ad aprile 20 porti... Condividi Riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello internazionale degli scali portuali, ad aprile 20 porti internazionali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta che assicura il pieno funzionamento dei porti. Nelle scorse settimane, i porti aderenti sono diventati più di 50 in tutto il mondo, attraversando l' Asia, l' Oceania, il Medio Oriente, l' Africa, l' Europa e il continente americano. La dichiarazione è stata firmata sia per mantenere i porti pienamente aperti al traffico marittimo che per fornire supporto logistico durante l' emergenza sanitaria da COVID-19. I firmatari si sono impegnati a lavorare insieme per assicurare l' accogliimento delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci nel mondo. Impegno anche per scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno nel far fronte alla pandemia in atto. Venerdì si è svolta una prima riunione in video conferenza con i rappresentanti di tutti i porti che hanno firmato, per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l' emergenza sanitaria. A rappresentare l' Associazione dei Porti Italiani, il Presidente Pino Musolino , delegato per le relazioni internazionali, il quale è intervenuto con una relazione articolata, ricordando, tra l' altro che: "I porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni ma, anche grazie all' impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori, hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza. È chiaro che, almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, del through-put di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare ad una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso l' iniziativa di oggi ha un grande valore perché sancisce, a livello internazionale, un' alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali." Condividi.



Oltre 50 porti del mondo uniti nella fase di emergenza, c'è anche Assoporti

Per favorire i traffici e condividere buone pratiche.

Riconoscendo il ruolo critico nel mantenere i flussi di traffico merce a livello internazionale degli scali portuali, nello scorso mese di aprile 20 porti internazionali hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta che assicura il pieno funzionamento dei porti. Nelle scorse settimane, i porti aderenti sono diventati più di 50 in tutto il mondo, attraversando l'Asia, l'Oceania, il Medio Oriente, l'Africa, l'Europa e il continente americano. La dichiarazione è stata firmata sia per mantenere i porti pienamente aperti al traffico marittimo che per fornire supporto logistico durante l'emergenza sanitaria da COVID-19. I firmatari si sono impegnati a lavorare insieme per assicurare l'accoglimento delle navi, garantendo le operazioni portuali e mantenendo il flusso di merci nel mondo. Inoltre, i firmatari si sono impegnati a scambiare buone pratiche e condividere le esperienze e le misure di ciascuno nel far fronte alla pandemia in atto. Venerdì si è svolta una prima riunione in video conferenza con rappresentanti di tutti i porti che hanno firmato, per confrontarsi sulle problematiche riguardanti l'emergenza sanitaria. A rappresentare l'Associazione dei Porti Italiani, il Presidente Pino Musolino che ha la delega per le relazioni internazionali, il quale è intervenuto con una relazione articolata, ricordando, tra l'altro che: 'I porti italiani stanno affrontando la peggiore crisi degli ultimi 70 anni ma, anche grazie all'impegno di terminalisti, piloti, agenti, trasportatori, hanno continuato a lavorare per sostenere il sistema Paese adottando ovviamente le misure necessarie per permettere ai lavoratori di operare in sicurezza. È chiaro che, almeno nel breve periodo, sarà necessario puntare al recupero, il più rapido possibile, del through-put di merci e passeggeri azzerato, o quasi, dal Covid-19. Ma nel medio e lungo periodo, se vogliamo puntare ad una portualità in grado di resistere e superare shock esogeni, dobbiamo immaginare una relazione sempre più stretta e sinergica fra produzione, logistica, portualità e sostenibilità. Una strategia da condividere a livello globale. In questo senso l'iniziativa di oggi ha un grande valore perché sancisce, a livello internazionale, un'alleanza di vedute e visioni da parte dei maggiori porti mondiali.'



Mose, dibattito aperto su quote e sollevamenti parziali Iltest: 27 centimetri di dislivello

Le ipotesi tra 110 e 140. Paratoie, il Tar deciderà solo a ottobre

VENEZIA «Siamo pronti ad alzare il **Mose** a 110 centimetri, poi possiamo decidere altre quote», assicura il supercommissario Elisabetta Spitz, soddisfatta dopo il test di domenica, quando per la prima volta sono state sollevate due barriere insieme: Chioggia e Malamocco. Ma sulla quota di marea in cui le dighe verranno azionate il dibattito è ancora aperto. E non è un dettaglio da poco, visto che da quelle tre cifre dipende il futuro di negozi o monumenti: salvarsi o andare sott' acqua. «Definiremo la procedura entro fine luglio», assicura Spitz. Centodieci è infatti la quota che stabilì il Comitato negli anni Duemila, quando gli episodi sopra quel livello erano pochi. Lo scorso inverno, con quel criterio, il **Mose** si sarebbe alzato decine di volte. Nel corso della riunione in Prefettura di venerdì, però, si è ipotizzato che il via libera arrivi, in questa fase provvisoria, a quote più alte più disastrose per la città - per esempio 130-140 centimetri - anche per tutelare l'accessibilità del porto. Non a caso il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ha parlato domenica di «130 centimetri». E non è detto che questo dibattito non si allarghi anche alla fase ordinaria del **Mose**. «Se riuscissimo a realizzare delle difese che consentano di tirare su a 120 centimetri, tanto meglio», afferma il provveditore Cinzia Zincone. Ora i tecnici si concentreranno sul test del 30 giugno, quando per la prima volta saranno alzate insieme tutte e 4 le schiere, comprese le due della bocca di Lido (San Nicolò e Treporti), nel frattempo potenziate con 3 compressori l'una. Per arrivare a ottobre a fronteggiare le prime acque alte importanti bisognerà poi ripetere i sollevamenti complessivi, districandosi tra i faticosi via libera della Capitaneria di Porto e la speranza di trovare delle date con alta marea, mare mosso e vento. «Stiamo lavorando a un accordo con la Capitaneria per ridurre i termini di preavviso di chiusura, in modo da inseguire condizioni sempre più severe», spiega uno dei due commissari del Consorzio Venezia Nuova, Francesco Ossola. Non sarà possibile farlo, ma sabato, un po' fuori stagione, è previsto un picco di marea a 105 centimetri. L'altro tema aperto è quello dei sollevamenti parziali. Ossola domenica ha ribadito che è meglio azionare il **Mose** tutto insieme. Zincone, invece, ha spiegato che questa chiusura di Malamocco e Chioggia può essere utile «in certe condizioni». Quel che è certo è che, pur con mare calmo e un po' di vento, con le due file di paratoie sollevate si è creato un dislivello già rilevante tra mare e laguna: 27 centimetri a Chioggia, 23 a Malamocco (dove lo scorso dicembre si era arrivati a 10 centimetri). «Dati che andranno analizzati meglio - spiega il responsabile dei sollevamenti Davide Sernaglia - ma in linea con il nostro modello che ne prevedeva circa 30». A garantire con sicurezza i collegamenti e le comunicazioni è stato il ponte radio dell'Esercito. Quando domenica le paratoie sono uscite dall'acqua, erano evidenti le macchie marroni sul giallo acceso della vernice. «E' solo fouling», ha detto Ossola, riferendosi al termine inglese con cui vengono definite le incrostazioni di microrganismi. A Treporti, però, alla paratoia 9, nei giorni scorsi un sub avrebbe notato il sollevamento della vernice in un punto. «Forse è stato un colpo di un'ancora», ipotizza il progettista Alberto Scotti, sottolineando che ci sono tre protezioni sulle paratoie: vernice anti-fouling, vernice anticorrosiva e protezione catodica per evitare ruggine in caso saltino le prime due. Questione da approfondire, ma resta il problema che quella schiera è sott'acqua dal 2013 e dopo 5 an



Corriere del Veneto

Venezia

ni si sarebbe dovuta fare la manutenzione. Il Cvn aveva bandito una gara un anno fa, a cui avevano partecipato Fincantieri, Brodosplit e Cimolai, ma che è ferma tra i ricorsi al Tar delle prime due, addirittura doppi perché ne era stata fatta un' altra dopo che tutte e tre erano state escluse. Proprio ieri il Tar ha fissato l' udienza per il 7 ottobre, il che significa che fi no al 2021 di manutenzione non se ne farà.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i problemi della grande opera

Mose di Treporti, è sparita la protezione «Dalle paratoie si stacca la vernice»

Il rapporto tecnico. «Urgente verificare l'estensione e le cause». L'allarme manutenzione in vista della consegna del 2021

Alberto Vitucci Un sopralluogo urgente per decidere come riparare i nuovi guasti. Lo hanno deciso ieri i vertici del Consorzio Venezia Nuova, dopo aver valutato il rapporto inviato nei giorni scorsi dal direttore tecnico Giovanni Zarotti. Come segnalato dalla Nuova Venezia, la vernice protettiva delle paratoie di Treporti, sott' acqua da sette anni, risulta staccata in molti punti. Lasciando così spazio alla corrosione e alla ruggine. Segnalazione inviata dai sommozzatori di Nautilus, la società incaricata del monitoraggio alle barriere sommerse. «Decoesione della vernice antifouling del sottostante strato epossidico», la definiscono i tecnici. «È urgente approfondire l'entità e l'estensione», continua il rapporto, «e valutare quali siano le cause». Insomma, un'anomalia che preoccupa. E non poco. Perché non si tratta di incrostazioni superficiali, possibili in una struttura di acciaio lasciata sott' acqua per anni. Ma della sparizione della vernice protettiva. Un tema che non è nuovo ai tecnici del Consorzio e del provveditorato. Nell'autunno del 2018, un rapporto approfondito era stato inviato dagli amministratori straordinari del Consorzio all'allora Provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti. Si segnalava la necessità di intervenire sulla manutenzione trascurata per anni. E anche l'urgenza di sostituire pezzi che aveva dimostrato di non funzionare. Un tema importante, quello delle criticità e della necessità di fare manutenzione. Che ha tenuto banco proprio nelle ore del primo test congiunto a Malamocco e Chioggia, effettuato domenica pomeriggio. «Un passo importante» lo ha definito la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, «per la difesa di Venezia». Cerimonia gestita dalla commissaria Sbocca cantieri Elisabetta Spitz, coadiuvata dall'Esercito per i ponti radio. Il test si è svolto regolarmente, in condizioni di mare calmo. Le 37 paratoie di Chioggia e Malamocco si sono sollevate alla fine tutte insieme. Il cronoprogramma è stato confermato. L'opera dovrebbe essere finita e collaudata entro il 31 dicembre del 2021. E il 30 giugno dovranno essere conclusi i lavori per gli impianti, con il test finale di sollevamento delle quattro schiere di Malamocco, Chioggia, Lido e Treporti. In totale 78 paratoie che si dovrebbero sollevare insieme. «Saremo pronti per difendere la città dalle acque alta», ha detto il sindaco Luigi Brugnaro. Ma ci sono ancora molte incognite da risolvere. La prima sono le prove in condizioni di mare agitato. Per escludere la risonanza subarmonica, cioè l'oscillazione anomala delle paratoie sollecitate da onde e vento. Lo afferma lo studio degli ingegneri Di Tella, Velmo e Sebastiani, e anche lo studio della società Principia, richiesta di un parere dal Comune nel 2006. La seconda incognita riguarda la manutenzione. Lo stato delle paratoie a Treporti impone interventi urgenti. E nuovi finanziamenti. 100 milioni serviranno per riparare i guasti e le criticità. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il porto nega alla Socogas l' utilizzo della banchina

«La decisione comunicata al Comune segna una battuta d' arresto del progetto». A metà novembre era stato inviato all' azienda un «preavviso di rigetto»

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA No alla concessione all' uso della banchina per l' attracco delle gasiere al deposito gpl, richiesta dalla Socogas-Costa Bioenergie. La decisione dell' Autorità portuale di sistema, inviata alla Socogas e, per conoscenza, all' amministrazione comunale, alla Capitaneria di porto, e ai ministeri delle Infrastrutture e dello Sviluppo economico, era attesa. Essa fa seguito, infatti, all' ordinanza con cui il Tar del Veneto aveva accolto la richiesta di Socogas di stimolare l' Autorità portuale a rispondere alla sua richiesta di concessione della banchina. Tale richiesta era stata presentata a maggio 2019 e, nella complicata partita a scacchi tra l' azienda, i ministeri, l' ente locale e il Comitato No-gpl, rappresentava una sorta di forzatura rispetto alla ancor precedente richiesta di autorizzazione all' esercizio che la Socogas attende dal Mit e dal Mise. LA VICENDA La banchina, infatti, è indispensabile per l' attracco delle navi gasiere che dovranno scaricare il gpl nei tre bomboloni da 9000 mc e, senza di essa, l' impianto non può partire. Ma se l' Autorità portuale avesse detto di sì, allora l' autorizzazione all' esercizio sarebbe stata difficile da negare. Invece l' Autorità, che aveva sei mesi di tempo per rispondere, ma con il meccanismo del silenzio assenso, a metà novembre 2019, sul filo di lana della scadenza, aveva inviato alla Socogas un «preavviso di rigetto», quello che si potrebbe definire un mezzo no, motivato e argomentato ma, almeno in termini strettamente giuridici, non definitivo. L' Autorità sosteneva che la concessione della banchina non era possibile perché essa si trova ancora sotto sequestro (nell' ambito di un' indagine che non riguarda il deposito gpl) e perché ai due collaudi, statico e tecnico-amministrativo, cui era stata sottoposta in passato, mancavano ancora alcuni adempimenti. Secondo la Socogas era stato, invece, proprio quel sequestro, peraltro parziale, della banchina, a impedire la conclusione dei collaudi, di cui, quindi, l' azienda non aveva alcuna responsabilità. A gennaio 2020, in assenza di ulteriori comunicazioni da parte dell' Autorità Socogas ha presentato il suo ricorso al Tar, sostenendo che, ormai, erano trascorsi i termini del silenzio assenso, e chiedendo un termine per la risposta definitiva. Il Tar, il 4 maggio scorso, aveva fissato i 30 giorni di tempo al termine dei quali è arrivato il nict dell' Autorità. A questo punto potrebbero aprirsi due strade: ulteriori ricorsi amministrativi da parte della Socogas, oppure una decisa virata progettuale sull' ipotesi pipeline, ovvero il rifornimento del deposito non più direttamente da navi gasiere, ma tramite una condotta alla quale le gasiere attraccerebbero al largo di Chioggia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Steward, sanificazioni e distanze obbligate domani spiagge aperte in tutta la Liguria

Il presidente regionale dei Bagni Marini: abbiamo perso il 35% dei posti e le spese sono aumentate di molto

ELENA ROMANATO

ELENA ROMANATO SAVONA Da Varazze a Ventimiglia è tutto pronto per la stagione balneare, in attesa dei primi turisti che potrebbero arrivare già domani con l'apertura dei confini delle regioni, dopo la chiusura dovuta all'emergenza Covid-19. E' una stagione particolare, quella di questa estate 2020, con nuove regole e restrizioni per evitare possibilità di contagio del coronavirus. Ma c'è anche tanta voglia di lasciarsi alle spalle un periodo particolarmente difficile, vissuto sotto la minaccia del virus, soprattutto da parte di turisti lombardi e piemontesi che hanno iniziato a chiamare i gestori dei bagni marini per le prenotazioni. «Ho sentito alcuni colleghi e anche loro mi hanno detto che stanno arrivando chiamate di clienti storici - dice Enrico Schiappapietra, presidente regionale del Sindacato italiano balneari - soprattutto da Piemonte e Lombardia, le regioni più colpite dal virus, per prenotare le vacanze. Da parte nostra abbiamo fatto gli investimenti necessari e abbiamo lavorato molto per rispettare le regole e garantire la massima sicurezza alla nostra clientela. Sicuramente per noi le norme sono state severe. Abbiamo affrontato un cambiamento importante che ci ha imposto un approccio diverso rispetto al passato. Ma vogliamo che i clienti vengano nelle nostre strutture e si rilassino in sicurezza. Ci occupiamo noi dei problemi per fare in modo che loro possano godersi qualche giorno di vacanza in piena tranquillità». In base alle regole sul rispetto del distanziamento sociale per ogni ombrellone deve essere riservato uno spazio di dieci metri quadrati. Lettini o sedie a sdraio, quando non sono messe sotto l'ombrellone, devono essere ad una distanza di almeno 1,5 metri uno dall'altra. Per gestire al meglio l'afflusso dei clienti viene consigliata la prenotazione e i gestori degli stabilimenti balneari dovranno conservare l'elenco delle presenze per almeno 14 giorni. Sdraio, lettini e aree comuni come spogliatoi, cabine, docce e servizi igienici devono essere regolarmente sottoposti a pulizia e disinfezione. «Non è più possibile concedere la cabina in condivisione come in genere facevano molti ragazzi - prosegue Schiappapietra - e ad ogni utilizzo deve esserci una disinfezione. Per questo abbiamo dovuto assumere più personale. Tutto cercando di mantenere i prezzi sullo stesso livello dello scorso anno anche se, per adeguarci ai nuovi spazi, abbiamo perso il 35% delle postazioni ed i costi di gestione sono aumentati». I più giovani abituati a giocare partite di beach volley o beach-soccer in spiaggia devono rinunciare: sono consentiti solo gli sport individuali che si svolgono abitualmente in spiaggia come i racchettoni o il volano in acqua. Anche sulle spiagge libere ci sono regole da osservare sulle distanze tra le persone o tra i vari gruppi familiari. Deve essere garantita una distanza minima di tre metri tra gli ombrelloni e bisogna assicurare uno spazio di dieci metri quadrati per nucleo familiare. Persone singole o coppie senza ombrellone, devono osservare la regola della distanza di 1,5 metri tra un asciugamano e l'altro. Per controllare le spiagge libere ed evitare che si possano creare assembramenti i Comuni hanno deciso di mettere in campo varie soluzioni. Se a Savona, dove le spiagge sono di competenza dell'Autorità di sistema portuale, nei fine settimana ci saranno degli steward a Imperia si punta sulle nuove tecnologie. - © RIPRODUZIONE RISERVATA Domani parte la vera stagione balneare: accesso libero e tintarella sulle spiagge libere e aprono gli stabilimenti privati.



Accordo sul nuovo DPSS e riapertura spiagge libere

31 maggio 2020 - Positivo l' esito dell' incontro, presso l' Unione Industriali di Savona, tra i vertici della **AdSP** del **Mar Ligure Occidentale** e i Comuni di Savona, Vado **Ligure**, Quiliano, Albissola Marina e Berguggi. L' accordo sul DPSS, il nuovo documento programmatico di Sistema che andrà a definire le linee strategiche e di sviluppo degli scali, è stato infatti raggiunto con un programma di riunioni fra i sindaci dei sei comuni interessati e la struttura **AdSP**, partendo a discutere degli assi viari e ferroviari di accesso e uscita dai bacini portuali di Vado e Savona. La volontà partecipativa e la condivisione degli intenti sono state il filo conduttore dell' incontro di oggi, come più volte ribadito dal presidente Paolo Emilio Signorini che auspica che il documento di programmazione strategica sia frutto di un attento ascolto delle esigenze, anche infrastrutturali, del territorio sul quale il DPSS andrà ad incidere. Riguardo alla riapertura delle spiagge libere sarà emessa a breve un' ordinanza balneare dall' **AdSP** che si è anche assunta il compito di attivare nei fine settimana, a partire dal 6 giugno, un servizio di controllo agli accessi.

GAM EDITORI



Spiagge libere e stabilimenti balneari pronti a riaprire, in Prefettura a Savona il vertice con i comuni costieri, Capitaneria e Autorità Portuale

Le disposizioni di Autorità Portuale soprattutto nelle spiagge libere e attrezzate in gestione di Savona e Vado

Dal 3 giugno via agli spostamenti tra le regioni e riaprono gli stabilimenti balneari e le spiagge libere del savonese ma è ancora tanta l'incertezza sulle modalità di gestione e le disposizioni per il distanziamento sociale e la sicurezza. Per questo giovedì 4 giugno alle 11.00 è previsto un vertice in Prefettura a Savona presieduto dal Prefetto Antonio Cananà tra i sindaci dei comuni costieri, la Capitaneria di Porto, le forze di polizia, i vigili del fuoco, la Provincia e l' **Autorità di Sistema Portuale** che ha in gestione le spiagge libere e attrezzate a Savona e in minima parte anche ad Albissola Marina (resta chiusa la spiaggia della Madonnetta), Vado e Berguggi. App, steward, distanziamento alla "francese" saranno i temi che verranno trattati per un avvio che nelle prime settimane, soprattutto nel weekend del 6-7, sicuramente non sarà dei più facili. **Autorità Portuale**, dopo aver ufficializzato la presenza degli steward per controllare il litorale ha messo nero su bianco le regole e le disposizioni da seguire per la stagione estiva 2020 tenendo conto naturalmente dell'emergenza Coronavirus. Le misure si concentrano, oltre all'inizio e la fine della stagione balneare anche sulle disposizioni per limitare il



contagio: è prevista una adeguata informazione sulle misure di prevenzione, comprensibile anche per i clienti di altra nazionalità ed è proposto l'accompagnamento all'ombrellone da parte di personale dello stabilimento adeguatamente preparato (steward di spiaggia) che dovranno illustrare ai clienti le misure di prevenzione da rispettare; dovranno essere messi a disposizione prodotti igienizzanti per i clienti e per il personale in più punti dell'impianto; privilegiare l'accesso agli stabilimenti tramite prenotazione e mantenere l'elenco delle presenze per un periodo di 14 giorni; deve essere rilevata la temperatura corporea, impedendo l'accesso in caso di temperatura maggiore a 37,5 °C.; la postazione dedicata alla cassa nelle spiagge libere attrezzate dovrà essere dotata di barriere fisiche (es. schermi); in alternativa il personale deve indossare la mascherina e avere a disposizione gel igienizzante per le mani; devono essere riorganizzati gli spazi, per garantire l'accesso allo stabilimento in modo ordinato, evitando assembramenti di persone e assicurare il mantenimento di almeno 1 metro di separazione tra gli utenti; se possibile organizzare percorsi separati per l'entrata e per l'uscita; assicurare un distanziamento tra gli ombrelloni (o altri sistemi di ombreggio) in modo da garantire una superficie di almeno 10 m2 per ogni ombrellone, indipendentemente dalla modalità di allestimento della spiaggia (per file orizzontali o a rombo); tra le attrezzature di spiaggia (lettini, sedie a sdraio), quando non posizionate nel posto ombrellone, deve essere garantita una distanza di almeno 1,5 m.; deve essere effettuata una regolare e frequente pulizia e disinfezione delle aree comuni, spogliatoi, cabine, docce, servizi igienici, comunque assicurata dopo la chiusura dell'impianto.

A Vado Ligure è nata Vado Gate Services

A Vado Ligure, in supporto alle attività del nuovo terminal container vado gateway gestito da Apm Terminal, è nata una nuova società per l'assistenza al gate portuale. Si chiama Vado Gate Services S.c.a.r.l. ed è operativa da metà maggio con l'obiettivo di fornire un puntuale servizio di assistenza gate a tutte le aziende di autotrasporto e agli utenti di Vado Gateway. Tra le varie attività offerte da Vado Gate Services figurano gestione documentale per contenitori import/export, supporto agli autotrasportatori per le operazioni di entrata ed uscita dal terminal, prenotazione servizio pesatura in terminal, emissione dei badge per accessi temporanei, fornitura e applicazione sigilli ed etichette Imo ed eventuale assistenza per perizie. La nuova società opera con proprio personale presente all'esterno del varco portuale. 'Siamo certi che Vado Gate Services rappresenterà un valore aggiunto per i clienti di Vado Gateway offrendo al mercato soluzioni operative a supporto dell'automazione e della qualità del servizio, così come per il pieno raggiungimento degli standard di safety & security' fanno sapere da Apm Terminals.



Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Genova, al Psa Pra' domenica senza navi

Genova. Per la prima volta da quando ha aperto, nel 1993, il terminal container di Genova Pra' domenica ha chiuso. Nessuna nave in banchina. Con una comunicazione ai sindacati, il terminalista ha parlato di una «significativa contrazione dei volumi del terminal e ad una estrema incertezza ed imprevedibilità degli arrivi delle navi nelle settimane a venire». Così, il 31 maggio è successo l'impensabile: nessun mercantile operativo, nessuno al lavoro, eccetto la vigilanza. A livello contributivo, domenica è stata una giornata di ferie per tutti. Il gruppo di Singapore PSA, che gestisce il terminal di Genova Pra', ha infatti deciso di optare per questa soluzione trattandosi di un fermo eccezionale - «pur potendo adottare ammortizzatori sociali previsti per la segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
www.avvisatoremarittimo.it
1993 - 2020 28 ANNI
ANNO LXXV - N. 48
02 GIUGNO 2020

Altre i porti della Compagnia affermano l'azzeramento del traffico
Pasgeri, anno zero
A marzo il sottogelo venne le navi dal Golfo è venne del 700 per cento, ad aprile del 50. Quest'anno sembra essere quello del record di cancellazioni. La nuova legge (190) grazie all'impostazione apposta dell'esecutivo locale, come l'aggravamento

Polo da 1.000 metri lineari
Cercasi terminalista, Cagliari allunga bando al 31 agosto
Cagliari. Treve ha lanciato il polo di Cagliari. L'obiettivo è quello di realizzare un polo di 1.000 metri lineari di banchina in un'area di 10 ettari. Il polo sarà realizzato in un'area di 10 ettari. Il polo sarà realizzato in un'area di 10 ettari. Il polo sarà realizzato in un'area di 10 ettari.

La novità nel DL Bilancio
Si semplifica la vita delle "cisternette"
Roma. Con il decreto legge del 28 maggio 2020, il governo ha deciso di semplificare la vita delle "cisternette". Il decreto prevede che le "cisternette" possano essere utilizzate anche per il trasporto di rifiuti. Il decreto prevede che le "cisternette" possano essere utilizzate anche per il trasporto di rifiuti.

Aperte dal 1993, mai scomiate
Genova, al Psa Pra' domenica senza navi
Genova. Per la prima volta da quando ha aperto, nel 1993, il terminal container di Genova Pra' domenica ha chiuso. Nessuna nave in banchina. Con una comunicazione ai sindacati, il terminalista ha parlato di una «significativa contrazione dei volumi del terminal e ad una estrema incertezza ed imprevedibilità degli arrivi delle navi nelle settimane a venire».

70 anni al servizio dei finlandesi
Bilancio Finnlines
Helsinki. Nel 1950, 70 anni fa, il gruppo di navigazione Finnlines ha celebrato il suo 70° anniversario. Il gruppo di navigazione Finnlines ha celebrato il suo 70° anniversario. Il gruppo di navigazione Finnlines ha celebrato il suo 70° anniversario.

Arrivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-11) - Giula Tanno (13-15)

DUE PROGETTI CHE AVANZANO

Dune ed elettrificazione, il porto di Prà contro l' inquinamento

Il porto di Prà Voltri prosegue sulla rotta dell' abbattimento dell' inquinamento acustico e atmosferico. Il fruttuoso lavoro condotto nei mesi dall' **Autorità Portuale**, dai terminalisti e dai comitati di quartieri, sotto la paziente regia dell' assessore comunale al Porto Francesco Maresca, L' obiettivo è quello di arrivare a ridurre al massimo le emissioni inquinanti delle navi su banchine vicine al centro abitato. Per questo un passo fondamentale, inseguito invano per anni, è quello dell' elettrificazione delle banchine, che consente alle navi attraccate di spegnere i motori e di alimentare le attività di bordo con una fornitura di energia elettrica. E con la gettata per la fondazione necessaria alla cabina elettrica è stata completata ieri proprio la seconda fase del progetto di elettrificazione delle banchina del terminal contenitori del bacino **portuale** di Prà. Il progetto, che migliorerà la sostenibilità ambientale delle attività portuali, è co -fi nanziato dall' Unione Europea e il completamento è previsto nel corso dell' anno. Ma l' impegno non si limita all' abbattimento dell' inquinamento atmosferico. I rumori delle lavorazioni, dello sbarco, dell' imbarco e del trasferimento dei container si sentono, anche di notte, nelle case. Per questo sono stati già predisposti interventi risolutivi sugli scambi, ma fondamentale diventa la realizzazione delle nuove dune separatrici. Proseguono per questo i lavori del progetto nella fascia di rispetto, con la fase di movimentazione delle terre. Nel rispetto delle norme ambientali, i materiali movimentati verranno analizzati in laboratorio per consentire l' identificazione delle componenti migliori da utilizzare per la realizzazione delle dune, come da Autorizzazione Unica Ambientale. Il progetto ha il duplice obiettivo di creare una «zona filtro» tra aree portuali e quelle cittadine, integrando le attività del porto nel contesto urbano.



DUE PROGETTI CHE AVANZANO
Dune ed elettrificazione, il porto di Prà contro l'inquinamento

Il porto di Prà Voltri prosegue sulla rotta dell' abbattimento dell' inquinamento acustico e atmosferico. Il fruttuoso lavoro condotto nei mesi dall' **Autorità Portuale**, dai terminalisti e dai comitati di quartieri, sotto la paziente regia dell' assessore comunale al Porto Francesco Maresca, L' obiettivo è quello di arrivare a ridurre al massimo le emissioni inquinanti delle navi su banchine vicine al centro abitato. Per questo un passo fondamentale, inseguito invano per anni, è quello dell' elettrificazione delle banchine, che consente alle navi attraccate di spegnere i motori e di alimentare le attività di bordo con una fornitura di energia elettrica. E con la gettata per la fondazione necessaria alla cabina elettrica è stata completata ieri proprio la seconda fase del progetto di elettrificazione delle banchina del terminal contenitori del bacino **portuale** di Prà. Il progetto, che migliorerà la sostenibilità ambientale delle attività portuali, è co -fi nanziato dall' Unione Europea e il completamento è previsto nel corso dell' anno. Ma l' impegno non si limita all' abbattimento dell' inquinamento atmosferico. I rumori delle lavorazioni, dello sbarco, dell' imbarco e del trasferimento dei container si sentono, anche di notte, nelle case. Per questo sono stati già predisposti interventi risolutivi sugli scambi, ma fondamentale diventa la realizzazione delle nuove dune separatrici. Proseguono per questo i lavori del progetto nella fascia di rispetto, con la fase di movimentazione delle terre. Nel rispetto delle norme ambientali, i materiali movimentati verranno analizzati in laboratorio per consentire l' identificazione delle componenti migliori da utilizzare per la realizzazione delle dune, come da Autorizzazione Unica Ambientale. Il progetto ha il duplice obiettivo di creare una «zona filtro» tra aree portuali e quelle cittadine, integrando le attività del porto nel contesto urbano.

Con il via libera a Vesima aumenta anche l' apparato di sicurezza. La protezione civile schiera 30 volontari

Spiagge libere, si raddoppia e in 13 mila scaricano la app

Sabato aprirà una parte dell' arenile di Voltri e i posti complessivi passeranno da 8500 a circa 16 mila da ponente a levante Tursi cambia i segnaposto di plastica con sacchi di juta. Il possibile sciopero della polizia locale mette a rischio il week end

di Stefano Origone Ottomila persone hanno steso gli asciugamani sulle spiagge libere comunali lo scorso fine settimana. Tredicimila hanno scaricato l' app SpiaggiaTi per conoscere in tempo reale quanto posti erano disponibili. Sono questi i numeri in pillole del primo assalto al mare. Il 6 e 7 giugno saranno un nuovo banco di prova, perché sono state decise alcune correzioni per migliorare l' organizzazione degli spazi sulle spiagge, su cui pesa però la spada di Damocle della protesta della polizia municipale, che con trenta agenti al giorno le presidiano per far rispettare le regole sul distanziamento. Cgil, Cisl e Uil sono sulle barricate, puntano il dito contro la decisione del comandante Gianluca Giurato che vuole riorganizzare gli orari di lavoro e di riposo per tarare meglio il servizio (" a chiamata, secondo le esigenze, un' umiliazione", scrive la triade), mentre il sindacato Diccip è la vera incognita perché minaccia di scendere in piazza, il che vuol dire sciopero se non si trova un accordo. In questo clima di tensione, il Comune si appresta ad aprire, sabato, una parte della maxi spiaggia di Voltri che, rappresentando il 70% della capienza complessiva, permetterà di raddoppiare i posti, che saliranno da 8500, quelli attualmente disponibili, a 16 mila. Le spiagge aperte dal 6 giugno saranno 24 su 25: Dopolavoro ferroviario (campeggio di Vesima), Vesima, Villa Azzurra (tra Vesima e Voltri), Pegli Ponente e Levante, Multedo, Punta Vagno, San Giuliano, Vernazzola, Sturla (via del Tritone), Sturla 5 Maggio (Gaslini), Priaruggia, Divisione Acqui, Bai, Quinto Scalo, Murcarolo e Caprafico (Nervi) che sono tutte con presidio fisso e contapersone, poi ci sono Aguglia (una spiaggetta da Vesima), Boccadasse, Pegli Bagni D' Oria, Porticciolo di Nervi e Capolungo, ma queste non sono presidiate. A Voltri sarà praticabile la parte a levante del Cerusa, mentre per quella a ponente gli amanti della tintarella dovranno attendere ancora qualche giorno perché è in corso il ripascimento. Tursi ha messo mano anche alla mappa delle spiagge perché è emerso che alcune sono più frequentate da single o coppie, mentre altre da famiglie. È accaduto, lo scorso fine settimana, che c' erano diverse postazioni per nuclei familiari vuote come a San Giuliano, mentre mancavano quelle per single o coppie. Ieri le squadre di Aster hanno cominciato a posizionare da Voltri a Punta Vagno i primi 2000 sacchi di juta riempiti con sabbia o pietre in sostituzione di quelli di plastica che hanno scatenato le polemiche del Pd sulla scarsa attenzione all' ambiente del Comune e sul materiale potenzialmente inquinante. È stata quindi rivista la piantina dei sacchi segnaposti in modo da organizzare le spiagge in base alla tipologia di clientela, senza intaccare il numero complessivo dei posti. Con l' apertura di Vesima aumenta anche l' apparato cosiddetto di sicurezza. La protezione civile schiererà trenta volontari al giorno, i vigili altrettanti agenti (15 e 15 su due turni, mattina e pomeriggio), mentre l' **autorità portuale** ha assunto altri 12 steward, che saliranno a 22 per presidiare anche la spiaggia di Voltri. Infine, il capitolo app SpiaggiaTi. Ieri sono andate in overbooking le spiagge di Vernazzola, Quinto Scalo, Murcarolo, Villa Azzurra e il Bai, dove il sindaco Bucci ha annunciato di ampliare la spiaggia fino alla scogliera, dove verranno fatti anche i controlli anti-assembramenti. L' app verrà migliorata anche per avere statistiche precise perché al momento non è in grado di dare



un conteggio finale delle persone che hanno utilizzato le spiagge comunali.



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il caso

Ponte, in arrivo gli indennizzi agli autotrasportatori

Partono gli indennizzi per gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. Ieri il commissario delegato per l'emergenza di ponte Morandi e presidente di Regione Liguria Giovanni Toti ha firmato la nota di avvio ai pagamenti per l'anno 2019. Sono 1.125 le imprese che hanno presentato domanda attraverso la piattaforma telematica dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale che, in quanto soggetto attuatore, negli ultimi mesi ha raccolto tutte le pratiche. Nel complesso sono state inserite 3.227.710 richieste pari a 2.272.251,5 missioni ritenute ammissibili al ristoro. I viaggi totali sono per il 48% missioni portuali, il 49% missioni urbane e il 3% attraversamento della città di Genova in stato di emergenza. Per l'anno 2019 le risorse stanziare sono pari a 80 mln di euro. Per il 2018 erano state 900 mila le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell'**Autorità di sistema portuale**, e 643 le imprese rimborsate utilizzando i 20 milioni di euro stanziati. «I risarcimenti non si sono mai fermati e tutte le categorie economiche che hanno avvertito maggiormente i disagi legati al crollo del Morandi hanno avuto rimborsi in tempi brevi - spiega Toti - L'attivazione di questi ulteriori indennizzi rappresenta una boccata di ossigeno per il settore che, con tutta l'attività legata al porto, è uno dei vettori trainanti dell'economia della nostra regione. La Liguria si è trovata negli ultimi anni a affrontare diversi stati di emergenza, tra cui la più recente è quella sanitaria: certamente anche i porti liguri hanno subito ripercussioni a causa della pandemia, ma sono rimasti operativi anche in piena emergenza. Il **sistema logistico** ha mantenuto viva l'Italia mentre tutto il resto si è sostanzialmente fermato». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Ponte Morandi, al via il pagamento dei rimborsi autotrasportatori per il 2019

Partono oggi gli indennizzi per gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. Oggi il commissario delegato per l'emergenza di ponte Morandi e presidente di Regione Liguria Giovanni Toti firmerà la nota di avvio ai pagamenti per l'anno 2019. Sono 1.125 le imprese che hanno presentato domanda attraverso la piattaforma telematica dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale che, in quanto soggetto attuatore, negli ultimi mesi ha raccolto tutte le pratiche. Nel complesso sono state ritenute ammissibili al ristoro 3.227.710 richieste per un totale di 2.272.251,5 missioni. I viaggi totali sono così suddivisi: il 48% di missioni portuali, 49% di missioni urbane e il 3% di attraversamento della città di Genova in stato di emergenza. I risarcimenti verranno liquidati entro 30 giorni lavorativi. Per l'anno 2019 le riaperse stanziare sono pari a 80 milioni di euro. Per il 2018 erano state 900 mila le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell'**Autorità di sistema portuale**, e 643 le imprese rimborsate utilizzando i 20 milioni di euro stanziati (pari al 100% degli indennizzati).



Crollo Morandi, partiti oggi i rimborsi agli autotrasportatori per il 2019

Le risorse stanziare ammontano a 80 milioni di euro

Genova. Partono oggi gli indennizzi per gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. Oggi il commissario delegato per l'emergenza di ponte Morandi e presidente di Regione Liguria Giovanni Toti firmerà la nota di avvio ai pagamenti per l'anno 2019. Sono 1.125 le imprese che hanno presentato domanda attraverso la piattaforma telematica dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale che, in quanto soggetto attuatore, negli ultimi mesi ha raccolto tutte le pratiche. Nel complesso sono state ritenute ammissibili al ristoro 3.227.710 richieste per un totale di 2.272.251,5 di missioni. I viaggi totali sono così suddivisi: il 48% di missioni portuali, 49% di missioni urbane e il 3% di attraversamento della città di Genova in stato di emergenza. Da oggi, dunque, inizieranno i risarcimenti che verranno liquidati entro 30 giorni lavorativi. Per l'anno 2019 le risorse stanziare sono pari a 80 milioni di euro. Per il 2018 erano state 900mila le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell'**Autorità di sistema portuale**, e 643 le imprese rimborsate utilizzando i 20 milioni di euro stanziati (pari al 100% degli indennizzati). 'I risarcimenti non si sono mai fermati e tutte le categorie economiche che hanno avvertito maggiormente i disagi legati al crollo del Morandi hanno avuto rimborsi in tempi brevi - spiega il Commissario delegato Toti - L'attivazione di questi ulteriori indennizzi rappresenta una boccata di ossigeno per il settore che, con tutta l'attività legata al porto, è uno dei vettori trainanti dell'economia della nostra regione. La Liguria si è trovata negli ultimi anni ad affrontare diversi stati di emergenza, tra cui la più recente è quella sanitaria: certamente anche i porti liguri hanno avuto ripercussioni a causa della pandemia, ma sono rimasti operativi anche in piena emergenza. Il **sistema** logistico ha mantenuto viva l'Italia mentre tutto il resto si è sostanzialmente fermato, quindi è per me ancor più significativo, oggi, l'avvio di questi pagamenti'.



Ponte Morandi, al via i rimborsi agli autotrasportatori per l' anno 2019

Il commissario delegato per l' emergenza di ponte Morandi e presidente di Regione Liguria Giovanni Toti firmerà la nota di avvio ai pagamenti per l' anno 2019

Liguria . Partono oggi gli indennizzi per gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. Oggi il commissario delegato per l' emergenza di ponte Morandi e presidente di Regione Liguria Giovanni Toti firmerà la nota di avvio ai pagamenti per l' anno 2019. Sono 1.125 le imprese che hanno presentato domanda attraverso la piattaforma telematica dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale** che, in quanto soggetto attuatore, negli ultimi mesi ha raccolto tutte le pratiche. Nel complesso sono state ritenute ammissibili al ristoro 3.227.710 richieste per un totale di 2.272.251,5 di missioni. I viaggi totali sono così suddivisi: il 48% di missioni portuali, 49% di missioni urbane e il 3% di attraversamento della città di Genova in stato di emergenza. Da oggi, dunque, inizieranno i risarcimenti che verranno liquidati entro 30 giorni lavorativi. Per l' anno 2019 le riaperse stanziare sono pari a 80 milioni di euro. Per il 2018 erano state 900mila le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale**, e 643 le imprese rimborsate utilizzando i 20 milioni di euro stanziati (pari al 100% degli indennizzati). "I risarcimenti non si sono mai fermati e tutte le categorie economiche che hanno avvertito maggiormente i disagi legati al crollo del Morandi hanno avuto rimborsi in tempi brevi - spiega il commissario delegato Toti - L' attivazione di questi ulteriori indennizzi rappresenta una boccata di ossigeno per il settore che, con tutta l' attività legata al porto, è uno dei vettori trainanti dell' economia della nostra regione. La Liguria si è trovata negli ultimi anni ad affrontare diversi stati di emergenza, tra cui la più recente è quella sanitaria: certamente anche i porti liguri hanno avuto ripercussioni a causa della pandemia, ma sono rimasti operativi anche in piena emergenza. Il **sistema** logistico ha mantenuto viva l' Italia mentre tutto il resto si è sostanzialmente fermato, quindi è per me ancor più significativo, oggi, l' avvio di questi pagamenti". Dalla Home polemiche Albenga, decade il Civ: Robello De Filippis si dimette da presidente dopo le accuse social sulla movida colto in flagrante Albenga: spacciava per "arrotondare" lo stipendio, 28enne denunciato dalla polizia locale Disagi Autostrade, ecco il piano cantieri: pedaggi gratis dopo Varazze e lavori no-stop Nuove regole In auto con amici, in Liguria si può andare anche in 4 se si indossa la mascherina.



Linee guida digitalizzazione flussi ai terminal

1 giugno 2020 - I Ports of Genoa, insieme all' intero cluster marittimo, hanno da tempo individuato nella digitalizzazione dei processi documentali il principale strumento per garantire un più efficiente e fluido accesso ai varchi e ai terminal portuali, in linea con il percorso nazionale di evoluzione del Port Community System/E-Port verso la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN). Per accelerare la digitalizzazione, che in questo frangente consentirebbe anche una maggiore sicurezza dei lavoratori attraverso la progressiva eliminazione del contatto fisico tra gli operatori nello svolgimento delle procedure, è stato costituito dall' AdSP un Tavolo per la "Digitalizzazione dei flussi veicolari ai varchi e ai terminal portuali" con i rappresentanti di Associazioni di Autotrasporto, Assagenti, Spediporto, Confindustria sezione Terminal Operator. In esito a un proficuo e attivo confronto fra le diverse categorie coinvolte, nella riunione di lunedì 25 maggio 2020 sono state condivise le Linee Guida che saranno emanate dal Presidente dell' **Autorità di Sistema**. Le principali innovazioni previste dalle Linee Guida riguardano: lo scambio della documentazione digitalizzata; l' introduzione di una nuova componente per il caricamento dei viaggi a beneficio delle aziende di autotrasporto che permette di preannunciare l' arrivo al terminal di un mezzo per la consegna o il ritiro di merci, e consente di ampliare gli eventi tracciati a **sistema**; la messa a disposizione da parte delle imprese dell' autotrasporto al personale conducente di una applicazione mobile. Inizia ora una fase di sperimentazione delle predette innovazioni al fine di pervenire, grazie alla coesione e al contributo di ciascun soggetto del cluster, alla piena digitalizzazione del processo entro il prossimo mese di luglio.

GAM EDITORI



Ponte Morandi, al via gli indennizzi a favore degli autotrasportatori danneggiati

GENOVA - Partono oggi gli indennizzi per gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. Il commissario delegato per l'emergenza di ponte Morandi e presidente di Regione Liguria Giovanni Toti firmerà la nota di avvio ai pagamenti per l'anno 2019. Sono 1.125 le imprese che hanno presentato domanda attraverso la piattaforma telematica dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale che, in quanto soggetto attuatore, negli ultimi mesi ha raccolto tutte le pratiche. Nel complesso sono state inserite 3.227.710 richieste pari a 2.272.251,5 missioni ritenute ammissibili al ristoro. I viaggi totali sono per il 48% missioni portuali, il 49% missioni urbane e il 3% attraversamento della città di Genova in stato di emergenza. Da oggi, dunque, inizieranno i risarcimenti che verranno liquidati entro 30 giorni lavorativi. Per l'anno 2019 le risorse stanziate sono pari a 80 mln di euro. Per il 2018 erano state 900 mila le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell'**Autorità di sistema portuale**, e 643 le imprese rimborsate utilizzando i 20 milioni di euro stanziati.

"I risarcimenti non si sono mai fermati e tutte le categorie economiche che hanno avvertito maggiormente i disagi legati al crollo del Morandi hanno avuto rimborsi in tempi brevi - spiega Toti - L'attivazione di questi ulteriori indennizzi rappresenta una boccata di ossigeno per il settore che, con tutta l'attività legata al porto, è uno dei vettori trainanti dell'economia della nostra regione. La Liguria si è trovata negli ultimi anni a affrontare diversi stati di emergenza, tra cui la più recente è quella sanitaria: certamente anche i porti liguri hanno subito ripercussioni a causa della pandemia, ma sono rimasti operativi anche in piena emergenza. Il **sistema** logistico ha mantenuto viva l'Italia mentre tutto il resto si è sostanzialmente fermato, quindi è per me ancor più significativo, oggi, l'avvio di questi pagamenti"

Approfondimenti
 Genoa, Pandev: "Conquisto la salvezza e poi smetto col calcio giocato" Fase 3, Conte: "Dal 18 maggio si riparte, via le autocertificazioni in regione"
 Chiesa, prima visita a Genova del nuovo vescovo padre Marco Tasca
 Omicidio all'autoparco di Savona, camionista ucciso a coltellate: tre persone fermate
 Al Teatro Nazionale si ricordano i padri costituenti della Repubblica. Primocanale in diretta alle 18

Video
 Sottoponte, Greco (Civ Vivicertosa): "Per una vera riqualificazione il progetto deve coinvolgere il quartiere"

Comments



Ponte Morandi, rimborsi autotrasportatori: al via i pagamenti per l' anno 2019

Sono 1.125 le imprese che hanno presentato domanda attraverso la piattaforma telematica dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale

Genova. Partono oggi gli indennizzi per gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali o stradali aggiuntivi. Oggi il commissario delegato per l' emergenza di ponte Morandi e presidente di Regione Liguria Giovanni Toti firmerà la nota di avvio ai pagamenti per l' anno 2019. Sono 1.125 le imprese che hanno presentato domanda attraverso la piattaforma telematica dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale** che, in quanto soggetto attuatore, negli ultimi mesi ha raccolto tutte le pratiche. Nel complesso sono state ritenute ammissibili al ristoro 3.227.710 richieste per un totale di 2.272.251,5 di missioni. I viaggi totali sono così suddivisi: il 48% di missioni portuali, 49% di missioni urbane e il 3% di attraversamento della città di Genova in stato di emergenza. Da oggi, dunque, inizieranno i risarcimenti che verranno liquidati entro 30 giorni lavorativi. Per l' anno 2019 le riaperse stanziare sono pari a 80 milioni di euro. Per il 2018 erano state 900mila le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell' **Autorità di sistema portuale**, e 643 le imprese rimborsate utilizzando i 20 milioni di euro stanziati (pari al 100% degli indennizzati).

«I risarcimenti non si sono mai fermati e tutte le categorie economiche che hanno avvertito maggiormente i disagi legati al crollo del Morandi hanno avuto rimborsi in tempi brevi - spiega il Commissario delegato Toti - L' attivazione di questi ulteriori indennizzi rappresenta una boccata di ossigeno per il settore che, con tutta l' attività legata al porto, è uno dei vettori trainanti dell' economia della nostra regione. La Liguria si è trovata negli ultimi anni ad affrontare diversi stati di emergenza, tra cui la più recente è quella sanitaria: certamente anche i porti liguri hanno avuto ripercussioni a causa della pandemia, ma sono rimasti operativi anche in piena emergenza. Il **sistema** logistico ha mantenuto viva l' Italia mentre tutto il resto si è sostanzialmente fermato, quindi è per me ancor più significativo, oggi, l' avvio di questi pagamenti».



Riviera24.it

Ponte Morandi, rimborsi autotrasportatori: al via i pagamenti per l' anno 2019

Sono 1.125 le imprese che hanno presentato domanda attraverso la piattaforma telematica dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale

di Redazione - 01 giugno 2020

Autotrasportatori • Ponte Morandi • Rimborsi • Giovanni Toti • Genova

Genova. Partono oggi gli indennizzi per gli autotrasportatori che, a causa del crollo del viadotto Polcevera, hanno dovuto affrontare spese maggiori per la percorrenza forzata di tratti autostradali e stradali aggiuntivi. Oggi il commissario delegato per l' emergenza di ponte Morandi e presidente di Regione Liguria Giovanni Toti firmerà la nota di avvio ai pagamenti per l' anno 2019.

Sono 1.125 le imprese che hanno presentato domanda attraverso la piattaforma telematica dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale che, in quanto soggetto attuatore, negli ultimi mesi ha raccolto tutte le pratiche. Nel complesso sono state ritenute ammissibili al ristoro 3.227.710 richieste per un totale di 2.272.251,5 di missioni. I viaggi totali sono così suddivisi: il 48% di missioni portuali, 49% di missioni urbane e il 3% di attraversamento della città di Genova in stato di emergenza.

Da oggi, dunque, inizieranno i risarcimenti che verranno liquidati entro 30 giorni lavorativi. Per l' anno 2019 le riaperse stanziare sono pari a 80 milioni di euro. Per il 2018 erano state 900mila le missioni di viaggio risultate ammissibili da parte dell' Autorità di sistema portuale, e 643 le

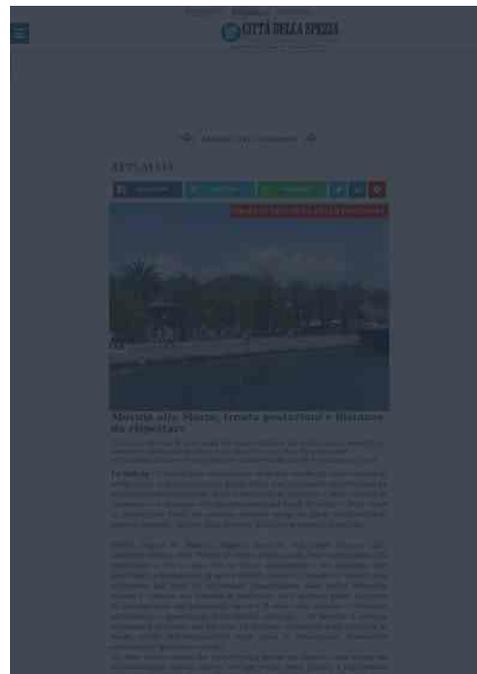
Citta della Spezia

La Spezia

Movida alla Morin, trenta postazioni e distanze da rispettare

Il futuro consorzio di alcuni locali del centro cittadino sta realizzando il progetto da sottoporre all'amministrazione e

La Spezia - L'ipotesi dello spostamento della vita serale dal centro storico al fronte mare si avvicina sempre di più. Dopo aver incassato l'approvazione da parte dell'amministrazione, delle associazioni di categoria e della Camera di commercio, la proposta del coordinamento dei locali di allestire degli stand in Passeggiata Morin ha ottenuto l'avvallo anche da parte dell'**Autorità di sistema portuale**, titolare della gestione dell'area demaniale marittima. Distrò, Loggia de' Banchi, Origami, Bacchus, Trei Canti, Orange Cafè, Olandese volante, Hob, Panino D' amare, Bonjour cafè, Enoteca dei bardi, Alì, Emporium e Joy' s club, che a breve costituiranno un consorzio per coordinare e promuovere le nuove attività, stanno redigendo un progetto da sottoporre agli enti. La promenade fiancheggiata dalle palme dovrebbe andare a ospitare una trentina di postazioni: dieci saranno quelle occupate in maniera fissa dai proponenti, mentre le altre venti saranno a rotazione settimanale, a disposizione delle attività cittadine. Così facendo si punta a eliminare il problema che per anni ha bloccato un'idea più volte ritornata di moda, quello dell'assegnazione degli spazi in Passeggiata, ovviamente



attrattivi per qualunque attività. Un altro punto cardine del progetto sarà quello del rispetto delle norme sul distanziamento sociale, aspetto che per primo aveva portato a rispolverare l'idea del "trasloco" stagionale della movida alla Morin, dove gli spazi sono maggiori rispetto alle strette vie pedonali del centro. I locali puntano a gestire in autonomia la questione con la collaborazione dei volontari di Protezione civile messi in campo dal Comune, ma se sarà necessario potrebbero valutare di ricorrere a steward o addirittura a personale di vigilanza privata. A imprimere una decisa accelerazione all'ipotesi in fase di approfondimento è stato poi il susseguirsi degli episodi di cronaca nel corso degli ultimi due fine settimana. Fatti dai quali il coordinamento dei locali prende decisamente le distanze. "Non siamo responsabili delle risse avvenute a notte inoltrata nel corso dei week end scorsi. Tutti noi - affermano i titolari di Distrò, Loggia de' Banchi, Origami, Bacchus, Trei Canti, Orange Cafè, Hob, Panino D' amare, Bonjour cafè, Enoteca dei bardi ed Emporium - osserviamo scrupolosamente gli orari di chiusura: nessuno rimane aperto oltre all'una e mezza, non possiamo essere associati a episodi che avvengono ore dopo, quando altri sono ancora aperti. Per questo riteniamo che non sia giusto imporre la chiusura a mezzanotte a tutti: così facendo perderemmo un'ora di lavoro ogni sera del fine settimana, che si andrebbe ad aggiungere a quelle già perse nei confronti di chi rimane aperto anche sino alle 4".

Porto e indotto Investimenti per 45 milioni

Non c'è solo il progetto di hub e gli investimenti sul ferro da parte di Rfi per il porto di Ravenna. L' **Autorità di sistema** portuale ha infatti sottoscritto contratti per lavori di manutenzione da 30 milioni di euro, a cui si aggiunge una serie di appalti per ulteriori 15, con gare e inizio lavori a cavallo tra quest'anno e il prossimo. «In un momento come questo, dare segnali di ripresa è vitale per le imprese e i cittadini», sottolinea il presidente Daniele Rossi. Si tratta, aggiunge, di interventi medio-piccoli non appetibili per i grandi gruppi, bensì per le imprese del territorio. I più significativi sono relativi alla manutenzione delle briccole di accosto ai pontili (oltre tre milioni); il rifacimento della banchina di attracco del traghetto a Porto Corsini, (tre milioni); la ristrutturazione delle banchine Marcegaglia, (oltre 12 milioni); il rifacimento della banchina Magazzini Generali (otto milioni).



Dazi e Covid affondano il porto Ad aprile -28,9% dei traffici

Da maggio sul mais si paga una tassa da oltre 10 euro a tonnellata e ora le misure protezionistiche chieste dal governo italiano all' Ue potrebbero penalizzare l' acciaio Ravenna Holding, approvato bilancio 2019 Il risultato netto è pari a 14,5 milioni di euro Il sindaco De Pascale soddisfatto

RAVENNA Il tracollo del traffico **portuale** continua: se a marzo la flessione era stata di oltre il 30%, aprile conferma il trend. Il lockdown si è portato via il 28,9% della movimentazione merci rispetto allo stesso mese dello scorso anno con un drammatico -17% del tonnellaggio transitato dal Candiano nel primo quadrimestre del 2020. Male tutti i settori: il prolungato stop alle aziende si è fatto sentire e bisognerà aspettare il bilancio di maggio, con ogni probabilità, per vedere un calo meno marcato. I dati del traffico merci sono la migliore fotografia dell' economia reale. I container, ovvero la movimentazione con il maggior valore aggiunto, sono in calo del 13% rispetto allo scorso anno. La colpa, si badi, non è solo del Covid 19: secondo quanto commenta **Autorità portuale**, a frenare il traffico sono anche i dazi. Gli sbarchi e gli imbarchi del primo quadrimestre sono stati, rispettivamente, pari a 6,17 e 1,07 milioni di tonnellate. Le rinfuse solide sono calate del 19,6% mentre i prodotti liquidi hanno accusato una diminuzione del 10,5%. L' agroalimentare paga dazio. Non si salva nemmeno l' agroalimentare, il comparto meno toccato dal lockdown. Nei primi quattro mesi il settore ha registrato un 11,3% in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Contrazione che riguarda i beni di prima necessità destinati al commercio, ovvero i cereali, il grano e il mais (passati da 570.748 a 173.788 tonnellate, in calo del 69,6%), che «hanno risentito sia della minore domanda causata dalla chiusura della ristorazione e dell' assenza di turisti, sia dell' accumulo di scorte alla fine dello scorso anno». Rispetto alle tariffe delle navi, fa notare poi l' ente **portuale**, il treno si è mostrato molto competitivo e ha sottratto traffico al Candiano. Il vero problema è però quello dei dazi all' Unione Europa per mais, sorgo e segale che dal 5 maggio è salito a 10,4 euro a tonnellate dai precedenti 5,27 scattati il 27 aprile dopo che, per oltre due anni, era stato pari a zero. Spiega Ap: «L' entrata in vigore dei dazi è dovuta ad un forte calo dei prezzi del mais americano che attualmente sarebbe il più basso al mondo» e, in assenza di dazi, «avrebbe trascinato al ribasso i prezzi del medesimo prodotto in tutto il resto del pianeta». Uno dei pochi prodotti che ha davanti il segno "più" sono i semi oleosi. In totale , 356.724 tonnellate (+ 47,2%) destinati al ciclo industriale. Il blocco dell' edilizia La chiusura e la ripartenza molto lenta del settore delle ceramiche hapesato sul traffico dei materiali da costruzione. La flessione sui quattro mesi è stata del 18,5%. Da solo il blocco al distretto della ceramica di Sassuolo vale un calo di 232.284 tonnellate (-17,3%). «La perdita principale è per il feldspato, di cui erano già presenti scorte nei magazzini; un po' meglio l' argilla, per la quale, invece, le scorte erano esigue», spiega l' ente **portuale**. Metallurgia in difficoltà Il movimento di merci destinate al settore della metallurgia ha perso in quattro mesi il 26,8%. Secondo Federacciai, ad aprile il lockdown ha portato la produzione italiana di acciaio a livelli minimi. Dopo il -40,2% registrato nel mese di marzo, il quarto mese del 2020, quello in cui il fermo da "Covid" è stato maggiormente in c is ivo, ha visto un calo del -42,5%. Lo stop del distretto di Brescia ha pesato

ALESSANDRO MONTANARI



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

in maniera particolare. I Paesi da cui sono calate maggiormente le importazioni sono la Turchia (-31,7%), l'India (-45,9%), e la Cina (-72,7%), per un totale di 480 mila coils su 660 mila in meno. «Tenuto conto che il porto di Ravenna è il primo scalo italiano di importazione extra Ue di prodotti siderurgici e tra i principali europei, preoccupa la richiesta avanzata alla Commissione Europea da parte del Governo italiano di rivedere le misure di salvaguardia al fine tutelare il comparto siderurgico europeo, limitando drasticamente la possibilità di importazione da Paesi Extra Ue con il taglio delle quote del 75% nei prossimi mesi». Una visione protezionistica che secondo l'ente di via Antico Squero, colpirebbe soprattutto, dal punto di vista portuale, la nostra città. Lo scalo marittimo, secondo Ap, «risulterebbe il porto italiano maggiormente danneggiato in Italia e tra quelli maggiormente danneggiati in Europa». I container Continuano ad andare meglio i container: il calo sui quattro mesi è pari al 9,2%, dato che si aggrava se si tengono in considerazione soltanto i pieni (-11%). Ad aprile la flessione rispetto allo stesso mese dello scorso anno è stato del 12,8% ma anche qui il decremento è più grave se si escludono i "vuoti" movimentati a scopi logistici: si arriva ad una diminuzione sul mese del 17%. RAVENNA Soddisfatto per i risultati raggiunti, il consiglio di amministrazione di Ravenna Holding ha approvato il progetto di bilancio relativo all'esercizio 2019 che sarà sottoposto all'approvazione dell'assemblea dei soci. Il risultato netto è pari a 14.586.513 euro e migliora il budget di 3.929.706 euro, grazie alla rilevante plusvalenza derivante dalla vendita di circa 2,5 milioni di azioni Hera. I risultati economici, sottolinea la Holding in una nota, si mantengono nel 2019 positivi grazie al contributo delle diverse società partecipate, ai ricavi per locazioni e contratti di service, e ai significativi interventi di razionalizzazione intrapresi nel gruppo societario. Anche il bilancio consolidato, che consolida integralmente le 4 società controllate del "gruppo ristretto" presenta ottimi risultati, con un valore della produzione di oltre 92 milioni di euro e un utile netto di pertinenza del gruppo di oltre 16 milioni di euro. Metromare Se il sindaco Michele De Pascale, sulla scorta delle dichiarazioni del ministro del Turismo, Dario Franceschini, sul progetto di alta velocità nella dorsale Adriatica scrive una lettera ai sindaci e ai presidenti delle Regioni e delle Province coinvolte, dalla Puglia a Trieste, in Regione si lavora sul progetto del metromare, con l'assessore Corsini che annuncia: «Entro settembre sigleremo l'accordo con Rfi per la parte da Rimini a Ravenna. Sarà necessario un passaggio al ministero dei Trasporti, ma siamo vicini. Dovremo affrontare per stralci il tema della chiusura dei passaggi a livello a raso nelle località della costa, in favore di sottopassi. In questo modo otterremo un servizio metropolitano con corse ogni mezz'ora. Il progetto del sotto passo di via C anale Molinetto è già finanziato e il cantiere partirà nell'estate del 2021». Un gruppo di lavoro è all'opera per redigere uno studio di fattibilità Tutte le società Gruppo Ravenna Holding hanno chiuso i bilanci in utile. Viste le cifre evaluate anche i presupposti per l'esercizio 2020, la Holding ritiene possibile formulare la proposta di distribuire dividendi per oltre 13,5 milioni di euro. Il consiglio di amministrazione ha anche provveduto ad aggiornare il Piano Pluriennale 2020-2022, per tenere conto di rilevanti operazioni maturate nel corso dei primi mesi del 2020. Il presidente e amministratore delegato Carlo Pezzi sottolinea che «il cda è soddisfatto di pre Alta velocità Dopo l'annuncio del presidente della Regione Bonaccini relativo all'investimento da 48 milioni di euro da parte di Rfi per potenziare fra l'altro le due linee ferroviarie in destra e sinistra Candiano a servizio del porto, arriva la volontà espressa dal ministro Franceschini di pensare a un nuovo sentare questi positivi risultati di bilancio. La possibilità, da un punto di vista finanziario, di tradurlo in dividendi per i soci pubblici, dipendono principalmente da due società partecipate dalla Holding: Hera e Romagna Acque Società delle Fonti». Soddisfatto anche il sindaco di Ravenna Michele De Pascale: «Un risultato positivo - ha commentato - che dimostra concretamente che le partecipate, se gestite con lungimiranza, possono rappresentare una risorsa importante che si traduce in benefici tangibili, in investimenti per i territori, in sviluppo e benessere per le comunità».

Informare

Ravenna

Ad aprile il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -28,9%

Nel primo quadrimestre del 2020 sono state movimentate 7,24 milioni di tonnellate (-17,0%) Lo scorso aprile il traffico delle merci movimentato dal **porto di Ravenna** è diminuito del -28,9% essendo stato pari a 1,65 milioni di tonnellate rispetto a 2,33 milioni di tonnellate nell' aprile 2019. Deciso il calo delle merci varie che hanno totalizzato 346mila tonnellate (-51,4%), di cui 197mila tonnellate di merci containerizzate (-13,2%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari 17mila teu (-12,8%) e 60mila tonnellate di rotabili (-48,4%). Nel settore delle rinfuse solide il traffico è sceso del -10,3% a 791mila tonnellate, mentre in quello delle rinfuse liquide i prodotti petroliferi sono calati del -48,0% a 120mila tonnellata e gli altri carichi sono diminuiti del -12,3% a 141mila tonnellate. Nel primo quadrimestre del 2020 il totale movimentato è stato di 7,24 milioni di tonnellate, con una riduzione del -17,0% sui primi quattro mesi dello scorso anno. Nel segmento delle merci varie sono state movimentate 1,83 milioni di tonnellate (-26,6%), incluse 746mila tonnellate di merci in container (-10,1%) con una movimentazione di contenitori pari a 65mila teu (-9,2%) e 424mila tonnellata di rotabili (-17,2%). Le rinfuse solide sono ammontate a 2,96 milioni di tonnellate (-14,5), i prodotti petroliferi a 670mila tonnellate (-15,7%) e le altre rinfuse liquide a 611mila tonnellate (-4,1%).

The screenshot shows the 'inforMARE' website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and inforMARE. The main headline reads: 'Ad aprile il traffico delle merci nel porto di Ravenna è diminuito del -28,9%'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Nel primo quadrimestre del 2020 sono state movimentate 7,24 milioni di tonnellate (-17,0%)'. The article text follows, detailing the decrease in various goods and the impact of the COVID-19 pandemic. A bar chart titled 'Porto di Ravenna - Evoluzione mensile del traffico delle merci' is visible, showing monthly traffic trends from 2019 to 2020. The chart categories include 'Merci varie', 'Merci in container', 'Rinfuse solide', and 'Rinfuse liquide'. Below the chart, there are logos for C. Scivarelli - GMF and other related entities. At the bottom, there is a search bar and a table for selecting dates and filters.

Il Tirreno

Livorno

agenzia delle dogane e dei monopoli

Sequestrate in porto 11 tonnellate di rifiuti in partenza per Dakar

LIVORNO Undici tonnellate di rifiuti speciali che, dalla Lombardia, stavano per essere spediti in Senegal passando dal **porto** di **Livorno**. I funzionari dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in collaborazione con il comando dei carabinieri per la tutela ambientale di Grosseto, nei giorni scorsi hanno sequestrato il container diretto in Africa. Il carico sospetto aveva al suo interno balle contenenti ritagli e stracci di lenzuola, intere, fallate o macchiate e rotoli di tessuto, che per fattezza e modalità di stivaggio potevano considerarsi materiale di scarto e, dunque, rifiuti. Segnalate alla procura di **Livorno** due persone i legali rappresentanti di due ditte lombarde: quella esportatrice (della provincia di Monza Brianza) e quella fornitrice (del Milanese) ritenute responsabili di traffico illecito di rifiuti, falsità ideologica e gestione non autorizzata di rifiuti speciali non pericolosi. Le lenzuola si trovavano insieme e degli pneumatici usati e sono state identificate dallo speciale scanner del **porto** labronico. Non è certo la prima volta che l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di **Livorno** mette nel mirino il traffico merci fra il nostro **porto** e il Senegal. A fine gennaio di quest' anno, ad esempio, i funzionari sequestrarono 14 tonnellate fra lenzuola, asciugamani usati, televisioni rotte stoccati come masserizie (erano però rifiuti speciali) e con delle fatture false. In quel caso fu denunciato un cittadino senegalese residente in provincia di Siena. --



Undici tonnellate di rifiuti speciali Maxi sequestro in Darsena Toscana

Due persone denunciate Operazione del Noe e del personale dell' Agenzia delle Dogane

LIVORNO In **porto** sono state sequestrate 11 tonnellate di rifiuti speciali destinate al Senegal. Erano dentro un container al terminal Darsena Toscana. Ad individuare il carico, al termine di una serie di attività di controllo, sono stati gli operatori dell' Agenzia delle Dogane di Livorno e i carabinieri del comando Noe di Grosseto. Con l' ausilio del dispositivo scanner è stato individuato il carico sospetto: balle contenenti ritagli e stracci, lenzuola e rotoli di tessuto macchiati. Il carico è stato sottoposto a controlli anche da parte dei tecnici di Arpat grazie ai quali il materiale trovato nel contenitore è stato classificato con rifiuti tessili con codice Cer 200111 per cui le modalità di spedizione sono state ritenute illegali. Non si tratta infatti di merce nuova, ma di materiali con evidenti segni di uso e che probabilmente necessitano di trattamenti specifici per il corretto smaltimento o riutilizzo. Sono state segnalate alla Procura della Repubblica due persone. rappresentanti di ditte lombarde per traffico illecito di rifiuti, falso ideologico e gestione non autorizzata di rifiuti speciali. Container e carico sono stati sequestrati. I rifiuti in questione sono stati posti a disposizione dell' autorità Giudiziaria, che ha convalidato il sequestro e ha assunto la direzione delle indagini. Non è la prima volta che vengono sequestrati rifiuti speciali nel **porto** di Livorno in procinto di partire verso Paesi dell' Africa. M.D.



Il Tirreno

Livorno

Porto, in calo gli arrivi di navi (ma il blocco non è completo)

Livorno È calato anche nel mese di maggio l'andirivieni di navi nel porto di Livorno: sono state 444 quelle che hanno fatto tappa nel nostro scalo, se n'erano contate 700 nello stesso mese dello scorso anno. Giù del 36,6%, una flessione pressoché identica a quella del mese precedente. Sono i dati sfornati a tambur battente dall'Avvisatore Marittimo: preziosi perché, pur non indicando il tonnellaggio delle merci movimentate, comunque danno una prima idea dello stato di salute delle banchine labroniche in questa fase ancora caratterizzata dall'emergenza sanitaria. Inutile dire che su questo dato grava lo stop totale delle crociere (che ha azzerato gli arrivi di 101 mila turisti) così come il dimezzamento del flusso di persone a bordo dei traghetti passeggeri: quest'ultimo aspetto, però, è meno pesante dell'arretramento di aprile (meno 57,5% contro il calo del 49,2% in maggio). Se circoscriviamo lo sguardo al traffico merci, ecco che la diminuzione del traffico è stata netta (quasi 21 punti percentuali) ma, di fronte al blocco della metà delle imprese del territorio per il lockdown, non è stata del tutto una Caporetto: anzi, è andata leggermente meglio di quel che è accaduto in aprile (meno 22,3%).

Insomma, per il porto è una bella batosta ma al tempo stesso non l'ecatombe che si temeva. Anche se bisogna dire che invece, dopo la flessione di quasi l'11% in marzo diventata un dimezzamento degli arrivi in aprile, i traffici di auto nuove hanno subito un forte contraccolpo: rispetto alle 41 del maggio 2019, adesso ne sono arrivate a Livorno quindici. Cioè, con un arretramento del 63,4%. Si appesantisce anche la situazione sul fronte del petrolio e della chimica: chissà se quest'avvisaglia ha qualcosa a che fare con l'andamento delle produzioni industriali di tali settori nell'era del lockdown, fatto sta che sono arrivate 26 navi chimichiere anziché le 35 dello scorso anno (meno 25,7% a fronte di un calo del 6% in aprile) mentre le motocisterne per il trasporto di prodotti petroliferi hanno segnato in maggio una diminuzione del 23,8% (più del doppio rispetto al 10,5% del mese prima). Se la cavano meglio, invece, sia il traffico container che le "autostrade del mare": gli arrivi di navi portacontainer sono scesi del 16% (il calo aveva raggiunto il 20% il mese precedente), quanto a camion e semirimorchi inviati via mare gli arrivi sono entrate in porto 136 navi con una flessione di neanche dieci punti percentuali (erano 16 in aprile). Ha tirato il freno a mano, almeno dal punto di vista degli arrivi di navi, l'impennata del traffico di cellulosa (destinata principalmente al distretto delle cartiere lucchesi): se nel mese di aprile aveva dato nell'occhio il quasi raddoppio degli arrivi di navi, invece in quello di maggio si sono contate dodici navi (esattamente quante nel 2019). --Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.

LIVORNO
A PAROLA DI LAVORO E DI IMPRESA
Due milioni in aiuto alle imprese per digitalizzare e sanificare
Spinta per favorire il lavoro da casa mediante l'acquisto di software e attrezzature. L'Intesa con iRay incentiva i contributi via web anche nelle piccole aziende

PORTO
Tre operai agricoli per i test di laboratorio

LA VITA DI GRUPPO
Niente Covid sulla Seven Seas

PORTO
Porto, in calo gli arrivi di navi (ma il blocco non è completo)

LAVORO DI GRUPPO
Niente Covid sulla Seven Seas

Gara bacini: accuse di Jobson alla AdSp

Netti: benevolenza da parte delle autorità (AdSp e CP) verso gli attuali occupanti del comparto

Renato Roffi

LIVORNO Gara bacini: accuse di Jobson alla AdSp. Appaiono gravi ed imbarazzanti le accuse di indifferenza mosse all'AdSp di Livorno da Jobson group a proposito delle ripetute denunce sulla gestione della gara per i bacini da carenaggio. Fra il silenzio dei responsabili e lo scorrere inconcludente del tempo, continua e si consolida infatti lo stato di profonda letargia in cui sarebbe stata fatta sprofondare l'annosa questione del comparto bacini con l'inaudito protrarsi per oltre un quinquennio (per adesso) di una gara pubblica che si sarebbe dovuta concludere in pochi mesi. Su quel pasticciaccio profondamente dormiente di tanto in tanto, un colpo viene battuto da una delle due parti in gara (o, se si preferisce, in contesa) per bocca di Massimo Netti, responsabile livornese di Jobson group., che, nei giorni scorsi, ci ha fatto pervenire un testo in cui, sollecitando ancora una volta l'Autorità di Sistema portuale a prendere una posizione chiara e definitiva, ribadisce che uno dei due concorrenti Azimut Benetti non solo non aveva titolo di partecipare alla gara sin dall'inizio nel 2015, ma ha (avrebbe ndr) pure compiuto una serie di violazioni gravissime per le quali deve essere escluso dalla gara. Netti si produce in un elenco abbastanza nutrito e particolareggiato delle violazioni gravissime e dei danneggiamenti di cui la Benetti si sarebbe resa responsabile sostenendo che di tutto l'AdSp è sempre stata informata con decine di Pec, sempre ignorate, che hanno indotto la Jobson a presentare una richiesta di esclusione ufficiale (di Azimut ndr) che, a suo dire, l'Authority avrebbe dovuto esaminare già sei mesi fa, ma precisa Netti quando si tratta di Azimut Benetti, l'Autorità sembra essere molto indulgente e paziente, per non dire generosa.. Come, sempre, stando a quanto afferma Netti, l'Authority dimostrerebbe .un sistematico abuso di provvedimenti provvisori in favore dell'altro concorrente di cui, nel testo fattoci pervenire, riporta un inventario preciso, circostanziato e un po' inquietante facendo inoltre allusione anche ad atteggiamenti di eccessiva benevolenza da parte delle autorità (AdSp e CP) verso gli attuali occupanti del comparto e ad alcuni solerti provvedimenti di sanatoria firmati la vigilia di Natale.. Il tutto, fra l'altro, sarebbe oggetto di un esposto alla Magistratura ordinaria a cui dovrebbe seguirne presto un altro alla Corte dei Conti. L'uomo di Jobson, infine, dopo avere espresso fiducia nel presidente Stefano Corsini, che è persona onesta, corretta e fuori da logiche politiche e di interesse (captatio benevolentiae ndr) conclude con l'affermare che dall'AdSp si aspetta ... la legalità: che vengano esclusi coloro che il bacino lo hanno danneggiato continuativamente per 17 anni ed hanno abusato degli spazi demaniali modificandoli a proprio piacimento. che ci sia una indagine seria su come siano potute essere smantellate e smurate tonnellate di attrezzature pubbliche in rame e fatte sparire senza che nessuno abbia visto niente. Per chi conosce e segue la storia infinita della gara dei bacini da carenaggio livornesi. quelle riferite senza peli sulla lingua da Massimo Netti non son assolutamente delle novità, ma è chiaro che si tratta di fatti, circostanze ed accuse la cui gravità non può essere sottovalutata. Come sempre, per dovere di cronaca, relata referimus e, come sempre e da sempre, le nostre pagine restano aperte e libere per qualsiasi replica e controreplica da parte di chiunque con i soli limiti della decenza intendesse farci pervenire il proprio punto di vista, la propria versione dei fatti o l'esposizione delle proprie ragioni.



Il porto di Livorno brucia tutti: ok alla riduzione "temporanea" del servizio di rimorchio / L'ordinanza

Redazione

Livorno - La Capitaneria del porto di Livorno brucia tutti sul tempo. A pochi giorni di distanza dalla lettera del direttore generale Mauro Colletta, con cui il MIT ha dato l'ok ai porti italiani di poter ridurre temporaneamente il 'servizio di rimorchio a fronte della minore domanda dello stesso che si sta registrando in questa fase di emergenza'. La prima a battere un colpo è stata la Capitaneria dello scalo labronico che con un'ordinanza ha dato oggi il via libera alla riorganizzazione 'temporanea' del servizio di rimorchio della società concessionaria FRATELLI NERI. Decisione, quella di Livorno, che presto potrebbe essere presa anche da altri porti italiani, con possibili reazioni sindacali in vista. Il motivo dell'ordinanza: 'A fronte della minore domanda di servizio conseguente alla contrazione dei traffici riconducibile all'emergenza in atto, richiede una temporanea riorganizzazione del servizio di rimorchio'. 'La contrazione dei traffici nel porto di Livorno è effettiva ed ha comportato, ad oggi, una riduzione prossima al 30% nella domanda di servizi di rimorchio rispetto agli stessi periodi dello scorso anno', aggiunge l'ordinanza. La Capitaneria ha verificato che 'la riorganizzazione temporanea del servizio di rimorchio, articolata nelle modalità di offerta proposte dal concessionario del servizio con la richiamata istanza del 29 maggio 2020, sia possibile e mantenga gli standard di sicurezza della navigazione in ambito portuale e la sicurezza portuale in generale'. L'operazione è necessaria: 'E' ritenuto opportuno, per il tempo strettamente legato alla presente situazione emergenziale, procedere alla riorganizzazione temporanea del servizio al fine di tutelarne l'efficienza e la sostenibilità a fronte del contingente sbilanciamento generatosi tra il fatturato ed i costi del medesimo', conclude l'ordinanza.



Autorità Portuale Livorno: una storia lunga 25 anni

GAM EDITORI

31 maggio 2020 - Il 2020 porta in dote una importante ricorrenza: il 25° anniversario dell' istituzione dell' Autorità Portuale di Livorno. Nel suo primo quarto di secolo, l' Ente che ora governa i porti di Livorno e Piombino ha superato crisi globali (come quella del 2008, i cui effetti hanno cambiato il mondo), avviato opere e progetti importanti per lo sviluppo dei propri scali portuali, portando ai porti traffici e occupazione. Il Piano Regolatore Portuale approvato nel 2015; il risanamento dell' Agenzia per il Lavoro in porto nel 2016; la trasformazione di un interporto, l' Amerigo Vespucci, in un moderno retroporto; la presa in consegna di un bene monumentale storico, la Fortezza Vecchia, che in pochi mesi è diventato un luogo di attrazione per migliaia di turisti e cittadini e punto di riferimento nel waterfront urbano-portuale; il rilancio dei traffici con il raggiungimento di record nazionali nella movimentazione dei rotabili e delle auto nuove: sono solo alcuni dei risultati che la Port Authority ha conseguito in questi anni, sotto la conduzione di quattro presidenti (Nereo Marcucci, Roberto Piccini, Giuliano Gallanti e Stefano Corsini) e passando attraverso periodi di commissariamento. Tutto è iniziato nella mattina del 31 maggio del 1995 quando il n. 1 della prima Autorità Portuale istituita in Italia, Nereo Marcucci, ha salito le scale dello storico palazzo Rosciano, aprendo un nuovo importante capitolo nella storia dello scalo portuale labronico. Da quel momento le lancette del tempo hanno preso a scorrere velocemente, portando oggi l' Autorità Portuale ad avere un nome diverso (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale) e una diversa estensione delle competenze, avendo sotto la sua giurisdizione i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia Isola. "Celebrare le origini dell' Autorità Portuale non è un esercizio di semplice retorica, soprattutto in un momento così drammatico come quello che stiamo vivendo", ha affermato il segretario generale dell' AdSP, Massimo Provinciali, che ritiene opportuno "rendere omaggio oggi tutti quelli che, in questi 25 anni, hanno lavorato dagli Uffici dell' Ente per il bene del porto livornese". Oggi quello dell' Alto Tirreno è uno dei maggiori sistemi portuali italiani per quantità di traffico totale (oltre 42 milioni di tonnellate di merce, che rappresenta il 14% del traffico portuale italiano e 9 milioni di passeggeri movimentati annualmente) e detiene il primato nazionale nel comparto del traffico rotabile in termini di tonnellate movimentate e numero di mezzi commerciali. "Se è vero che camminiamo sulle spalle dei giganti, quello che siamo diventati lo dobbiamo soprattutto a chi ci ha preceduto in questi anni nella guida dell' Ente - ha concluso Provinciali - Ho avuto l' onore e il piacere di lavorare direttamente o indirettamente con tutti i presidenti, ma in questo momento il mio pensiero non può che andare in particolar modo a Giuliano Gallanti: senza la sua lungimiranza oggi non saremmo forse dove ci troviamo. Se il porto di Livorno ha un futuro che si chiama Darsena Europa, lo dobbiamo in buona parte a lui",.



LIVORNO

Tutti negativi i test sulla nave

Per la nave da crociera Seven Seas Voyager battente bandiera delle Bahamas, arrivata in **porto** venerdì per una sosta che dovrebbe durare circa due mesi, sono stati completati in tempi davvero rapidi i tamponi naso-faringei sui 108 membri di equipaggio, che sono risultati tutti negativi al virus covid 19. Un risultato non del tutto inaspettato visto che per lo stesso equipaggio erano già state messe in atto durante il viaggio, a cura della Compagnia armatoriale, opportune misure di monitoraggio sanitario senza che fossero emerse criticità. I risultati di ieri, possibili grazie al puntuale lavoro compiuto dal Servizio Prevenzione della Regione Toscana.

Piazza Garibaldi, 'bomba' da disinnescare
Il segretario del Pci Federico Mistrali: affrontiamo da qui per combattere il degrado e recuperare un tessuto urbano sacro

Tutti negativi i test sulla nave
Per la nave da crociera Seven Seas Voyager battente bandiera delle Bahamas, arrivata in porto venerdì per una sosta che dovrebbe durare circa due mesi, sono stati completati in tempi davvero rapidi i tamponi naso-faringei sui 108 membri di equipaggio, che sono risultati tutti negativi al virus covid 19.

Undici tonnellate di rifiuti speciali Maxi sequestro in Darsena Toscana
Una partita di 11 tonnellate di rifiuti speciali è stata sequestrata in un container a Livorno.

Centri esposti Come si ripartirà dal 15 giugno
Il governo ha deciso di ripartire i centri esposti dal 15 giugno, ma solo se i dati epidemiologici lo consentiranno.

Muore la bicicletta per un miliardo
Il governo ha stanziato un miliardo di euro per la produzione di biciclette.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Costa Diadema resta a Piombino

Dopo la fine dell' emergenza covid la grande nave da crociera sarà in porto ancora per molti giorni

PIOMBINO La nave Costa Diadema resta attraccata alla banchina 'Pecoraro' del porto di Piombino. Il gigante lungo 304 metri, una della più grandi navi da crociera della compagnia, ha trovato rifugio a Piombino dal 30 marzo scorso, quando, in piena pandemia covid 19, con alcuni casi di malati a bordo, venne predisposto un piano d' emergenza per l' equipaggio composto da 1240 persone. Venne installato anche un ospedale campo in banchina, un pronto soccorso avanzato, ma per fortuna il focolai di coronavirus a bordo è stato contenuto e i casi dei marittimi positivi sono stati gestiti con trasferimenti giornalieri negli ospedali covid di Pisa e Grosseto e altri senza particolari problemi sono stati curati a bordo. Ora la nave è stata dichiarata Covid free e pertanto nei prossimi giorni sarà sanificata e i membri dell' equipaggio, previa autorizzazione della polizia di frontiera, potranno scendere a terra. Intanto, prosegue il lavoro del ministero degli Esteri con i paesi di origine dei marittimi per organizzare i rimpatri, salvo i circa 200 membri che dovranno rimanere a bordo per garantire la sicurezza della nave. E' probabile che la nave resti a Piombino ancora per diversi giorni in quanto non è stata ancora autorizzata la ripresa delle crociere. Inoltre è prevista una riapertura delle attività di 'piccolo cabotaggio' lungo le coste italiane, e la Diadema, che operava nello scenario degli Emirati Arabi, potrebbe ricominciare da queste attività, ma ci sono da definire ancora diversi aspetti normativi e burocratici. Dal punto di vista puramente economico la permanenza di una grande nave da crociera per oltre due mesi nel porto di Piombino ha comunque rappresentato un po' di lavoro e introiti per le aziende locali, dai fornitori di gasolio, derrate alimentari, noleggio della banchina e smaltimento dei rifiuti che nel caso particolare erano anche contaminati covid e quindi richiedevano competenze e attenzioni particolari. Intanto, per tutti i turisti che in questi giorni hanno ripreso a viaggiare da Piombino all' Elba, la gigantesca nave Costa Diadema rappresenta una caratteristica del tutto nuova: un traghetto di medie dimensioni è praticamente tre volte più piccolo e il passaggio a fianco dell' unità è sempre un'emozione. m.p.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«E' abusivo, va abbattuto» Il porto perde un altro bar

Il rinnovo della concessione fa scoprire vecchi problemi, via il «Martello» E' l'ennesimo locale che scompare o che viene ridimensionato alla scala storica

Chiosco abusivo, Comune e **Autorità portuale** dispongono la demolizione: un altro contenitore commerciale, per giunta storico, sparisce all' interno del porto antico. Stiamo parlando dell' ormai ex bar Martello, un piccolo edificio realizzato almeno quarant' anni fa di fianco all' edificio che ospita mensa, spogliatoi e aula assembleare dello stabilimento Fincantieri. La scadenza della convenzione, più volte rinnovata nel corso dei decenni, ha fatto emergere il problema, ossia l' abusività delle struttura, rendendo vana la gara che aveva affidato il servizio ad un altro concorrente, capace di presentare un' offerta migliore rispetto alla vecchia gestione. Alla fine nessuno potrà avviare un' attività di ristorazione dentro quel piccolo manufatto: «Abbiamo inviato un pre-avvertimento all' attuale gestione in cui si prevede la fine dell' attività entro un determinato lasso di tempo, molto breve, dopodiché procederemo alla demolizione - spiega il segretario generale dell' **Autorità portuale**, Matteo Paroli - In quell' area non potrà sorgere più alcun bar, la struttura verrà tirata giù e stop. Ci

siamo accorti che in passato la gestione del locale aveva inoltrato almeno due domande di richiesta di sanatoria al Comune, domande respinte in quanto non c' era nulla di sanabile. Non esisteva una compatibilità urbanistica, c' erano irregolarità pure sulle planimetrie dell' edificio, poi la procedura di gara per l' assegnazione della nuova concessione ha fatto emergere il problema regolamentare». Un altro pezzo di porto storico che se ne va dopo la chiusura, ormai irreversibile, del mitico ristorante La Terrazza alla stazione marittima. Le condizioni del locale, la necessità di forti investimenti, soprattutto a livello impiantistico, hanno mandato deserte le gare messe in piedi dall' Ap per affidare la concessione. Nessun problema di concessione alla trattoria Irma dove il risanamento dell' abuso (una tettoia) ha sistemato quella vicenda, ma la proprietà non sembra avere l' intenzione di ripartire. Dietro ci sono dei contenziosi che, se non risolti, potrebbero allungare i tempi e dunque portare al decadimento e al ritiro della concessione. A proposito di demolizioni, l' Ap, stimolata anche dalla soprintendenza, ha cancellato dalla mappa **portuale** l' edificio del bar La Rotonda con annessa torretta, considerata pericolosa, lasciando il proprietario, Nicola Carriero, ad affrontare il lavoro con un gazebo ed un furgone. Infine la Bitta a cui è stato richiesto di effettuare lavori di ristrutturazione, con il frequentato locale ancora chiuso e in fase di allestimento.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La ripresa

Traffici marittimi, si va verso la normalità

I collegamenti per Croazia, Albania e Grecia potrebbero riprendere in modo completo in questi giorni

I collegamenti marittimi stanno tornando alla normalità: entro poche settimane via libera al ritorno dei passeggeri e dunque dei turisti, in partenza e in arrivo al **porto di Ancona**. Il buio e lo choc del marzo scorso sono definitivamente superati, forse già entro i prossimi dieci giorni il traffico passeggeri potrà essere, seppur in parte, ristabilito. Sono giorni e ore febbrili quelle che vedono coinvolte l'Autorità portuale, le compagnie marittime e le istituzioni diplomatiche dei Paesi che sono legati per i traffici al nostro **porto**, Albania, Croazia e Grecia. Date e modalità potrebbero cambiare da un momento all'altro, ma le intenzioni da parte di molti sono quelle di poter anticipare la data di ripartenza del sistema turistico prima del 1° luglio. In tal senso è da chiarire il segnale lanciato, ad esempio, dalla compagnia di bandiera croata, la Jadrolinija, da sempre presente con i suoi collegamenti su **Ancona** da Zara e Spalato. La Jadrolinija in questo periodo di lockdown mondiale, ha chiuso interamente il suo traffico navale dal 10 marzo al 26 aprile scorsi. Da quel giorno ha riattivato esclusivamente la parte merci e camion sul **porto** di Zara. Dall'11 giugno prossimo la compagnia ha annunciato di riattivare anche la linea su Spalato e non è da escludere che ciò coinvolga non soltanto il settore commerciale, ma anche quello dei passeggeri. Sarebbe la prima a ripartire al 100%, certo al netto delle misure di sicurezza. La Adria Ferries ha interrotto il suo collegamento tra **Ancona** e il **porto** albanese di Durazzo dalla fine di marzo al 7 maggio scorso, quando la linea è stata ripristinata, sempre e soltanto per il settore merci. Solo merci anche per le navi che collegano **Ancona** ai porti ellenici di Igoumenitsa e Patrasso. Il Consolato greco di **Ancona** è in costante contatto con l'ambasciata a Roma. La data scelta per rimettere a bordo i passeggeri sembrava quella del 1 luglio, ma stando alle ultime voci, è possibile che il via libera sia fissato per il 15 giugno. Resta da capire se tutte le compagnie marittime aderiranno per quella data, anche se ciò appare molto probabile, vista la perdurante chiusura del settore passeggeri che rappresenta una parte importante dei traffici. Infine, tornando alla Croazia, resta da capire come si muoverà la compagnia Snav. Per ora all'Autorità portuale è arrivata una comunicazione preliminare in cui la Snav annunciava la ripresa dei collegamenti dal 27 giugno. p.cu.



Avvenire

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Coronavirus: le storie

Costa Magica, la seconda attesa

MARCO BENEDETTELLI

La nave, approdata ad **Ancona** a fine aprile, è stata dichiarata "Covid free". Gli ultimi positivi sono scesi a terra. La compagnia dovrà gestire il complicato piano di rimpatri in tutto il mondo per i 409 ancora a bordo **Ancona**. La complessità globale della pandemia ha una delle sue rappresentazioni plastiche al molo 19 del **porto** di **Ancona** che accoglie questi mesi la Costa Magica, spettacolare crociera di 272 metri approdata il 28 aprile dopo essere stata colpita, mentre solcava placida i mari dei Caraibi, dal contagio del Covid-19. A bordo della gigantesca imbarcazione oggi sono rimasti in 409, tutti membri del personale, soprattutto dal sud est asiatico. 176 indiani, 141 indonesiano, 131 filippini, una trentina di centroamericani, poi rumeni, spagnoli, svizzeri, ancora 30 italiani fra il comandante, gli ufficiali e i dirigenti di bordo. Sabato mattina gli ultimi 16 positivi e 6 incerti che necessitano di ulteriori tamponi sono stati trasferiti dalla Croce Rossa verso Firenze per alloggiare in un hotel Covid riservato al personale Costa. L'equipaggio contava 617 persone all'arrivo, a un mese di distanza le operazioni di rimpatrio procedono a scaglioni e a rilento. A bordo si vive in attesa, nelle cabine del ponte 6 affacciate da un lato sulle macerie dei silos granai in demolizione e dall'altro - qui la vista è più piacevole - verso il colle Guasco. Il medico e i tre infermieri dell'equipaggio monitorano ogni giorno le condizioni di salute generali, mentre i test sul Covid sono stati affidati al Gores Marche, il Gruppo regionale che gestisce l'emergenza sanitaria. Puntualizza il responsabile Mario Caroli: «La crociera è stata isolata da un cordone sanitario. Appena approdata siamo saliti e in cinque giorni abbiamo effettuato i tamponi su tutti i 617 passeggeri. I positivi erano 49, asintomatici». Ora la Magica è Covid free. Resta un rebus per Costa Crociere organizzare charter e voli di linea da Fiumicino e Malpensa per i lavoratori. A causa della pandemia le linee aeree sono ridotte, le frontiere chiuse, come in India o in Centro America. Per ora l'Autorità di Sistema Portuale ha accordato la concessione del molo 19 fino al 31 luglio, con la possibilità di prolungarla. Salvo imprevisti i prossimi ad uscire dalla nave saranno 92 filippini, poi toccherà a un gruppo di sudamericani, e via così, una partenza dopo l'altra, finché non resteranno in un centinaio, l'equipaggio minimo per l'armamento della nave. A quel punto si potrà salpare dal **porto** di **Ancona**, verso dove non si sa. La compagnia Costa Crociere chiarisce in una nota. «Stiamo lavorando con tutte le autorità locali e internazionali per consentire il rimpatrio dei membri dell'equipaggio. Una volta completato il programma e ottenuta la libera pratica, di concerto con le autorità preposte, verrà definito il successivo positioning della nave». Spiega Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale: «Abbiamo accolto Costa Magica nel segno della solidarietà, nel rispetto dei protocolli di emergenza e recependo la richiesta del Ministro delle Infrastrutture De Micheli per il ritorno in patria delle navi battenti bandiera italiana. L'organizzazione è stata massima e ha garantito totale sicurezza». A marzo con lo scoppio del focolaio i suoi croceristi sono stati fatti scendere a Miami, i quick test sul personale hanno marcato 132 casi di positività confinati subito in isolamento fiduciario. La crociera è rimasta in mare aperto una quarantina di giorni, senza trovare un **porto** di approdo in sicurezza. Fino ad **Ancona**, dove la notizia dell'arrivo di una grande nave piena di contagiati ha destato emozioni contrastanti: da una parte c'è stato chi sui social o fra i consiglieri di opposizioni ha espresso il timore che Costa Magica si potesse



tramutare in una bomba sanitaria, dall' altra ha finito per prevalere la responsabilità dell' accoglienza, sintetizzata dallo striscione appeso al porto:



Avvenire

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

'In mare, si sa, si aiuta chi è in difficoltà... Benvenuti in questa antica città'. RIPRODUZIONE RISERVATA

Informazioni Marittime

Napoli

In Campania traffico passeggeri quasi azzerato

Ridimensionamento del 95 per cento ad aprile, di circa l' 80 per cento a marzo. Le merci tengono, calando solo del 16 per cento, "grazie ai prodotti dell' economia locale", precisa Spirito

Traffico passeggeri praticamente sparito, mentre quello merci tiene, nel senso che segna un calo nettamente inferiore. «Vedremo i numeri di maggio ma anche quel mese sarà in forte contrazione. Le merci invece sono andate bene, non sono state in caduta libera perché il porto di Napoli guarda molto ai prodotti dell' economia locale e quindi l' agroalimentare ha consentito una tenuta, rendendo il calo non devastante». Pietro Spirito , presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia), riassume in questi termini gli ultimi mesi sotto pandemia degli scali commerciali della Campania, riflettendo un andamento generale di tutti porti italiani. «L' impatto del Covid19 sul porto di Napoli - continua Spirito - è stato molto significativo sui passeggeri. Nei trasporti a corto raggio c' è stato un meno 95 per cento di passeggeri ad aprile rispetto all' aprile 2019 e le crociere sono ferme. Il traffico merci, invece, ha retto segnando un meno 16 per cento ad aprile». Già a marzo, il solo traffico di cabotaggio per le isole del golfo è calato dell' 80 per cento . Con oltre un milione di passeggeri movimentati ogni anno, il porto di Napoli è il terzo porto crocieristico italiano, dopo Civitavecchia (oltre due milioni di passeggeri) e Venezia (circa un milione e mezzo). Anche Genova negli ultimi anni si è avvicinata alla soglia del milione di movimenti. Spirito spiega che «quest' anno, in base al programma degli accosti, il porto di Napoli aveva una previsione di arrivi di 1,8 milioni passeggeri. Un brutto colpo che però riflette la crisi di tutta l' industria turistica di Napoli e della Campania e su cui il covid19 ha inciso fortemente. Il tema è fare in modo che questa sia una parentesi e non una riduzione strutturale». L' unica compagnia marittima battente bandiera italiana, Costa Crociere, resterà ferma ancora fino al 31 luglio, così come la maggior parte delle altre compagnie crocieristiche. Secondo Spirito sarà improbabile che queste navi riprendano a salpare entro l' anno. «A mio avviso sarà difficile. Penso che il settore potrà lavorare da marzo 2021».



La Grecia chiude, l'Albania decolla "Via con gli sconti"

Le spiagge e le offerte costituiscono un concorrente in più per albergatori ed esercenti pugliesi. E dal 15 luglio c'è il nuovo volo WizzAir Bari- Tirana

Se la Grecia fissa misure più stringenti per l'arrivo dei turisti italiani (in particolare per i residenti in Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna, con un isolamento obbligatorio per sette giorni fino al 30 giugno), l'Albania è pronta a spalancare le sue porte: «Abbiamo riaperto le frontiere via terra. Toccherà a porti e aeroporti probabilmente dal 15 giugno, in base all'andamento dei contagi», dice Adrian Haskaj, 57 anni, al vertice del consolato generale albanese a Bari. Una mossa con la quale si apre un nuovo fronte agli italiani che guardano oltreconfine oltreconfine per le vacanze, visto che in molti, soprattutto sui social, non hanno nascosto la propria irritazione per le decisioni di Atene. Ma il fronte vale anche per chi gestisce hotel, campeggi o b& b dal Gargano al Salento, che dovrà fare i conti con un'offerta competitiva in arrivo dall'altra sponda dell'Adriatico. «Quest'anno i prezzi sono in calo del 20 per cento in media», annota Zak Topuzi dal suo Hotel Mondial nel centro di Tirana. Sessantasei anni, al secondo mandato da presidente dell'Ata, l'Albanian tourism association, che raccoglie 250 operatori del settore, Topuzi conosce bene il mercato e guarda all'Italia, e alla Puglia in particolare, come a una leva per risollevarlo un comparto piegato dalla crisi. «L'Italia è il quinto mercato estero per numero di arrivi: nel 2019 sono venuti qui in 440 mila», ricorda l'albergatore. E non a caso, dopo l'annuncio di un volo Bari- Tirana a partire dal 15 luglio sulle ali di WizzAir da quelle parti l'interesse degli operatori turistici verso la Puglia sale ogni giorno di più. Su Booking.com iniziano a moltiplicarsi le offerte. Qualche esempio. Per sei notti all'Ilyrian boutique hotel di Saranda, dal 15 al 21 giugno, bastano 316 euro per due persone in una camera da 35 metri quadrati con balcone vista mare e colazione inclusa. È un quattro stelle a meno di 800 metri dalla «spiaggia principale» e a poco più di un chilometro da quella di Maestral, a poche miglia nautiche dai rivali greci sull'isola di Corfù. Ma sulla costa sud, da Valona in giù, ci sono strutture che prevedono anche la cancellazione gratuita e nessun anticipo con carta di credito. E sono molte. L'Hotel royal Saranda è una di queste con le sue tre stanze sul lungomare Ruga Joanianët: sei notti costano 267 euro nello stesso periodo. Che salgono a 480 a Ferragosto (dal 10 al 16). «Però non ci sono annunci sulla ripresa dei collegamenti via mare per il traffico passeggeri», conferma da Bari il presidente dell'Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi. Zak Topuzi, in costante contatto con la ministra albanese della Salute, Ogerta Manastirliu, scommette sul 15 giugno. «Dipenderà dall'andamento dei contagi. Eravamo su una media di sette-otto nuovi casi al giorno, poi è salita», spiega il console Haskaj. Ieri i nuovi casi sono stati 24 secondo la Farnesina (1.143 da inizio emergenza). E se le spiagge degli hotel sono aperte con gli ombrelloni a una distanza di tre metri e mezzo, non c'è più obbligo di quarantena. Il controllo della temperatura alla frontiera e negli hotel, sì. Con il tampone in caso di febbre e l'isolamento nello stesso hotel in attesa del verdetto, in un hotel Covid se il test è positivo. L'uso della mascherina è obbligatorio per i dipendenti di hotel e ristoranti, consigliato per gli ospiti all'interno delle strutture. «E noi vi aspettiamo a braccia aperte», dice Gerta Bilali, quarant'anni, dg di Confindustria Albania, che dal 2018 è guidata dal pugliese Sergio Fontana. - c.d.z. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Brindisi Report

Brindisi

Sversamento di liquami nel porto interno: sopralluogo della Capitaneria

VIDEO DI SALVATORE BARBAROSSA

BRINDISI - La Capitaneria del porto di Brindisi si è attivata per risalire alla causa dello sversamento di liquami che si è verificato stamattina (lunedì 1 giugno) nel porto interno attraverso uno scarico che si trova a ridosso del varco di accesso alla sede dell' **Autorità di sistema portuale**. Si tratta di una questione nota alla Capitaneria, perchè lo stesso fenomeno si era già verificato nel marzo 2019 . In quella situazione furono fatti una serie di accertamenti in collaborazione, anche, con la procura della Repubblica di Brindisi, che esclusero un nesso di causalità con la rete fognaria dell' **Autorità di sistema portuale** e, successivamente, furono esclusi, quale causa, anche i lavori sul **sistema** fognario che si stavano attuando in via Del Mare. Problema che sembrava essersi risolto, quello dello sversamento, ma riapparso questa mattina. La problematica è seguita dalla Capitaneria in collaborazione con la Procura per le proprie competenze. Nel video è possibile notare anche la fuoriuscita di liquami da un tombino in corso Garibaldi, strada che si innesta sul lungomare, proprio in corrispondenza dello scarico. Da appurare se possa esserci un legame tra i due fenomeni.



Avvisatore Marittimo

Cagliari

Cercasi terminalista, Cagliari allunga bando al 31 agosto

Cagliari. Nuovo terminalista al porto di Cagliari cercasi. Si allunga la scadenza del bando dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna per l'affidamento del terminal container del Porto Canale a un'impresa articolo 18 (della legge 84/94). Il bando ora scadrà il 31 agosto (è stato lanciato a dicembre dello scorso anno). Le ragioni della proroga sono due. Da una parte il periodo di lockdown di oltre due mesi, che ha spinto alcuni operatori interessati a richiedere un'estensione dei tempi. Per esempio, da metà marzo fare sopralluoghi è stato quasi impossibile. Dall'altra, le richieste dei sindacati di attivare un nuovo tavolo interministeriale sulla crisi del Porto Canale, con lo scopo di garantire una più ampia partecipazione di soggetti alla call internazionale. Il terminal oggetto di concessione conta 1,600 metri lineari di banchina, con possibilità di allungamento. 16 metri di fondale e quasi 400 mila quadri di piazzale, sul quale sono presenti 6 cabine segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
www.avvisatoremarittimo.it
148
2020

Anche i porti della Compagnia affrontano l'aumento del traffico
Passeggeri, anno zero
A marzo il sottogetto venne in luce dal Golfo a un costo di 700 per posto, ad aprile del 50. Quest'anno sembra essere quello del record di concordanze. La nuova legge (194) grazie all'impulso urgente dell'esecutivo locale, come l'aggravamento

La novità sul DL Bilancio
Si semplifica la vita delle "cisternette"
Roma. Le due carte scritte dal decreto di bilancio, che saranno, rispettivamente, la legge di bilancio e la legge finanziaria, sono state presentate al Parlamento. La novità è la legge di bilancio, che prevede la possibilità di semplificare la vita delle "cisternette"

70 anni al servizio dei finlandesi
Bilancio Finlines
Helsinki. Nel 1950, con la compagnia di navigazione Finlines (gruppo Comital) si aprì la prima linea marittima italiana nel nord Europa, e da allora, con un servizio regolare, si è creato un ponte tra i due continenti. La società norvegese Finlines, in seguito al rilancio del servizio, ha deciso di proporre alla Sardegna una nuova linea di navigazione intercontinentale. Che è sostanziale. Per governare la compagnia nel suo territorio, oltre la compagnia, è

Cercasi terminalista, Cagliari allunga bando al 31 agosto
Cagliari. Nuovo terminalista al porto di Cagliari cercasi. Si allunga la scadenza del bando dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna per l'affidamento del terminal container del Porto Canale a un'impresa articolo 18 (della legge 84/94). Il bando ora scadrà il 31 agosto (è stato lanciato a dicembre dello scorso anno). Le ragioni della proroga sono due. Da una parte il periodo di lockdown di oltre due mesi, che ha spinto alcuni operatori interessati a richiedere un'estensione dei tempi. Per esempio, da metà marzo fare sopralluoghi è stato quasi impossibile. Dall'altra, le richieste dei sindacati di attivare un nuovo tavolo interministeriale sulla crisi del Porto Canale, con lo scopo di garantire una più ampia partecipazione di soggetti alla call internazionale. Il terminal oggetto di concessione conta 1,600 metri lineari di banchina, con possibilità di allungamento. 16 metri di fondale e quasi 400 mila quadri di piazzale, sul quale sono presenti 6 cabine segue in ultima pagina

Genova, al Psa Pra' domenica senza navi
Genova. Nel porto della Liguria domenica 14 giugno 2020, il terminal container di Genova Pra' sarà chiuso. Il terminal, che gestisce il traffico containerizzato, sarà chiuso per la prima volta in un anno. La decisione è stata presa dal Psa Pra' (Porto di Sistema Area Portuale) di Genova, che ha deciso di chiudere il terminal per la prima volta in un anno. La decisione è stata presa dal Psa Pra' (Porto di Sistema Area Portuale) di Genova, che ha deciso di chiudere il terminal per la prima volta in un anno. La decisione è stata presa dal Psa Pra' (Porto di Sistema Area Portuale) di Genova, che ha deciso di chiudere il terminal per la prima volta in un anno.

Arrivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (13-15)



Avvisatore Marittimo

Cagliari

Cagliari allunga

elettriche, 3 fabbricati destinati ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero, con reattivo parco gru e mezzi di movimentazione da poter acquisire o noleggiare. Immutati anche i contenuti del pacchetto insediativo: collegamento alla Zona Economica Speciale di oltre 1,600 ettari; Zona Franca Doganale interclusa; bunkeraggio navale operato dalla Saras poco lontano; contratto di localizzazione per sostenere investimenti e acquisto di nuove attrezzature. La durata e il costo della concessione terranno conto anche del traffico che il terminalista riuscirà a movimentare. La domanda di concessione sarà pubblicata per sessanta giorni, termine entro il quale anche altri soggetti interessati potranno presentare delle istanze in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. «Una situazione ancora estremamente limitante per gli spostamenti da e verso l'Italia e l'estero, il rischio di esclusione di potenziali soggetti interessati, le richieste delle organizzazioni sindacali e le indicazioni del tavolo interministeriale di ieri ci spingono a riconsiderare il tutto. Il mio augurio è che il 31 agosto possa chiudersi positivamente questa prima fase e procedere con il riavvio definitivo dell'operatività del terminal container di Cagliari», ha commentato il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Cagliari, Massimo Deiana.

Reggio Tv

Messina, Milazzo, Tremestieri

Con la partecipazione di importanti relatori istituzionali e di un numeroso pubblico on line

L' Università Mediterranea e l' AIOC affrontano i temi dell' area integrata dello Stretto e del rilancio post-Covid

Una tavola rotonda dedicata ai profili istituzionali, infrastrutturali, identitari, culturali, economici dell' area dello Stretto è stata tenuta dal Dipartimento DiGiES dell' Università Mediterranea e dalla Delegazione provinciale AIOC di Reggio Calabria, registrando la partecipazione di importanti relatori istituzionali e di un numeroso pubblico on line. Dopo il plauso al Magnifico Rettore della Università Mediterranea, Zimbone, per la competenza e l' efficacia con le quali ha saputo gestire l' emergenza Covid nella sua qualità di Presidente della CORUC - Comitato Regionale Universitario di Coordinamento degli Atenei Calabresi, ha suscitato interesse il suo intervento col quale ha sottolineato l' esigenza di proficue sinergie tra il mondo universitario e le istituzioni che consentano di gestire le infrastrutture strategiche, rilevando altresì quale obiettivo primario dell' iniziativa quello di riconoscere all' Area Integrata dello Stretto, nell' epoca del post-Covid 19, il ruolo propulsivo per la crescita del territorio e l' indiscussa centralità strategica nel Mediterraneo, così ridisegnando nuovi scenari geopolitici e nuovi orizzonti di crescita socio-economica e di sviluppo culturale. A seguire l' intervento del

Comm. Corrado Savasta, Dirigente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto e Delegato provinciale AIOC Reggio Calabria che ha affermato che mai come oggi la tematica dell' area dello Stretto si rivela di significativa attualità, almeno per due elementi fondamentali: il processo di conurbazione che ha subito dapprima una forte accelerazione, al termine del 2019, grazie all' attivazione dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto; e che per converso nel 2020 tale processo ha rischiato una battuta d' arresto per alcune, inopinate conseguenze dell' emergenza sanitaria. Oggi, ha concluso Savasta, si parla di rilancio, ed occorre non soltanto riprendere la recente accelerazione, ma pure riorganizzarsi per le nuove sfide di ricrescita economica che attendono il territorio". Interesse ha altresì suscitato il contributo del Prof. Massimiliano Ferrara, Direttore del Dipartimento DIGIES ed Accademico dello Studium di Casale Monferrato (1476) che ha evidenziato come "l' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto rappresenti una scommessa istituzionale e socio economica importantissima, che potrà dare risposte immediate ad un territorio che necessita di queste sinergie interistituzionali", ed ha soprattutto richiamato l' attenzione sulla opportunità che una piattaforma collaborativa unica, in cui si immettano "tante competenze, che prima agivano uti singuli, sia in grado non solo di realizzare delle economie di scala ma anche delle economie di competenze", così creando delle sinergie gestionali, amministrative e di management con impatto positivo sul territorio. "Nei prossimi anni - ha proseguito Ferrara - sarà sicuramente strategico per il territorio doversi riscattare, unitamente alla dimensione nazionale ed internazionale, per rispondere a quella che è una delle più grandi crisi che abbia mai conosciuto il mondo da quando esiste il genere umano" ed ha auspicato il superamento di "atomismi" al fine di creare condizioni di collaborazione ed un percorso virtuoso, sereno e positivo. A seguire l' intervento del Prefetto di Reggio Calabria, Dott. Massimo Mariani, che ha sviluppato il tema soffermandosi sulla "straordinarietà" della fase che stiamo vivendo, evidenziando una questione di fondo rappresentata dalla circostanza che l' inizio del XXI secolo ha sottoposto a delle sfide inimmaginabili e che di fronte alla tragedia di una pandemia assolutamente imprevedibile, che ha interessato tutto il mondo occidentale, si deve esprimere la capacità, come occidentali, di utilizzare gli strumenti



utili ad affrontare i problemi più seri ed emergenti, attingendo alla portata intellettuale e razionale tipica della civiltà occidentale. Le istituzioni sono per tale motivo chiamate ad individuare soluzioni adeguate e sostenibili: la conoscenza consente di agire. Il Dott. Mariani ha evidenziato come la provincia di Reggio Calabria goda del privilegio di



Reggio Tv

Messina, Milazzo, Tremestieri

condividere l' area dello Stretto con la città di Messina, e tale condizione deve essere vista come un' opportunità soprattutto in questo periodo storico. "Il Sud - ha aggiunto il Prefetto - in tale contesto scommette sulla sua capacità di fare **sistema** e sulla capacità di sfruttare al meglio le proprie risorse, prime fra tutte quelle naturali, che rappresentano un' attrattiva fondamentale per il turismo ed una risorsa importante per l' economia del Mezzogiorno. Ecco che in questa fase di ripresa, il Prefetto di Reggio Calabria intravede una chiara opportunità consistente nel mantenere aperti i porti e far sì che le attività sulle due sponde dello Stretto siano avviate appieno", affinché non sia ulteriormente compromessa l' economia del territorio. Occorre incentivare il transito e le vie di comunicazione, perché - ha sostenuto il Dott. Mariani - "il Sud può farcela da solo. Questa è una grande occasione per il Sud che possiede grandi potenzialità e deve sapere utilizzare al meglio le proprie risorse". Per ottenere ciò, ha sostenuto il Prefetto, l' epoca che stiamo vivendo, in questa fase di superamento dell' epidemia, impone alle istituzioni coinvolte di confrontarsi anche con il mondo accademico, di non porre ulteriori barriere bensì di aprirsi, di rendere agevoli i transiti e, per primo, il flusso di turismo interno, ricorrendo alle strategie proprie di un grande Paese ed imparando a rispondere positivamente alle prossime sfide per rimetterci in cammino al meglio anche ponendo in essere dei correttivi mirati e funzionali: i confini vanno aperti, non chiusi; il regionalismo deve creare sviluppo, non barriere. Il tema dal punto di vista storico è stato affrontato dal Prof. Felice Costabile , Ordinario di Diritto Romano presso l' Università Mediterranea che ha affermato come oggi si parli di "tribalizzazione dei popoli dell' Europa", anche al di fuori dei confini dell' Unione Europea. Sotto il profilo strettamente identitario, un popolo si identifica con un gruppo di persone che ha memoria della propria storia; senonché - ha aggiunto Costabile - "la distruzione della trasmissione del sapere storico tradizionale, che aveva caratterizzato almeno dall' Umanesimo per almeno sei o settecento anni la formazione scolastica ed universitaria dell' intera Europa, è mutata". Secondo il Prof Costabile, "un popolo che non possiede la cognizione della propria storia passata, è una tribù"; Soffermandosi sull' origine della democrazia e sull' appartenenza di un popolo alle comuni origini, ha trattato la fondazione delle due città dello Stretto come un unicum ; fondazione, avvenuta a pochi decenni l' una dall' altra ad opera degli Zanclei nell' VIII Sec. a.C. Il Prof. Costabile ha voluto presentare in una dimensione ecumenica le origini di Messina e di Reggio, ricordando che "lo Stretto, zona di transito di merci dalla Grecia fino alla Bretagna, era unificato in un' unica potenza in cui le due città di Messina e di Reggio si trovavano sullo stesso piano, per il controllo della sicurezza delle comunicazioni marittime e dei commerci. In passato le due città dello Stretto erano collegate da attività di servizi quotidiani e di traghettamento frequentissimi che perdurarono fino all' età romana, e quello fu l' unico momento della storia tri-millennaria delle due città, allorquando ebbero una governance comune, in cui le stesse veramente prosperarono", sino a "regredire ad un ruolo politico marginale che le caratterizza fino ad oggi. Quell' unione politica, quella sinergia e coincidenza di interessi, invero, a partire dall' età romana non si è più ripetuta nella storia delle due città, la cui divergenza è andata sempre più manifestandosi. Da questa esperienza passata - ha concluso il Prof. Costabile - dobbiamo trarre, quale insegnamento storico, che quell' unione politica, quella sinergia tra le due città è la condicio sine qua non per uscire da una situazione di stagnazione. Attenzione e curiosità ha altresì riscosso il contributo dell' Ing. Mario Paolo Mega , Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto hce ha evidenziato le difficoltà affrontate nella gestione dell' emergenza sanitaria, sottolineando che "blindare, come è stato fatto, lo Stretto di Messina, non aveva una utilità pratica, anche grazie all' efficacia dei controlli che venivano effettuati che, in realtà, erano in grado di rispondere alle esigenze del Governo". La riduzione del numero delle corse dei mezzi nautici di collegamento tra le due sponde non è stata, secondo il Presidente Mega, una reale esigenza, ragione per cui nei prossimi mesi sarebbe auspicabile, con l' aiuto delle Istituzioni, comprendere che la specificità del traffico sullo Stretto è un' esigenza fondamentale. L' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto è in grado - ha aggiunto l' Ing. Mega - di assicurare, pure in questa fase di ripresa,

eventualmente anche interventi di sorveglianza sanitaria, non solo sui passeggeri ma anche sui croceristi che potrebbero così utilizzare i nostri porti". Inoltre, ha affermato, "è necessario avviare un progetto di sviluppo, ripartendo da tutto ciò che il **Sistema** Portuale può offrire,



Reggio Tv

Messina, Milazzo, Tremestieri

perché il collegamento e la mobilità sullo Stretto sono fondamentali per unire i due territori." Mega ha convenuto con Mariani sulla inopportunità di fare un passo indietro in questo periodo di ripresa e chiudere i confini delle nostre città e dei nostri paesi. Occorre - ha detto il presidente Mega - fare il contrario, "perché oggi dobbiamo portare sullo stretto una progettualità e non ha senso parlare di un Paese unito o di un' Unione Europea se il flusso delle merci e delle persone non viene assicurato. I porti devono restare aperti per consentire la piena, libera e totale circolazione delle merci. Il sistema del traghettamento deve essere fluido e senza sospensioni, perché le dinamiche sullo Stretto devono essere garantite e non ostacolate, per evitare criticità come purtroppo si sono verificate durante l' emergenza." La gestione dei nostri porti - ha concluso Mega - non è sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale per i territori che attraversano; dunque dobbiamo aumentare lo scambio informativo fra i diversi livelli: "lasciateci lavorare per assicurare la mobilità sullo Stretto!" Savasta ha poi riconosciuto a Mega il merito di avere conferito una dimensione sociale alla nozione di continuità territoriale. A seguire il Prof. D' Ascola , Ordinario di Diritto Penale presso la Mediterranea, ha ricordato come il ponte sullo Stretto bene si inserisca nella odierna programmazione infrastrutturale comunitaria di collegamento tra i Mari del Nord ed il Mediterraneo, anche all' insegna della valenza sociale della crescita economica: come dissero Ford e Kennedy, il vero sviluppo è per tutti; Il Prof. Domenico Nicolò , Ordinario di Economia Aziendale presso l' Università Mediterranea, ha sottolineato che "occorre ripartire dalle liberalizzazioni, dall' azzeramento della burocrazia, dal rafforzamento delle tutele dei lavoratori. Abbiamo bisogno di creare un sistema di benefici fiscali e contributivi per le start-up, con particolare attenzione alle aziende giovani, cosiddette gazzelle, sulle quali al Sud dobbiamo puntare". Il rilancio del territorio secondo Nicolò deve avvenire attraverso il recupero delle "imprese esistenti familiari, che sono un patrimonio essenziale del territorio stesso e che devono essere salvate attraverso un' azione culturale di conoscenza di determinate tutele e strumenti come il patto di famiglia, che oggi possono consentire agli imprenditori di ridurre l' elevata criticità della loro successione, così da potere essere preparate ad affrontare al meglio il ricambio generazionale". Infine, il docente lancia l' idea di una Expo del Mediterraneo avente sede nello Stretto, in grado di promuovere tutta la produzione industriale e agricola dalla Croazia alla Tunisia; Il Dott. Antonio Signorello , già Direttore della Filiale di Reggio Calabria della Banca d' Italia, ha sostenuto che "la perdita di tensione sul tema dell' area metropolitana ebbe probabilmente come causa principale il nuovo quadro istituzionale rappresentato dalla nascita delle regioni, Anzi, tra la fine degli anni 90 e i primi anni del 2000, la programmazione economico territoriale a livello nazionale, comunitario e persino regionale spingono decisamente per l' abbandono di qualsiasi forma di integrazione programmatoria e amministrativa fra versante siciliano e calabrese dello Stretto." Da uno studio Bankitalia, nel 2017, il turismo culturale ha rappresentato in Italia il 51,7 per cento degli arrivi, il 52,3 per cento dei pernottamenti e oltre il 60 per cento della spesa. Si tratta dunque di sviluppare l' attività dell' aeroporto di Reggio Calabria ponendolo non solo al servizio della comunità dell' area dello Stretto ma facendolo diventare volano di sviluppo dell' offerta turistica. I lavori sono stati, infine, magistralmente sintetizzati e conclusi dal Dott. Pier Felice degli Uberti , Presidente della Confederazione Internazionale di Genealogia e Araldica, il quale ha ripercorso i principali temi trattati dagli illustri relatori, evidenziato che il Covid è stato la causa della distruzione dell' intero tessuto connettivo italiano, già in una preesistente fase di declino, da cui l' importanza del superamento dell' emergenza sanitaria per una ripresa nazionale. Ha condiviso la necessità di promuovere uno sviluppo a livello culturale, delle infrastrutture così come l' importanza di salvare il patrimonio delle imprese locali, sottolineando l' importanza dell' adozione di adeguate politiche migratorie ed economiche, mettendo in evidenza l' elevata potenzialità dell' intera Area dello Stretto, che può essere in grado di assumere una internazionalità ed un ruolo centrale nel Mediterraneo. Ha concluso affermando il ruolo primario del turismo culturale e delle tradizioni, rammentando che sia la Confédération Internationale de Généalogie et Héraldique sia la Commissione Internazionale per lo Studio degli

Ordini Cavallereschi, da lui presiedute, contribuiscono con l' attualità ed il prestigio degli studi e delle molte iniziative a valorizzare e salvaguardare le radici storiche e culturali dei nostri territori. 01-06-2020 18:19.



Reggio Calabria: l'Università Mediterranea e l'AIOC affrontano i temi dell'area integrata dello Stretto

Una tavola rotonda dedicata ai profili istituzionali, infrastrutturali, identitari, culturali, economici dell'area dello Stretto è stata tenuta dal Dipartimento DiGiES dell'Università Mediterranea e dalla Delegazione provinciale AIOC di Reggio Calabria, registrando la partecipazione di importanti relatori istituzionali e di un numeroso pubblico on line. Dopo il plauso al Magnifico Rettore della Università Mediterranea, Zimbone, per la competenza e l'efficacia con le quali ha saputo gestire l'emergenza Covid nella sua qualità di Presidente della CORUC - Comitato Regionale Universitario di Coordinamento degli Atenei Calabresi, ha suscitato interesse il suo intervento col quale ha sottolineato l'esigenza di proficue sinergie tra il mondo universitario e le istituzioni che consentano di gestire le infrastrutture strategiche, rilevando altresì quale obiettivo primario dell'iniziativa quello di riconoscere all'Area Integrata dello Stretto, nell'epoca del post-Covid 19, il ruolo propulsivo per la crescita del territorio e l'indiscussa centralità strategica nel Mediterraneo, così ridisegnando nuovi scenari geopolitici e nuovi orizzonti di crescita socio-economica e di sviluppo culturale. A seguire l'intervento del

Comm. Corrado Savasta, Dirigente dell'**Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto e Delegato provinciale AIOC Reggio Calabria che ha affermato che mai come oggi la tematica dell'area dello Stretto si rivela di significativa attualità, almeno per due elementi fondamentali: il processo di conurbazione che ha subito dapprima una forte accelerazione, al termine del 2019, grazie all'attivazione dell'**Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto; e che per converso nel 2020 tale processo ha rischiato una battuta d'arresto per alcune, inopinate conseguenze dell'emergenza sanitaria. Oggi, ha concluso Savasta, si parla di rilancio, ed occorre non soltanto riprendere la recente accelerazione, ma pure riorganizzarsi per le nuove sfide di ricrescita economica che attendono il territorio". Interesse ha altresì suscitato il contributo del Prof. Massimiliano Ferrara, Direttore del Dipartimento DIGIES ed Accademico dello Studium di Casale Monferrato (1476) che ha evidenziato come "l'**Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto rappresenti una scommessa istituzionale e socio economica importantissima, che potrà dare risposte immediate ad un territorio che necessita di queste sinergie interistituzionali", ed ha soprattutto richiamato l'attenzione sulla opportunità che una piattaforma collaborativa unica, in cui si immettano "tante competenze, che prima agivano uti singuli, sia in grado non solo di realizzare delle economie di scala ma anche delle economie di competenze", così creando delle sinergie gestionali, amministrative e di management con impatto positivo sul territorio. "Nei prossimi anni - ha proseguito Ferrara - sarà sicuramente strategico per il territorio doversi riscattare, unitamente alla dimensione nazionale ed internazionale, per rispondere a quella che è una delle più grandi crisi che abbia mai conosciuto il mondo da quando esiste il genere umano" ed ha auspicato il superamento di "atomismi" al fine di creare condizioni di collaborazione ed un percorso virtuoso, sereno e positivo. A seguire l'intervento del Prefetto di Reggio Calabria, Dott. Massimo Mariani, che ha sviluppato il tema soffermandosi sulla "straordinarietà" della fase che stiamo vivendo, evidenziando una questione di fondo rappresentata dalla circostanza che l'inizio del XXI secolo ha sottoposto a delle sfide inimmaginabili e che di fronte alla tragedia di una pandemia assolutamente imprevedibile, che ha interessato tutto il mondo occidentale, si deve esprimere la capacità, come occidentali, di utilizzare gli strumenti utili ad affrontare i problemi più seri ed emergenti, attingendo alla portata intellettuale e razionale tipica della civiltà



occidentale. Le istituzioni sono per tale motivo chiamate ad individuare soluzioni adeguate e sostenibili: la conoscenza consente di agire. Il Dott. Mariani ha evidenziato come la provincia di Reggio Calabria goda del privilegio di



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

condividere l' area dello Stretto con la città di Messina, e tale condizione deve essere vista come un' opportunità soprattutto in questo periodo storico. "Il Sud - ha aggiunto il Prefetto - in tale contesto scommette sulla sua capacità di fare **sistema** e sulla capacità di sfruttare al meglio le proprie risorse, prime fra tutte quelle naturali, che rappresentano un' attrattiva fondamentale per il turismo ed una risorsa importante per l' economia del Mezzogiorno. Ecco che in questa fase di ripresa, il Prefetto di Reggio Calabria intravede una chiara opportunità consistente nel mantenere aperti i porti e far sì che le attività sulle due sponde dello Stretto siano avviate appieno", affinché non sia ulteriormente compromessa l' economia del territorio. Occorre incentivare il transito e le vie di comunicazione, perché - ha sostenuto il Dott. Mariani - "il Sud può farcela da solo. Questa è una grande occasione per il Sud che possiede grandi potenzialità e deve sapere utilizzare al meglio le proprie risorse". Per ottenere ciò, ha sostenuto il Prefetto, l' epoca che stiamo vivendo, in questa fase di superamento dell' epidemia, impone alle istituzioni coinvolte di confrontarsi anche con il mondo accademico, di non porre ulteriori barriere bensì di aprirsi, di rendere agevoli i transiti e, per primo, il flusso di turismo interno, ricorrendo alle strategie proprie di un grande Paese ed imparando a rispondere positivamente alle prossime sfide per rimetterci in cammino al meglio anche ponendo in essere dei correttivi mirati e funzionali: i confini vanno aperti, non chiusi; il regionalismo deve creare sviluppo, non barriere. Il tema dal punto di vista storico è stato affrontato dal Prof. Felice Costabile, Ordinario di Diritto Romano presso l' Università Mediterranea che ha affermato come oggi si parli di "tribalizzazione dei popoli dell' Europa", anche al di fuori dei confini dell' Unione Europea. Sotto il profilo strettamente identitario, un popolo si identifica con un gruppo di persone che ha memoria della propria storia; senonché - ha aggiunto Costabile - "la distruzione della trasmissione del sapere storico tradizionale, che aveva caratterizzato almeno dall' Umanesimo per almeno sei o settecento anni la formazione scolastica ed universitaria dell' intera Europa, è mutata". Secondo il Prof Costabile, "un popolo che non possiede la cognizione della propria storia passata, è una tribù"; Soffermandosi sull' origine della democrazia e sull' appartenenza di un popolo alle comuni origini, ha trattato la fondazione delle due città dello Stretto come un unicum; fondazione, avvenuta a pochi decenni l' una dall' altra ad opera degli Zanclei nell' VIII Sec. a.C. Il Prof. Costabile ha voluto presentare in una dimensione ecumenica le origini di Messina e di Reggio, ricordando che "lo Stretto, zona di transito di merci dalla Grecia fino alla Bretagna, era unificato in un' unica potenza in cui le due città di Messina e di Reggio si trovavano sullo stesso piano, per il controllo della sicurezza delle comunicazioni marittime e dei commerci. In passato le due città dello Stretto erano collegate da attività di servizi quotidiani e di traghettamento frequentissimi che perdurarono fino all' età romana, e quello fu l' unico momento della storia tri-millennaria delle due città, allorquando ebbero una governance comune, in cui le stesse veramente prosperarono", sino a "regredire ad un ruolo politico marginale che le caratterizza fino ad oggi. Quell' unione politica, quella sinergia e coincidenza di interessi, invero, a partire dall' età romana non si è più ripetuta nella storia delle due città, la cui divergenza è andata sempre più manifestandosi. Da questa esperienza passata - ha concluso il Prof. Costabile - dobbiamo trarre, quale insegnamento storico, che quell' unione politica, quella sinergia tra le due città è la condicio sine qua non per uscire da una situazione di stagnazione. Attenzione e curiosità ha altresì riscosso il contributo dell' Ing. Mario Paolo Mega, Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto hce ha evidenziato le difficoltà affrontate nella gestione dell' emergenza sanitaria, sottolineando che "blindare, come è stato fatto, lo Stretto di Messina, non aveva una utilità pratica, anche grazie all' efficacia dei controlli che venivano effettuati che, in realtà, erano in grado di rispondere alle esigenze del Governo". La riduzione del numero delle corse dei mezzi nautici di collegamento tra le due sponde non è stata, secondo il Presidente Mega, una reale esigenza, ragione per cui nei prossimi mesi sarebbe auspicabile, con l' aiuto delle Istituzioni, comprendere che la specificità del traffico sullo Stretto è un' esigenza fondamentale. L' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto è in grado - ha aggiunto l' Ing. Mega - di assicurare, pure in questa fase di ripresa,

eventualmente anche interventi di sorveglianza sanitaria, non solo sui passeggeri ma anche sui croceristi che potrebbero così utilizzare i nostri porti". Inoltre, ha affermato, "è necessario avviare un progetto di sviluppo, ripartendo da tutto ciò che il **Sistema** Portuale può offrire,



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

perché il collegamento e la mobilità sullo Stretto sono fondamentali per unire i due territori". Mega ha convenuto con Mariani sulla inopportunità di fare un passo indietro in questo periodo di ripresa e chiudere i confini delle nostre città e dei nostri paesi. Occorre - ha detto il presidente Mega - fare il contrario, "perché oggi dobbiamo portare sullo stretto una progettualità e non ha senso parlare di un Paese unito o di un' Unione Europea se il flusso delle merci e delle persone non viene assicurato. I porti devono restare aperti per consentire la piena, libera e totale circolazione delle merci. Il sistema del traghettiamento deve essere fluido e senza sospensioni, perché le dinamiche sullo Stretto devono essere garantite e non ostacolate, per evitare criticità come purtroppo si sono verificate durante l' emergenza." La gestione dei nostri porti - ha concluso Mega - non è sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale per i territori che attraversano; dunque dobbiamo aumentare lo scambio informativo fra i diversi livelli: "lasciateci lavorare per assicurare la mobilità sullo Stretto!" Savasta ha poi riconosciuto a Mega il merito di avere conferito una dimensione sociale alla nozione di continuità territoriale. A seguire il Prof. D' Ascola, Ordinario di Diritto Penale presso la Mediterranea, ha ricordato come il ponte sullo Stretto bene si inserisca nella odierna programmazione infrastrutturale comunitaria di collegamento tra i Mari del Nord ed il Mediterraneo, anche all' insegna della valenza sociale della crescita economica: come dissero Ford e Kennedy, il vero sviluppo è per tutti; Il Prof. Domenico Nicolò, Ordinario di Economia Aziendale presso l' Università Mediterranea, ha sottolineato che "occorre ripartire dalle liberalizzazioni, dall' azzeramento della burocrazia, dal rafforzamento delle tutele dei lavoratori. Abbiamo bisogno di creare un sistema di benefici fiscali e contributivi per le start-up, con particolare attenzione alle aziende giovani, cosiddette gazzelle, sulle quali al Sud dobbiamo puntare". Il rilancio del territorio secondo Nicolò deve avvenire attraverso il recupero delle "imprese esistenti familiari, che sono un patrimonio essenziale del territorio stesso e che devono essere salvate attraverso un' azione culturale di conoscenza di determinate tutele e strumenti come il patto di famiglia, che oggi possono consentire agli imprenditori di ridurre l' elevata criticità della loro successione, così da potere essere preparate ad affrontare al meglio il ricambio generazionale". Infine, il docente lancia l' idea di una Expo del Mediterraneo avente sede nello Stretto, in grado di promuovere tutta la produzione industriale e agricola dalla Croazia alla Tunisia; Il Dott. Antonio Signorello, già Direttore della Filiale di Reggio Calabria della Banca d' Italia, ha sostenuto che "la perdita di tensione sul tema dell' area metropolitana ebbe probabilmente come causa principale il nuovo quadro istituzionale rappresentato dalla nascita delle regioni, Anzi, tra la fine degli anni 90 e i primi anni del 2000, la programmazione economico territoriale a livello nazionale, comunitario e persino regionale spingono decisamente per l' abbandono di qualsiasi forma di integrazione programmatoria e amministrativa fra versante siciliano e calabrese dello Stretto". Da uno studio Bankitalia, nel 2017, il turismo culturale ha rappresentato in Italia il 51,7 per cento degli arrivi, il 52,3 per cento dei pernottamenti e oltre il 60 per cento della spesa. Si tratta dunque di sviluppare l' attività dell' aeroporto di Reggio Calabria ponendolo non solo al servizio della comunità dell' area dello Stretto ma facendolo diventare volano di sviluppo dell' offerta turistica. I lavori sono stati, infine, magistralmente sintetizzati e conclusi dal Dott. Pier Felice degli Uberti, Presidente della Confederazione Internazionale di Genealogia e Araldica, il quale ha ripercorso i principali temi trattati dagli illustri relatori, evidenziato che il Covid è stato la causa della distruzione dell' intero tessuto connettivo italiano, già in una preesistente fase di declino, da cui l' importanza del superamento dell' emergenza sanitaria per una ripresa nazionale. Ha condiviso la necessità di promuovere uno sviluppo a livello culturale, delle infrastrutture così come l' importanza di salvare il patrimonio delle imprese locali, sottolineando l' importanza dell' adozione di adeguate politiche migratorie ed economiche, mettendo in evidenza l' elevata potenzialità dell' intera Area dello Stretto, che può essere in grado di assumere una internazionalità ed un ruolo centrale nel Mediterraneo. Ha concluso affermando il ruolo primario del turismo culturale e delle tradizioni, rammentando che sia la Confédération Internationale de Généalogie et Héraldique sia la Commissione Internazionale per lo Studio degli

Ordini Cavallereschi, da lui presiedute, contribuiscono con l' attualità ed il prestigio degli studi e delle molte iniziative a valorizzare e salvaguardare le radici storiche e culturali dei nostri territori.



Piano regolatore di sistema portuale MSO

GAM EDITORI

1 giugno 2020 - Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha avviato le procedure per definire la pianificazione del Sistema previste all' art.5 della legge 84/94, modificata dal D.Lgs. 169/2016 e dal D.lgs. 232/2017 del 13/12/2017. La nuova disciplina del settore prevede, infatti, la predisposizione di un documento preliminare, denominato D.P.S.S., ovvero documento di pianificazione strategica di sistema, come primo step della procedura finalizzata all' approvazione dei due Piani Regolatori Portuali di Augusta e Catania. Il DPSS è uno strumento di coordinamento con finalità di pianificazione strategica, ovvero contiene l' inquadramento del Sistema Portuale di riferimento nel contesto socio economico internazionale, al fine di definirne correttamente il posizionamento d' offerta infrastrutturale e logistica nel panorama dei mercati mondiali. Il documento delinea le linee guida, gli obiettivi e le strategie per giungere ad uno sviluppo coordinato delle realtà portuali di riferimento, individuando e sviscerando i rapporti del contesto portuale con quello delle aree cittadine, al fine di individuare in via chiara, gli ambiti con funzioni urbane, la cui pianificazione verrà, di fatto, demandata ai

Comuni interessati. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha predisposto tale strumento e lo ha sottoposto, come previsto dalla vigente normativa, all' esame dei Comuni interessati (Augusta, Catania, Melilli e Priolo), che avranno 45 giorni per esprimere il proprio parere di condivisione, ovvero formulare eventuali prescrizioni.



Porto, via alle demolizioni di 7 immobili che ostacolano la vista del mare

I lavori dovranno concludersi in 120 giorni dalla data di consegna con la pavimentazione dell' area. Le operazioni sono state appena affidate a una ditta di Comiso

Sette immobili vicino al porto saranno demoliti perché "ostacolano la vista del mare". I lavori per l' abbattimento delle costruzioni sono stati appena affidati a una ditta di Comiso. A disporlo è stata l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale. L' obiettivo è quello di riconfigurare integralmente il water front del porto palermitano. I lavori dovranno concludersi in 120 giorni dalla data di consegna con la pavimentazione dell' area. Verranno abbattuti l' ex sala pompe, il magazzino frigo, il locale ormeggiatori, gli uffici Gnv, il deposito bagagli, l' ex "bar del porto" e il basamento del capannone "Atlantica" per una superficie complessiva stimata di 2.673 metri quadrati. Saranno escluse dalla demolizione le palazzine che ospitano la Capitaneria di Porto e l' Agenzia delle Dogane, in corrispondenza del varco Sammuzzo. "Gli immobili sono totalmente privi di valore storico e/o architettonico - si legge nel bando - costruiti nell' ultimo quarantennio in modo disordinato senza seguire alcuna specifica tipologia costruttiva e con destinazione d' uso diversa da quella (impropria) alla quale sono oggi adibiti". "Le demolizioni rientrano nel più ampio progetto di recupero del water front - si legge sul sito dell' Ansa - che si baserà sui risultati del concorso internazionale di idee bandito nel 2018 dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale per potenziare il porto di Palermo e aggiudicato al raggruppamento guidato dalla società Valle 3.0 di Roma, del quale fanno parte E.T.S. spa Engineering and Technical Service, De Biasio Progetti e Hipro. Il bando prevedeva la progettazione di due nuovi terminal, uno crocieristico e l' altro Ro-Ro, e di un edificio che funzioni da interfaccia tra la città e il porto".



Passeggeri, anno zero

A marzo il cabotaggio verso le isole del Golfo è sceso dell'80 per cento, ad aprile del 95. Quest'anno sarebbe stato quello del record di crocieristi. Le merci tengono (-16%) grazie all'importante apporto dell'economia locale, come l'agroalimentare

Napoli. Traffico passeggeri praticamente sparito, mentre quello merci tiene, nel senso che segna un calo nettamente inferiore. «Vedremo i numeri di maggio ma anche quel mese sarà in forte contrazione. Le merci invece sono andate bene, non sono state in caduta libera perché il porto di Napoli guarda molto ai prodotti dell'economia locale e quindi l'agroalimentare ha consentito una tenuta, rendendo il calo non devastante». Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia), riassume in questi termini gli ultimi mesi sotto pandemia degli scali commerciali della Campania, riflettendo un andamento generale di tutti i porti italiani. «L'impatto del Covid19 sul porto di Napoli - continua Spirito - è stato molto significativo sui passeggeri. Nei trasporti a corto raggio c'è stato un meno 95 per cento di passeggeri ad aprile rispetto all'aprile 2019 e le crociere sono ferme. Il traffico merci, invece, ha retto segnando un meno 16 per cento ad aprile». Già a marzo, il solo traffico di cabotaggio per le isole del golfo è calato dell'80 per cento. Con oltre un milione di passeggeri movimentati ogni anno, il porto di Napoli è il terzo porto crocieristico italiano, dopo Civitavecchia (oltre due milioni di passeggeri) e Venezia (circa un milione e mezzo). Anche Genova negli ultimi anni si è avvicinata alla soglia del milione di movimenti. Spirito spiega che «quest'anno, in base al programma degli accosti, il porto di Napoli aveva una previsione di arrivi di 1,8 milioni passeggeri. Un brutto colpo che però riflette la crisi di tutta l'industria turistica di Napoli e della Campania e su cui il covid19 ha inciso fortemente. Il tema è fare in modo che questa sia una parentesi e non una riduzione strutturale». L'unica compagnia marittima battente bandiera segue in ultima pagina



Passeggeri a zero

italiana, Costa Crociere, resterà ferma ancora fino al 31 luglio, così come la maggior parte delle altre compagnie crocieristiche. Secondo Spirito sarà improbabile che queste navi riprendano a salpare entro l'anno. «A mio avviso sarà difficile. Penso che il settore potrà lavorare da marzo 2021».

PAG. 14 **BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO** N. 41 - 3-6-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Passeggeri a zero

Costa Crociere, secondo la notizia diffusa dal quotidiano "L'Espresso", non riprenderà a salpare entro l'anno. La compagnia crocieristica italiana, che ha 18 navi in servizio, è stata colpita dalla crisi del settore crocieristico. Secondo il quotidiano, la compagnia non riprenderà a salpare entro l'anno. La notizia è stata diffusa dal quotidiano "L'Espresso".

Cagliari a lungo

Il sindaco di Cagliari, Antonio Meloni, ha annunciato che la città sarà a lungo chiusa. La notizia è stata diffusa dal quotidiano "L'Espresso".

Paù Prà chiuso domenica

Il Comune di Paù Prà ha annunciato che il paese sarà chiuso domenica. La notizia è stata diffusa dal quotidiano "L'Espresso".

Catania

Il Comune di Catania ha annunciato che la città sarà chiusa. La notizia è stata diffusa dal quotidiano "L'Espresso".

70 anni di Fanfani

Il 70° anniversario della nascita di Amintore Fanfani è stato celebrato. La notizia è stata diffusa dal quotidiano "L'Espresso".

Porto di Ischia chiusa

Il porto di Ischia è stato chiuso. La notizia è stata diffusa dal quotidiano "L'Espresso".

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO
www.avvisatoremarittimo.com - info@avvisatoremarittimo.it
Direttore: Massimo Mannoia - redazione: Paolo Basso
Pubblicazione: 15 giugno 2020 - 14.000 copie
PUBBLICITÀ: 02.47.81.11.11 - 02.47.81.11.11



GRIMALDI GROUP
Short Sea Services
RISPARMI - COSTI DI QUALITÀ - INNOVATION - SOSTENIBILITÀ

La Dorsale Adriatica
La Dorsale Tirrenica

Scoprendo la nuova
concezione logistica
risparmi fino al 50 %
rispetto ai costi
del trasporto stradale.

www.grimaldi.com - +39 061 485 777 - cargo@grimaldi.com - http://cargo.grimaldi.com

Di rilancio: Assarmatori, no a emendamento Confitarma

Concentrare risorse su chi ha garantito continuità territoriale

(ANSA) - GENOVA, 01 GIU - Assarmatori si dichiara contraria all'emendamento al DI Rilancio ispirato da Confitarma per permettere alle navi da crociera iscritte al Registro internazionale italiano di effettuare rotte anche esclusivamente in rotte di cabotaggio nazionale. L'invito è di concentrare invece le risorse su chi ha garantito la continuità territoriale per il trasporto di persone e merci in collegamento con le isole. "E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge", segnala tra l'altro in una nota il presidente dell'associazione Stefano Messina. "Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani". "Gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma", aggiunge. "Crediamo - dichiara quindi Messina - che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici, come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole, e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi" (ANSA).



Armatori allo scontro, Messina contro l'emendamento Costa

Redazione

Genova Assarmatori è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina: 'La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrasperto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)'. 'Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato'. 'Il tema è ben altro', prosegue Messina. 'E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge'. 'Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani'. 'Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma'. 'Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango



Armatori allo scontro, Messina contro l'emendamento Costa

01 GIUGNO 2020 - Redazione



Genova - Assarmatori è contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Un'opposizione netta le cui ragioni le spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina.

"La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre Istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrasperto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio)".

Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato".

Il tema è ben altro", prosegue Messina. "E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge".

Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani".

Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma".

Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango

Iscriviti alla newsletter

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

costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!'.
'Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili



per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche'. 'In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici - come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi . L'emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell'emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire'. 'Partendo da questo assunto chiave', conclude Messina, 'spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi'.

Assarmatori contro Costa Crociere: Sostenere chi ha garantito continuità delle linee marittime e i marittimi italiani

In vista della conversione in legge del Decreto Rilancio la tensione sale fra le due associazioni di categoria degli armatori: Confitarma e Assarmatori. Questa fa sapere con una nota di essere contraria all'emendamento ispirato da Confitarma per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale. Questo provvedimento serve a Costa Crociere per poter operare nel cabotaggio nazionale e quindi proporre itinerari fra porti italiani nei prossimi mesi. Un'opposizione netta, già rivelata nei giorni scorsi da SHIPPING ITALY, e le cui ragioni sono state spiegate dal presidente di Assarmatori Stefano Messina: 'La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi nei quali tutta la nostra categoria ha dovuto affrontare forse la peggior crisi dall'ultimo dopoguerra, nell'interlocuzione continua con il Governo, il Parlamento e le altre istituzioni nazionali e regionali, Assarmatori (con il supporto di Confrasperto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Poi Messina ha aggiunto: Proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità, che permetterebbe a una pur eccellente e primaria compagnia di navigazione di godere delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 istitutiva del Registro Internazionale nel momento in cui esercitasse attività in regime di cabotaggio nazionale (Corto Raggio). 'Abbiamo sempre sostenuto e tuttora sosteniamo ha proseguito il regime di sostegno alle imprese di navigazione previsto dal Registro Internazionale, regime che costituisce lo strumento che permette di combattere ad armi pari la concorrenza nei mercati internazionali e che è stato più volte validato dalla stessa Unione Europea come rispettoso delle norme dettate in materia di aiuti di Stato'. Il tema però è un altro secondo Messina: E' evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante, nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali, fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge. Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani'. Insomma il messaggio di Assarmatori è: Costa faccia pure le crociere fra porti nazionali ma non chieda una deroga per ottenere sgravi contributivi che gli spetterebbero solo per l'attività su rotte internazionali. L'associazione degli armatori presieduta da Messina apre ufficialmente un nuovo fronte di scontro con Confitarma, o più precisamente con Costa, ed è quello che riguarda gli sgravi contributivi concessi anche al personale di bordo non marittimo come intuibile già dall'emendamento al decreto



Rilancio che il M5S ha preparato per Assarmatori . 'Vale poi la pena di ricordare è scritto infatti nella nota di Assarmatori che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che



non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma. Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!'. La nota dell'associazione presieduta da Messina conclude dicendo: 'Come associazioni di imprese armatoriali dovremmo preoccuparci, in primo luogo, delle imprese italiane e dei loro lavoratori; secondo me sono queste le compagnie ad avere diritto a quegli aiuti che fino ad oggi non sono stati resi disponibili per le asserite ristrettezze economiche delle finanze pubbliche. In un momento così grave, crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici - come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi. Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. Secondo Assarmatori l'emendamento proposto da Confitarma non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell'emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire. Partendo da questo assunto chiave conclude Messina spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in questa fase avevamo convintamente seguito entrambi.

Assarmatori contraria all'emendamento Confitarma nel DI Rilancio

lunedì 1 giugno 2020 15:24:19 Assarmatori si dichiara contraria all'emendamento ispirato da Confitarma al DI rilancio , che permette alle navi da crociera iscritte al Registro internazionale italiano di effettuare rotte anche esclusivamente in porti nazionali . La proposta concede agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale (Corto aRggio). La nostra opposizione non deriva da una contrapposizione tra sigle né tantomeno tra aziende. In questi tre mesi spiega il presidente dell'associazione Stefano Messina - ASSARMATORI (con il supporto di Confrasperto a cui aderisce) ha infatti costantemente lavorato per ricercare la massima collaborazione con tutte le altre associazioni, convinti, come siamo tutti, che la gravità della situazione richieda il massimo dell'unità. Ma proprio per essere coerenti con questa impostazione non possiamo che manifestare il nostro dissenso rispetto all'emendamento di cui Confitarma ha rivendicato la paternità . È evidente come la crisi derivata dalla pandemia Covid-19 abbia avuto un impatto durissimo sull'intero settore del trasporto

marittimo, e quindi anche su quello del comparto crocieristico. Comprendo senz'altro che per le compagnie di crociera potrebbe essere importante , nella prossima estate, concentrare la propria attività su rotte nazionali , fintanto che saranno vietati gli accessi ai porti di altri Paesi. Ma questo è già possibile con le regole attuali senza che vi sia bisogno di una nuova legge. Diversa ipotesi è ritenere che si possa fare quella attività su rotte nazionali godendo dei benefici che sono negati alle compagnie che fanno servizio sulle stesse rotte garantendo anche la continuità territoriale tra le isole e la terraferma. Un servizio che è stato mantenuto anche durante i mesi di lockdown (con traffico passeggeri diminuito sostanzialmente del 100%) e continua a essere praticato pure ora, con tutte le limitazioni alla mobilità che permangono, nonostante l'incredibile crollo di fatturato subito dalle compagnie stesse che, tra l'altro, imbarcano esclusivamente marittimi italiani. Vale poi la pena di ricordare che gli sgravi contributivi concessi ai marittimi imbarcati sulle navi da crociera battenti bandiera italiana vanno anche al personale che non rientra nella categoria dei marittimi (servizi ancillari, rispettabilissimi lavoratori quali animatori, musicisti, addetti alla cura delle persone, commessi di negozio, etc): ragione in più per contestare l'iniziativa sostenuta da Confitarma. Se, infatti, questa richiesta venisse accolta e la legge modificata ci troveremmo nella situazione paradossale in cui lo Stato utilizza fondi per agevolare il costo del lavoro nelle attività ricreative o commerciali su navi da crociera, mentre nega gli stessi aiuti ai marittimi italiani che operano su navi che garantiscono servizi essenziali di trasporto passeggeri e merci, in particolare da e per le isole garantendo i diritti di rango costituzionale sottesi alla continuità territoriale delle popolazioni ivi residenti, questa sarebbe una ipotesi molto grave!. In un momento così grave crediamo che tutti dovrebbero convenire che le poche risorse disponibili vadano assegnate secondo un ordine di priorità che veda al primo posto quei soggetti che debbono stare al centro della nostra azione e cioè le imprese che hanno continuato a operare nei servizi strategici come sono i servizi di trasporto combinato passeggeri e merci e di continuità territoriale con le isole - e i marittimi italiani imbarcati sulle nostre navi . Oggi sono questi i soggetti più fragili e maggiormente esposti nella crisi. L'emendamento proposto non solo li dimentica ma intende sottrarre ulteriormente fondi dello Stato che ben potrebbero, nell'emergenza, essere utilizzati per gli scopi che tutti noi dovremmo perseguire. "Spero sia possibile riconsiderare questa iniziativa - conclude - e riprendere con Confitarma il percorso di collaborazione che in



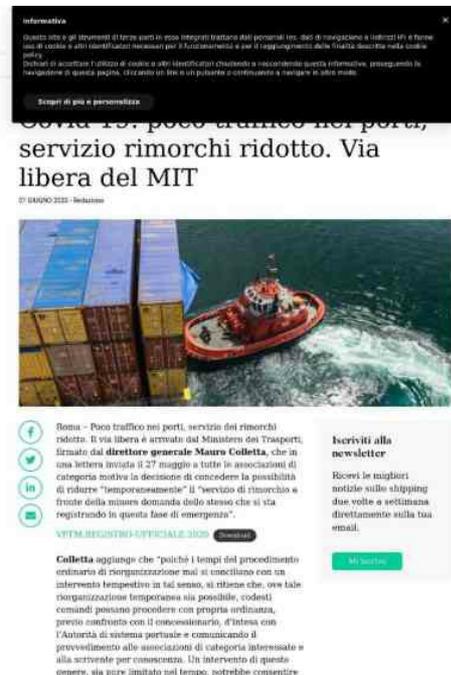
questa fase avevamo convintamente seguito entrambi".



Covid-19: poco traffico nei porti, servizio rimorchi ridotto. Via libera del MIT

Redazione

Colletta aggiunge che 'poiché i tempi del procedimento ordinario di riorganizzazione mal si conciliano con un intervento tempestivo in tal senso, si ritiene che, ove tale riorganizzazione temporanea sia possibile, codesti comandi possano procedere con propria ordinanza, previo confronto con il concessionario, d'intesa con l'Autorità di sistema portuale e comunicando il provvedimento alle associazioni di categoria interessate e alla scrivente per conoscenza. Un intervento di questo genere, sia pure limitato nel tempo, potrebbe consentire di ridurre i costi del servizio a fronte della riduzione di fatturato derivante dalla minore domanda, e di contenere gli effetti sulle tariffe future'.



Informative

Questo sito e gli strumenti di ricerca sono stati integrati tramite dei personal con, uso di navigazione e utilizzo di, e fanno uso di cookie e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il miglioramento della qualità dell'esperienza utente. Per saperne di più, cliccando sul link di cui sopra, si può accedere a questa informativa, proseguendo la navigazione in questa pagina. Cliccando un link si può anche continuare a navigare in altro modo.

Covid-19: poco traffico nei porti, servizio rimorchi ridotto. Via libera del MIT

07 GIUGNO 2020 - Redazione

Roma - Poco traffico nei porti, servizio dei rimorchi ridotto. Il via libera è arrivato dal Ministero dei Trasporti, firmato dal direttore generale Mauro Colletta, che in una lettera inviata il 27 maggio a tutte le associazioni di categoria motiva la decisione di concedere la possibilità di ridurre "temporaneamente" il "servizio di rimorchi a fronte della minore domanda dello stesso che si sta registrando in questa fase di emergenza".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

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

[VIM REGISTRO UFFICIALE 2005](#)

Colletta aggiunge che "poiché i tempi del procedimento ordinario di riorganizzazione mal si conciliano con un intervento tempestivo in tal senso, si ritiene che, ove tale riorganizzazione temporanea sia possibile, codesti comandi possano procedere con propria ordinanza, previo confronto con il concessionario, d'intesa con l'Autorità di sistema portuale e comunicando il provvedimento alle associazioni di categoria interessate e alla scrivente per conoscenza. Un intervento di questo genere, sia pure limitato nel tempo, potrebbe consentire

Divieto di doppia concessione stabilito dall'art. 18, comma 7 della Legge Portuale: cui prodest?

Lo studio legale Nctm, nel suo ultimo Shipping & Transport Bulletin di maggio giugno 2020, è tornato ad affrontare il tema della doppia concessione portuale che la legge n.84 del 1994 vieta possa essere assegnata a una stessa società per la medesima specializzazione di traffici. Di seguito ne pubblichiamo una sintesi rinviando al link sul sito dello studio per una lettura completa del contributo. Le note vicende portuali genovesi degli ultimi tempi hanno riportato prepotentemente alla ribalta il tema del c.d. ' divieto di doppia concessione ' stabilito dall'art. 18, comma 7, della Legge Portuale. Autorevoli esperti hanno dato il proprio contributo al dibattito ed in tale contesto qualcuno ha anche richiamato - seppur in maniera inesatta - un nostro intervento in materia del dicembre 2017. Per ragioni di chiarezza, rileggiamo intanto la norma in questione: ' In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni

già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo '. La norma, oltre a stabilire che un'impresa concessionaria debba esercitare direttamente l'attività per la quale ha ricevuto la concessione, prevede in sostanza un duplice divieto: l'impresa concessionaria non può essere contestualmente titolare di due differenti concessioni ex art. 18 L. 84/94 nello stesso porto, salvo che le due concessioni non abbiano ad oggetto attività tra loro differenti; l'impresa concessionaria non può svolgere attività portuali in aree demaniali diverse da quelle che le sono state assentite. Ci concentriamo qui sul primo dei due divieti, quello che - come detto - viene definito il ' divieto di doppia concessione '. Il tenore letterale della norma appare oggettivamente chiaro. Da un punto di vista ' formale ', il divieto di doppia concessione non verrebbe dunque violato soltanto nel caso in cui nelle due aree in concessione - nello stesso porto - venissero esercitate attività diverse. È questo il c.d. principio o criterio della specializzazione. Non ci risultano problemi, né interpretativi né applicativi, rispetto a questo principio della specializzazione dei traffici. Piuttosto la giurisprudenza ha operato considerazioni di carattere logistico e geografico, giungendo a ritenere non violato il divieto di doppia concessione - oltre che nell'ipotesi (pacifica) della specializzazione - anche laddove le due concessioni riguardino aree demaniali tra loro contigue (posto che, nel caso, evidentemente si avrebbe poi alla fine un unico compendio). In casi che definiremmo ' estremi ', l'evoluzione giurisprudenziale si è spinta persino a ritenere comunque non violato il divieto ogniqualvolta non venga a costituirsi una posizione dominante tale da pregiudicare la concorrenza (come potrebbe avvenire, per esempio, nell'ipotesi in cui ad una medesima impresa venisse consentito di godere di ' spazi eccezionalmente ampi ' in un determinato porto). Questa impostazione è stata confermata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM). Quest'ultima, infatti, pur riconoscendo la norma come funzionale alla tutela della concorrenza e in particolare diretta a prevenire abusi di posizione dominante, non si è preoccupata di accertare la potenziale lesione della concorrenza o di svolgere particolari analisi del mercato, limitandosi a rilevare come venga violato il divieto di



Lo studio legale Nctm, nel suo ultimo "Shipping & Transport Bulletin" di maggio - giugno 2020, si è tornato ad affrontare il tema della doppia concessione portuale che la legge n.84 del 1994 vieta possa essere

doppia concessione ogniqualvolta un soggetto - anche tramite l'interposizione di terzi - controlli due distinti compendi demaniali, destinati alle operazioni e/o ai servizi portuali, nei quali vengono svolte le medesime attività. Veniamo dunque



al punto che ci premeva sottolineare. Nel dibattito in corso ci è parso non essere stato debitamente evidenziato un profilo a nostro avviso essenziale della questione: a favore di chi è posta questa norma che tutti riconosciamo essere finalizzata alla tutela della concorrenza? La risposta non può che essere questa: la norma è posta a favore degli utenti del porto e quindi, in primis, degli armatori. Le ragioni possono apparire finanche banali. È pacifico, infatti, che - in linea generale - sia la (leale) concorrenza tra imprese a sostenere lo spirito imprenditoriale e l'efficienza, a garantire maggiori possibilità di scelta da parte dei consumatori (da intendersi qui come gli utenti del porto), a favorire la riduzione dei prezzi, l'innalzamento della qualità dei servizi e quindi anche un maggior tasso di innovazione (il tutto, alla fine, con un conseguente incremento di attrattività e competitività anche del porto stesso in cui la concorrenza viene correttamente favorita). Questa, del resto, era l'impostazione che aveva ben chiara in mente il nostro legislatore fin dal principio. Sulla stessa lunghezza d'onda si sono poi poste sia la giurisprudenza sia l'AGCM, che anche di recente hanno in sostanza ribadito come l'assentimento a un unico soggetto di plurime concessioni abbia come possibile conseguenza diretta quella di ridurre gli operatori e di conseguenza limitare l'offerta, esponendo gli utenti del porto a possibili abusi. L'AGCM, in particolare, ha avuto modo di evidenziare come eventuali fenomeni concertativi tra imprese concorrenti condurrebbero di fatto a un'uniformizzazione delle condizioni di offerta dei servizi e quindi in pratica all'azzeramento delle dinamiche concorrenziali - in termini di possibilità di scelta da parte della domanda, ma anche di qualità e costi dei servizi offerti - con potenziali impatti negativi sulla platea dei consumatori/utenti. Ecco dunque affermato il principio che ha evidentemente ispirato il legislatore nella redazione dell'art. 18, comma, 7 della Legge Portuale, ma anche quel profilo di rilevanza della norma che il dibattito in corso ci è parso non aver posto debitamente in luce. Considerato che il porto rappresenta un mercato sostanzialmente chiuso, caratterizzato dalla presenza di enormi barriere all'accesso e da un numero limitato di operatori, occorre dunque evitare che esso diventi luogo di pratiche restrittive della concorrenza attraverso la concentrazione delle imprese portuali terminalistiche (oltre che, naturalmente, in conseguenza di qualsiasi tipologia di abuso di posizione dominante). Ciò tenendo quindi sempre a mente che l'articolo 18, comma 7, della Legge Portuale mira a garantire la concorrenza nell'interesse non certo delle imprese portuali stesse, bensì degli utenti del porto (armatori in primis), che devono avere la possibilità di scegliere tra diverse offerte di servizi nell'ambito di ogni scalo. Tale concorrenza, come abbiamo detto, sarà altresì in grado - in prospettiva - di accrescere l'attrattività e la competitività del porto in cui viene correttamente garantita.

Puntualità e noli marittimi stabili nelle linee container durante l'emergenza Covid-19

Ci sostiene che durante il picco dell'emergenza pandemica di Covid-19 le linee marittime abbiano garantito servizi meno puntuali e affidabili oltre ad aver richiesto noli particolarmente elevati viene ora smentito dagli analisi di Sea-Intelligence. Per quanto riguarda l'affidabilità delle rotazioni in termini di rispetto della programmazione prevista, le analisi della società di ricerca pubblicate nel Global Liner Performance report dicono che ad aprile le compagnie di navigazione hanno mantenuto una puntualità dei servizi di linea intorno al 70%. Per essere pignoli è calata dello 0,4% a 69,8% ma il trend complessivamente è rimasto quindi sostanzialmente invariato rispetto alla fase pre-Covid e nonostante le cancellazioni di molte partenze. E' peggiorato, invece, rispetto a un anno prima perché da aprile 2019 ad aprile 2020 questo indice di affidabilità delle linee container (una sintesi dei vari trade a livello globale) è calato di 6,7 punti percentuali. Secondo gli esperti di Sea-Intelligence se, come pare, i global carrier si sono mossi per compensare l'effetto dei blank sailing garantendo il più possibile il rispetto della programmazione delle linee, non è escluso che nella fase finale di questa

emergenza o in quella subito successivo questo indice di affidabilità possa anche migliorare. Detto ciò, un possibile consistente aumento dei volumi spediti nella fase di ripartenza dell'economia, potrebbe anche ingolfare le attività terminalistiche e quindi andare a impattare negativamente sull'affidabilità dei servizi in termini di rispetto delle schedule. Sea-Intelligence sottolinea infine che Hamburg Sud risulta essere il vettore più affidabile quanto a puntualità dei suoi servizi (80,3%) fra le prime 15 compagnie al mondo, seguita da Wan Hai (76,2%). Tutti e tre i membri di The Alliance, invece, risultano agli ultimi posti con Yang Ming che mostra un indice pari al 65,1%. La stessa società di ricerca e consulenza ha anche analizzato l'andamento dei noli sport per le spedizioni via mare di container scoprendo che osservando il trend di lungo termine non ci sono stati sbalzi significativi per effetto del Coronavirus. Sea Intelligence conclude preannunciando che molti continueranno a essere i blank sailing anche nel terzo trimestre del 2020 e per ciò che riguarda il trade Asia Europa segnala i seguenti servizi come i più colpiti da futuri blank sailing: Ae2/Swan e il Ae20/Dragon dell'alleanza 2M oltre al FE4 di The Alliance.

