



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 04 giugno 2020**



Prime Pagine

| | | |
|------------|--|----|
| 04/06/2020 | Corriere della Sera Prima pagina del 04/06/2020 | 8 |
| 04/06/2020 | Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 04/06/2020 | 9 |
| 04/06/2020 | Il Foglio Prima pagina del 04/06/2020 | 10 |
| 04/06/2020 | Il Giornale Prima pagina del 04/06/2020 | 11 |
| 04/06/2020 | Il Giorno Prima pagina del 04/06/2020 | 12 |
| 04/06/2020 | Il Manifesto Prima pagina del 04/06/2020 | 13 |
| 04/06/2020 | Il Mattino Prima pagina del 04/06/2020 | 14 |
| 04/06/2020 | Il Messaggero Prima pagina del 04/06/2020 | 15 |
| 04/06/2020 | Il Resto del Carlino Prima pagina del 04/06/2020 | 16 |
| 04/06/2020 | Il Secolo XIX Prima pagina del 04/06/2020 | 17 |
| 04/06/2020 | Il Sole 24 Ore Prima pagina del 04/06/2020 | 18 |
| 04/06/2020 | Il Tempo Prima pagina del 04/06/2020 | 19 |
| 04/06/2020 | Italia Oggi Prima pagina del 04/06/2020 | 20 |
| 04/06/2020 | La Nazione Prima pagina del 04/06/2020 | 21 |
| 04/06/2020 | La Repubblica Prima pagina del 04/06/2020 | 22 |
| 04/06/2020 | La Stampa Prima pagina del 04/06/2020 | 23 |
| 04/06/2020 | MF Prima pagina del 04/06/2020 | 24 |

Primo Piano

| | | |
|------------|---|----|
| 03/06/2020 | Primo Magazine - PORTO&Interporto Pagina 33 Porti: opportunità e strategie per affrontare il post-Covid | 25 |
|------------|---|----|

Venezia

| | | |
|------------|--|----|
| 04/06/2020 | Corriere del Veneto Pagina 8 Vtp, project per grandi navi e yacht «Usiamo questo anno di inattività» | 26 |
|------------|--|----|

| | | |
|--|---|----|
| 04/06/2020 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19 | 27 |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | shipmag.it <i>Redazione</i> | 29 |
| Venezia, Spagna "bis" al VTP: "Crociere inattive fino al primo semestre 2021. Grandi navi via dalla Giudecca, subito i lavori" | | |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | shippingitaly.it | 31 |
| Vtp: "Sfruttare il lockdown delle crociere per spostare il transito delle grandi navi dal canale della Giudecca" | | |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | Messaggero Marittimo <i>Redazione</i> | 33 |
| Venezia Terminal Passeggeri: utile di 4,2 mln | | |
| <hr/> | | |
| 04/06/2020 | Il Gazzettino Pagina 3 | 36 |
| 2021, via le grandi navi da San Marco | | |
| <hr/> | | |
| 04/06/2020 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17 | 37 |
| Far West in laguna, onde fuori controllo Barche rovesciate ed è ancora emergenza | | |
| <hr/> | | |
| 04/06/2020 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19 | 38 |
| Cinque ormeggi per gli yacht E resta il Vittorio Emanuele | | |
| <hr/> | | |
| 04/06/2020 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 36 | 39 |
| Impianto Gpl «Zaia intervenga per lo stop» | | |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | Venezia Today | 40 |
| Gpl Chioggia, niente proroga dei lavori né utilizzo di parte della banchina A | | |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | Sea Reporter | 41 |
| Fabrizio Spagna confermato alla guida del Terminal Passeggeri di Venezia | | |

Savona, Vado

| | | |
|--|---|----|
| 04/06/2020 | La Stampa (ed. Savona) Pagina 35 | 44 |
| <hr/> | | |
| 04/06/2020 | Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 16 | 45 |
| La rivolta dei bar: 'I nuovi accessi ci penalizzano' | | |

Genova, Voltri

| | | |
|---|---|----|
| 04/06/2020 | La Repubblica (ed. Genova) Pagina 10 | 46 |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | Il Nautilus | 48 |
| Port Economics: Genova mantiene il traffico container | | |
| <hr/> | | |
| 04/06/2020 | La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9 | 49 |
| Fumi dalle navi in porto, battaglia infinita | | |
| <hr/> | | |
| 04/06/2020 | La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9 | 50 |
| Inquinamento indagato manager della Superba | | |
| <hr/> | | |
| 04/06/2020 | La Repubblica (ed. Genova) Pagina 10 | 51 |
| Sardegna caos, dopo il decreto del governo i traghetti da Genova partono ugualmente | | |
| <hr/> | | |
| 04/06/2020 | Il Secolo XIX Pagina 15 | 52 |
| Genova, al Terminal Psa sciopero di cinque giorni | | |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | Ansa | 53 |
| Porto Genova: terminal Psa, rsu dichiara 5 giorni sciopero | | |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | shipmag.it <i>Redazione</i> | 54 |
| Terminal Psa Genova, cinque giorni di sciopero: si fermano la prima e l'ultima ora di turno | | |

La Spezia

| | | |
|--|---|----|
| 04/06/2020 | La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36 | 55 |
| <hr/> | | |
| Anarchia sul battello per la Palmaria Zero distanze e poche mascherine | | |

| | | |
|------------|--|----|
| 04/06/2020 | La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36 | 57 |
| | «Più responsabilità da parte dei singoli» | |
| 04/06/2020 | La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 39 | 58 |
| | Lsct, continua il braccio di ferro sulla "cassa" | |
| 04/06/2020 | La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 39 | 60 |
| | «Dai porti di Spezia e Marina arrivano messaggi confortanti» | |

Ravenna

| | | |
|------------|--|----|
| 03/06/2020 | ravennawebtv.it | 61 |
| | Lockdown e dazi: il traffico del porto di Ravenna fa segnare un -28,9% | |

Livorno

| | | |
|------------|---|----|
| 04/06/2020 | Il Tirreno Pagina 22 | 62 |
| | Porto, il ministro rassicura «Livorno non è tagliata fuori» | |
| 04/06/2020 | Il Tirreno Pagina 22 | 64 |
| | Romano e Gazzetti «Chiarimento importante» | |
| 03/06/2020 | Messaggero Marittimo <i>Redazione</i> | 65 |
| | Livorno può essere inserita nella ZIs | |
| 04/06/2020 | Il Tirreno Pagina 22 | 66 |
| | Rimorchiatori, i sindacati all' attacco contro l' ordinanza | |
| 03/06/2020 | Ansa | 67 |
| | Porti: Mit interviene su riorganizzazione rimorchio | |
| 03/06/2020 | Informare | 68 |
| | Filt, Fit e Uilt hanno sollecitato il MIT ad intervenire in merito alla riorganizzazione dei servizi di rimorchio | |
| 03/06/2020 | Messaggero Marittimo <i>Redazione</i> | 69 |
| | Rimorchio portuale: sindacati scrivono al Mit | |
| 03/06/2020 | shippingitaly.it | 70 |
| | Sindacati sul piede di guerra per il rimorchio portuale: Livorno primo fronte caldo | |

Piombino, Isola d' Elba

| | | |
|------------|--|----|
| 04/06/2020 | Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 14 | 71 |
| | Un altro mese nero, riduzioni drastiche in ogni settore | |
| 04/06/2020 | La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 50 | 72 |
| | Porto, dati in rosso durante il lockdown -70% di traffici | |
| 03/06/2020 | Informare | 73 |
| | Nel primo quadrimestre di quest' anno il traffico delle merci nel porto di Piombino è diminuito del -31,9% | |
| 03/06/2020 | Informazioni Marittime | 74 |
| | Porto di Piombino, un altro mese nero per i traffici | |
| 03/06/2020 | Messaggero Marittimo <i>Redazione</i> | 75 |
| | Aprile mese nero per il porto di Piombino | |
| 03/06/2020 | Portnews | 76 |
| | Aprile, un altro mese nero per Piombino | |
| 03/06/2020 | The Medi Telegraph | 77 |
| | Piombino, traffici -31,9% in quattro mesi | |
| 04/06/2020 | La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 50 | 78 |
| | La Costa Diadema lascia il porto e va a Civitavecchia | |

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

| | | |
|--|--|----|
| 04/06/2020 | Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 36 | 79 |
| Nessun positivo, Costa Magica ora può salpare dal porto | | |
| 03/06/2020 | Ancona Today | 80 |
| Libera pratica sanitaria per Costa Magica, la nave può salpare | | |
| 03/06/2020 | Ansa | 81 |
| Coronavirus, Costa Magica può salpare | | |

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

| | | |
|---|--|----|
| 04/06/2020 | Il Messaggero Pagina 47 | 82 |
| All' alba dalla Sardegna lo sbarco della prima nave | | |
| 04/06/2020 | Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37 | 83 |
| Le aziende sono al verde, i portuali senza Cig | | |
| 03/06/2020 | Informare | 84 |
| Nei primi tre mesi del 2020 il traffico delle merci nel porto di Civitavecchia è diminuito del -16,1% | | |

Salerno

| | | |
|--|---|----|
| 04/06/2020 | Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 27 | 85 |
| Porto, al via il restyling oggi De Luca a Castellabate | | |

Brindisi

| | | |
|--|---|----|
| 04/06/2020 | La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 46 | 86 |
| Yard Belleli, sì alla bonifica accordo tra porto e Sogesid | | |

Taranto

| | | |
|---|---|----|
| 04/06/2020 | Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11 | 87 |
| Ex yard Belleli, intesa sulla messa in sicurezza | | |
| 03/06/2020 | Ansa | 88 |
| Porti: Taranto, verso bonifica da 45 mln per area dismessa | | |
| 03/06/2020 | Il Nautilus | 89 |
| TARANTO: CONVENZIONE COMMISSARIO PORTO DI TARANTO - SOGESID PER BONIFICA "YARD BELLELI" | | |
| 03/06/2020 | ilsole24ore.com | 90 |
| Da luglio tornano i container di Yilport dopo cinque anni | | |

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

| | | |
|---|-------------------------|----|
| 03/06/2020 | shippingitaly.it | 92 |
| Notteboom: Quest'anno Gioia Tauro si prepara a rientrare nella top 10 dei porti europei | | |

Olbia Golfo Aranci

| | | |
|--|--------------------------------|----|
| 04/06/2020 | L'Unione Sarda Pagina 3 | 93 |
| Olbia, sbarchi fra test e termoscanner | | |

Cagliari

| | | | |
|------------|-----------------------------------|-------------------|-----|
| 04/06/2020 | L'Unione Sarda Pagina 22 | | 94 |
| <hr/> | | | |
| 04/06/2020 | La Nuova Sardegna Pagina 3 | ALESSANDRO PIRINA | 95 |
| <hr/> | | | |
| 04/06/2020 | MF Pagina 13 | ANDREA MONTANARI | 97 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | Ansa | | 98 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | Corriere Marittimo | | 99 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | Corriere Marittimo | | 100 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | FerPress | | 101 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | FerPress | | 102 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | FerPress | | 103 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | Informare | | 104 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | Informatore Navale | | 105 |
| <hr/> | | | |
| 04/06/2020 | Informatore Navale | | 106 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | Informazioni Marittime | | 107 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | Messaggero Marittimo | Redazione | 108 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | Portnews | | 109 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | Sea Reporter | | 110 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | shipmag.it | Redazione | 111 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | shipmag.it | Redazione | 112 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | shipmag.it | Redazione | 113 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | shipmag.it | Redazione | 114 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | shippingitaly.it | | 115 |
| <hr/> | | | |
| 03/06/2020 | The Medi Telegraph | | 117 |
| <hr/> | | | |

Messina, Milazzo, Tremestieri

| | | |
|---|-------------------------------------|-----|
| 04/06/2020 | Giornale di Sicilia Pagina 6 | 118 |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | Il Dispaccio | 119 |
| Area dello Stretto, Marino: "Bene rilancio navale e ferroviario, ora anche Sacal faccia la sua parte" | | |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | Stretto Web | 120 |
| Reggio Calabria, Marino: "bene il rilancio navale e ferroviario, ora anche Sacal faccia la sua parte" | | |
| <hr/> | | |
| 03/06/2020 | TempoStretto | 121 |
| Mega: "Servono corse notturne tra Messina e Reggio" | | |
| <hr/> | | |

Catania

| | | |
|--|---------------------------------------|-----|
| 04/06/2020 | Quotidiano di Sicilia Pagina 6 | 122 |
| I Porti di Augusta e Catania reggono il colpo della pandemia | | |
| <hr/> | | |

Palermo, Termini Imerese

| | | |
|---|---------------|-----|
| 03/06/2020 | Balarm | 124 |
| Colpo d'occhio su Palermo ma dal mare: la città è pronta ad un nuovo waterfront | | |
| <hr/> | | |

Focus

| | | |
|---|---------------------------|-----|
| 03/06/2020 | Corriere Marittimo | 126 |
| Lavoro portuale, autoproduzione - I sindacati al Mit: No all'incertezza normativa | | |
| <hr/> | | |

| | | |
|--|-------------------|----------------------|
| 03/06/2020 | shipmag.it | <i>Redazione</i> 127 |
| Messina (Assarmatori) al Senato: Soldi ai traghetti, alle crociere date il bonus turismo | | |
| <hr/> | | |

| | | |
|--|-------------------------|-----|
| 03/06/2020 | shippingitaly.it | 128 |
| La 2M mantiene la capacità container ridotta verso i porti italiani anche nel terzo trimestre 2020 | | |
| <hr/> | | |

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

EuPhidra
DERMOCOSMESI ITALIANA

Domani in edicola
Giornata per l'ambiente
Il Corriere «verde» con 7
Mastrantonio e Vigna alle pagine 25, 30 e 31
Il quotidiano per un giorno cambia colore

Le trattative
Gli «effetti» del virus:
proroga del patto
Cina- Vaticano
di **Massimo Franco**
a pagina 21



colorPRO XD
LA PRIMA COLORAZIONE CAPELLI CON ACIDO IALURONICO NEL COLORE
risultato delle colorazioni EuPhidra

Il premier: un tavolo con le parti sociali. Poi critica Confindustria e apre alle opposizioni. Gelo dal centrodestra

Conte: patto per la ripresa

«I fondi europei sono un'occasione storica, non solo per questo governo»

LEDUE METÀ DEL PAESE

di **Antonio Polito**

L'«unità morale» di cui ha parlato il presidente Sergio Mattarella è un sentire comune. Il «nuovo contratto sociale» che ha auspicato il governatore di Bankitalia Ignazio Visco si basa su una convenienza comune. L'Italia che esce dall'emergenza è pronta per entrambe? È d'accordo sull'essenziale? È oggi in grado di individuare un comune destino, un bene comune?

Ciò che era apparsa una domanda retorica nei giorni del dramma, quando la priorità era salvare vite e tutti hanno partecipato senza tentennamenti allo sforzo nazionale, non è più scontato oggi, che alla difesa della vita dobbiamo un'«o» alla volta aggiungere altri valori, meno assoluti e dunque inevitabilmente più forieri di discordia. Era inevitabile che sarebbe successo, e solo qualche ingenuo poteva confondere commozione e canti sui balconi con la fine delle differenze e del pluralismo. Dall'inizio della fase 2 in poi vediamo infatti confrontarsi sempre più, e talvolta addirittura opporsi, visioni diverse: alcune esistenziali, altre culturali, altre più semplicemente politiche. È naturale che si esprimano, e anche un bene: sono parte del ritorno alla normalità.

continua a pagina 32

Stati generali per l'economia. Il premier Giuseppe Conte illustra la fase 3 per la rinascita dell'Italia. «I fondi europei occasione storica» dice. E apre al dialogo con l'opposizione. A Confindustria replica: «Non parlo solo di tasse».

da pagina 2 a pagina 17

IN OFFERTA ERANO 14 Richiesti Btp per 108 miliardi

di **Fabrizio Massaro**
a pagina 35

GIANNELLI



IL VIAGGIO IN TRENO «Milano-Napoli oltre la paura»

Un viaggio da Nord a Sud. Sul Frecciarossa. Caduti gli ultimi divieti di spostamento tra regioni, ieri il Paese si è rimesso timidamente in moto. Nelle stazioni controlli e scanner, mascherine, lacrime e speranze. «La paura è andata via, ora manca tutto il resto».

alle pagine 6 e 7

Onorificenze Mattarella premia gli italiani in prima linea nell'emergenza



I 57 eroi del Covid nominati Cavalieri

di **Carlotta De Leo** e **Valentina Santarpia**

Nominati Cavalieri della Repubblica dal presidente Mattarella. Sono in 57. Hanno combattuto il coronavirus. Dall'infermiera di Cremona che crollò stremata tra un turno di lavoro al rider che ha comprato mille mascherine per la Croce Rossa. Ma ci sono medici, volontari, insegnanti. Ognuno ha portato un contributo e si è «distinto nel servizio della comunità durante l'emergenza».

alle pagine 10 e 11



Il confine tra Italia e Austria al Brennero

Tensioni Di Maio: viola lo spirito Ue «Confini chiusi» Il caso Austria

di **Irene Soave** e **Paolo Valentini**

L'Austria tiene chiusi i confini con l'Italia. «Non è una decisione contro di voi», ha sottolineato Vienna. «Una decisione che viola lo spirito della Ue» il commento del ministro degli Esteri Di Maio.

a pagina 9

Scontri negli Usa L'uso dei soldati Il Pentagono dice no a Trump

di **Giuseppe Sarcina**

I generali dicono «no» al presidente Donald Trump. Il capo del Pentagono Mark Esper si è detto contrario all'uso dell'esercito per sedare i disordini dopo l'uccisione di George Floyd a Minneapolis.

alle pagine 18 e 19 Gaggi, Mazza

Scenari La soluzione del conflitto Le grandi potenze stanche della Libia

di **Franco Venturini**

Sulla Libia le grandi potenze sembrano avere altre priorità. Gli Stati Uniti mandano in Tunisia una Brigata, la Russia ha altre gerarchie di intervento. L'Europa, così, rischia l'emarginazione.

a pagina 32

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Dopo mesi di colazioni in remoto, niente di meglio che battezzare la giornata in un bar vicino a piazza San Marco, rovesciandosi nell'esofago un doppio siluro di cappuccino e spremuta. Così deve avere pensato un avventore senza problemi di acidità (beato lui), mentre tentava di avvicinarsi al bancone. Le norme sanitarie che disciplinano l'afflusso ai locali pubblici avevano creato una coda infinita. Ma il Corona-choc ci ha resi più attenti alle esigenze degli altri e il cameriere ha suggerito al cliente di sistemarsi all'aperto, dove sarebbe stato servito immediatamente. Poiché però ci ha resi anche più distratti, il cameriere si è dimenticato di aggiungere che là fuori i prezzi erano triplicati. A rammentarlo è stato lo scontrino: 12+9=21 euro, un'addizione in-

Lo spremuto

digeribile persino con il gastroprotettore. Qui si ha ben presente la situazione in cui versano i lavoratori del turismo, alle prese con un'estate in cui gli unici stranieri che rischiano di vedere sono Ronaldo e Lukaku, ma solo in tv. E si può comprendere che gli esercenti alzino i prezzi per compensare la riduzione dei clienti, almeno finché ne troveranno di disposti a pagare 12 euro per una spremuta e 50 per un ombrellone. L'importante è che questo gioco disperato (portafoglio tuo, vita me) si svolga a carte scoperte. Se invece si comincia a truccarle, tacendo una tariffa e tarocandone un'altra, esiste la fondata possibilità che il turista italiano, piuttosto che andare in vacanza, si rimetta in quarantena da solo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EuPhidra colorPRO XD
LA PRIMA TINTURA PERMANENTE CON GOCCE DI ACIDO IALURONICO NEL COLORE
ERIZA E ILLUMINA I CAPELLI DURANTE LA PISA COLORE
Formula eXtra Delicata
SENZA ammoniaca, para-fenilendiammina, resorcin, parabeni
MADE IN ITALY
ZETA Dopa Farmaceutici

00604
 9 7711 20 498008
 Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1, D.D. Milano





Virginia Raggi vince la sua battaglia: dopo 17 anni di occupazione abusiva e 5 milioni di danni, ordine di sgombero per CasaPound. Saluti romani!



Giovedì 4 giugno 2020 - Anno 12 - n° 153
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

PARLA CATTANEO (NTV)

"Caro Bonomi, anche sull'Irap si va 'a pioggia'"



◉ CANNAVÒ A PAG. 4

STRADA DEI PARCHI

Sblocca-cantieri: al commissario sbloccati 60 mln

◉ MELETTI A PAG. 7

SERGIO DE GREGORIO

Quel collezionista di scoop, partiti, scandali e arresti

◉ BARBACETTO A PAG. 16

IL "REGALO" DI RENZI

Ricerca sul Jobs Act: meno figli con meno tutele

◉ ROTUNNO A PAG. 13

LIBRI PICCOLI PICCOLI

Siamo diventati tutti Sordi, però era meglio muti

Pietrangelo Buttafuoco

Tutta da ridere la vita di Alberto Sordi, tutta da stampare. A cento anni dalla nascita di Alberto Sordi (il 15 giugno) si moltiplicano i libri a lui dedicati.

Ecco per esempio *Alberto, una vita da ridere* di Italo Moscati (Castelvecchi editore), ma sono già cento gli altri titoli su Sordi nel motore di ricerca di Ibs, ben 166 se ne trovano su Amazon.

A PAG. 18

IL CAPOSTAZIONE

IL PIANO DI CONTE

IL PREMIER CONVOCA LE PARTI SOCIALI: "STATI GENERALI DELL'ECONOMIA" PER DESTINARE I FONDI DELL'UE. E ANNUNCIA OPERE FERROVIARIE E STRADALI, MOLTE NEL MEZZOGIORNO

SALVINI&MELONI: LE DESTRE SEMPRE PIÙ RINTRONATE

◉ ANTONIO PADELLARO A PAG. 4

GLI ALTOLÀ DI CONTE

ALLA CONFINDUSTRIA: "ATTACCHI INFELICI, ATTENDO PROPOSTE". AD AUTOSTRADE: "CI SONO GLI ESTREMI PER LA REVOCA". AL MES: "NON È UN REGALO"

◉ DE CAROLIS A PAG. 2
 ◉ I PARERI DI DE MASI E MERCALLI CON UN COMMENTO DI CANNAVÒ A PAG. 2-3

PER 5S E PD STARE INSIEME NON È COSÌ VOMITEVOLE

◉ ANDREA SCANZI A PAG. 11



Poi tutti su Zoom I leghisti terrorizzati d'essere intercettati

Politici social: più spendono più tracollano nei sondaggi

Lo scorso anno ecco i 255 mila euro di Salvini, i 175 mila di Renzi, gli oltre 50 mila di Calenda. E in questi 5 mesi in cui l'Italia ha affrontato il Covid, l'investimento social di alcuni politici non ha sortito l'effetto sperato. Pregliasco (You-Trend): "Premiato chi rassicura"

◉ PROIETTI E SALVINI A PAG. 8-9



La cattiveria
 Conte: "Chiamerò a Palazzo Chigi le menti più brillanti del Paese". È proprio rottura con Renzi e con le opposizioni
 WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

LE RIVOLTE PER FLOYD
 Usa, i "guardiani" dei diritti ora fanno scudo a Trump

◉ GRAMAGLIA A PAG. 14-15



I FILM AL FESTIVAL
 Alla Cannes del gas: molti bollini, pochi big e nessun italiano

◉ PONTIGGIA A PAG. 19

I Migliorissimi

Marco Travaglio

Non bastando quella dell'Innominabile, un'altra catastrofe letteraria sta per abbattersi sulle librerie italiane (e di riflesso sulla foresta amazzonica): quella di Beppe Sala, lubrificata a edicole unificate dai giornali. Il Corriere l'ha affidata alla lingua vellutata di Aldo Cazzullo, Repubblica l'ha fatta turbolare da tal Enrico Letta (giovane pubblicitista di belle speranze soltanto omonimo dell'ex presidente del Consiglio), La Stampa ne ha pubblicato il brano più pregnante dal titolo "Non dobbiamo più temere di governare" (sottinteso: sono i cittadini a dover temere di essere governati da noi). Ne emerge un Sala di estrema sinistra, che votava già Pci e mai tradì "gli antenati del Pd" (infatti fu scelto in Pirelli come manager dal ramo trotzkista della famiglia, dove alla grisaglia del *cumenda* preferiva l'eskimo, e poi come city manager commissario di Expo da Letizia Moratti, celebre reincarnazione di Anna Kuliscioff), insomma il filosofo anzi il teologo di "una sinistra spirituale" (parole sue) che ora "parla a chi continua a cercare in politica la formula magica per unire il sogno con la realtà", a mezzadria fra Moro, Dossetti e Prodi (parola di Letta jr.).

Nessun accenno, ci mancherebbe, ai buchi e alle retate di Expo2015. Né a quella quisquilia della condanna a 6 mesi per falso in atto pubblico. Né alle vaccate dette e fatte sul Coronavirus, quando invitava i milanesi ad ammassarsi negli apericena, contribuendo alla diffusione del virus, come se non bastassero quegli altri geni di Fontana&Galera. Altrimenti non potrebbe distribuire patenti di competenza al governo. Che sì, per carità, fa quel che può, ma ora ci vuole un bel rimpianto per "mettere in campo i migliori", "persone che abbiano una storia alle spalle, che abbiano gestito organizzazioni complesse". Tipo lui. Chi ha letto qualche libreria che il governo dei migliori si chiama da parecchi millenni aristocrazia ed è lievemente incompatibile con la democrazia. Ma noi, gente semplice, quando sentiamo "governo dei migliori", ci domandiamo subito chi sarebbero costoro e chi dovrebbe deciderli. Nel 2011, quando B. ci fece la grazia di defungere politicamente, speravamo di votare. Ma un anziano monarca seduto al Quirinale decise che non fosse il caso di farci scegliere chi dovesse governarci: temeva che sceglievamo i peggiori. E ci pensò lui: dal suo cilindro uscirono Monti, Fornero, Passera e altri migliori che in un anno e mezzo riuscirono a far rimpiangere i peggiori. Tant'è che nel 2013 il M5S passò da 0 al 25,5%, pareggiando col Pd: Re Giorgio dovette farsi rieleggere per riacclarli indietro e piazzare Letta jr., B., Alfano e altri migliorissimi.

SEGLUE A PAGINA 20





il Giornale



GIOVEDÌ 4 GIUGNO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 132 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2122-4071 | Grande (ed. nazionale)

ARIA DI CRISI

INIZIA IL DOPO CONTE

Il premier si sente al capolinea e s'inventa un piano per tenersi la poltrona. E intanto nascono i circoli del suo partito
Palamara si pente: le toghe usano i giornalisti

■ AAA, nuovo premier cercasi. A sinistra è faida per fare le scarpe a Giuseppe Conte, che prova a inchiodarsi alla poltrona aprendo all'opposizione ma accusando le imprese.

Braccalini, Caruso, Coppetti, de Feo, Greco Malpica, Minzolini, Napolitano, Signorini e Zurlo da pagina 2 a pagina 8

COSÌ IL PREMIER SI GIOCA TUTTO

di Vittorio Macioco

Bisogna trovare qualcosa da far fare a Conte. È una frase che da un po' di tempo ricorre nelle stanze della maggioranza, con ironia e una certa dose di cinismo. Il senso è che i tempi sarebbero pure maturi per un cambio alla guida del governo, ma prima di licenziare il premier serve una poltrona di buonuscita. Di questi tempi non è una ricerca facile e il protagonista di questa storia non ha alcuna intenzione di lasciarsi liquidare con una pacca sulle spalle. Conte resiste e nel suo futuro non vede un ritorno alla sua professione di avvocato di affari. È arrivato a Palazzo Chigi come uomo di rappresentanza nel patto tra Di Maio e Salvini. Si è ritrovato a fare il bis con l'inattesa benedizione del Pd. Ora sente che la politica è il suo mestiere. È convinto di essere stato un punto fermo nei mesi del contagio e di aver rassicurato gli italiani. Sente di potersi giocare una sua partita, magari anche con un suo partito e un ruolo in una grande coalizione di sinistra. Quando, un giorno, si tornerà a votare potrebbe perfino essere lui il candidato contro le destre. Zingaretti, in fondo, si era lasciato scappare una mezza promessa. Perché dovrebbe ora lasciare la presidenza del Consiglio? Da dove nasce tutta questa fretta? Chi c'è in giro meglio di lui?

Non sono domande stralunate, eppure intorno a Conte si percepisce un sentimento di sfiducia. Le mosse sotterranee cominciano a emergere. Si vedono. Sono chiare e prima o poi potrebbero trovare un punto di caduta. C'è, per esempio, molta preoccupazione nel Pd per la rabbia che si respira in giro. Le manifestazioni di piazza possono anche avere un colore, arancione, folcloristico, ma sono il picco di qualcosa di più di un malcontento diffuso. È paura. È la preoccupazione di tante e tante persone che non vedono risposte da parte del governo e della politica in genere. Non sanno più a che santo votarsi e, perso per perso, scaricheranno rancore su chi in questo momento ha le chiavi del potere. Conte, per resistere, si gioca tutto con un programma di riforme e investimenti da colossale, tanto da evocare perfino il ponte sullo stretto di Messina. Chiama a raccolta (...)

segue a pagina 6

IL FLOP DELL'APPLICAZIONE ANTI COVID

L'app Immuni fa acqua ovunque Ma il problema è il logo «sessista»

Marco Lombardo



CAPRIOLA Immuni col papà lavoratore che diventa «mammo»

Dopo il sospirato arrivo della app anti Covid Immuni la farsa diventa tragicommedia. Tra chi ha scaricato l'applicazione per il tracciamento delle positività da Coronavirus (un milione di download) è polemica sugli stereotipi, refrattari a qualsiasi algoritmo. Con un «lui» davanti a un pc e una «lei» con bimbo in braccio. Immuni ha cambiato il logo ma è scontro. a pagina 10

TUTTE LE ORDINANZE PARTORITE NOTTETEMPO

Regioni, una Babele di regole Spostarsi è un rompicapo

Giuseppe Marino

■ Fioccano le ordinanze *last minute* delle Regioni. Il ministro per gli Affari regionali Francesco Boccia celebra la ritrovata «libertà di circolazione senza condizioni» ma ammette che «è giusto che ogni presidente di regione rafforzi i propri sistemi di controllo e di prevenzione sanitaria». Un eufemismo dietro al quale si nascondono ordinanze partorite nottetempo.

con Tagliaferrì alle pagine 10-11

IL PROGETTO

Vaccino smart e italiano Usa pronti con il farmaco

Sorbi a pagina 14

LE MOSSE DEL PROFESSORE

Il solito Prodi sacerdote dello statalismo

di Carlo Lottieri

Purtroppo, in questo Paese Romano Prodi non è una persona senza peso, tanto più che il Professore continua a tirare molti fili dell'alleanza giallorossa. E cosa suggerisce Prodi? La solita ricetta: Stato, ancora Stato, sempre più Stato.

a pagina 4

AMERICA IN FIAMME

La rivolta Usa: più povertà che razzismo

di Marco Gervasoni

Tutti crediamo di conoscere gli Stati Uniti, che ci appaiono vicini, ma di cui in realtà spesso restituamo un'immagine caricaturale. Molti ad esempio pensano che le cause delle rivolte siano la disuguaglianza razziale e Trump. E dimenticano che esse, benché non

di questa ampiezza, erano più numerose sotto Obama, tanto che nacque allora il movimento Black Lives Matter. Così come molti credono che la brutalità della polizia sia rivolta solo contro i neri, anche se storicamente non è così, benché la popolazione di colore viva (...)

segue a pagina 16

IL DOPPIOPESISMO CON I CENTRI SOCIALI

Chiusa CasaPound, ora però tocca ai compagni

di Francesco Maria Del Vigo

Ieri, nel primo giorno di libertà ritrovata, la viceministra dell'Economia ha avuto modo di comunicare (trionfante) al popolo italiano la seguente notizia: «Ho appena saputo che è stato ordinato lo sgombero da Via Napoleone III a CasaPound. Ci lavoriamo da tanto, finalmente si ristabilisce la legalità». Evviva, finalmente. Segue, a stretto giro di *tweet*, il giubilo di Virginia Raggi che, con spirito (...)

segue a pagina 20

POLEMICA IN INGHILTERRA

Quel bimbo autistico «restituito» come un pacco

di Tony Damascelli

a pagina 18

DISASTRO CAPITALE

Evadono da Rebibbia calandosi con una corda

Stefano Vladovich

a pagina 20

-IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIRE IN ABBIADGATE, 15-20030 BORGOMANERO (VC) - TEL. 0321-410000



IL GIORNO

GIOVEDÌ 4 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Qui il 60% dei buchi fra i presidenti di commissione

**Maturità, il grande caos
In Lombardia fuga di prof
per paura del contagio**

Lazzari a pagina 6



Da Lodi a Milano, cavalieri anti-Covid

**Umili e tenaci
ecco gli eroi
di Mattarella**

Servizi alle pagg. 8 e 9 e nelle Cronache



La lenta ripartenza dell'Italia

Triplicati i passeggeri sui treni, ma la Sardegna mette limiti all'ingresso. Conte apre alle opposizioni: patto per rinascere
Persi 400mila posti di lavoro in due mesi. Il vescovo Zuppi: il futuro è affidato agli imprenditori. Guida al bonus vacanze

Servizi
da p. 2 a p. 13

Via libera agli spostamenti

**In viaggio
nel cuore
del Paese**

Davide Nitrosi

D ov'erano finiti tutti? Rieccoli qui dopo tre mesi. Stessa autostrada, stessa fila, stesso autogrill. Esaurito il lockdown, aperti i confini regionali, gli italiani tornano a essere un popolo di viaggiatori. Sull'A1 che corre da Milano a Roma è tornato il traffico ante pandemia. Nelle stazioni, negli aeroporti, riappare il popolo dei trolley. È il Paese dei figli che riabbracciano i genitori lasciati al sud, dei fidanzati che si corrono incontro, dei turisti assiepati nelle città d'arte. Fatti gli italiani, ora bisogna rifare l'Italia, ricompilarla con i tasselli separati per mesi. Qualcosa spinge tutti a muoversi, a rimettersi in viaggio senza avere motivi urgenti e indifferibili ragioni di salute e lavoro.

Segue a pagina 2

**IL 15 GIUGNO SI RIALZANO I SIPARI, GIANNI MORANDI SALE SUL PALCO
CONCERTO A BOLOGNA. «SARÀ UNA FESTA, USCIAMO DALL'INCUBO»**

Gianni Morandi,
75 anni,
torna a teatro
Il 15 giugno sarà
al Duse
di Bologna



**CI VEDIAMO
A TEATRO**

Baroncini a pagina 11

DALLE CITTÀ

Milano

**Movida libera
Il Comune
revoca lo stop
all'alcol da asporto**

Palma nelle Cronache

Milano

**Sciacalli del Covid
sgomberati
prima di tutti**

Servizio nelle Cronache

Milano

**Silvia Romano:
i pm chiedono a Fb
i nomi degli haters**

Servizio nelle Cronache



Choc ad Ascoli Piceno: caccia ai due sicari

**Agguato in stile mafioso
Freddato ex carabiniere**

Grossi a pagina 17



Prato, arrestato studente: «Sono il diavolo»

**Stupri e abusi su minori
La setta degli orrori**

Brogioni a pagina 18

TOMASONI
Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
strachino

www.caseificiotomasoni.it
Breda di Piave (TV)



Oggi l'ExtraTerrestre

CLIMA Dopo la condanna dei giudici il governo olandese ferma le centrali a carbone. E in Cile l'Enel sotterra il fossile. Le vittorie ambientaliste



Culture

LINGUE MADRI Perché il «berbero» è stato sostituito da «amazigh». Se ne parla a Ostana. Un'anticipazione
Mohand Tilmatine pagina 10



L'ultima

RUSSIA Catastrofe ambientale a Norilsk. 20mila tonnellate di gasolio minacciano la città
Yuri Colombo pagina 16

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE ■ EURO 2,00

il manifesto

quotidiano comunista

GIOVEDÌ 4 GIUGNO 2020 - ANNO L - N° 133

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL PREMIER: «MA CONFINDUSTRIA NON CHIEDA SOLO MENO TASSE»

Ripresa, Conte invita tutti al tavolo

■ Conte raccoglie l'appello del capo dello Stato. Almeno a parole. Propone un tavolo «con tutti gli attori sociali» per mettere a punto il progetto di rilancio economico, in soldoni per decidere insieme come spendere i fondi europei. Anche con l'opposizione? «Ma certo, non

è un tesoretto a disposizione del governo di turno». La conferenza stampa nel giorno della ripartenza si occupa soprattutto della crisi a venire e di come fronteggiarla. Il premier si limita ai titoli, invitando tutti a procedere con le riforme già in parlamento. Tra i temi chiave, i

rapporti con Confindustria. Dopo aver bollato come «frase infelice da rispedire al mittente» il paragone di Bonomi tra politiche governative e Covid, il premier è altrettanto chiaro: «La riforma fiscale ci sarà ma le aziende non chiedono solo meno tasse». **COLOMBO A PAGINA 2**

UNO TSUNAMI SOCIALE 274 mila disoccupati in un mese

■ Secondo l'Istat nei due mesi di blocco parziale della produzione 400 mila persone senza attività. Ad aprile non cercano più occupazione 746 mi-

la persone. Ed è record di precariato. Sono i primi effetti dell'emergenza sociale ed occupazionale scatenata dal Covid 19
ROBERTO CICCARELLI PAGINA 4

Sardegna, speculazione edilizia alla caletta di Carloforte, isola di San Pietro foto courtesy La Nuova Sardegna

L'isola dei pirati

In Sardegna il governo di centrodestra ci riprova. A rischio il piano salvacoste che tutela il paesaggio e le spiagge dalla speculazione edilizia e dal turismo selvaggio. Contro il disegno di legge della giunta Solinas la controffensiva ecologista. Mentre l'Ispra denuncia: lo stato ambientale del Belpaese è preoccupante
pagina 5



America down Signorno dei militari al Vietnam interno che vuole Trump

GUIDO MOLTEDO

L'arcivescovo cattolico della capitale federale gli va contro. E anche un ex-presidente, pure del suo partito. E un ex capo delle forze armate. Con tanti altri - politici, religiosi, militari, imprenditori, sportivi, artisti - che esprimono inquietudine e deplorazione verso Donald Trump per la folle gestione delle conseguenze dell'assassinio di George Floyd. Le immagini forti di un Vietnam domestico che ancora aprono notiziario radio-tv e prime pagine, hanno lasciato in secondo piano un altro conflitto.
— segue a pagina 15 —

Recovery Fund Risorse importanti come le nostre debolezze strutturali

ROBERTO ROMANO

Non sappiamo ancora se la proposta della Commissione europea circa il Recovery Fund (Repair and Prepare for the Next Generation) sarà o meno il piano organico di tutti i Paesi dell'Ue, servono ancora dei passaggi, ma l'Europa's moment, o qualcosa di simile, sembra delinearsi. La Commissione sembrerebbe consapevole che «la salute dell'insieme dipende dalla forza di ogni singolo componente e dalla capacità del sistema di sostenere rapidamente eventuali elementi indeboliti».
— segue a pagina 15 —

USA, PROTESTE PACIFICHE Spike Lee: «Tanti bianchi al nostro fianco, era ora»



■ L'ottavo giorno della rivolta seguita all'omicidio di George Floyd fila via senza i saccheggi cari alle dirette dei Tg americani, ma ancora con tante proteste in 50 stati. Giovani e giovanissimi, bianchi e neri, arrabbiati ma pacifici, si prendono anche Hollywood. È Spike Lee apprezza la svolta **CATUCCI E CELADA, PAGINE 9-9**

CERCASI FOCOLAI Vaccino, in Brasile la sperimentazione

■ Il vaccino sperimentale scoperto all'università di Oxford e prodotto negli stabilimenti della Advent-irbm di Pomezia verrà messo alla prova nel Regno Unito e in Brasile. Nel Paese sudamericano, grazie al presidente Bolsonaro, c'è ancora uno dei focolai più attivi al mondo. In tutto, saranno coinvolti circa diecimila volontari, divisi in gruppi uguali nei due Paesi. È la prima volta che si sperimenta negli esseri umani l'efficacia di un vaccino contro il Covid-19. Intanto l'Oms ci ripensa e riprende la sperimentazione dell'idrossiclorochina. **CAPOCCI A PAGINA 7**

DUE LE PARTITE APERTE Casapound, ordinato sgombero all'Esquilino



■ L'ordine di sgombero della storica sede di via Napoleone III, occupata da Casapound nel 2003 nel quartiere romano dell'Esquilino, è stato recapitato dalla polizia ai «fascisti del terzo millennio». Durante il lockdown, intanto, la stessa organizzazione ha occupato un'area militare a Ostia. **MERLI A PAGINA 4**

INTERVISTA A LANDINI «Bonomi è il vecchio, il governo stia con noi»



■ Il segretario della Cgil Maurizio Landini: «Il presidente di Confindustria Bonomi propone ricette vecchie. I contratti vanno rinnovati, il modello funziona, possiamo affrontare rimodulazione degli orari e modello organizzativo. Il governo ci ascolti: riforma fiscale e ammortizzatori universali». **MASSIMO FRANCHI A PAGINA 3**

all'interno

Cuperlo(Pa) «Da Confindustria un'autosoluzione faziosa»

DANIELA PREZIOSI **PAGINA 4**

Giustizia Sulla riforma Csm è già muro contro muro

ANDREA FABOZZI **PAGINA 2**

Lavoro La ministra annuncia: Jabil ritira i licenziamenti

ADRIANA POLLICE **PAGINA 3**

08604 Poste Italiane SpA, in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giur./CRM/23/21/03 9-77023-2130003





€ 1,20 ANNO CCXXVII- N° 153 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%- ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 4 Giugno 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 100

Il ricordo
Quando il mio caro amico Gervaso mi avvisò: presto ti occuperai di me
Enrico Vanzina a pag. 34



Il programma
Cannes, debutta il festival virtuale ma senza italiani
Titta Fiore a pag. 14



Il nuovo romanzo
Il Malinconico di De Silva alle prese con la malattia
Generoso Picone a pag. 15



Mercato fermo, Fca non riparte

►La riapertura di Pomigliano rinviata a data da destinarsi. Ancora fermi tutti gli stabilimenti italiani Conte agli industriali: «Basta chiedere solo il taglio delle tasse. Sud, studiamo la fiscalità di vantaggio»

Lo scenario
SE IL VIRUS TRAVOLGE ANCHE L'AUTO

Giuseppe Berta

Il maggiore settore industriale che è stato colpito più duramente dalla pandemia è il sistema dell'auto. L'«Economist» ha già da tempo messo in risalto i costi terribili che le case automobilistiche devono sopportare in conseguenza della pandemia: in aprile ha calcolato che nel secondo trimestre di questo 2020 esse potrebbero bruciare liquidità per un ammontare di 50 miliardi di dollari.

Continua a pag. 2

L'analisi
IL TESORO UE CHE VA SPESO FINO IN FONDO

Sergio Beraldo

Alla fine s'è sciolta la gloria e tutto è apparentemente finito in gloria. Per assicurare una ripresa sostenibile, inclusiva e bilanciata, la Commissione ha proposto di rivitalizzare il Bilancio europeo per gli anni 2021-2027, creando peraltro un apposito fondo incorporato nel bilancio stesso, «Next Generation Eu».

Continua a pag. 35

Il reportage Il primo giorno dell'Italia senza confini regionali



Napoli Centrale, arrivi e partenze: per tutti il controllo della temperatura Renato Esposito/NEWFOTODISUD

Napoli, 7mila arrivi: nessun positivo

Paolo Barbuto

Ripartono gli spostamenti interregionali. Tra i 7mila giunti alla Stazione Napoli Centrale tanti i pendolari che rientravano a casa. Tra loro nessun positivo.

I riconoscimenti

Il prof infettato e il pizzaiolo benefattore tra i 57 Cavalieri anti-Covid di Mattarella

Gigi Di Fiore e Maria Lombardi a pag. 8

Nando Santonastaso a pag. 2
Luca Cifoni e Diodato Pirone a pag. 4

Caserta

Jabil, annullati i licenziamenti si ai trasferimenti

Enzo Mulieri

Jabil ritira i 190 licenziamenti dopo il sì ai trasferimenti. A pag. 3

Giuseppe Montesano

Caro direttore, mi hai chiesto cosa pensavo della conclusione di questo strariscaldato anno scolastico, e ho deciso di dirlo scrivendo una lettera a te e ai lettori. In casi eccezionali come questo che abbiamo vissuto e che viviamo, tocca parlare in prima persona, dall'interno della propria vita, per evitare di fare retorica, e la mia vita è quella di uno scrittore che continua a insegnare perché riceve dagli alunni più di tutto quello che cerca di dare.

Continua a pag. 35

L'alleanza De Luca: Mastella, De Mita il Pd e altre 13 liste

Il patto per le Regionali alla Stazione marittima Il governatore: «Adesso sono stracandidato»

Carlo Porcaro

De Luca bis, siglato il patto per le Regionali: «Sono stracandidato, a Dio piacendo», dice il governatore uscente che alla Stazione marittima ha firmato l'alleanza con Mastella, De Mita, il Pd e altre 13 liste collegate. Iallo per l'assenza di Giuseppe De Mita: «Non ha potuto partecipare, ma sostiene la coalizione con De Luca», la rassicurazione del vicepresidente Bonavitacola. A pag. 13

L'inchiesta

De Gregorio, il senatore dei mille ribaltoni arrestato per estorsione

Leandro Del Gaudio

Sergio De Gregorio, il giornalista dello scoop su Buscetta, il parlamentare che prese soldi da Berlusconi per far cadere il governo Prodi arrestato per estorsioni e riciclaggio. A pag. 13

Il Pentagono «Non adiamo contro i rivoltosi in piazza» Trump sconfessato dai militari

Flavio Pompetti

«Non sono d'accordo sull'uso dell'esercito contro chi protesta, né sull'utilizzo della legge per casi di insurrezione per motivarlo». Il ministro per la Difesa Mark Esper sconfessa Trump. Una critica dura, che mai si concilia con la carica di massima fiducia che il presidente gli ha affidato meno di un anno fa, e che ha immediatamente sollevato voci di una sua prossima rimozione dall'incarico, o di sue dimissioni in arrivo.

A pag. 11

Libertà violate

Se ad Hong Kong è vietato ricordare Tienanmen

Nicola Latorre

Sono trascorsi 31 anni dalla notte tra il 3 e il 4 giugno 1989 quando nella piazza di Tienanmen si consumò una tragedia le cui reali proporzioni sono a tutt'oggi ignote. Il regime dichiarò qualche centinaio di morti, in realtà furono migliaia gli studenti, gli operai e gli intellettuali uccisi. Iniziò tutto il 15 aprile di quell'anno quando circa 100.000 studenti scesero in piazza per commemorare Hu Yaobang.

Continua a pag. 35

Le idee

Una rete di festival per rilanciare il teatro "asfissiato"

Luca De Fusco

Possiamo approfittare della occasione storica dei nuovi enormi finanziamenti in arrivo dall'Europa per disegnare una Italia migliore? E nel suo piccolo il teatro italiano, che è destinato a soffrire per un anno intero, può aspirare ad un panorama migliore da qui ad un anno? Recentemente la prosa è già stata rifondata con un decreto che ha molti detrattori ma invece ha a mio avviso iniziato ad avvicinare l'Italia all'Europa.

Continua a pag. 34

Le interviste del Mattino Il presidente della Figc Gravina: «Riapriremo gli stadi»

Pino Taormina

«Il nostro obiettivo è assegnare in campo i verdetti di questo campionato. Ho sempre sostenuto che cambiare format in corsa sarebbe stato necessario se non ci fossero state le condizioni per la ripartenza. Invece oggi siamo molto vicini a questo traguardo, è giusto che si giochino tutte le partite in programma». Gabriele Gravina, il presidente della Figc, è sereno. E sull'argomento dice: «È stato sollevato molto ru-



Non piace il nome algoritmo? Cambiamo ma serve un criterio Sbagliato cristallizzare la classifica se c'è lo stop

more senza nemmeno conoscere di cosa si tratta. Non vogliamo chiamarlo così? Chiamiamolo criterio per la definizione delle graduatorie ispirato al merito sportivo. Se il campionato si dovesse fermare un'altra volta, non ritengo giusto, ad esempio, cristallizzare la classifica senza tenere conto delle gare che restano da giocare, con club che magari non hanno giocato di meno rispetto ad altri. Sarà ispirato a un principio di equità e buon senso.

A pag. 16





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 153 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Giovedì 4 Giugno 2020 • S. Quirino

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'intervista
L'amore secondo Eshkol Nevo
«Questo mondo chiamato desiderio»
Santoro a pag. 19



Annunciati i titoli
Niente Italia al Festival virtuale di Cannes: Moretti verso Venezia
Satta a pag. 31



La ripartenza
Il calendario sorride
Roma e Lazio pronte allo scatto
Buffoni nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Conte-industriali, nuovo strappo

►«Stati generali per l'economia. Da Bonomi parole infelici, non chieda solo meno tasse» ►Il premier ora alla prova sul piano per la ripresa, ipotesi sgravi fiscali al Sud. Gelo con l'opposizione

La discontinuità
Ridisegnare lo Stato: nuovo patto con i cittadini

Francesco Grillo

Il giorno di cui è stato appena celebrato l'anniversario, non è solo quello del voto con il quale nasce la Repubblica Italiana. Quel giorno fu, anche, eletta l'Assemblea Costituente che si assunse la responsabilità storica di dare forme allo Stato Italiano e sostanza a quella che fu una delle migliori Costituzioni del mondo.

Oggi, a settantaquattro anni di distanza, la proposta - rispetto ad un'emergenza globale che ha reso evidente quanto siano vulnerabili assetti istituzionali pensati per un secolo diverso - dovrebbe essere quella di un nuovo momento costituente. Con un approccio diverso da quello che periodicamente fu tentato negli anni scorsi e che renda possibile portare nel ventunesimo secolo un'organizzazione che - a partire dal ruolo dell'amministrazione centrale, rispetto alle Regioni e agli Enti locali - non può più reggere l'impatto di un tempo così nuovo.

Continua a pag. 30

Dal frate medico all'infermiera: da Mattarella 57 onorificenze



Alcuni degli eroi anti-virus insigniti da Mattarella dell'onorificenza di Cavaliere della Repubblica

Gli eroi anti-virus diventano cavalieri

Maria Lombardi

Cinquantasette storie che ne raccontano migliaia. Ecco gli "eroi del Covid", i migliori dell'Italia migliore: i Cavalieri al merito nominati dal presidente Mattarella.



Mbandà, azzurro e volontario
Maxime, dal rugby all'ambulanza
«Per aiutarli guidavo e piangevo»

A pag. 5

La Ue: libertà di movimento di tutti dal 15
Vienna non riapre, tensione con l'Italia
La Francia frena i passaggi al confine

Cristiana Mangani

L'Italia riapre le frontiere, in Europa quasi tutti attendono metà giugno, anche per l'invito Ue. L'Austria anticipa al 5 per tutti meno che per



L'Italia. Per il ministro degli Esteri austriaco Alexander Schallenberg «i dati non lo consentono». Il premier Conte: «Inaccettabile». File a Ventimiglia al confine con la Francia.
A pag. 6

Conti, Cifoni e Pirone alle pag. 2 e 3

Code in auto. Assalto a navi, treni e aerei

L'Italia ricongiunta Roma, 70 mila arrivi con pochi controlli

ROMA L'Italia riparte. A Roma subito 70mila arrivi, ma nessun controllo su auto e pullman. Nelle stazioni ferroviarie la febbre misurata per ora solo in partenza. I primi stranieri intanto si godono la grande bellezza: «La città così non l'avevo mai vista». L'appello dei romani, che hanno resistito alla pandemia: «Basta centurioni, fachiri e bancarelle». Ajello, De Cicco, Guasco Marani e Polissano alle pag. 4, 6 e 7

Floyd, altri 3 arresti



Esercito in piazza, il no del Pentagono a Trump
Guaita e Pompetti a pag. 12

Il ricordo

Gervaso mi consigliò: leggiamo Seneca per capire la morte

Enrico Vanzina

Da qualche anno, il mio amico Roberto Gervaso si era trasferito a Milano.

E questo aveva cambiato in maniera sostanziale le nostre assidue frequentazioni romane, quasi sempre a delle cene con altri amici in casa sua. Lui e io, però, continuavamo a sentirci spesso al telefono.

Continua a pag. 30

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80 mg capsule molli allo sciroppo di levandula

16 CAPSULE MOLLI

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

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

SONNO DISTURBATO?

CRITICO UMORE?

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza abito di protezione (GAP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accolli il tuo farmacista. Aut. Min. 8050/2020.

LE OROSCOPE BRANCO

PESCI, TEMPO DI RIVINCITE

Buon giorno, Pesci! Le stelle scelgono voi. Prima di diventare piena, Luna in Scorpione è in aspetto con tutti gli astri che contano per il vostro successo, per amore, affermazione, per la creazione di qualcosa che resterà.

Consigliamo imprese ambiziose, da giganti. Come un tempo James Dean scavando scavando, anche voi troverete il vostro pozzo fortunato. Il sapore della grande rivincita sui concorrenti sarà dolce.

Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 4 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna e Marche

**Ecco i primi lombardi in Riviera
«Stanno arrivando richieste
anche da russi e tedeschi»**

Gradara, Santini, Verdenelli e commento di Comaschi a pag 6 e 7



La lenta ripartenza dell'Italia

Triplicati i passeggeri sui treni, la Sardegna mette altri limiti all'ingresso. Il Colle nomina cavalieri 57 eroi anti Covid
Persi 400mila posti di lavoro in due mesi. Il vescovo Zuppi: per il futuro ripensare l'economia. Guida al bonus vacanze

Servizi
da p. 2 a p.13

Via libera agli spostamenti

**In viaggio
nel cuore
del Paese**

Davide Nitrosi

D ov'erano finiti tutti? Rieccoli qui dopo tre mesi. Stessa autostrada, stessa fila, stesso autogrill. Esaurito il lockdown, aperti i confini regionali, gli italiani tornano a essere un popolo di viaggiatori. Sull'A1 che corre da Milano a Roma è tornato il traffico ante pandemia. Nelle stazioni, negli aeroporti, riappare il popolo dei trolley. È il Paese dei figli che riabbracciano i genitori lasciati al sud, dei fidanzati che si corrono incontro, dei turisti assiepati nelle città d'arte. Fatti gli italiani, ora bisogna rifare l'Italia, ricompilarla con i tasselli separati per mesi. Qualcosa spinge tutti a muoversi, a rimettersi in viaggio senza avere motivi urgenti e indifferibili ragioni di salute e lavoro.

Segue a pagina 2

**IL 15 GIUGNO SI RIALZANO I SIPARI, GIANNI MORANDI SALE SUL PALCO
CONCERTO A BOLOGNA. «SARÀ UNA FESTA, USCIAMO DALL'INCUBO»**

Gianni Morandi,
75 anni,
torna a teatro
Il 15 giugno sarà
al Duse
di Bologna



**CI VEDIAMO
A TEATRO**

Baroncini a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, il commercio

**La ripartenza
va a rilento
Negozi e bar
in difficoltà**

Carbutti in Cronaca

Bologna, il caso

**Nonno Rossi,
i due gestori
ai domiciliari**

Tempera in Cronaca

Bologna, storie di aziende

**Elisabetta Franchi,
cresce il fatturato
«Ora cambiamo»**

Manca a pagina 26



Choc ad Ascoli Piceno: caccia ai due sicari

**Agguato in stile mafioso
Freddato ex carabiniere**

Grossi a pagina 17



Prato, arrestato studente: «Sono il diavolo»

**Stupri e abusi su minori
La setta degli orrori**

Brogioni a pagina 18

TOMASONI

Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
strachino



www.casefictomasoni.it
Breda di Piave (TV)





IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 4 GIUGNO 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXIV - NUMERO 132, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

L'ALGORITMO CHE PUÒ DECIDERE IL CAMPIONATO
 $Pt(x)+0,90\{[mpct(x) \times ct(z-x)] + [mpft(x) \times ft(z-x)]\}+0,10\{[iag \times Art(X)]\}$

FRECCERO E UN COMMENTO DI BALBONTIN / PAGINA 37

INTERVISTA AL TECNICO ROSSOBLÙ
Nicola: il Genoa è pronto a navigare verso l'ignoto

ARRICCHIELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 34 E 35

INDICE

| | |
|------------------|-----------|
| Primo-Piano | Pagina 2 |
| Cronache | Pagina 8 |
| Economia-Matrimo | Pagina 13 |
| Genova | Pagina 17 |
| Programmi-Tv | Pagina 23 |
| Xite | Pagina 30 |
| Sport | Pagina 34 |
| Meteo | Pagina 35 |

GLI IMPEGNI: RIFORMA DEL FISCO E INVESTIMENTI SULLE INFRASTRUTTURE. CASO AUTOSTRADE: «IN CORSO I RAGIONAMENTI SULLA REVOCA DELLA CONCESSIONE»

Conte: un patto per la rinascita Gli industriali: soltanto parole

Il premier convoca gli Stati generali dell'economia. Banche: allarme prestiti, erogato uno su cinque

Il premier Conte propone un patto per la rinascita, con una riforma fiscale e grandi investimenti sulle infrastrutture, grazie anche agli attesi fondi europei. Annuncia la convocazione degli Stati generali dell'economia a Palazzo Chigi. Ma Confindustria lo gela subito: «Sono soltanto parole». E anche il centrodestra frena. Scoppia il caso del credito: solo un finanziamento su cinque è stato erogato dalle banche alle imprese in difficoltà.

SERVIZI / PAGINE 2-4

IDATISTAT

Roberto Giovannini

Crollo degli occupati: quattrocentomila posti persi in due mesi

Tra aprile e marzo il numero dei disoccupati che non cercano più lavoro è aumentato di 746 mila unità. In soli due mesi persi 400 mila posti di lavoro.

L'ARTICOLO / PAGINA 4



UNA FOTOGRAFA DI LOANO TRA I CAVALIERI ANTI COVID NOMINATI DA MATTARELLA

ANDREOTTO / PAGINA 7

IL CASO

D'Anna e Mazzarello

Confine di Ventimiglia e nodo di Genova, ingorghi da riapertura

Incidenti, lavori nelle gallerie, ritorno del traffico da altre regioni e dalla Francia. Risultato: a Genova e a Ventimiglia code fino a nove chilometri.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

IL COMMENTO

MAURO BARBERIS

IL SOLITO ELENCO NELL'ATTESA DEI FONDI EUROPEI

Il premier Conte ha sciorinato un repertorio di riforme già ampiamente sentito dai suoi predecessori: digitalizzazione, innovazione, sostegno alle imprese, tagli alla burocrazia, ambiente, scuola.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

ROLLI



Acciughe, in Liguria pesca record dopo il lockdown

I pescatori professionisti di Monterosso tirano le reti cariche di acciughe (foto Uta Theile)

SPORA / PAGINA 12

BUONGIORNO

Com'è quella storia della memoria condivisa? Perché ieri è stato arrestato Sergio De Gregorio, il senatore di sinistra poi passato con Silvio Berlusconi al prezzo di un finanziamento da tre milioni di euro. Corruzione, ha sentenziato il tribunale. E così perdura la memoria, ristabilita ieri, del governo Prodi caduto nel 2008 per atto criminoso. Non condivido la memoria: né ho un'altra. Ho memoria del tafferuglio fra il ministro Clemente Mastella e il collega Antonio Di Pietro per i guai giudiziari (finiti in nulla) della moglie del primo. Di Pietro voleva le dimissioni di Mastella, Mastella voleva la solidarietà di Prodi, che non poté concedere né le une né l'altra, e la baracca tracolò. Dico baracca, e un po' me ne dolgo, poiché quella maggioranza era composta da dodici partiti e restava all'impiedi con l'appoggio

Il guappo e il gaucho

MATTIA FELTRI

esterno di altri nove. Totale ventuno. Roba forte come Italia di Mezzo o Movimento politico dei cittadini. Quando si tenevano vertici di maggioranza, arrivavano in venticinque o ventisei capidelegazione, e se ognuno parlava dieci minuti - scazzottate escluse - si restava il oltre quattro ore. Il governo - fra premier, ministri, viceministri e sottosegretari - era composto da centouno capintesta. Centouno. Tutti, si presume, indispensabili al sofisticato meccanismo della decisione, e non incitati alla fedeltà dal fasto della poltrona. La mia memoria non condivisa, infine, mi ripropone il volto del senatore Pallaro, eletto in Argentina, che rifiutava di votare la finanziaria se non gli avessero dato 14 milioni per il suo elettorato. Li ebbe fino all'ultimo, e senza nemmeno il rischio di un avviso di garanzia. Geniale.

AURUM 1962
 GRUPPO IMMOBILIARE
COMPRO ORO e ARGENTO
 SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO
 Genova - Corso Buenos Aires 87 r
 *Finanzia onesta (Obba) - lunedì 10 h - martedì venerdì 9 h - 14 h

Benucci Gruppo Immobiliare
 Compravendite
 Locazioni Perizie
 Via Pisacane, 98r
 16129 Genova
 Tel. 010/581967

Benucci Gruppo Agenzie
 dal 1969
 Pratiche Automobilistiche
 Nautiche - Amministrative
 Assicurazioni tutti i rami
 FILIALE: GE-Centro
 FILIALE: GE-Sampierdarena
 FILIALE: GE-Campi





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Oggi con Il Sole 24 Ore
Nuova Imu da pagare entro il 16 giugno: obblighi, esenzioni, modalità di calcolo e di versamento

Al via la nuova Imu. Il versamento dell'accounto va effettuato entro il 16 giugno: sotto esame le regole da seguire. Importante verificare se il proprio Comune ha posticipato la scadenza per il versamento

— Insetto estraibile alle pagine 15-18

Air Day
Da oltre vent'anni
Voli Privati
in tutto il mondo

0422 1.628070
fly@airday.it
www.airday.it

FTSE MIB 19641,81 +3,54% | SPREAD BUND 10Y 192,60 +2,10 | €/S 1,1194 +0,18% | ORO FIXING 1705,35 -2,11% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 28-31

Fase 3 al via con 400mila posti in meno

EFFETTO PANDEMIA
In marzo e aprile boom degli inattivi (+750mila)
Colpiti i contratti a termine

Per la prima volta dal giugno 2017 occupati sotto la soglia di 23 milioni

Edizione chiusa in redazione alle 22

Conte ieri ha presentato la Fase 3 ma i programmi di rilancio devono affrontare i pessimi dati dell'occupazione di marzo e aprile con l'effetto lockdown. In aprile, rileva l'Istat, gli inattivi (coloro che né hanno né cercano un lavoro) balzano di 750mila unità, mentre l'occupazione registra calo complessivo di 400mila unità. Il tasso di disoccupazione è sceso al 6,3% dall'8% di marzo a causa di 684mila persone in meno che cercano lavoro.

Poglietti e Tucci — a pag. 4

CONVOCATI GLI STATI GENERALI

Le priorità di Conte: Tav, fisco, ambiente, Sud, scuola e digitalizzazione



Fondi europei, l'Italia chiede Sure e piano Bei Pressing sul Mes

Manuela Perrone — a pag. 3

Marzio Bartoloni — a pag. 2

BTp decennale, domanda record Collocati 14 miliardi

CONTI PUBBLICI
Nel collocamento del titolo richieste a 110 miliardi e rendimento all'1,65%

Il Mes approfitta del clima più sereno sui mercati grazie alle misure Bce in arrivo e al recovery fund della Ue e piazza 14 miliardi di euro del Btp decennale all'1,65%, attraverso un collocamento sindacato che re-

gistra forti richieste (quasi 110 miliardi) e che sancisce anche il ritorno degli investitori stranieri. L'operazione, annunciata all'ultimo minuto nella giornata festiva del 2 giugno dal Mes, ha colto così il cambio di passo verso il debito italiano degli ultimi giorni. Oltre all'impegno con il Cppp, da 750 miliardi di euro già operativi da aprile, Francoforte potrebbe nella riunione di oggi rafforzare la dotazione con vantaggi per la tenuta dei titoli italiani.

Cellini — a pag. 13

AMBIENTE. ALLARME LIQUIDITÀ DELLE AZIENDE DI SERVIZI



Carta straccia. Alcuni enti locali non onorano le fatture alle aziende di servizi ambientali da oltre un anno

Scandalo riciclo, i Comuni pagano con ritardi abissali

Molti comuni, province, Als e altri enti pubblici, con le casse vuote dopo due mesi di inattività virale, hanno smesso di pagare le aziende di servizi ambientali e netessa urbana. I ritardi spesso superano i 18 mesi, contro i due ammessi dalla legge. Allarme Cisaambiente: rischio fermo per raccolta rifiuti, pulizia vie, selezione materiali, riciclo.

Gilberto — a pag. 13

77 miliardi

Nel Def infrastrutture priorità alle opere in corso da velocizzare e all'avvio di piccole manutenzioni

Infrastrutture
Un piano di opere cantierabili da subito

Giorgio Santilli — a pag. 3

Abi

Antonio Patuelli dal 2013 è il presidente dell'Associazione bancaria italiana

Patuelli (Abi)
«Mes da usare, non c'è più un rischio sovranità»

Laura Serafini — a pag. 5

Germania, altri 100 miliardi all'economia

VERSO LA RIPRESA

La Germania si appresta a varare una delle più grandi manovre di stimolo all'economia della sua storia, con una portata di interventi che spazia dalle infrastrutture al sostegno alle famiglie, all'industria dell'auto. Si tratta di misure che valgo-

no fino a 100 miliardi, pari al 3% del Pil. E questo a tre mesi dal più importante intervento d'emergenza a carico dello Stato, finanziato da nuovo debito pubblico fino a 156 miliardi, cassa integrazione con orario di lavoro ridotto, helicopter money, prestiti e garanzie per il finanziamento delle Pmi.

Isabella Bufacchi — a pag. 22

SCONTRÒ ANCHE CON LA UE

Digital tax, gli Stati Uniti minacciano dazi contro l'Italia

Barlaam, Mobili e Romano — a pag. 6

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80 mg capsule molli
14 CAPSULE MOLLI

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

LAILA
Più spazio alla vita

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Anche il tuo farmacista. Tel. 800.05.0302

Per il fondo perduto domanda semplificata

AIUTI ANTICRISI

L'obiettivo di calcoli facili per il calo di fatturato fra aprile 2019 e aprile 2020

Un percorso lito di ostacoli per la complessità normativa. L'agenzia delle Entrate è, però, allavoro sulla domanda per l'accesso ai benefici a fondo perduto. Un modello che si pone l'obiettivo della semplicità per favorire un calcolo agevolato per valutare che il calo di fatturato e corrispettivi di aprile 2020 sia inferiore ai due terzi rispetto ad aprile 2019.

Parente e Prinoschi — a pag. 25

ALBI & CRISI

Professionisti, oggi la protesta

Patrizia Maciocchi — a pag. 26

PANORAMA

ALTA TENSIONE

Trump blocca i voli dagli Usa verso la Cina

L'amministrazione Trump ha confermato che dal 16 giugno sospenderà i voli della compagnie aeree cinese in Usa perché Pechino non ha ancora autorizzato quelle americane a riprendere l'attività in Cina nonostante la fine del lockdown. Il ministro americano del Trasporti non ha escluso che il blocco possa essere anticipato.

TRASPORTO AEREO

Lufthansa, in tre mesi perdite per 2,1 miliardi

Per Lufthansa 2,1 miliardi di perdite nel primo trimestre. Il 25 giugno assemblea straordinaria sul salvataggio pubblico da 2 miliardi. «Un intervento indispensabile» ha detto il ceo della compagnia aerea tedesca Lufthansa, Carsten Spohr. — a pagina 19

MEDIABANCA
Del Vecchio, per Generali un piano stand alone

Antonella Olivieri — a pag. 14

PROMOZIONE DELL'EXPORT

Salone nautico e Barcolana alleati per il made in Italy

Intesa tra Salone nautico Genova e Barcolana per promuovere fuori dall'Italia due eccellenze del made in Italy. Il Salone aprirà i battenti dall'1 al 6 ottobre. Trieste ospiterà la Barcolana l'11 ottobre. — a pagina 10

Superior Interiors

DOMANI CON IL SOLE
«Superior Interiors» esplora la decorazione d'interni

— A 0,5 euro oltre al giornale

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

Dalle fragilità attuali un welfare digitale più forte

Alessia Maccaferri — a pag. 27





CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Giovedì 4 giugno 2020
Anno LXXVI - Numero 153 - € 1,20
San Francesco Caracciolo

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.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it



ASSEMBRAMENTO BUONO



ASSEMBRAMENTO CATTIVO



RAZZA DI IPOCRITI



Tutti a stracciarsi le vesti per la folla in piazza al corteo del centrodestra. Invece la calca a Codogno per vedere Mattarella è un trionfo di democrazia

DI FRANCO BECHIS

La mattina del 2 giugno c'era una gran calca umana in via del Corso, l'arteria principale del centro di Roma. La folla più compatta era nel tratto finale che arrivava a piazza Venezia, anche perché qualche blindato della polizia impediva di uscire dalla via in direzione dei Fori romani perché in quel momento all'Altare della Patria il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella stava deponendo una corona al Milite Ignoto per la Festa della Repubblica. Magari qualcuno in quella folla era lì anche per applaudire il Capo dello Stato. I più però erano in attesa del passaggio delle Frecce tricolori che avrebbero saltato con le loro strisce di fumo rosse bianco e verdi e si accalcavano in via del Corso anche senza mascherine per filmarne con gli smartphone il festoso passaggio. Tutti noi giornalisti avevamo quelle foto in redazione, ma non le avete trovate su nessun quotidiano, perché ci sarebbe stato il rischio di fare vedere un evidentiissimo e volontario assembramento non proprio protetto legato a un avvenimento cui stava partecipando il presidente della Repubblica (che ne era ovviamente inconsapevole). Invece sui principali quotidiani avete trovato fior di foto e fiumi grondanti di indignazione (...)

segue a pagina 2



Scatta il «liberi tutti»

**Ressa a imbarchi e caselli
La fase 3 inizia in coda**

Conti a pagina 8

**La strada per la Costituente
Vogliono le larghe intese?
Benissimo, ma prima il voto**

Giuli a pagina 4

**Poltronissima
Anche il Cav ha la sua Alitalia
Elicottero e jet volano in rosso**

Giacobino a pagina 4

Il Tempo di Oshø
**Conte promette di tutto
È campagna elettorale**



"T'è cascato er fojo
co la pace ner monno"

Di Majo a pagina 5

**Rebibbia
Altra evasione da film
Due in fuga**
Ossino a pagina 17

**Ex senatore arrestato
«Estorsione»
De Gregorio in prigione**
a pagina 18

COMPRIAMO ANTIQUARIATO
PAGAMENTI IMMEDIATI
ACQUISTIAMO SINGOLI OGGETTI O INTERE EREDITA' - SOPRALLUOGHI IN TUTTA ITALIA
DIPINTI ANTICHI E MODERNI, MOBILI, OGGETTISTICA DI ANTIQUARIATO, SCULTURE, BRONZI ANTICHI E MODERNI, ARREDAMENTO ANTICO DA GIARDINO, FONTANE IN MARMO E PIETRA, CAMINI IN MARMO E PIETRA, ANTIQUARIATO ORIENTALE, ARGENTERIA

La Pieve ANTICHITA'

Via San Giovanni 130, Sabbio Chiuse (BS) +39 335 6064771
www.anticitalapieve.it info@anticitalapieve.it

INVIA UNA FOTOGRAFIA A info@anticitalapieve.it

Il diario
di Maurizio Costanzo

È stato un bel gesto, quello del Presidente Mattarella, di recarsi, il 2 giugno, Festa della Repubblica, a Codogno, la città lombarda che maggiormente ha sofferto per il coronavirus. In un cortile con i Sindaci della zona, con il Vescovo, con il Governatore della Lombardia, alla presenza appunto di Mattarella, una ragazza dai capelli rossi e ricci ha cantato straordinariamente bene l'Inno di Mameli. Senza orchestra, ma con una bella voce e creando un clima che forse, altrove, in luoghi deputati alla canzone o alla lirica, non c'è. Ma mi è piaciuto anche quello che ha detto Mattarella, sia la sera del 1° giugno, in occasione del concerto nei Giardini del Quirinale e poi, appunto, a Codogno.



Giovedì 4 Giugno 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 130 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*A Scienze e provincia, in abbonamento esclusivo con La Città di Salerno e C.T. 50

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



RISCHIO DI DAZI
Sulla web tax il governo americano minaccia l'Italia
Rizzia pag. 31

GIUSTIZIA
Una legge delega per tagliare i tempi dei processi civili
Ciccia Messina a pag. 28

STATI GENERALI
In due anni il valore aggiunto delle professioni ridotto del 21%
Damiani a pag. 27

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Giustizia - La bozza di ddl di riforma dell'Ordinamento giudiziario
Coronavirus - Il testo del decreto Rilancio
10 ONLINE Covid - Misure emergenziali, il documento dell'Unione Trienale Costituzionale forensi

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno



Ora spunta la moneta fiscale

Il decreto legge Rilancio consente di trasformare i crediti tributari in denaro contante. In ballo una cifra intorno ai 15 mld di euro per i prossimi due anni

Dai crediti d'imposta alla moneta fiscale il passo è breve. E si tratta di una dote finanziaria di tutto rispetto, visto che il decreto Rilancio ha accantonato per tale operazione, risorse per quasi 15 mld di euro per il biennio 2020-2021. Sono due le disposizioni contenute nel dl Rilancio che consentono di trasformare i crediti d'imposta e agevolazioni fiscali in moneta, attraverso la cessione di questi ultimi ai terzi, inclusi gli istituti di credito e gli altri intermediari finanziari.

Bongi-Bartelli a pag. 31

Per il futuro cancelliere se la Germania non aiuta l'Italia anche la Ue è fallita



Se Angela Merkel dovesse confermare il proposito di non candidarsi più alla cancelleria, per la successione prevarrà Markus Soeder, il premier della Baviera. Intervistato pochi giorni fa dalla Faz, Soeder ha dritto a spada tratta il progetto di Merkel e Macron di affidare all'Ue 500 mld da distribuire in aiuti ai paesi più colpiti dal Covid-19. «Se la Germania aiuta l'Italia e la Spagna», ha detto, «allora stiamo aiutando noi stessi, e non solo economicamente, ma anche politicamente e culturalmente. Poiché noi tutti siamo l'Europa. E se non aiutiamo i partner europei colpiti dal Covid-19, l'Europa alla fine andrà in pezzi».

Oldani a pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO

Domande del Corsaro al presidente Pd dell'Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini. D. «In Lombardia i nuovi contagi sono ancora centinaia. Lei li accoglierebbe i turisti lombardi nella Riviera romagnola?». R. «Non mi permetto di giudicare situazioni di altre Regioni. Valuteremo con il governo e i colleghi della Lombardia e decideremo insieme quando sarà il momento». D. «Si è parlato del suo caso con il tighista Zeta. C'è chi si immagina, un giorno, avversari alla guida dei rispettivi partiti?». R. «Sono quasi tre mesi che gestiamo una crisi senza precedenti. Prima l'emergenza sanitaria, poi la riapertura e la ripartenza. Con Zeta ci confrontiamo costantemente perché le nostre regioni sono vicine ed abbiamo dovuto affrontare problemi analoghi che non sono né di destra, né di sinistra. Il resto, davvero, non mi interessa granché». Una lezione esemplare (e soprattutto non solo declamata) per tutti i poli che si beccano forsennamente nel pollaio romano della politica-farsa.

IPOTESI SETTEMBRE
Virus permettendo, la Lega non vuole rinunciare al rito di Pontida
Merli a pag. 9

ASSOCIAZIONE **la Nostra Famiglia**

Ci prendiamo **CURA** e li **PROTEGGIAMO**

Per la Nostra Famiglia ogni bambino è importante

Per ogni bambino è importante il tuo 5x1000

00307430132
LaNostraFamiglia.it

CONTRACCANTO

0101310174131011312

RENZA *Maria Caporaso*

Colloquio telefonico

ORA ABBIAMO BISOGNO DEL TUO AIUTO PER CURARE PROTEGGENDO bambini ed operatori sanitari. Il tuo aiuto: il tuo 5x1000. Non ti costa nulla, ma per noi vale moltissimo

Dal 1946 ci prendiamo cura di bambini con disabilità e problemi dello sviluppo. Ogni anno più di 30.000 famiglie si rivolgono ai nostri 28 Centri in Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Campania e Puglia.

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



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 4 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Firenze, il direttore Eike Schmidt

L'emozione di rivedere gli Uffici aperti: «Questa è la rinascita»

Mugnaini a pagina 10



Nel Senese

Attrici e vip L'isolamento delle star

Di Blasio e Damiani a pagina 11



La lenta ripartenza dell'Italia

Triplicati i passeggeri sui treni, la Sardegna mette altri limiti all'ingresso. Il Colle nomina cavalieri 57 eroi anti Covid
Persi 400mila posti di lavoro in due mesi. Il vescovo Zuppi: per il futuro ripensare l'economia. Guida al bonus vacanze

Servizi da p. 2 a p. 13

Via libera agli spostamenti

In viaggio nel cuore del Paese

Davide Nitrosi

D ov'erano finiti tutti? Rieccoli qui dopo tre mesi. Stessa autostrada, stessa fila, stesso autogrill. Esaurito il lockdown, aperti i confini regionali, gli italiani tornano a essere un popolo di viaggiatori. Sull'A1 che corre da Milano a Roma è tornato il traffico ante pandemia. Nelle stazioni, negli aeroporti, riappare il popolo dei trolley. È il Paese dei figli che riabbracciano i genitori lasciati al sud, dei fidanzati che si corrono incontro, dei turisti assiepati nelle città d'arte. Fatti gli italiani, ora bisogna rifare l'Italia, ricompilarla con i tasselli separati per mesi. Qualcosa spinge tutti a muoversi, a rimettersi in viaggio senza avere motivi urgenti e indifferibili ragioni di salute e lavoro.

Segue a pagina 2

IL 15 GIUGNO SI RIALZANO I SIPARI, GIANNI MORANDI SALE SUL PALCO CONCERTO A BOLOGNA. «SARÀ UNA FESTA, USCIAMO DALL'INCUBO»

Gianni Morandi, 75 anni, torna a teatro Il 15 giugno sarà al Duse di Bologna



CI VEDIAMO A TEATRO

Baroncini a pagina 9

DALLE CITTÀ

Firenze

Nardella rilancia «lo sto con Rocco e voglio lo stadio Pronto a parlarne»

Fichera e Giorgetti in Cronaca

Firenze

Patriarchi Confermati 20 anni di pena

Brogioni in Cronaca

Firenze

Gli eroi della lotta al coronavirus Il nostro reportage

Ulivelli in Cronaca



Choc ad Ascoli Piceno: caccia ai due sicari

Agguato in stile mafioso Freddato ex carabiniere

Grossi a pagina 17



Prato, arrestato studente: «Sono il diavolo»

Stupri e abusi su minori La setta degli orrori

Brogioni a pagina 18





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 45 - N° 131

Giovedì 4 giugno 2020

In Italia € 1,50

LA CRISI

Record di senza lavoro Conte si aggrappa alla Ue

In un mese persi 274 mila posti, aumento shock anche degli scoraggiati che rinunciano a cercare occupazione
Il governo chiede a Bruxelles 25 miliardi del fondo Sure per potere rifinanziare la cassa integrazione

Il premier: "Stati generali dell'economia". E attacca Bonomi

L'analisi

Il peccato originale

di Claudio Tito

L'emergenza sanitaria forse sta finendo. O almeno si vede una luce in fondo al tunnel. Ma se ne sta aprendo un'altra: quella sociale. Perché gli ultimi dati Istat sulla disoccupazione offrono una drammatica geografia del malessere. Non è solo il numero di posti di lavoro persi che colpisce. Ma quello di chi il lavoro non lo cerca più. Di chi rinuncia. Che ritiene di non aver più nemmeno una chance. Soprattutto che questo sistema non sia più in grado di offrirgli una nuova possibilità. O meglio di "offrirle", perché come troppo spesso accade a subire le conseguenze più pesanti sono le donne. Sono loro che perdono di più il lavoro e loro che in numero crescente gettano la spugna per agguantare un nuovo impiego.

• a pagina 29

Una perdita di 274 mila posti di lavoro in un mese, con una variazione superiore all'1 per cento, introvabile nelle serie storiche dell'Istat. In due mesi 400 mila lavoratori in meno e 746 mila inattivi in più, con un tasso di inattività al 38 per cento: non si vedeva dal 2011. È record di senza lavoro. E Conte si aggrappa alla Ue.

di Amato, Autieri, Conte, Cozzi Cuzzocrea, Frascilla e Vitale

• da pagina 2 a pagina 5

Il ministro tedesco

Maas: "Usate bene gli aiuti europei"

di Tonia Mastrobuoni

Finalmente: i tedeschi torneranno in Italia dal 15 giugno, anche se il ministro degli Esteri, Heiko Maas precisa che «dipenderà dall'evoluzione regionale del virus». Il politico Spd tocca in quest'intervista con Repubblica i temi più importanti del momento. E sul Recovery fund, avverte che i soldi andranno spesi «in modo saggio e lungimirante»

• a pagina 6

Le rivolte in Usa

"No ai soldati in piazza" Il capo del Pentagono si smarca da Trump

di Federico Rampini

• a pagina 14

Il calcio in ginocchio I giocatori uniti contro il razzismo

di Emanuela Audisio

• alle pagine 36 e 37

Le interviste ritrovate



▲ Il cantautore Fabrizio De André con la sua chitarra in uno scatto del 1971

1984, De André racconta i segreti di "Creuza de mä"

di Gino Castaldo

• alle pagine 19, 20 e 21

Il virus

Quei 57 Cavalieri che fecero l'impresa

di Maurizio Crosetti



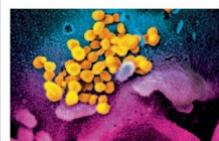
• alle pagine 10 e 11

Roma-Milano e ritorno Il treno dei desideri

di Paolo Di Paolo • a pagina 9
servizio di Ziniti • a pagina 8

Oggi sul sito

Scienza e profitti la corsa all'oro chiamato vaccino



Il longform di Repubblica che svela la guerra per il farmaco anti-Covid

Domani il Venerdì



Dai set ai film così riparte il nostro cinema

Matteo Renzi
La mossa del cavallo
Come ricominciare, insieme

Marsilio NODI

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

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

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

con "Brividi Noir"
€ 10,40

NZ



Cannes Un festival senza italiani
Il grande assente è Nanni Moretti

FULVIA CAPRARÀ - P. 22

Guccini Il cantautore compie 80 anni
e ora vuole vincere il Campiello

MARINELLA VENEGONI - P. 23



Boeri "Milano, la Triennale
ricomincia dal Giardino"

STEFANO BOERI - P. 25



LA STAMPA



GIOVEDÌ 4 GIUGNO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 154 • N. 151 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPELIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • II www.lastampa.it • GNN

OGGI IN EDICOLA
BRIVIDO NOIR
GUILLAUME MUSSO LA VITA SEGRETA DEGLI SCRITTORI

I DATI DEI SINGOLI ISTITUTI RACCOLTI DALLA COMMISSIONE PARLAMENTARE: EROGATO UN FINANZIAMENTO SU QUATTRO

Banche, scatta l'allarme prestiti

Disoccupazione boom, 700 mila rinunciano a cercare lavoro. Conte: Stati generali dell'economia
Coro di no al premier. Gli industriali: solo chiacchiere e task force. Brunetta: ci usa per il Mes

WELFARE E RIFORME
IL TEMPO DELLE PAROLE È FINITO

PAOLO GRISERI

Non hanno un lavoro, ufficialmente non lo cercano e rimangono sospesi in attesa di un futuro. L'Istat dice che sono 746 mila. Persone che avevano un'occupazione, si sono fermate per l'epidemia e non sanno se e quando torneranno ad avere un reddito. Sono loro la metafora del Paese, il simbolo della nuova emergenza evocata ieri sera dal premier Giuseppe Conte.

CONTINUA A PAGINA 21

L'EDUCAZIONE DELLE NUOVE GENERAZIONI
NEL GOVERNO LA SCUOLA NON ESISTE

CHIARA SARACENO

Tutto sta tornando lentamente alla normalità, sia pure con le cautele e le nuove abitudini richieste dalla persistenza del rischio epidemiologico. Le pressioni dei diversi settori produttivi hanno prevalso sugli inviti e i timori degli scienziati. Sono state persino aperte le frontiere, anche con molte lamentele sulla mancanza di reciprocità di alcuni paesi. E i vincoli che alcune regioni volevano porre agli abitanti di altre sono stati spazzati via in nome della impossibilità, e illegittimità, a discriminare tra chi è potenzialmente pericoloso e chi non solo su base territoriale.

CONTINUA A PAGINA 21

Sul fronte banche scatta l'allarme prestiti: viene erogato un finanziamento su quattro. Conte convoca gli Stati generali dell'economia ma incassa un coro di no, da Confindustria alla destra. Gli imprenditori: dal premier soltanto chiacchiere e task force. **SERVIZI - PP. 2-5**

IL PRIMO GIORNO DI LIBERTÀ
Ripartenza ordinata e dalla Sicilia l'esodo è al contrario

ANELLO, PINNA E SERRA - PP. 6-7

NOMINATI CAVALIERI DA MATTARELLA
Gli angeli del Covid 57 storie che hanno fatto più bella l'Italia

SERVIZI - PP. 10-11

Pentagono, esercito, polizia e Snapchat: tutti contro Trump



Militari si inginocchiano con i manifestanti durante una protesta per l'uccisione di George Floyd. **MASTROLILLI E SORIA - PP. 16-17**

SE BUSH MOLLA THE DONALD

GIANNI RIOTTA

“Io e Laura siamo angosciati dal brutale strangolamento di Floyd e amareggiati dall'ingiustizia e dalla paura che soffoca il Paese. Abbiamo resistito all'urgenza di parlare, perché non tocca a noi predica-

re. È tempo che l'America esamini i nostri tragici fallimenti per riconoscere le forze di redenzione”. L'ex presidente George W. Bush rompe il silenzio scelto lasciando la Casa Bianca nel 2009. **- P. 16**

DIRITTI

PAPÀ AL COMPUTER, LA MAMMA COL BEBÉ

LA APP IMMUNI E UNA STRANA IDEA DI FAMIGLIA

CHIARA GAMBERALE

Il mio amico Andrea dirige una scuola di calcio per bambini in provincia di Como, sua moglie fa l'infermiera e hanno tre figli di undici, otto e sei anni: dal nove marzo, la casa della moglie di Andrea è diventata l'ospedale dove lavora e Andrea si è ritrovato sempre a casa.

CONTINUA A PAGINA 21

LA REPRESSIONE CINESE

HONG KONG RISCHIA UN'ALTRA TIANANMEN

QUIXIAOLONG

Quello che accadde a Tiananmen nel 1989, ha cambiato molte vite. E anche la mia. Avevo 36 anni e avevo vinto una borsa per studiare negli Stati Uniti, non avevo una lira. Seguivo le proteste a Pechino e volevo inviare del denaro ai manifestanti. Il 4 giugno vengo involtini primavera per raccogliere qualche spicciolo, quando un giornalista di «Voice of America» mi intervistò.

CONTINUA A PAGINA 14

LO ZARA A CACCIA DI UN NUOVO MANDATO

SPOT ANTI GAY PUTIN SCOMMETTE SUL VOTO "MACHO"

ANNA ZAFESOVA

«Quella è la tua nuova mamma»: un giovanotto effeminato che si muove come una caricatura del gay in una commedia di serie C, mostra al bambino appena adottato un vestitino rosso da femminuccia.

CONTINUA A PAGINA 15

BUONGIORNO

Com'è quella storia della memoria condivisa? Perché ieri è stato arrestato Sergio De Gregorio, il senatore di sinistra poi passato con Silvio Berlusconi al prezzo di un finanziamento da tre milioni di euro. Corruzione, ha sentenziato il tribunale. E così perdura la memoria, ristabilita ieri, del governo Prodi caduto nel 2008 per atto criminoso. Non condiviso fra il ministro Clemente Mastella e il collega Antonio Di Pietro per i guai giudiziari (finiti in nulla) della moglie del primo. Di Pietro voleva le dimissioni di Mastella, Mastella voleva la solidarietà di Prodi, che non poté concedere né le une né l'altra, e la baracca tracolò. Dico baracca, e un po' me ne dolgo, poiché quella maggioranza era composta da dodici partiti e restava all'impiedi con l'appoggio

Il guappo e il gaucho

MATTIA FELTRI

esterno di altri nove. Totale ventuno. Roba forte come Italia di Mezzo o Movimento politico dei cittadini. Quando si tenevano vertici di maggioranza, arrivavano in venticinque o ventisei capidelegazione, e se ognuno parlava dieci minuti - scazzottate escluse - si restava lì oltre quattro ore. Il governo - fra premier, ministri, viceministri e sottosegretari - era composto da centouno capintesta. Centouno. Tutti, si presume, indispensabili al sofisticato meccanismo della decisione, e non incitati alla fedeltà dal fusto della poltrona. La mia memoria non condivisa, infine, mi ripropone il volto del senatore Pallaro, eletto in Argentina, che rifiutava di votare la finanziaria se non gli avessero dato 14 milioni per il suo elettorato. L'ebbe fino all'ultimo, e senza nemmeno il rischio di un avviso di garanzia. Geniale.

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





BORSA +3,54% 1€ = \$1,1194

| | | | |
|---------------------|--------------------|---------|---|
| BORSE ESTERE | Euro-Stoccolma | 0,8007 | ▼ |
| Dow Jones | Euro-Yen | 121,54 | ▲ |
| Nasdaq | Euro-Fr.Su. | 1,0793 | ▲ |
| S&P 500 | Euro-Yuan | 7,8899 | ▲ |
| Nikkei | INDICEMENTI | | |
| Hongkong | Sp. 10 Y. | 1,3043 | ▼ |
| Francoforta | Bund 10 Y. | -0,4720 | ▼ |
| Zurigo | FUTURE | | |
| Parigi | Euro-Btp | 140,09 | ▼ |
| Londra | Euro-Bund | 175,26 | ▼ |
| VALUTE | Euro-Dollaro | 1,1194 | ▲ |
| Euro-Dollaro | Ftes Mib | 18,628 | ▲ |

Inwit entra nel Ftse Mib e supera Telecom per valore di mercato

Capitalizza quasi 9 miliardi contro 7,4. La società delle torri e interpump prendono il posto di Ferragamo e Bper
Follis a pagina 14

il quotidiano dei mercati finanziari

McKinsey, scatta l'ora del silent luxury

La crisi favorirà artigianato e sostenibilità
Merli in MF Fashion

Anno XXXI n. 109
Giovedì 4 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 s.r.l. - 105 - € 6,500 (120) - € 3,00 - Doc MF1 - Magazine for Living s.r.l. - 36 - € 6,500 (120) - € 3,00

FASE 3 MENTRE FIOCCANO DATI MACRO NEGATIVI, L'INDICE REGISTRA L'11° RIALZO CONSECUTIVO

La movida è a Piazza Affari

Conte annuncia un piano di riforme ma l'Italia è ferma. Sale solo il Ftse Mib: +3,5%
Decisivo il super Qe della Bce e Milano, preda ambita da tutti, vede quota 20.000
In Europa il Recovery Fund per il 2020 è scarico. Restano solo i 37 miliardi del Mes

BTP DA RECORD: AL TESORO 108 MILIARDI DI ORDINI PER IL NUOVO DECENNALE



IL LUNGO SCONTRO

Il premier minaccia di togliere la concessione ad Autostrade La carta Cdp



DEL VECCHIO

Delfin: Generali deve tornare leader europeo nelle polizze

BUFERA SU FACEBOOK

Zuckerberg sfida i suoi dipendenti: giusto non censurare i post di Trump



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>La rivoluzione delle scienze della vita consente di superare ilattuale modello di sviluppo, che si basa sull'uso di prodotti estranei 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 il futuro della medicina. Gli ingredienti di Aboca, caccia al radice 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 collaborazione 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 il nostro know-how tecnologico e con la nostra competenza in campo di cura le persone usando esclusivamente sostanze 100% 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

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

Porti: opportunità e strategie per affrontare il post-Covid

Uscita dalla fase più dura della crisi sanitaria, con l'avvio del percorso più o meno lungo verso la normalità, è tempo per la portualità italiana di tirare le fila di quanto accaduto finora. Con il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, tratteggiamo il quadro delle criticità, delle opportunità, delle strategie da mettere in campo per affrontare il futuro post-Covid. Come è uscito il sistema portuale dalla fase più difficile dell'emergenza? Profondamente segnato nei numeri, nello spirito, nella consapevolezza che tutto il sistema Italia non era pronto ad affrontare una situazione di tale drammaticità. Allo stesso tempo il comparto ha dimostrato una grande capacità di reazione: pur tra mille difficoltà operative gli scali italiani hanno garantito la tenuta del paese. Ne è emersa una consapevolezza nuova, anche ai non addetti ai lavori, della sua strategicità. Un elemento rafforza la sua posizione per il prossimo futuro, insieme alla determinazione e alla voglia, ampiamente dimostrate, di non tradire le aspettative. Cosa ha insegnato la crisi? Emergeranno nuove opportunità? Sull'emergere delle nuove opportunità non ci sono dubbi. Anche se non credo che affrontare momenti difficili sia il modo migliore per risolvere le problematiche strutturali del sistema. Lo sforzo maggiore nel prossimo futuro dovrà, anzi, concentrarsi sulla prevenzione delle eventuali crisi o quantomeno sul contenimento dei loro effetti. Sotto questo aspetto non sono mancati gli insegnamenti: servono norme, procedure, accordi tra parti datoriali e sindacali ben definiti. Oltre a uno sfruttamento ottimale delle nuove tecnologie. Quale deve essere la priorità per garantire il rilancio? Prendersi cura dei lavoratori. Giudico positivamente le misure di sostegno al reddito delle persone, così come gli aiuti alle imprese. Ma per il settore portuale serve soprattutto una revisione normativa. Va affrontata definitivamente un ripensamento di tutto il nostro sistema amministrativo attraverso un cambio di paradigma radicale. Il nuovo quadro di riferimento dovrà basarsi sul principio della fiducia. Quello attuale, proprio perché basato sul controllo, produce barriere burocratiche che frenano lo sviluppo. La recente iniziativa del porto di Bilbao in tema di tassazione degli enti portuali può aprire un fronte Mediterraneo a Bruxelles? Ad oggi si tratta di un atto che riguarda un singolo scalo. Né il governo né l'associazione dei porti spagnoli ha appoggiato ufficialmente quella richiesta. Se ci sarà un cambio di approccio se ne potrà parlare. Sul tema si deve continuare a lavorare a Bruxelles con la stessa determinazione dimostrata finora. Il governo italiano ha preso in mano la situazione in modo saldo, inutile e dannoso interferire sul normale svolgimento della procedura. Quali saranno i prossimi appuntamenti della vita associativa? In realtà mai come in questi mesi si sono tenute tante riunioni tra i rappresentanti di **Assoporti** e tra l'associazione e le istituzioni di riferimento. Sotto questo aspetto lo sfruttamento delle nuove tecnologie sarà uno dei lasciti più importanti di questa crisi. Per le attività ufficiali sarà tenuta a breve un'assemblea di bilancio. Ritornati alla normalità organizzeremo una grande manifestazione per discutere del rilancio della portualità italiana. Sul comitato scientifico con Svimez sulle ZES? È un mezzo di supporto che riteniamo utile per accelerare il percorso di attivazione di questo importante strumento economico. Le ZES potrebbero contribuire fortemente allo sviluppo delle attività portuali qualora ne fossero ampliati i benefici amministrativi. Sotto questo aspetto potrebbero rappresentare un primo passo verso la semplificazione che è necessaria all'efficienza di tutto il sistema Italia. G.G.



Vtp, project per grandi navi e yacht «Usiamo questo anno di inattività»

L' appello di Spagna, confermato presidente. Tre ipotesi per Marghera. Comitatore entro l' estate

Francesco Bottazzo

VENEZIA «Non abbiamo tempo da perdere. È necessario sfruttare al massimo questo periodo di inattività dovuto al Covid-19, che per noi si protrarrà probabilmente per tutto il primo semestre 2021, per avviare i lavori di banchine alternative a Marghera ed essere pronti a spostare le navi sin dal marzo 2021». L' appello arriva dal presidente della Venezia terminal passeggeri Fabrizio Spagna nel giorno dell' approvazione del bilancio 2019 e della riconferma alla guida della società che gestisce la stazione crocieristica di Venezia, per altri tre anni (nel cda sono state confermate Monica Scarpa e Chiara Cacciavillani, mentre in rappresentanza delle crociere sono entrati Joshua Carroll e Stephen Xuereb). Non c' è più tempo da perdere, perché se è vero che l' anno scorso è stato chiuso con numeri in crescita - fatturato di 34,4 milioni di euro(+4.9 per cento), utile netto di 4,2 milioni, 1.611.341 passeggeri - quello in corso sarà disastroso con nessuna nave programmata (quindi cinquecento in meno). Pare l' abbiano capito anche al ministero delle Infrastrutture che starebbe lavorando per programmare un nuovo Comitatore (quello che si doveva svolgere a fine novembre, spostato a dicembre, rinviato a gennaio e mai più fatto) sulla crocieristica già entro la fine del mese, sicuramente entro l' estate. Nel frattempo Vtp ha proposto due project financing da mettere a gara: uno dal valore di 11,8 milioni per lo sviluppo del settore yachting, l' altro di 66 risolvere il problema del passaggio delle navi A San Marco «che garantirebbero uno sviluppo armonioso dei due traffici con la città», precisa Spagna. Sul primo gran parte della cifra è necessario per l' elettrificazione degli ormeggi delle banchine di San Basilio e Santa Marta (gli altri sono Adriatica, Salute, San Biagio e Riva 7 Martiri) considerando che Vtp ha contatti avanzati con tre gruppi americani, europei e del Medio Oriente che rappresentano eccellenze nel settore dello yachting mondiale. «L' obiettivo è aumentare l' attrattività di turismo di lusso con un focus spinto verso l' offerta culturale della città», precisa il presidente. L' investimento più consistente però è per le grandi navi che prevede in primis lo scavo del canale Vittorio Emanuele e il miglioramento di alcune strutture della Marittima («Ha una forte valenza ambientale con opere di compensazione per ripristinare l' equilibrio idrogeologico della laguna da valutare e realizzare assieme alle autorità competenti»). E' chiaro che l' arco temporale è almeno di 4-5 anni, per questo Venezia Terminal ha messo sul tavolo altri cinque milioni per l' immediato spostamento delle navi più grandi, il cosiddetto «Contingency plan» , anch' esso presentato ad ottobre 2019 al **Porto** e agli altri enti competenti, individuando soluzioni provvisorie per le crociere (con inevitabili extracosti). C' è la banchina Lombardia della Tiv che l' azienda non utilizza, la banchina nel canale industriale nord lato nord (che però ha bisogno di uno scavo di 170 mila metri cubi per arrivare a una profondità di nove metri sotto riva, oggi sono 7,5) e due accosti al terminal delle autostrade del mare di Fusina su cui l' Autorità portuale non sarebbe d' accordo perché vuole sviluppare il traffico dei traghetti. In questa ultima ipotesi ci sarà bisogno di un aumento di banchina che Vtp ha progettato di fare mobile e temporaneo (come Trieste) permettendo così di ospitare una nave da trecento metri e una da 250. Naturalmente tutto questo comporterà una nuova concessione (considerando che l' attuale scade nel 2025 e comunque è limitata alla Marittima) E si arriva al punto di partenza: c' è tutto, manca la decisione finale che non arriva tra veti, interessi e rilanci





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Crociere, la vera ripresa solo nel 2021 due progetti e niente dividendo per Vtp

L'assemblea degli azionisti del terminal passeggeri ha deciso di usare l'utile del 2019 per sanare le perdite del 2020

Gianni Favarato Vtp spa, la società che gestisce in concessione il terminal dei crocieristi a Santa Marta ha rinnovato le cariche interne e approvato il bilancio 2019, chiuso con un fatturato 34,4 milioni di euro (in crescita del 4,9 %) e un utile 4,2 milioni di euro. Ben diverso sarà il bilancio dell'anno in corso, a causa della pandemia che ha portato al blocco totale delle crociere. La speranza è che si possa recuperare, almeno in parte, i traffici persi da agosto o settembre prossimi, quando ci sarà una ripresa, seppur limitata, delle crociere nel Mediterraneo. Ma le vere aspettative sono tutte concentrate sul 2021, tanto che ieri all'assemblea degli azionisti di Venezia Terminal Passeggeri sono stati presentati due "project financing" per rilanciare il traffico degli yacht di lusso (11,8 milioni di euro e le crociere (66 milioni) con il ripristino della navigabilità sul canale Vittorio Emanuele. L'assemblea ha anche confermato all'unanimità alla guida del terminal passeggeri di Venezia il presidente, Fabrizio Spagna, per ulteriori tre anni di mandato. Il nuovo Consiglio di Amministrazione «nel rispetto dei patti para sociali in vigore e in rappresentanza di tutti i soci» sarà composto da Monica Scarpa (nominata da Save spa), Chiara Cacciavillani (nominata dal Avps srl, società di cui fanno parte l'Autorità Portuale veneziana tramite la controllata Avpi) e la Regione Veneto, tramite Veneto Sviluppo; e in rappresentanza delle compagnie di crociera associate nella società Venezia Investimenti, Joshua Carroll che è vicepresidente di Royal Caribbean Cruises e Stephen Xuereb di Global Ports Holding. «Ringrazio i soci e la Regione Veneto per la fiducia accordatami» ha sottolineato Fabrizio Spagna. «Sono certo che assieme potremo continuare a far crescere il terminal passeggeri di Venezia in maniera sostenibile per l'intera città e il territorio. Le grandi professionalità che siedono con me alla guida di Vtp sapranno traghettare questo importante asset cittadino verso nuovi e ambiziosi traguardi ma sempre nel rispetto di Venezia e dei suoi cittadini». «Oggi più che mai» ha aggiunto Spagna, riferendosi alle conseguenze del blocco delle crociere causato dall'emergenza sanitaria «la ripresa dell'economia locale e dei flussi turistici sta diventando un elemento cruciale per la ripresa dell'intero sistema economico del Nordest. Abbiamo un programma di investimenti che vogliamo realizzare in sintonia e sinergia con le autorità e gli enti locali per creare un circolo virtuoso per tutto il territorio regionale». «È necessario sfruttare al massimo questo periodo di inattività dovuto al Covid-19 che per noi si protrarrà probabilmente per tutto il primo semestre 2021, per avviare i lavori dei due project del nostro Contingency Plan» ha concluso Spagna «ed essere pronti a spostare le navi sin dal marzo 2021». A fronte dell'utile realizzato nel 2019, gli azionisti di Vtp hanno inoltre deciso di non procedere con la distribuzione dei dividendi, accogliendo la proposta del Consiglio di Amministrazione con «l'obiettivo di rafforzare la cassa dell'azienda per far fronte all'emergenza creatasi per l'avvento della pandemia da Covid-19 e creare le giuste riserve per affrontare il 2020 con maggiore forza e serenità». L'anno della vera riscossa per i soci sarà il 2021, sempre che non ci siano ritorni della pandemia. Nel 2019 il terminal ha accolto 35 diverse compagnie di crociera e 68 diverse navi di cui l'86% gestito in "home port" con compagnie e passeggeri che hanno scelto come base di partenza e arrivo la città lagunare e i suoi servizi d'eccellenza. I passeggeri sono stati 1.611.341, con un incremento del 3% (+ 50.762 unità), mentre gli scali registrati sono stati 500 registrando una flessione dello 0,4% rispetto all'anno precedente.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Venezia, Spagna "bis" al VTP: "Crociere inattive fino al primo semestre 2021. Grandi navi via dalla Giudecca, subito i lavori"

Redazione

Venezia - 'È necessario sfruttare al massimo il periodo di inattività dovuto al Covid-19, inattività che per noi si protrarrà probabilmente per tutto il primo semestre 2021, per avviare i lavori dello spostamento della crocieristica dal Canale della Giudecca ed essere pronti a spostare le navi sin dal marzo 2021. Non c'è tempo da perdere'. Parola di Fabrizio Spagna, riconfermato oggi all'unanimità dall'assemblea dei soci alla guida di Venezia Terminal Passeggeri (VTP). Assemblea che ha approvato il Bilancio di esercizio 2019 34,4 milioni di euro di fatturato (+4.9%), 4,2 milioni di utile netto e 9,9 milioni di euro di Ebitda, entrambi in linea con l'anno precedente - e ha nominato il nuovo Cda che sarà composto da Monica Scarpa (nominata da Save) e Chiara Cacciavillani (nominata da APVS Srl). In rappresentanza delle compagnie di crociera associate nella società Venezia Investimenti, Joshua Carroll (nominato da APVS), vicepresidente di Royal Caribbean Cruises e Stephen Xuereb (nominato da Finpax), ceo di Global Ports Holding. Che prendono il posto di Pierfrancesco Vago (executive president di MSC Cruises) e Howard S. Frank (chairman di Costa Crociere). L'Assemblea di soci ha inoltre deciso di non procedere con la distribuzione dei dividendi, accogliendo la proposta del Cda con l'obiettivo di rafforzare la cassa dell'azienda per far fronte all'emergenza creata per l'avvento della pandemia da Covid-19 e creare le giuste riserve per affrontare il 2020 con maggiore forza e serenità. Un periodo di stallo, quello provocato dal virus, che secondo Spagna deve essere utilizzato per portare a termine progetti che la società ha in rampa di lancio. Il presidente ricorda i più ambiziosi: quelli di yacht e crociera. VTP ha infatti depositato nel mese di ottobre 2019 all'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e alle autorità competenti due project financing dettagliati perché possano essere sottoposti a gara con evidenza pubblica. Due progetti del valore rispettivamente di 11,8 milioni di euro per lo sviluppo del settore yachting e di 66 milioni di euro per lo sviluppo del settore crociera, che garantirebbero uno sviluppo armonioso dei due traffici con la città, nonché un ulteriore volano per l'economia portuale dell'intero Nordest. 'Per rilanciare il settore dei megayacht sono già stati posti in essere contatti avanzati con primari investitori internazionali ed in particolare con tre gruppi americani, europei e del medio oriente che rappresentano eccellenze nel settore dello yachting mondiale e che potrebbero portare nuovo know-how in città per la gestione efficiente di questo settore di mercato con l'obiettivo di aumentare l'attrattività di turismo di lusso con un focus spinto verso l'offerta culturale della città', sottolinea Spagna. Un capitolo a parte merita il progetto cruise, quello più corposo, che ha l'obiettivo spostare integralmente le navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate dall'attuale percorso Canale di San Marco-Giudecca al nuovo percorso attraverso il Canale dei Petroli e il Canale Vittorio Emanuele III. Un progetto che ha un orizzonte temporale di 4-5 anni. Motivo per cui VTP - consapevole dell'urgenza di ottemperare al più presto ad una riduzione dei transiti delle navi nel Canale della Giudecca - ha predisposto anche un progetto per l'immediato spostamento delle navi da crociera più grandi, il cosiddetto Contingency plan. Il presidente avverte che 'non bisogna perdere tempo' con i lavori, visto che è previsto un investimento immediato di ulteriori 5 milioni di euro che VTP ha già reso disponibili per la risistemazione degli approdi individuati. 'Lo spostamento della crocieristica dal Canale della Giudecca è da troppi anni oggetto di dibattito senza che si giunga ad una reale soluzione del problema -



Venezia, Spagna "bis" al VTP: "Crociere inattive fino al primo semestre 2021. Grandi navi via dalla Giudecca, subito i lavori"



Venezia - "È necessario sfruttare al massimo il periodo di inattività dovuto al Covid-19, inattività che per noi si protrarrà probabilmente per tutto il primo semestre 2021, per avviare i lavori dello spostamento della crocieristica dal Canale della Giudecca ed essere pronti a spostare le navi sin dal marzo 2021. Non c'è tempo da perdere". Parola di Fabrizio Spagna, riconfermato oggi all'unanimità dall'assemblea dei soci alla guida di Venezia Terminal Passeggeri (VTP). Assemblea che ha approvato il bilancio di esercizio 2019 - 34,4 milioni di

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

osserva Spagna -. VTP ha ritenuto di mettere a disposizione fondi ed esperienza nel settore per la realizzazione di progetti concreti ed immediatamente realizzabili. Eravamo pronti con il Contingency Plan già per la stagione 2020, abbiamo davanti poco meno di un anno per realizzare questo progetto per



shipmag.it

Venezia

essere pronti a spostare le navi sin dal marzo 2021. Abbiamo la straordinaria occasione di farlo in un periodo di traffici rallentati (o assenti) a causa della pandemia, sfruttiamo questa opportunità per fare investimenti e guardare al futuro della nostra città'. Nel 2019 il terminal ha accolto 35 diverse compagnie di crociera e 68 diverse navi di cui l'86% gestito in home port con compagnie e passeggeri che hanno dunque scelto come base di partenza e arrivo la città lagunare e i suoi servizi d'eccellenza. I passeggeri movimentati sono stati 1.611.341, con un incremento del 3% (+ 50.762 unità), mentre gli scali registrati sono stati 500 registrando una flessione dello 0,4% rispetto all'anno precedente. Il 2019 è stato un anno soddisfacente dal punto di vista economico finanziario e dei traffici, un anno che mostra la grande capacità di adattamento della società ad un contesto sul quale hanno pesato norme restrittive di accesso per le navi da crociera e incertezze in merito al futuro dei traffici nonché l'avvento della grande acqua alta di novembre che ha determinato una chiusura anticipata dalla stagione. Nonostante questo, la società ha saputo gestire con efficienza e oculatezza le risorse dimostrandosi, ancora una volta, uno dei grandi player economici della città e della regione. Ci aspettano sfide importanti ma sono certo che sapremo coglierle e farle fruttare al meglio', conclude Spagna.

Vtp: "Sfruttare il lockdown delle crociere per spostare il transito delle grandi navi dal canale della Giudecca"

'Non abbiamo altro tempo da perdere. Lo spostamento della crocieristica dal Canale della Giudecca è da troppi anni oggetto di dibattito senza che si giunga a una reale soluzione del problema. Venezia Terminal Passeggeri ha ritenuto di mettere a disposizione fondi ed esperienza nel settore per la realizzazione di progetti concreti ed immediatamente realizzabili. Eravamo pronti con il Contingency Plan già per la stagione 2020, abbiamo davanti poco meno di un anno per realizzare questo progetto per essere pronti nel 2021. Abbiamo la straordinaria occasione di farlo in un periodo di traffici rallentati (o assenti) a causa della pandemia, sfruttiamo questa opportunità per fare investimenti e guardare al futuro della nostra città. L'appello arriva da Fabrizio Spagna, riconfermato presidente di Vtp, la stazione marittima di Venezia che ha chiuso il 2019 con 34,4 milioni di euro di fatturato e 4,2 milioni di utile netto. Nel 2019 Vtp ha accolto 35 diverse compagnie di crociera e 68 diverse navi di cui l'86% gestito in home port con compagnie e passeggeri che hanno dunque scelto come base di partenza e arrivo la città lagunare e i suoi servizi.

I passeggeri movimentati sono stati 1.611.341, con un incremento del 3% (+ 50.762 unità), mentre gli scali registrati sono stati 500 registrando una flessione dello 0,4% rispetto all'anno precedente. L'Assemblea dei Soci è stata anche l'occasione, come detto, per discutere dei progetti di sviluppo di due importanti traffici marittimi per la città: quello degli yacht e quello delle crociere. Vtp ha infatti a questo proposito aveva depositato lo scorso ottobre all'Autorità di Sistema Portuale e alle autorità competenti due project financing dettagliati perché possano essere sottoposti a gara con evidenza pubblica. Due progetti del valore rispettivamente di 11,8 milioni di euro per lo sviluppo del settore yachting e di 66 milioni di euro per lo sviluppo del settore crociera, che garantirebbero uno sviluppo armonioso dei due traffici con la città, nonché un ulteriore volano per l'economia portuale dell'intero Nordest sottolinea la società terminalistica. Il Progetto Vtp-Cruise, dedicato alla crocieristica, ha come obiettivo quello di mantenere la centralità della Marittima preservando un mercato che rappresenta un irrinunciabile volano economico per l'area cittadina, grazie all'integrale spostamento delle navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate dall'attuale percorso Canale di San Marco-Giudecca al nuovo percorso attraverso il Canale dei Petroli e il Canale Vittorio Emanuele III si legge in una nota. Un progetto del valore complessivo di 66 milioni di euro che richiede, in primis, la risagomatura del Canale Vittorio Emanuele III come previsto dal vigente Piano Regolatore Portuale. Dal momento che questo progetto ha un orizzonte temporale di 4-5 anni, Vtp, consapevole dell'urgenza di ottemperare al più presto a una riduzione dei transiti delle navi nel Canale della Giudecca, fa sapere che aveva predisposto un progetto per l'immediato spostamento delle navi da crociera più grandi già dalla stagione 2020. Il cosiddetto Contingency plan' - anch'esso presentato ad ottobre 2019 all'AdSP ed altri enti competenti contestualmente al Project Vtp-Cruise individua infatti soluzioni provvisorie per l'accosto di navi da crociera a Marghera spostando da subito le navi di dimensioni più importanti dal canale della Giudecca. In proposito, erano già in corso e continuano contatti molto avanzati con il Ministro delle Infrastrutture e con il Governo, oltre che ovviamente con le Autorità locali, per dare vita alla proposta spostando almeno due o tre navi ogni weekend in alcune banchine non operative di Marghera secondo anche le indicazioni dell'AdSP, del Comune e della Regione Veneto. Il tutto per non intralciare il traffico commerciale e salvaguardare quello crocieristico. Venezia terminal Passeggeri precisa



"Non abbiamo altro tempo da perdere. Lo spostamento della crocieristica dal Canale della Giudecca è da troppi anni oggetto di dibattito senza che si giunga a una reale soluzione del problema."

ancora che sono stati studiati tutti gli ormeggi disponibili e sono state condotte apposite simulazioni presso il centro navale di Almere (Olanda) del gruppo Carnival e presso l'Istituto pubblico Force di Copenaghen per testare la possibilità di accesso



shippingitaly.it

Venezia

delle navi fino ad un massimo di 300 metri di lunghezza (le più grandi tra quelle che già oggi scalano Venezia), alla presenza dei comandanti di flotta delle principali compagnie di crociera, della Capitaneria e dei Piloti del porto di Venezia, su preventiva autorizzazione del Ministero dei trasporti.

Venezia Terminal Passeggeri: utile di 4,2 mln

Presentati due project financing per rilanciare settore yacht e crociere

Redazione

VENEZIA Venezia Terminal Passeggeri chiude il 2019 in utile di 4,2 milioni di euro con un fatturato di 34,4 milioni. Oggi, infatti, si riunirà l'Assemblea dei Soci che ha approvato il bilancio di esercizio 2019 della società e rinnovato la composizione del Cda. L'Assemblea ha confermato all'unanimità alla guida del terminal passeggeri, il presidente Fabrizio Spagna (nella foto) per ulteriori tre anni. Il nuovo Consiglio di Amministrazione, nel rispetto dei patti parasociali in vigore e in rappresentanza di tutti i soci sarà composto da Monica Scarpa (nominata da Save Spa), avv. Chiara Cacciavillani (nominata da APVS Srl) e in rappresentanza delle compagnie di crociera associate nella società Venezia Investimenti, Joshua Carroll (nominato da APVS Srl) Vicepresidente di Royal Caribbean Cruises e Stephen Xuereb (nominato da Finpax Srl) Chief operating officer di Global Ports Holding. Il presidente Spagna ha ringraziato i soci e la Regione Veneto per la fiducia accordata, certo che assieme potremo continuare a far crescere il terminal passeggeri di Venezia in maniera sostenibile per l'intera città e il territorio. Le grandi professionalità che siedono con me alla guida di VTP sapranno traghettare questo importante asset cittadino verso nuovi e ambiziosi traguardi ma sempre nel rispetto di Venezia e dei suoi cittadini. Oggi più che mai la ripresa dell'economia locale e dei flussi turistici sta diventando un elemento cruciale per la ripresa dell'intero sistema economico del Nordest, abbiamo un programma di investimenti importante che vogliamo realizzare in sintonia e sinergia con le autorità e gli enti locali per creare un circolo virtuoso per tutto il territorio regionale. Il bilancio Come detto, oggi è stato approvato il bilancio di esercizio al 31 Dicembre 2019, che registra un fatturato pari a 34,4 milioni di euro (+ 4,9%) con un utile netto di 4,2 milioni di euro ed EBITDA pari a 9,9 milioni di euro entrambi in linea con l'anno precedente. La differenza tra valori e costi della produzione si è attestata a 5,44 milioni di euro mentre il risultato ante-imposte è stato pari a 5,70 milioni di euro. Nel corso del 2019 VTP ha effettuato investimenti per oltre 2 milioni di euro per l'acquisto di attrezzature e apparecchiature di security (controllo bagagli), il rinnovo degli impianti di condizionamento delle sale passeggeri ma anche software per la gestione dei parcheggi e migliorie alle strutture di accesso al terminal con l'obiettivo di mantenere e incrementare i servizi offerte alle navi e ai passeggeri. L'Assemblea di soci ha inoltre deciso di non procedere con la distribuzione dei dividendi, accogliendo la proposta del Cda, con l'obiettivo di rafforzare la cassa dell'azienda per far fronte all'emergenza creata per l'avvento della pandemia da Covid-19 e creare le giuste riserve per affrontare il 2020 con maggiore forza e serenità. Nel 2019 il terminal ha accolto 35 diverse compagnie di crociera e 68 diverse navi di cui l'86% gestito in home port con compagnie e passeggeri che hanno dunque scelto come base di partenza e arrivo la città lagunare e i suoi servizi d'eccellenza. I passeggeri movimentati sono stati 1.611.341, con un incremento del 3% (+ 50.762 unità), mentre gli scali registrati sono stati 500 registrando una flessione dello 0,4% rispetto all'anno precedente. Il 2019 è stato un anno soddisfacente dal punto di vista economico finanziario e dei traffici, un anno che mostra la grande capacità di adattamento della società ad un contesto sul quale hanno pesato norme restrittive di accesso per le navi da crociera e incertezze in merito al futuro dei traffici nonché l'avvento della grande acqua alta di novembre che ha determinato una



chiusura anticipata dalla stagione. Nonostante questo, la società ha saputo gestire con efficienza e oculatezza le risorse dimostrandosi, ancora una volta, uno dei grandi player economici della città e della regione. Ringrazio il direttore generale Galliano Di Marco e tutti i dipendenti per aver gestito questa eccellenza riconosciuta a livello mondiale con grande rigore e con costante sguardo rivolto al futuro. Ci aspettano sfide importanti



Messaggero Marittimo

Venezia

ma sono certo che sapremo coglierle e farle fruttare al meglio, ha continuato il Presidente Spagna. Progetti per yacht e crociere L'Assemblea ha inoltre discusso dei progetti di sviluppo di due importanti traffici marittimi per la città: quello degli yacht e quello delle crociere. VTP ha infatti depositato nel mese di Ottobre 2019 all'Autorità di Sistema portuale e alle autorità competenti due project financing dettagliati perché possano essere sottoposti a gara con evidenza pubblica. Due progetti del valore rispettivamente di 11,8 milioni di euro per lo sviluppo del settore yachting e di 66 milioni di euro per lo sviluppo del settore crociere, che garantirebbero uno sviluppo armonioso dei due traffici con la città, nonché un ulteriore volano per l'economia portuale dell'intero Nordest. Il Progetto VTP-Yacht prevede la gestione congiunta e sinergica delle cinque strutture di ormeggio del centro storico della Città di Venezia (San Basilio/Santa Marta, Adriatica, Salute, San Biagio e Riva 7 Martiri), dove ospitare mega yacht e, solo nel terminal di San Basilio, navi da crociera di lusso di piccole dimensioni. Un progetto di riqualificazione dell'intero water front cittadino che comporta investimenti per un valore di circa 11,8 milioni euro, che riguardano, in particolar modo, l'elettrificazione di tutti gli ormeggi delle banchine di San Basilio e Santa Marta e posizionando il porto di Venezia come destinazione di eccellenza nel Mediterraneo. Una volta approvato il progetto ed esperita la gara pubblica, esso consentirebbe anche di risolvere una volta per tutte i problemi del rumore nelle adiacenze di San Basilio, che pure negli ultimi anni sono stati già ridotti con provvedimenti operativi concertati con **AdSP** e Capitaneria di Porto di Venezia. Il Progetto VTP-Cruise, dedicato alla crocieristica, ha come obiettivo quello di mantenere la centralità della Marittima preservando un mercato che rappresenta un irrinunciabile volano economico per l'area cittadina, grazie all'integrale spostamento delle navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate dall'attuale percorso Canale di San Marco-Giudecca al nuovo percorso attraverso il Canale dei Petroli e il Canale Vittorio Emanuele III. Un progetto del valore complessivo di 66 milioni di euro che richiede, in primis, la risagomatura del Canale Vittorio Emanuele III come previsto dal vigente Piano Regolatore Portuale. Il progetto include anche il miglioramento di alcune strutture dell'attuale stazione marittima e ha una forte valenza ambientale con opere di compensazione per ripristinare l'equilibrio idrogeologico della laguna da valutare e realizzare assieme alle Autorità competenti. La presentazione dei due Project financing rappresenta anche un'occasione per concordare un riequilibrio economico finanziario della concessione vigente tra VTP e **AdSp**, un ri-equilibrio utile anche per tener conto dell'effetto del pesante del lockdown imposto dal Governo che anche dei limiti imposti negli anni alle navi, il tutto sempre nel rispetto delle leggi vigenti. Dal momento che questo progetto ha un orizzonte temporale di 4-5 anni, VTP consapevole dell'urgenza di ottemperare al più presto ad una riduzione dei transiti delle navi nel Canale della Giudecca- aveva predisposto un progetto per l'immediato spostamento delle navi da crociera più grandi già dalla stagione 2020. Il cosiddetto Contingency plan anch'esso presentato ad ottobre 2019 all'**AdSP** ed altri enti competenti contestualmente al Project VTP-Cruise individua infatti soluzioni provvisorie per l'accosto di navi da crociera a Marghera spostando da subito le navi di dimensioni più importanti dal canale della Giudecca. In proposito, erano già in corso e continuano contatti molto avanzati con il Ministro delle Infrastrutture e con il Governo, oltre che ovviamente con le Autorità locali, per dare vita alla proposta spostando almeno due o tre navi ogni weekend in alcune banchine non operative di Marghera secondo anche le indicazioni dell'**AdSP**, del Comune e della Regione Veneto. Il tutto per non intralciare il traffico commerciale e salvaguardare quello crocieristico. Sono stati studiati tutti gli ormeggi disponibili e sono state condotte apposite simulazioni presso il centro navale di Almere (Olanda) del gruppo Carnival e presso l'Istituto pubblico Force di Copenhagen per testare la possibilità di accesso delle navi fino ad un massimo di 300 metri di lunghezza (le più grandi tra quelle che già oggi scalano Venezia), alla presenza dei comandanti di flotta delle principali compagnie di crociera, della Capitaneria e dei Piloti del porto di Venezia, su preventiva autorizzazione del Mit Il progetto prevede un investimento immediato di ulteriori 5 milioni di euro che VTP ha già reso disponibili per la risistemazione degli approdi

individuati. Non abbiamo altro tempo da perdere. Lo spostamento della crocieristica dal Canale della Giudecca è da troppi anni oggetto di dibattito senza che si giunga ad una reale soluzione del problema. VTP ha ritenuto di mettere a disposizione fondi ed esperienza nel settore per la realizzazione di progetti concreti ed immediatamente realizzabili.



Messaggero Marittimo

Venezia

Eravamo pronti con il Contingency Plan già per la stagione 2020, abbiamo davanti poco meno di un anno per realizzare questo progetto per essere pronti nel 2021. Abbiamo la straordinaria occasione di farlo in un periodo di traffici rallentati (o assenti) a causa della pandemia, sfruttiamo questa opportunità per fare investimenti e guardare al futuro della nostra città. VTP è pronta a fare la sua parte, nel rispetto delle istituzioni locali e nazionali e mettendo a disposizione di tutti il suo know-how. È necessario sfruttare al massimo questo periodo di inattività dovuto al COVID-19, inattività che per noi si protrarrà probabilmente per tutto il primo semestre 2021, per avviare i lavori del Contingency Plan ed essere pronti a spostare le navi sin dal marzo 2021, ha concluso il Presidente Spagna.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

traffico selvaggio e moto ondoso

Far West in laguna, onde fuori controllo Barche rovesciate ed è ancora emergenza

Giornate da dimenticare. Il comandante dei vigili: «Servono nuove misure e la competenza va affidata al Comune»

Alberto Vitucci Bentornati nel Far West. L'illusione è durata poco. Gli annunci della necessità di «cambiare modello di sviluppo» altrettanto. Il rispetto per la natura, che si è ripresa in questi tre mesi di isolamento, anche. Prima domenica di vera estate e prima domenica di follia. Invasione di turisti giornalieri e di barche. Moto ondoso selvaggio, velocità pericolose. Una sampierotta con a bordo una famiglia è stata rovesciata dalle onde tra Sant'Elena e la Certosa. Un'altra barca davanti ai Giardini. Un topo a vela a Poveglia, anche a causa del vento. Rodei e corse pazze in tutta la laguna. Da Pellestrina a Burano, passando per le Fondamente Nuove. Migliaia di barche calate dalla gronda lagunare e dai cantieri in terraferma. Gommoni da alto mare, «piloti» poco pratici del navigare in laguna. «Open» in plastica con motori da 60-100 cavalli, motoscafi. Si sono rivisti anche i taxi, nella rotta tra Murano e Burano. Onde altissime. Pericolo per le barchette. E al ritorno ancora peggio, Tutti di corsa per timore del maltempo. Un'autostrada. E un problema che si ripropone in tutta la sua gravità. Troppe barche circolano in laguna. Come troppi turisti. Controlli, pochi. Competenze divise fra molti enti.

Sensibilità per la laguna e la sua difesa, pochissima. «È vero, ci hanno segnalato una situazione di emergenza in varie parti della laguna», conferma il comandante della Polizia Locale Marco Agostini, «avevamo qualche pattuglia in giro, ma qui ci vorrebbe l'esercito... troppa gente che non rispetta le regole e scarsa educazione». Agostini annuncia per i prossimi giorni un vertice urgente per riproporre in forma aggiornata il progetto di «Onda zero». Nuove telecamere sono in arrivo, montate sui principali pontili della città e destinate a essere coordinate nella nuova Control room del Tronchetto. Ma non basta. «Il Comune chiede da anni le competenze sulla laguna», dice Agostini, «e questo non significa Mose o altro. Solo che possiamo emettere ordinanze e fare controlli sulle acque». Oggi a decidere in laguna è il Provveditorato alle Opere pubbliche. Ufficio dello Stato che non risponde direttamente ai cittadini. Che impiega solo cinque uomini nel servizio di Vigilanza lagunare. La giurisdizione del Comune si ferma al Canal Grande e ai rii interi. La Giudecca e i canali di grande navigazione sono della Capitaneria di Porto e Autorità portuale, il resto appunto dell'ex Magistrato alle Acque. «Per cambiare un limite di velocità serve una Conferenza di servizi fra otto enti diversi», allarga le braccia Agostini, «non è possibile». Rispetto al 2019 le barche sono ulteriormente aumentate. Tutte rimesse in acqua dopo sei mesi di astinenza. Tutti corrono, molti ignorano le regole dell'andar piano in laguna. Altri non hanno alcun rispetto delle barche a remi. Una modernità distorta che rischia di distruggere per sempre la laguna molto più delle acque alte. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Quasi 78 milioni di euro di investimenti di Vtp per due project financing: «Sono finalizzati a rendere sempre più sostenibili e compatibili con il futuro della città e del Nordest»

Cinque ormeggi per gli yacht E resta il Vittorio Emanuele

i progetti Quasi 78 milioni di euro per due "project financing" finalizzati al rilanciare il traffico di yacht (con 11,8 milioni) e delle crociere (66 milioni) rendendoli «sempre più sostenibili e compatibili con il futuro della città, nonché un ulteriore volano per l' economia portuale dell' intero Nordest». È questo l' obiettivo comune dei due "project" presentati ieri all' assemblea degli azionisti di Vtp spa che ha depositato nell' ottobre 2019 due appositi progetti all' Autorità di sistema portuale e alle altre autorità competenti per «essere sottoposti a gara con evidenza pubblica». Il Progetto Vtp-Yacht prevede «la gestione congiunta e sinergica delle cinque strutture di ormeggio del centro storico di **Venezia** (San Basilio-Santa Marta, Adriatica, Salute, San Biagio e riva Sette Martiri), dove ospitare mega - yacht e, solo nel terminal di San Basilio, navi da crociera di lusso di piccole dimensioni». È prevista la riqualificazione dell' intero "water front" con un investimento di 11,8 milioni che riguarderà, in particolare, l' elettrificazione di tutti gli ormeggi delle banchine di San Basilio e Santa Marta e il potenziamento del **porto** di **Venezia**. «Una volta approvato il progetto ed esperita la gara pubblica», spiega Vtp, «sarà possibile risolvere una volta per tutte i problemi del rumore». Il progetto Vtp-Cruise, dedicato alla crocieristica, ha obiettivo quello di «mantenere la centralità della attuale Marittima, preservando un mercato che rappresenta un irrinunciabile volano economico per l' area cittadina, grazie all' integrale spostamento delle navi con stazza superiore alle 40 mila tonnellate dall' attuale percorso canale San Marco-Giudecca al nuovo, attraverso il canale dei Petroli e il Vittorio Emanuele». Il progetto ha un orizzonte temporale di 4-5 anni, ma Vtp dice di essere «consapevole dell' urgenza di ottemperare al più presto a una riduzione dei transiti delle navi nel canale della Giudecca» e per questo ha previsto «l' immediato spostamento delle navi da crociera più grandi già dalla stagione 2020», con il cosiddetto "Contingency plan" che «individua infatti soluzioni provvisorie per l' accosto di navi da crociera a Marghera, spostando da subito le navi di dimensioni più importanti dal canale della Giudecca». «In proposito», conclude Vtp, «continuano i contatti molto avanzati con il ministro delle Infrastrutture e con il governo, oltre che ovviamente con le autorità locali, per dare vita alla proposta, spostando almeno due o tre navi ogni weekend in alcune banchine non operative di Marghera, secondo anche le indicazioni di Autorità portuale, Comune e Regione. Il tutto per non intralciare il traffico commerciale e salvaguardare quello crocieristico». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gpl Chioggia, niente proroga dei lavori né utilizzo di parte della banchina A

Lo hanno notificato il ministero dello Sviluppo Economico e l'Autorità di sistema portuale in questi giorni a Costa Bioenergie. Esulta il Comune

Impianto gpl a Chioggia: in base alle sentenze della seconda sezione del Tar (tribunale amministrativo regionale) del Veneto, ministero dello Sviluppo Economico e Autorità di sistema portuale del mar Adriatico settentrionale in questi giorni hanno notificato a Costa Bioenergie i provvedimenti di stop alla proroga dei lavori del deposito e il diniego all' utilizzo di parte della banchina A. «Conferme rilevanti - spiega il vicesindaco e assessore all' ambiente Marco Veronese - nella sostanza confermano ciò che l' amministrazione comunale dice da tempo soprattutto per la parte relativa all' attracco delle navi gasiere nel nostro **porto**. Il ministero dello Sviluppo Economico non può accogliere le richieste di Costa Bioenergie di attivare il procedimento di collaudo del deposito di gpl (che, ricordo, richiede anche la nomina di una commissione ministeriale), né la richiesta di autorizzazione di esercizio provvisorio, perché al momento parte della banchina è sotto sequestro da parte della Procura della Repubblica». Secondo l' Autorità di sistema portuale la stessa sarebbe pure difforme rispetto ai lavori autorizzati. Secondo il vicesindaco, in una relazione della Capitaneria di **Porto** di Chioggia del 13 maggio scorso, sarebbero state evidenziate significative criticità in merito all' accessibilità nautica delle navi gasiere, «come le insufficienti - continua Veronese - quote dei fondali e gli spazi di manovra limitati, confermate dallo studio commissionato dal Comune di Chioggia. La Capitaneria, per prevedere il transito delle navi gasiere, avrà bisogno di specifiche analisi di settore, che tengano conto di aspetti di tipo idraulico-marittimi e di sicurezza portuale. Si dovrà passare per una variante al piano regolatore del **porto**, perché il nostro è un **porto** peschereccio-commerciale e un terminal fluvio-marittimo, non un **porto** industriale». «Credo che il deposito non entrerà mai in funzione - conclude il sindaco Alessandro Ferro - Sono sempre convinto che il deposito sia sorto in un posto sbagliato».

VENEZIA TODAY Cronaca

Gpl Chioggia, niente proroga dei lavori né utilizzo di parte della banchina A

Lo hanno notificato il ministero dello Sviluppo Economico e l'Autorità di sistema portuale in questi giorni a Costa Bioenergie. Esulta il Comune

La redazione

Il sequestro

«Conferme rilevanti - spiega il vicesindaco e assessore all'ambiente Marco Veronese - nella sostanza confermano ciò che l'amministrazione comunale dice da tempo soprattutto per la parte relativa all'attracco delle navi gasiere nel nostro porto. Il ministero dello Sviluppo Economico non può accogliere le richieste di Costa Bioenergie di attivare il procedimento di collaudo del deposito di gpl (che, ricordo, richiede anche la nomina di una commissione ministeriale), né la richiesta di autorizzazione di esercizio provvisorio, perché al momento parte della banchina è sotto sequestro da parte della Procura della Repubblica». Secondo l'Autorità di sistema portuale la stessa sarebbe pure difforme rispetto ai lavori autorizzati.

Il passaggio delle gasiere

Secondo il vicesindaco, in una relazione della Capitaneria di Porto di Chioggia del 13 maggio scorso, sarebbero state evidenziate significative criticità in merito all'accessibilità nautica delle navi gasiere, «come le insufficienti - continua Veronese - quote dei fondali e gli spazi di manovra limitati, confermate dallo studio commissionato dal Comune di Chioggia. La Capitaneria, per prevedere il transito delle navi gasiere, avrà bisogno di specifiche analisi di settore, che tengano conto di aspetti di tipo idraulico-marittimo e di sicurezza portuale. Si dovrà passare per una variante al piano regolatore del porto, perché il nostro è un porto peschereccio-commerciale e un terminal fluvio-marittimo, non un porto industriale». «Credo che il deposito non entrerà mai in funzione - conclude il sindaco Alessandro Ferro - Sono sempre convinto che il deposito sia

Fabrizio Spagna confermato alla guida del Terminal Passeggeri di Venezia

Approvato il Bilancio 2019, fatturato 34,4 milioni di euro, utile 4,2 milioni di euro Presentati due project financing per rilanciare yacht (11,8 milioni) e crociere (66 milioni) e per rendere questi due traffici sempre più sostenibili e compatibili con il futuro della città **Venezia** 3 giugno 2020 - L' Assemblea dei Soci di **Venezia** Terminal Passeggeri si è riunita oggi per approvare il Bilancio di esercizio 2019 della società e rinnovare la composizione del Consiglio di Amministrazione. L' Assemblea ha confermato all' unanimità alla guida del terminal passeggeri di **Venezia** il Presidente Fabrizio Spagna per ulteriori tre anni. Il nuovo Consiglio di Amministrazione, nel rispetto dei patti parasociali in vigore e in rappresentanza di tutti i soci sarà composto da Monica Scarpa (nominata da Save Spa), Avv. Chiara Cacciavillani (nominata da APVS Srl) e in rappresentanza delle compagnie di crociera associate nella società **Venezia** Investimenti, Joshua Carroll (nominato da APVS Srl) Vicepresidente di Royal Caribbean Cruises e Stephen Xuereb (nominato da Finpax Srl) Chief Operating Officer di Global Ports Holding. " Desidero ringraziare i Soci e la Regione Veneto per la fiducia accordatami e sono certo che assieme

potremo continuare a far crescere il terminal passeggeri di **Venezia** in maniera sostenibile per l' intera città e il territorio. Le grandi professionalità che siedono con me alla guida di VTP sapranno traghettare questo importante asset cittadino verso nuovi e ambiziosi traguardi ma sempre nel rispetto di **Venezia** e dei suoi cittadini. Oggi più che mai la ripresa dell' economia locale e dei flussi turistici sta diventando un elemento cruciale per la ripresa dell' intero sistema economico del Nordest, abbiamo un programma di investimenti importante che vogliamo realizzare in sintonia e sinergia con le autorità e gli enti locali per creare un circolo virtuoso per tutto il territorio regionale. Ringrazio i membri del CdA uscenti, Pierfrancesco Vago (Executive President di MSC Cruises) e Howard S. Frank (Chairman di Costa Crociere), sono certo che non mancheranno di supportarci con i loro preziosi consigli lungo la rotta che ci attende ", ha commentato Fabrizio Spagna, Presidente di VTP. Il BILANCIO DI VTP In data odierna l' Assemblea ha inoltre approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019, che registra un fatturato pari a 34,4 milioni di euro (+4.9%) con un utile netto di 4,2 milioni di euro ed EBITDA pari a 9,9 milioni di euro entrambi in linea con l' anno precedente . La differenza tra valori e costi della produzione si è attestata a 5,44 milioni di euro mentre il risultato ante-imposte è stato pari a 5,70 milioni di euro. Nel corso del 2019 VTP ha effettuato investimenti per oltre 2 milioni di euro per l' acquisto di attrezzature e apparecchiature di security (controllo bagagli), il rinnovo degli impianti di condizionamento delle sale passeggeri ma anche software per la gestione dei parcheggi e migliorie alle strutture di accesso al terminal con l' obiettivo di mantenere e incrementare i servizi offerte alle navi e ai passeggeri. L' Assemblea di Soci ha inoltre deciso di non procedere con la distribuzione dei dividendi, accogliendo la proposta del Consiglio di Amministrazione con l' obiettivo di rafforzare la cassa dell' azienda per far fronte all' emergenza creata per l' avvento della pandemia da Covid-19 e creare le giuste riserve per affrontare il 2020 con maggiore forza e serenità. Nel 2019 il terminal ha accolto 35 diverse compagnie di crociera e 68 diverse navi di cui l' 86% gestito in home port con compagnie e passeggeri che hanno dunque scelto come base di partenza e arrivo la città lagunare e i suoi servizi d' eccellenza. I passeggeri movimentati sono stati 1.611.341, con un incremento del 3% (+ 50.762 unità), mentre gli scali registrati sono stati 500 registrando una flessione dello 0,4% rispetto all' anno precedente. " Il 2019 è stato un anno soddisfacente dal punto di vista economico finanziario e dei traffici, un anno che mostra la grande





Sea Reporter

Venezia

quale hanno pesato norme restrittive di accesso per le navi da crociera e incertezze in merito al futuro dei traffici nonché l'avvento della grande acqua alta di novembre che ha determinato una chiusura anticipata dalla stagione. Nonostante questo, la società ha saputo gestire con efficienza e oculatezza le risorse dimostrandosi, ancora una volta, uno dei grandi player economici della città e della regione. Ringrazio il Direttore Generale Galliano Di Marco e tutti i dipendenti per aver gestito questa eccellenza riconosciuta a livello mondiale con grande rigore e con costante sguardo rivolto al futuro. Ci aspettano sfide importanti ma sono certo che sapremo coglierle e farle fruttare al meglio", ha continuato il Presidente Spagna. PROGETTI PER GLI YACHT E LE CROCIERE L'Assemblea dei Soci ha inoltre discusso dei progetti di sviluppo di due importanti traffici marittimi per la città: quello degli yacht e quello delle crociere. VTP ha infatti depositato nel mese di ottobre 2019 all'Autorità di Sistema Portuale e alle autorità competenti due project financing dettagliati perché possano essere sottoposti a gara con evidenza pubblica. Due progetti del valore rispettivamente di 11,8 milioni di euro per lo sviluppo del settore yachting e di 66 milioni di euro per lo sviluppo del settore crociere, che garantirebbero uno sviluppo armonioso dei due traffici con la città, nonché un ulteriore volano per l'economia portuale dell'intero Nordest. Il Progetto VTP-Yacht prevede la gestione congiunta e sinergica delle cinque strutture di ormeggio del centro storico della Città di Venezia (San Basilio/Santa Marta, Adriatica, Salute, San Biagio e Riva 7 Martiri), dove ospitare mega-yacht e, solo nel terminal di San Basilio, navi da crociera di lusso di piccole dimensioni. Un progetto di riqualificazione dell'intero water front cittadino che comporta investimenti per un valore di circa 11,8 milioni di euro, che riguardano, in particolar modo, l'elettrificazione di tutti gli ormeggi delle banchine di San Basilio e Santa Marta e posizionando il porto di Venezia come destinazione di eccellenza nel Mediterraneo. Una volta approvato il progetto ed esperita la gara pubblica, esso consentirebbe anche di risolvere una volta per tutte i problemi del rumore nelle adiacenze di San Basilio, che pure negli ultimi anni sono stati già ridotti con provvedimenti operativi concertati con AdSP e Capitaneria di Porto di Venezia. "Per rilanciare il settore dei megayacht sono già stati posti in essere contatti avanzati con primari investitori internazionali ed in particolare con tre gruppi americani, europei e del medio oriente che rappresentano eccellenze nel settore dello yachting mondiale e che potrebbero portare nuovo know-how in città per la gestione efficiente di questo settore di mercato con l'obiettivo di aumentare l'attrattività di turismo di lusso con un focus spinto verso l'offerta culturale della città. È evidente che questo traffico da un lato consentirebbe di innescare un circolo virtuoso che va oltre il turismo includendo i servizi ad alto valore aggiunto destinati alle imbarcazioni (cantieristica) e agli equipaggi e dall'altro di valorizzare la vocazione allo sviluppo del territorio di VTP", ha commentato Fabrizio Spagna. Il Progetto VTP-Cruise, dedicato alla crocieristica, ha come obiettivo quello di mantenere la centralità della Marittima preservando un mercato che rappresenta un irrinunciabile volano economico per l'area cittadina, grazie all'integrale spostamento delle navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate dall'attuale percorso Canale di San Marco-Giudecca al nuovo percorso attraverso il Canale dei Petroli e il Canale Vittorio Emanuele III. Un progetto del valore complessivo di 66 milioni di euro che richiede, in primis, la risagomatura del Canale Vittorio Emanuele III come previsto dal vigente Piano Regolatore Portuale. Il progetto include anche il miglioramento di alcune strutture dell'attuale stazione marittima e ha una forte valenza ambientale con opere di compensazione per ripristinare l'equilibrio idrogeologico della laguna da valutare e realizzare assieme alle Autorità competenti. La presentazione dei due Project financing rappresenta anche un'occasione per concordare un riequilibrio economico finanziario della concessione vigente tra VTP e Autorità di Sistema Portuale, un riequilibrio utile anche per tener conto dell'effetto del pesante lockdown imposto dal Governo che anche dei limiti imposti negli anni alle navi, il tutto sempre nel rispetto delle leggi vigenti. Dal momento che questo progetto ha un orizzonte temporale di 4-5 anni, VTP - consapevole dell'urgenza di ottemperare al più presto ad una riduzione dei transiti delle navi nel Canale della Giudecca - aveva predisposto un progetto per l'immediato spostamento delle navi da crociera

più grandi già dalla stagione 2020 . Il cosiddetto " Contingency plan " - anch' esso presentato ad ottobre 2019 all' AdSP ed altri enti competenti contestualmente al Project VTP-Cruise - individua infatti soluzioni provvisorie per l' accosto di navi da crociera a Marghera spostando da



Sea Reporter

Venezia

subito le navi di dimensioni più importanti dal canale della Giudecca. In proposito, erano già in corso e continuano contatti molto avanzati con il Ministro delle Infrastrutture e con il Governo, oltre che ovviamente con le Autorità locali, per dare vita alla proposta spostando almeno due o tre navi ogni weekend in alcune banchine non operative di Marghera secondo anche le indicazioni dell' AdSP, del Comune e della Regione Veneto. Il tutto per non intralciare il traffico commerciale e salvaguardare quello crocieristico. Sono stati studiati tutti gli ormeggi disponibili e sono state condotte apposite simulazioni presso il centro navale di Almere (Olanda) del gruppo Carnival e presso l' Istituto pubblico Force di Copenaghen per testare la possibilità di accesso delle navi fino ad un massimo di 300 metri di lunghezza (le più grandi tra quelle che già oggi scalano Venezia), alla presenza dei comandanti di flotta delle principali compagnie di crociera, della Capitaneria e dei Piloti del porto di Venezia, su preventiva autorizzazione del MIT. Il progetto prevede un investimento immediato di ulteriori 5 milioni di euro che VTP ha già reso disponibili per la risistemazione degli approdi individuati. " Non abbiamo altro tempo da perdere. Lo spostamento della crocieristica dal Canale della Giudecca è da troppi anni oggetto di dibattito senza che si giunga ad una reale soluzione del problema. VTP ha ritenuto di mettere a disposizione fondi ed esperienza nel settore per la realizzazione di progetti concreti ed immediatamente realizzabili. Eravamo pronti con il Contingency Plan già per la stagione 2020, abbiamo davanti poco meno di un anno per realizzare questo progetto per essere pronti nel 2021. Abbiamo la straordinaria occasione di farlo in un periodo di traffici rallentati (o assenti) a causa della pandemia, sfruttiamo questa opportunità per fare investimenti e guardare al futuro della nostra città. VTP è pronta a fare la sua parte, nel rispetto delle istituzioni locali e nazionali e mettendo a disposizione di tutti il suo know-how. È necessario sfruttare al massimo questo periodo di inattività dovuto al COVID-19, inattività che per noi si protrarrà probabilmente per tutto il primo semestre 2021, per avviare i lavori del Contingency Plan ed essere pronti a spostare le navi sin dal marzo 2021 ", ha concluso il Presidente Spagna.

savona: le decisioni dei comuni

Spiagge libere , si lavora in vista del weekend ma non tutte sono pronte

Per le spiagge libere le Amministrazioni comunali accelerano i tempi per non essere impreparate quando, già questo fine settimana, arriveranno i turisti. A Savona, dopo il lungo braccio di ferro tra l' **Autorità** di **sistema** portuale e i sindaci di Savona, Vado, Bergeggi e Albissola, è stata firmata un' ordinanza che prevede la sorveglianza a carico di Palazzo San Giorgio almeno nei fine settimana. E potrebbe essere utile, visto che già nella giornata del 2 giugno a Savona, nella spiaggia sotto alla fortezza del Priamar, è stato segnalato un accampamento abusivo, anche se non si trattava di turisti. Nella vicina Albissola Marina il Comune ha deciso di aprire le spiagge libere entro il 13 giugno, controllate da addetti agli ingressi al sabato e alla domenica, oltre a un servizio di vigilanza sul lungomare e bagnasciuga. Inoltre, la libera tra il Lido Beach Club e il Bau BauVillage sarà riservata ai residenti senza prenotazione. Nel tratto tra i Soleluna e i Lido sarà da prenotare nei fine settimane, così come in quello fra i Bagni Sirena e i Soleluna, dove una parte sarà riservata ai residenti. La libera di fianco alla Flaca ha già aperto, senza prenotazione. Quella della Margonara invece resterà chiusa fino al 30 giugno per lavori al basamento del parcheggio. Celle ha aperto ieri la spiaggia libera dei Piani, la più capiente della cittadina. A Varazze non è ancora stata definita una data per l' apertura delle libere. Il Comune ha pubblicato una manifestazione d' interesse per raccogliere le offerte da associazioni e privati interessati. Questa la situazione a Ponente: Alassio ha deciso di ricalcare il modello Genova: sacchetti di plastica e pali per indicare ai bagnanti dove poter stendere gli asciugami. Controlli rigorosi sul rispetto dei distanziamenti affidati ai volontari della protezione civile anche per evitare gli assembramenti che si sono vissuti nei giorni scorsi soprattutto nella spiaggia di San' Anna. Ad Albenga l' ingresso sarà possibile, rispettando tutte le regole che verranno indicate sulla segnaletica che sarà apposta in corrispondenza delle spiagge. A Ligueglia l' idea dell' Amministrazione è quella di affidare le spiagge libere alle associazioni locali con la formula del 70% in gestione 30% (libera). Ad Andora all' ingresso delle spiagge libere sono stati sistemati i cartelli che spiegano le regole che è necessario rispettare per usufruire dell' arenile e quali attività ludiche è possibile praticare. A Ceriale sarà installata la cartellonistica che inviterà i bagnanti al rispetto sociale. Loano e Finale non hanno mai chiuso le spiagge libere, ma sono fruibili tenendo conto di servizi limitati. A Borghetto i turisti potranno approfittare degli spazi gratuiti del litorale già aperti; a Spotorno le spiagge libere apriranno tra mercoledì 10 e lunedì 15 giugno; aperte a Noli, Borgio Verezzi e a Pietra Ligure con controlli mirati. G.B. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La rivolta dei bar: 'I nuovi accessi ci penalizzano'

'Gli accessi limitati alla spiaggia libera delle Fornaci sono penalizzanti per le attività commerciali e per i bar di corso Vittorio Veneto. Chiederemo a Comune e **Autorità Portuale** di rivedere l'organizzazione». A parlare È Italo Zarcone, titolare del bar Sagittario, che teme di subire, come i colleghi, un forte danno economico rispetto alla stagione alle porte. 'Per accedere al litorale libero di corso Vittorio Veneto sono state bloccate tutte le entrate concentrando l'afflusso solo dallo Scaletto dei Pescatori o dice- Si rischia di penalizzare i bar e i negozi del quartiere. Chiederemo al Comune e all' **Autorità portuale** di rivedere l'organizzazione individuando un secondo accesso alla libera delle Fornaci che permetta ai bagnanti accedere al mare almeno da due ingressi».



L' economia

Il porto soffre anche a giugno "Lavoro, servono più risorse"

di Massimo Minella Sa che anche a giugno ci sarà da soffrire, e più degli altri mesi. Non lo nasconde, il presidente dell' **autorità** di **sistema** Paolo Signorini che ha appena archiviato la pesante flessione di aprile (meno 32%) e si prepara a ufficializzare quella ancor più marcata di maggio. «Giugno sarà forse il mese più duro, solo a luglio confidiamo di riprendere a crescere» aggiunge. I di Massimo Minella segue dalla prima di cronaca Ma Signorini chiede anche che nella conversione del decreto legge Rilancio ci siano più risorse per le compagnie portuali di Genova e Savona, realtà che percentualmente stanno pagando il prezzo più caro di ogni altro soggetto. Le giornate di lavoro, infatti, si vanno sempre più assottigliando, mentre i costi fissi restano uguali. I due milioni di euro indicati per le compagnie che operano secondo quanto stabilito dall' articolo 17 (appunto Genova e Savona) non possono bastare per chi garantisce alle banchine un servizio di alta specializzazione (con la formazione pagata in gran parte di tasca propria), frutto di professionalità e flessibilità. Ma il danno economico provocato dall' emergenza è superiore alle aspettative e quindi vanno indicati

nuovi parametri economici che vadano a compensare i lavoratori, che non si sono mai fermati durante l' emergenza, e la struttura, che consente di far funzionare questa mac china. Che estate ci aspetta, presidente Sign orini? «Giugno sarà ancora pesante, forse il più pesante di tutti. Se le cose andranno come tutti quanti ci auguriamo, cioè con un progressivo allontanamento dall' emergenza, allora da luglio si può tornare a cres cere». Restano i problemi sollevati dai privati e dalle compagnie. Li cond ivide? «Certo, e ci stiamo muovendo proprio in questa direz ione». E come? «Lo strumento che consente di dare risposte in questo senso è la conversione del decreto Rilancio. È qui che bisogna agire con misure che tengano conto della realtà della situazione. Per questo sarà fondamentale acquisire in sede di conversione la riduzione dei canoni per i terminalisti e una maggiore integrazione economica per le compagnie di Genova e Sa vona». Ma che cosa la preoccupa maggiormente guardando al periodo che abbiamo davanti a noi? «Il Covid ha tagliato pesantemente i traffici. Se dovesse ripartire l' emergenza sarebbe davvero difficile rialzarsi. Ma noi dobbiamo ragionare sugli elementi concreti che, in questo momento, ci mostrano numeri eloquenti e positivi. Allora andiamo avanti, senza però nasconderci una preoccupazione evidente, quella che la Liguria si prepara a convivere con cantieri che si tradurranno in una criticità pluriennale». Soluzioni altern ative? « Un cantiere serve a risolvere un problema, quindi una volta chiuso la situazione migliora. Il problema è legato al numero e al tipo di cantieri, alcuni sono legati a situazioni contingenti, altri strutturali. E questo ci deve portare a una riflessione per certi aspetti ine dita». A che cosa si rife risce? «Al fatto che nei prossimi mesi potrebbe esserci un innalzamento della mobilità privata che andrebbe a sommarsi a quella del traffico pes ante ». Una situazione esplos iva... « Sì, una situazione che deve indurci ad agire rapidamente su un doppio fronte, quello del completamento degli investimenti sulle infrastrutture e quello degli interventi sulle infrastrutture digi



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

tali». In che modo? «La tecnologia deve aiutarci a gestire meglio l'accesso al nodo e il transito dentro al porto, con l'arrivo in fasce orarie e una digitalizzazione dei documenti per ridurre i tempi di sosta. Abbiamo già indicato le linee guida per la digitalizzazione che da luglio governerà l'accesso ai terminal eliminando il contatto fisico fra autotrasportatori e uffici. Un provvedimento dettato dalla salute pubblica ma che ci aiuterà a snellire le pratiche e ad accelerare i tempi». A che fasce orarie pensa? «Oggi il traffico si concentra fra le 7 e le 9 e le 16 e le 18,30, quando si somma al carico di scuole e uffici. L'obiettivo è potenziare la fascia serale, ma anche quella fra le 11 e le 14. Bisogna agire con provvedimenti chiari, mettere da parte il volontarismo e puntare forte in questa direzione». ©

RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Nautilus

Genova, Voltri

Port Economics: Genova mantiene il traffico container

Secondo i dati di Port Economics relativi alle movimentazioni di container nei 15 maggiori porti europei nel primo trimestre 2020, **Genova** risulta fra i pochi scali gateway a mantenere un andamento in linea con l' anno precedente (+0,3%) A seguito delle misure di lockdown che hanno interessato prima la Cina e poi le nazioni europee, infatti, i traffici sulla rotta Far East-Europa si sono considerevolmente ridotti e la maggior parte porti monitorati da Port Economics ha registrato dati di traffico negativi, con l' eccezione dei grandi porti di transhipment nel Mediterraneo, Gioia Tauro e Algeciras, e l' hub di Anversa. Nel Nord Europa, la buona performance dei porti belgi, Anversa e Zeebrugge, è in netto contrasto con la situazione degli altri porti hub del range Le Havre-Amburgo. Nel Mediterraneo, a est il Pireo ha registrato un moderato calo, mentre a ovest le movimentazioni di Barcellona sono scese del 14% e a Valencia del 5%.



La protesta

Fumi dalle navi in porto, battaglia infinita

di Fabrizio Cerignale Le immagini delle fumate nere che escono dalle grandi navi in sosta nel porto di Genova continuano a tenere banco sui social, soprattutto in periodo lockdown, quando il numero è cresciuto. Da parte di alcuni dei comitati in prima linea nel battaglia per l' ambientalizzazione dello scalo sembra, però, esserci un clima di " tregua armata" in attesa di capire se, a breve, si potrà assistere a una svolta. In vista dell' elettrificazione delle banchine, che non sarà comunque completata prima del 2023, i comitati hanno infatti messo sul tavolo dell' assessore ai porti del Comune di Genova, Francesco Maresca, alcune richieste che permetterebbero almeno di mitigare i problemi. A partire da un monitoraggio degli inquinanti provocati dal porto, della quale i cittadini sono pronti a farsi carico, ma che necessità dell' intervento di Regione Liguria, attraverso Arpal, per l' analisi dei dati. « Secondo le nostre stime - spiega Giovanni Coiana, presidente del comitato Tutela Ambientale Genova - le navi in porto emettono giornalmente dalle 2,5 alle 4,7 ton di ossido di carbonio, che equivalgono a circa 1500 automezzi pesanti accesi per 24 ore. Il problema è che mancano dati ufficiali, visto che le due centraline, in via Buozzi e a Castelletto, lavorano su modelli che risalgono al 2011. Stiamo pensando a un monitoraggio con campionatori passivi e i cittadini si sono resi disponibili a ospitarli e a portarli all' Arpal perché siano analizzati, ma la Regione deve darci una mano. Anche perché non siamo tranquilli e, se non avremo risposte adeguate, pensiamo di rivolgerci alla magistratura e stiamo anche ragionando su una class action » . Le prime risposte, però, potrebbero arrivare abbastanza velocemente visto che entro fine giugno dovrebbe tornare a riunirsi il tavolo convocato dal Comune con **Autorità di Sistema Portuale**, Capitaneria di Porto, Arpal e Regione. « Il mio impegno - spiega l' assessore Maresca - è quello di rendere compatibile lo sviluppo **portuale** con la sostenibilità ambientale. Noi abbiamo fatto pressione affinché siano fatti studi specifici, da parte di Arpal, per capire l' incidenza delle navi sull' inquinamento e appena avremo i numeri potremo fare valutazioni obiettive». Tra le soluzioni proposte dai comitati anche quella di far utilizzare alle navi carburante meno inquinante già prima di entrare in porto, mentre adesso è prevista un tolleranza di due ore dopo l' ingresso in banchina. « C' è un protocollo di collaborazione con Capitaneria di Porto - continua Maresca - e credo sia un tema da approfondire. Per questo già dal prossimo tavolo vorrei coinvolgere anche gli armatori per capire se questa soluzione si può attuare con quali modalità. La Capitaneria, comunque, si è già impegnata ad aumentare i controlli e, a livello nazionale Genova potrebbe portare avanti anche modifiche alle normative sui fumi delle navi, che in Italia sono meno restrittive rispetto al nord Europa » . Il tutto, ovviamente, in vista dell' elettrificazione delle banchine: un investimento di 19 milioni di euro di fondi pubblici che riguarderà Ponte dei Mille, Doria, Assereto, Colombo e Caracciolo. Il progetto preliminare è già stato fatto, fanno sapere da **autorità di sistema portuale** e nelle prossime settimane passerà in conferenza dei servizi. Successivamente si arriverà alla gara internazionale e il vincitore, farà il progetto esecutivo e avvierà i lavori che dovrebbero concludersi entro giugno 2023. © RIPRODUZIONE RISERVATA



L'inchiesta

Inquinamento indagato manager della Superba

Avviso di garanzia all'amministratore delegato Alessandro Gentile, che respinge le accuse "Quel superamento è stato l'unico registrato in dieci anni di test regolari"

di Marco Lignana Adesso, sul registro degli indagati, sono finiti un nome e un cognome. L'inchiesta della Procura di Genova e del reparto Ambiente della polizia municipale, sui sospetti inquinamenti di sostanze chimiche che avrebbero interessato una condotta a Multedo, chiama in causa il manager dell'azienda "Superba", una delle due storiche società di depositi chimici a Pegli. Ad aver ricevuto nei giorni scorsi un avviso di garanzia firmato dal pubblico ministero Andrea Ranalli è Alessandro Gentile, amministratore delegato dell'impresa del gruppo Pir. A lui gli inquirenti contestano di aver superato i limiti di emissioni di alcune sostanze in un campionamento dello scorso ottobre. Secondo l'accusa, la Superba avrebbe violato l'articolo 137 del codice dell'Ambiente, che tratta appunto di acque reflue industriali. Una tesi che lo stesso Gentile respinge con forza: « Quel superamento è stato l'unico registrato in dieci anni di test sempre regolari, L'ultima rilevazione, appena arrivata e riferita al mese di marzo, dice che tutto è in regola». Ma allora perché quei valori anomali nei livelli di benzene, toluene, metil-terbutil- etere, orto- xilene, naftalene e cumene? Secondo la linea difensiva di Superba e di Gentile, « non si può non considerare che ottobre fu un mese eccezionalmente piovoso. E le piogge possono aver trascinato sostanze e prodotti anche da una certa distanza».

Fulcro e punto di partenza della vicenda, però, al di là della contestazione mossa dalla Procura sul superamento dei limiti, sono i miasmi. Perché se gli inquirenti parlano esclusivamente di quel controllo dello scorso ottobre, sul tavolo ci sono le segnalazioni di odori insopportabili all' **Autorità Portuale**, alla città metropolitana, a Iren, all' Arpal e al Comune. Odori provenienti in particolare da un tombino nel terreno di proprietà dell'azienda Fidra, a due passi dal deposito di Superba. Tramite il proprio legale Giovanni Gerbi, Fidra ha inoltrato le lettere sia a dicembre che ad aprile. Per cercare di capire cosa ci fosse dietro quelle esalazioni, Fidra ha fatto anche fare delle analisi a degli specialisti nelle acque del tombino, e ha constatato la presenza anomala di acetone, etanolo e glicole. Preoccupato soprattutto per la salute dei propri dipendenti, il titolare Giacomo Parodi (assistito dall' avvocato Sabrina Franzone) ha così deciso di fare tutte le segnalazioni del caso alle **autorità** e a Iren. Nessuno, tuttavia, nel frattempo ha risolto il problema dei miasmi. Mentre Alessandro Gentile tiene a specificare che «il procedimento a mio carico non ha nulla a che vedere con i cattivi odori che si respirano a Multedo. Mi chiedo perché, oltre ad analizzare le acque in un tombino, non vengano fatti dei test diretti sulla qualità dell' aria nel quartiere. Infine andrebbe considerato che quei tombini sono anche in prossimità di due stazioni di servizio, che trattano idrocarburi, e di un autolavaggio ». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il caso

Sardegna caos, dopo il decreto del governo i traghetti da Genova partono ugualmente

Si rischia il caos nei collegamenti con la Sardegna dopo il decreto interministeriale firmato martedì dal governo che stabilisce che «fino al 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale, tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i porti nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13». Come interpretarlo? Solo con un servizio riservato a Tirrenia, che svolge il collegamento in convenzione, oppure con un provvedimento aperto a tutte le compagnie? In attesa dei chiarimenti, sale la polemica, a cominciare dal presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo. « Gravissimi potrebbero essere i danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di tutto il settore marittimo - spiega Merlo - per il decreto firmato a sorpresa dai ministri Speranza e De Micheli. Com'è possibile che dopo giorni e giorni di comunicazioni che annunciavano la libera circolazione tra le regioni a partire dal 3, sia stato reso noto un decreto che impedirebbe il trasporto marittimo da e verso la Sardegna ad esclusione dei servizi di continuità territoriale? Si possono considerare servizi di continuità tutti oppure solo quelli convenzionati? ». Critica anche Confitarma. « È evidente che, l'impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal Decreto, crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori. Siamo certi che il ministero dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall'emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all'Italia intera. Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l'inizio di una possibile ripresa ». Gnv, intanto, compagnia che fa capo al gruppo guidato da Gianluigi Aponte, conferma la partenza del traghetto Rhapsody da **Genova** per **Porto** Torres, con a bordo i primi passeggeri, nonostante i dubbi sollevati dall'interpretazione del decreto. - (mas.m.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Genova, al Terminal Psa sciopero di cinque giorni

Cinque giornate di sciopero al Terminal Psa di Pra' nel porto di Genova. La protesta, dichiarata dalle rappresentanze sindacali unitarie, riguarderà tutti i lavoratori nella prima e nell' ultima ora del turno tra il 15 e il 20 giugno. Lo sciopero è stato dichiarato a fronte 'delle continue e unilaterali forzature effettuate ultimamente dall' azienda. Fra queste per i sindacati c' è la decisione di mettere domenica scorsa in ferie forzate i lavoratori in assenza di navi o treni merci in arrivo e quella, comunicata ieri, di sottrarre minuti di salario - circa 14 a turno - a fronte della decisione di anticipare l' ingresso dei lavoratori negli spogliatoi per evitare assembramenti nei momenti del cambio turno.



Porto Genova: terminal Psa, rsu dichiara 5 giorni sciopero

(ANSA) - GENOVA, 03 GIU - Cinque giornate di sciopero al terminal Psa di Pra' nel porto di Genova. La protesta, dichiarata dall' rsu, riguarderà tutti i lavoratori nella prima e nell' ultima ora del turno nelle giornate comprese tra il 15 e il 20 giugno. Lo sciopero, si legge nella nota dei rappresentanti sindacali, è stato dichiarato a fronte "delle continue e unilaterali forzature effettuate ultimamente dall' azienda". Fra queste la decisione da parte del terminal di mettere domenica scorsa in ferie forzate i lavoratori in assenza di navi o treni merci in arrivo e quella, comunicata proprio oggi, di sottrarre minuti di salario - circa 14 a turno - a fronte della decisione, che sarebbe stata presa di comune accordo tra azienda e sindacati, di anticipare l' ingresso dei lavoratori negli spogliatoi per evitare assembramenti nei momenti del cambio turno in rispetto della normativa anti-contagio. Per l' rsu si tratterebbe di "scelte pretestuose per dimostrare una crisi che tuttavia non c' è. La riduzione del numero dei container - spiega l' rsu - è un dato oggettivo ma non è tale da giustificare questo tipo di scelte". (ANSA).



Terminal Psa Genova, cinque giorni di sciopero: si fermano la prima e l'ultima ora di turno

Redazione

Terminal Psa Genova, cinque giorni di sciopero: si fermano la prima e l'ultima ora di turno 03 Giugno 2020 - Redazione Genova Cinque giorni di sciopero al terminal Psa di Prà nel porto di Genova. La protesta, dichiarata dall'rsu, riguarderà tutti i lavoratori nella prima e nell'ultima ora del turno nelle giornate comprese tra il 15 e il 20 giugno. Lo sciopero, si legge nella nota dei rappresentanti sindacali, è stato dichiarato a fronte «delle continue e unilaterali forzature effettuate ultimamente dall'azienda ». Fra queste la decisione da parte del terminal di mettere domenica scorsa in ferie forzate i lavoratori in assenza di navi o treni merci in arrivo e quella, comunicata proprio oggi, di sottrarre minuti di salario circa 14 a turno a fronte della decisione, che sarebbe stata presa di comune accordo tra azienda e sindacati, di anticipare l'ingresso dei lavoratori negli spogliatoi per evitare assembramenti nei momenti del cambio turno in rispetto della normativa anti-contagio. Per l'rsu si tratterebbe di «scelte pretestuose per dimostrare una crisi che tuttavia non c'è ». La riduzione del numero dei container spiega l'rsu è un dato oggettivo ma non è tale da giustificare questo tipo di scelte ».

Informative

Questo sito e gli strumenti di firma sono in uso integrato tramite dei programmi con, uso di tecnologia di internet (IP) e forme di dati e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il miglioramento della qualità dei servizi offerti. Per saperne di più sul nostro utilizzo di cookie e altri identificatori visitate o scaricate questa informativa, premendo la navigazione in questa pagina. Cliccando su "Sì" o sul pulsante "continua" e continuando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Terminal Psa Genova, cinque giorni di sciopero: si fermano la prima e l'ultima ora di turno

23 GIUGNO 2020 - Redazione



Genova - Cinque giorni di sciopero al terminal Psa di Prà nel porto di Genova. La protesta, dichiarata dall'rsu, riguarderà tutti i lavoratori nella prima e nell'ultima ora del turno nelle giornate comprese tra il 15 e il 20 giugno. Lo sciopero, si legge nella nota dei rappresentanti sindacali, è stato dichiarato a fronte «delle continue e unilaterali forzature effettuate ultimamente dall'azienda ».

Fra queste la decisione da parte del terminal di mettere domenica scorsa in ferie forzate i lavoratori in assenza di navi o treni merci in arrivo e quella, comunicata proprio oggi, di sottrarre minuti di salario - circa 14 a turno - a fronte della decisione, che sarebbe stata presa di comune accordo tra azienda e sindacati, di anticipare l'ingresso dei lavoratori negli spogliatoi per evitare assembramenti nei momenti del cambio turno in rispetto della normativa anti-contagio. Per l'rsu si tratterebbe di «scelte pretestuose per dimostrare una crisi che tuttavia non c'è ». La riduzione del numero dei container spiega l'rsu è un dato oggettivo ma non è tale da giustificare questo tipo di scelte ».

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Anarchia sul battello per la Palmaria Zero distanze e poche mascherine

Scarso rispetto delle regole per la prevenzione del contagio tra i clienti del servizio di navigazione La compagnia spiega: «Nella maggior parte delle corse tutto è andato bene. Anomalie solo nell' ultima»

LA SPEZIA Due Giugno all' insegna dell' anarchia sull' Albatros. Almeno, sull' ultima corsa della storica ed iconica imbarcazione, quella delle 18, che dalla Palmaria e da Porto Venere ha riportato centinaia di persone alla Spezia. In questa prima prova di stagione, con un servizio straordinario effettuato dal 30 maggio al 2 giugno, è stata questa a far registrare falle sulla gestione delle misure di sicurezza antiCovid. Sconosciuti seduti uno di fianco all' altro, in barba al distanziamento minimo obbligatorio, posti non regimentati a bordo, mascherine male indossate, quando addirittura non calate sul viso, mancanza di controllo sono la situazione che ci siamo trovati a vivere e che è stata denunciata anche da qualche utente sui social della Navigazione Golfo dei Poeti, che gestisce il servizio. Un quadro iniziato con il consueto assembramento di persone sulla banchina del Terrizzo, peggiorato dopo che a Porto Venere sono salite a bordo altre decine di persone. E se questo è stato l' antipasto stagionale, con i confini della regione chiusi, pare più che lecito chiedersi cosa succederà quando inizieranno ad arrivare - come si spera - i turisti. Ma andiamo per ordine. In passeggiata Morin, tutto era organizzato a dovere: guide con il posizionamento a terra, gel per le mani presenti prima di imbarcarsi e a bordo e avvisi scritti sul comportamento da tenere. I problemi sono iniziati all' andata, su un altro battello: pochi utenti e distanze rispettate, con i gruppi distribuiti in modo uniforme sui sedili frontali, ma diverse persone, appena accomodate, hanno tolto la mascherina dal volto o abbassato il dispositivo sotto al naso. Situazione ripetutasi in larga scala al ritorno, dove non è stata l' unico problema. Nessun posto, a differenza da quanto accade per i bus, se parliamo di trasporti, o nei bar e perfino in chiesa, era stato regimentato. Cosa che, invece, avrebbe dovuto esser attuata secondo il documento per la sicurezza firmato dalla compagnia. Che così risponde: «In questi 4 giorni di collegamento straordinario con Porto Venere e Isola Palmaria sono state effettuate 40 corse in cui è andato tutto bene, grazie alle procedure messe in atto per la sicurezza - approvate dal Rina e condivise con Capitaneria di Porto e **Autorità Portuale** - e alla collaborazione dei passeggeri. Solo nell' ultima corsa del giorno 2 giugno si sono registrate alcune situazioni anomale, su cui stiamo ragionando, e che ci danno la possibilità di implementare le procedure adottate per migliorare sempre di più il servizio nell' interesse dell' utenza». Utenza che, inevitabilmente, dovrà collaborare: se è vero che non abbiamo riscontrato controlli o ulteriori raccomandazioni, eccetto un messaggio all' altoparlante sull' obbligo di indossare la mascherina a bordo diffuso appena mollati gli ormeggi al Terrizzo, da parte di una fetta dei passeggeri non c' è stata la minima collaborazione sull' abc della sicurezza. La cifra massima dei passeggeri, fissata in 372 a fronte di una capienza di 650 persone sull' Albatros (il personale ha utilizzato regolarmente un contapersone all' imbarco), dovrebbe garantire il distanziamento, ma così non è stato, specie pensando a chi è salito a Porto Venere e si è sistemato accanto a sconosciuti mai visti prima. Il personale, salvo un' apparizione fugace sul ponte, non ha neanche provato a riprendere o a rimediare alle trasgressioni più evidenti. E che dire delle persone accomodate schiena contro schiena? Perché si deve esser obbligati a metter il proprio zaino di fianco a sé per non avere un contatto ravvicinato con un altro passeggero? E perché non dar la possibilità di prenotare, anche per gestire meglio i flussi? E come mai nessuno ha gestito



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

la discesa, durante la quale si sono formati immancabili e prevedibili gli assembramenti? Una mano lava l' altra, soprattutto in tempo di Covid: la compagnia, che attualmente ha 40 persone in cassa integrazione e 45 stagionali ferme a casa, deve e può riprender le attività, con le giuste misure. L' utenza, messa nelle condizione, deve fare il resto. Chiara Tenca © RIPRODUZIONE RISERVATA.

la capitaneria

«Più responsabilità da parte dei singoli»

Il comandante assicura «Le misure di sicurezza ci sono, vanno applicate»

«Credo che si debba puntare sulla prenotazione e che si debba prevenire eventuali problemi: inizieranno le vacanze e ci sarà il grosso da gestire adesso». Giovanni Stella, comandante della Capitaneria di Porto della Spezia, guarda avanti. E, con lo spirito di collaborazione, auspica che l'impatto verificatosi sull'Albatros il 2 Giugno non accada nuovamente, grazie ad una serie di accorgimenti ad hoc. «Il consorzio ha adottato misure di sicurezza sia per il personale che per i passeggeri, condividendo con noi un documento validato dal Rina. Fermo restando che tutto sia migliorabile, anche i passeggeri devono fare la loro parte; riguardo il distanziamento delle persone, sicuramente qualcosa non è andato, rispetto a quanto previsto nel testo: i posti a sedere andavano regolamentati». La Capitaneria di Porto è ora stata legittimata dal Questore ad effettuare i controlli; la linea «in un fenomeno che - sottolinea Stella - in 28 anni di servizio non ricordo di aver mai affrontato, è di lavorare molto su informazione e prevenzione, in modo da far dritte comuni. Per far questo, abbiamo tenuto diverse videoconferenze, anche con associazioni di categoria. Da oggi (ieri per chi legge, ndr) iniziano la stagione balneare e la libera circolazione: non sappiamo a cosa andremo incontro e il prossimo week end sarà il vero banco di prova». A livello di responsabilità, precisa Stella parlando di quanto accaduto martedì, «la compagnia ha la responsabilità sul numero delle persone a bordo, ma quella sui comportamenti è del singolo». Un dato che evidenzia ancora una volta di più come la sicurezza sia un bene da preservare come collettività. Chiara Tenca.



Lsct, continua il braccio di ferro sulla "cassa"

La partita sul tavolo tecnico è quella del rinnovo della cig scaduta il 31 maggio per i 343 addetti di cui 288 operai e 115 impiegati e quadri

LA SPEZIA Il vertice di Lsct le definisce «divergenze di vedute», lasciando intravedere, nonostante la fumata nera dei due precedenti incontri, la possibilità di raggiungere un momento di sintesi fra due posizioni per ora molto distanti. Il sindacato la vede un po' diversamente e contesta all'azienda di non volere «una discussione alla pari», come dice Fabio Quaretti segretario Filt Cgil, invocando un «interlocutore più conciliante e coerente con le posizioni già assunte al tavolo della trattativa». La partita è quella del rinnovo della cassa integrazione Covid (quattro settimane) per i 343 addetti, di cui 228 operai e 115 impiegati e quadri, scaduta lo scorso 31 maggio (l'organico complessivo è di 620 unità). Ma non solo: in ballo ci sono la gestione della flessibilità del lavoro e degli orari, in un quadro economico fortemente deteriorato dalla caduta produttiva indotta dal covid. La direzione del terminal, evitando di rilasciare dichiarazioni sulla trattativa, si limita a dire che «maggio e giugno si presentano come i mesi più duri per effetto dell'alta cancellazione di molti viaggi». Nessuna cifra precisa, anche perché, dice il direttore marketing e comunicazione di Lsct Daniele Testi, «siamo in attesa di disporre degli ultimi numeri, e comunque le previsioni in linea generale sono state rispettate con flessioni al di sopra del 30 per cento». Caduta dei traffici a parte, il tema cig e flessibilità sta facendo crescere la tensione, anche se non mancherebbero le basi per un avanzamento della trattativa. In sostanza il sindacato, a fronte dell'indisponibilità dell'azienda ad accogliere le sue richieste, aspetta le mosse della controparte per una eventuale risposta «forte». Oggi intanto è previsto un passaggio importante con la riunione del Comitato paritetico, di cui fanno parte, oltre ai rappresentanti tecnici, Rsa, Rls (Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza) e il responsabile del servizio prevenzione e protezione dell'azienda. Oggetto dell'incontro, una verifica sullo stato di attuazione del protocollo covid e più in generale sulla sicurezza dei lavoratori. Aspetti che si intrecciano con il nodo degli addetti presenti in azienda. Uno dei temi più caldi è infatti quello della possibilità di rimuovere il vincolo della cosiddetta mano di lavoro, cioè la riduzione, per ragioni di prevenzione sanitaria, degli addetti ad ogni gru di banchina, con il ripristino di quote maggiori di personale operativo. «Il fatto è che cogliamo una evidente contraddizione nelle richieste dell'azienda - osserva Quaretti -, che da una parte chiede la cassa integrazione e dall'altra pretende di lavorare di più per aumentare la produttività. Vogliono avere maggiori margini di flessibilità e in aggiunta utilizzare lo strumento della cassa integrazione: è un percorso inattuabile. In pratica pretenderebbero di tornare alle condizioni pre Covid, ma non è possibile». Nel merito della trattativa, come spiega Marco Furetti, coordinatore provinciale Uil, c'è la richiesta dell'integrazione del 100 per cento dell'importo di cassa integrazione da parte dell'azienda e il riconoscimento di un bonus da sommare a quello erogato dal Governo. Lsct non si è detta disponibile e il sindacato ha così rilanciato con la proposta di una cifra giornaliera di 21 euro, a fronte di una controproposta di 14 euro dell'azienda, da intendersi come «una tantum concordia». L'accordo però non c'è. Così come il sindacato non ha digerito la proposta di una «pace sindacale» di qui a fine anno, «che si tradurrebbe nella rinuncia a ogni iniziativa a tutela dei lavoratori. E'



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

evidente - taglia corto Furletti - che non ci stiamo». Un dissenso che trova riscontro anche in Cgil: «Non siamo disponibili a barattare libertà sindacali a fronte di qualunque contropartita», fa sapere Quaretti. Il braccio di ferro continua. Franco Antola.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Il segretario generale Adsp

«Dai porti di Spezia e Marina arrivano messaggi confortanti»

Per Di Sarcina la riapertura delle fabbriche del nord sta iniziando a generare produzione anche in export

LA SPEZIA Situazione grave, ma non drammatica. I numeri del porto delineano questo scenario. Le cifre fornite dall' **Autorità portuale** accreditano per il primo quadrimestre 2020, 396.776 contenitori movimentati a Spezia, pari a -15,8%. Agli stessi livelli le merci sfuse: 4.546.584 tons (-16,5%). Più marcato il calo riferito ad aprile: 87.351 teu (-25,8%) e 1.082.029 tons (-25,3%). Quadro un po' diverso a Marina di Carrara: 26.240 teu (+15%) e 888.692 tons, corrispondenti a un più vistoso -18,9%. Aprile a due facce per il porto toscano: 6.261 teu (-0,6%) contro le merci in caduta libera: 187.501 tons, pari a -40,3%). Altri scenari sul versante crocieristico che, a fronte dei 40mila passeggeri di inizio anno, registra l' azzeramento dei movimenti, per lo stop alle crociere imposto dal coronavirus. **Come e quando potrà risollevarsi il comparto portuale?** Francesco Di Sarcina, segretario generale di Adsp, non è eccessivamente pessimista sulla ripartenza: «Dai porti di Spezia e Marina di Carrara - osserva - vedo arrivare messaggi confortanti, non ci sarà da attendere troppo per ritrovare le performance precedenti quando i traffici riprenderanno». **E nel frattempo?** «Con la riapertura delle fabbriche del nord il quadro cambierà, così come si sta iniziando a generare produzione anche in export. Occorrerà tempo, ma penso che nel giro di due mesi la situazione migliorerà notevolmente». **Gli aiuti ai concessionari?** «Con il decreto rilancio di un mese fa sono previste misure che si applicheranno anche ai terminalisti di Spezia, alle crociere e ai concessionari in genere. Quelle risorse, sia chiaro, sono a nostro carico. Lo Stato, col decreto di prossima conversione, indica i criteri per individuare i destinatari ma sul quantum e sulle modalità di erogazione decideremo noi». **Ma dove attingerà Adsp?** «Sfruttando l' avanzo di amministrazione. Gli aiuti saranno erogati attraverso la riduzione dei canoni concessori». Cifre Di Sarcina non ne anticipa («stiamo ancora lavorando sui bilanci») ma è verosimile che gli aiuti saranno dell' ordine di alcuni milioni di euro. Il criterio di assegnazione? Anche in questo caso il segretario Adsp non si sbilancia, ma pare sottinteso che a beneficiarne sarà chi rischia di fallire, non chi colleziona milioni di utili. Franco Antola.



Lockdown e dazi: il traffico del porto di Ravenna fa segnare un -28,9%

Fra dazi americani e lockdown la movimentazione delle merci al porto di Ravenna crolla del 28,9%. Arrivano i primi dati sull' economia ravennate dei travagliati mesi appena conclusi. A diffonderli è l' **Autorità Portuale**. Nel primo quadrimestre del 2020 le perdite per il porto di Ravenna sono del 17%. A soffrire sono tutti i comparti: rinfuse solide, prodotti liquidi, merci unitizzate, tutte con un calo a due cifre, fra il 10 e il 20%.



Il Tirreno

Livorno

provenzano scrive al governatore

Porto, il ministro rassicura «Livorno non è tagliata fuori»

Fugati i dubbi sul rischio di una esclusione dalla "Zona logistica semplificata" Rossi annuncia: nelle prossime settimane presenteremo la proposta formale

livorno«Non rilevo alcun ostacolo, né giuridico né tantomeno politico, in virtù del quale la Zls Toscana non possa ricomprendere anche l' "area di crisi complessa di Livorno" e il relativo **porto**, garantendo così anche a questa parte di territorio di avvalersi di importanti vantaggi competitivi». Le ultime righe della lettera del ministro della coesione sociale Giuseppe Provenzano mirano a fugare il timore che, negli ingranaggi procedurali della nuova normativa sulle "zone Zls rafforzate" (Zlsr) come "corsie preferenziali" della competitività, potesse annidarsi la trappola a danno di Livorno. Anzi, il ministro aggiunge che «resta l' impegno mio e del governo tutto a far sì che, nella prossima programmazione degli aiuti a finalità regionale, tutta la suddetta area possa essere ricompresa tra i territori in crisi nei quali poter applicare con completezza il quadro degli incentivi economici». Le parole di Provenzano fanno seguito al messaggio allarmato che gli aveva inviato il governatore Enrico Rossi. L' aveva fatto in tandem con una mobilitazione che il centrosinistra livornese aveva messo in campo su tutti i fronti: con l' iniziativa del parlamentare dem Andrea Romano a Montecitorio che aveva portato a un ordine del giorno chiarificatore, con la scesa in campo del municipio labronico (con l' assessore Gianfranco Simoncini), con l' annuncio di una mozione in consiglio regionale da parte di Francesco Gazzetti, con il pressing politico della federazione Pd a cominciare dal segretario Simone Rossi. Sia chiaro, non è ancora l' ok all' istituzione della "Zls" estesa anche a Livorno ma è stato eliminato un intoppo che, al tirar delle somme, avremmo potuto pagar caro. Non a caso, il presidente della Regione ha messo nero su bianco il proprio "grazie" al ministro Provenzano «per la tempestività e la puntualità del suo intervento»: non solo si cancella ogni probabile equivoco e ogni eventuale dubbio interpretativo relativamente alla possibilità che «Livorno e il suo scalo possano essere inseriti nelle "Zlsr" così come modificate dalla Finanziaria 2019». Una rassicurazione accompagnata - sta qui la sottolineatura di Rossi - dell' impegno del governo a «far sì che anche l' area di Livorno possa essere ricompresa tra quelle cui si applica il complesso degli incentivi economici, e quindi in futuro anche il credito d' imposta oltre alle misure di velocizzazione procedurale, agli interventi regionali e nazionali di sostegno alle infrastrutture ed alle imprese». Risultato: da Firenze si annuncia che si conta di formalizzare «nelle prossime settimane» al ministero la proposta di dettaglio. Del resto, nella sua missiva il ministro non solo sottolinea di aver messo al centro («sin dall' inizio del mandato») i nuovi strumenti di rilancio territoriale aggiungendo poi che «i miei uffici sono pronti a ricevere e a analizzare con la massima sollecitudine, così come impone il contesto emergenziale che ci troviamo a vivere, la proposta di istituzione» della "Zls" toscana. Da dietro le quinte l' assessore Gianfranco Simoncini è stato uno degli artefici della mobilitazione politico-istituzionale per stoppare una beffa della quale Livorno rischiava di pagare le conseguenze. Logico che ora canti vittoria: «Viene garantita la possibilità per Livorno ed il suo **porto** - dichiara Simoncini - di poter essere inserite nella "Zlsr", superando ogni dubbio interpretativo che era stato sollevato». Siccome è Provenzano stesso che si prende l' impegno di «garantire nella nuova programmazione europea la possibilità che a Livorno possano arrivare il credito di imposta e il sostegno anche alla grande impresa», ecco che



Simoncini parla non di uno bensì «due risultati di grande valore per il futuro di Livorno e del suo porto, tanto più importanti in questa fase». Lo ripete ringraziando ministro e governatore, poi ricordando l'azione di Romano «a sostegno dell'



Il Tirreno

Livorno

obbiettivo che il sindaco Luca Salvetti aveva proposto anche nell' ultima seduta della cabina di regia sull' Accorpo di programma». Plaude a Provenzano anche il vicesegretario regionale Pd Valerio Fabiani, ricordando l' intervento di Gazzetti e il «lavoro di squadra» fatto «come Toscana e come territorio di Livorno»: «Ora lavoriamo allo stesso modo per cogliere tutte le concrete opportunità previste per dare impulso allo sviluppo di Livorno e di tutta costa toscana che in questi anni ha pagato un prezzo decisamente salato alla crisi». Per Paola Pizzi, responsabile politiche di sviluppo della costa della segreteria regionale Pd, occorre «accelerare l' istituzione della "Zlsr" toscana»: oltretutto - dice - «andrebbe ad interessare le aree di crisi industriale e, per queste, potrebbe rappresentare un' occasione per facilitare l' attuazione dei progetti previsti dai vari Accordi di programma che, purtroppo, fino ad ora non sono riusciti a vedere la luce». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

le reazioni

Romano e Gazzetti «Chiarimento importante»

livorno «Davvero un' ottima notizia»: così il deputato dem Andrea Romano giudica la risposta del ministro al governatore sulla "Zls". Lo dice ringraziando il sindaco Luca Salvetti e il presidente Enrico Rossi per avere «raccolto la preoccupazione del mondo portuale ed economico livornese ed essersene fatti interpreti». Le parole del ministro spendono un impegno rilevante, secondo il parlamentare di centrosinistra: «E' un chiarimento importante, che apre la strada all' utilizzo degli strumenti fiscali e tariffari indispensabili al rilancio economico dell' area portuale livornese, tanto più urgente nell' attuale fase di ripartenza post-Covid». E parla di «risultato di un grande lavoro di squadra di tutto il Pd livornese e toscano». «Missione compiuta»: lo ribadisce il consigliere regionale dem Francesco Gazzetti, mettendo in rilievo che il ministro Provenzano è intervenuto «con rapidità e grande concretezza». Ma per Gazzetti è importante che attorno a questa richiesta di impegno abbiano fatto quadrato - in una azione che lo ha visto depositare una mozione in consiglio regionale - il governatore Rossi («sempre attentissimo alle vicende di Livorno»), le iniziative parlamentari di Andrea Romano, lo stimolo del Comune col sindaco Luca Salvetti e l' assessore Gianfranco Simoncini, l' azione del Pd coi vertici regionali, i segretari Simone Rossi (territoriale) e Federico Mirabelli (comunale) oltre che del candidato governatore Eugenio Giani». --



Livorno può essere inserita nella ZIs

Soddisfazione dell'assessore Simoncini: due risultati di grande valore per Livorno e il suo porto

Redazione

LIVORNO Livorno può essere inserita nell'istituenda Zona Logistica Semplificata Rafforzata Toscana. Lo ha chiarito il ministro per il Sud e per la Coesione Economica Giuseppe Provenzano, con una lettera trasmessa al presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, che alcuni giorni fa aveva scritto al ministro chiedendo che venisse superato ogni dubbio in tal senso. Non rilevo alcun ostacolo si legge nella lettera del ministro Provenzano né giuridico né tantomeno politico, in virtù del quale la ZIs Toscana non possa ricomprendere anche l'Area di Crisi Complessa di Livorno e il relativo porto, garantendo così anche a questa parte di territorio di avvalersi di importanti vantaggi competitivi. Il ministro Provenzano, nel ricordare come uno dei suoi primi impegni sin dall'inizio del mandato sia stato il rilancio delle Zone Economiche Speciali e il rafforzamento dell'importante strumento delle Zone Logistiche Semplificate, estendendo a queste ultime gli incentivi economici già previsti dalla normativa vigente per le Zone Economiche Speciali, ha garantito che i suoi uffici sono pronti a ricevere ed esaminare con la massima sollecitudine, così come impone il contesto emergenziale, la proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata per la Toscana. Grande soddisfazione per la risposta del ministro Provenzano al presidente Rossi è stata espressa da Gianfranco Simoncini, assessore comunale al lavoro e allo sviluppo economico. Viene garantita la possibilità per Livorno ed il suo porto dichiara Simoncini di poter essere inserite nella ZIsr, superando ogni dubbio interpretativo che era stato sollevato. Inoltre il ministro si impegna a garantire nella nuova programmazione europea la possibilità che a Livorno possano arrivare il credito di imposta e il sostegno anche alla grande impresa. Due risultati di grande valore per il futuro di Livorno e del suo porto, tanto più importanti in questa fase. Ringrazio il ministro, e il presidente Rossi e l'onorevole Romano per aver sostenuto con forza l'obiettivo che il sindaco Salvetti aveva proposto anche nell'ultima seduta della cabina di regia sull'Adp per l'Area di crisi complessa. Questo il testo integrale della lettera del ministro Provenzano al presidente Rossi: Caro Presidente, caro Enrico, ho letto e preso buona nota della lettera con cui richiami l'attenzione, dimostrando la cura verso i territori che da sempre caratterizza la Tua azione politica ed istituzionale, sulla necessità di ricomprendere l'Area di Crisi Complessa di Livorno e il suo porto all'interno dell'istituenda Zona Logistica Speciale della Toscana. A questo proposito, voglio in primo luogo assicurarti che il Tuo impegno è anche il mio. Sin dall'inizio del mio mandato ho dedicato la massima attenzione, accanto al rilancio delle Zone Economiche Speciali, al rafforzamento dell'importante strumento delle Zone Logistiche Semplificate, in particolare estendendo a queste ultime naturalmente nei limiti imposti dalla normativa europea sugli aiuti a finalità regionale gli incentivi economici già previsti dalla normativa vigente per le prime. Ti confermo, pertanto, che i miei uffici sono pronti a ricevere e a analizzare con la massima sollecitudine, così come impone il contesto emergenziale che ci troviamo a vivere, la proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata per la Toscana. Ti comunico, inoltre, che non rilevo alcun ostacolo, né giuridico né tantomeno politico, in virtù del quale la ZIs Toscana non possa ricomprendere anche l'Area di Crisi Complessa di Livorno e il relativo porto, garantendo così anche a questa parte di territorio di avvalersi di importanti vantaggi



competitivi. Resta l'impegno mio e del Governo tutto a far sì che, nella prossima programmazione degli aiuti a finalità regionale, tutta la suddetta Area possa essere ricompresa tra i territori in crisi nei quali poter applicare con completezza il quadro degli incentivi economici. Confidando che quanto sopra corrisponda alle aspirazioni che hai manifestato, Ti saluto con rinnovata stima.



Il Tirreno

Livorno

in campo le segreterie nazionali

Rimorchiatori, i sindacati all' attacco contro l' ordinanza

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono alla ministra di sospendere la circolare che ha consentito a Livorno il provvedimento di riduzione

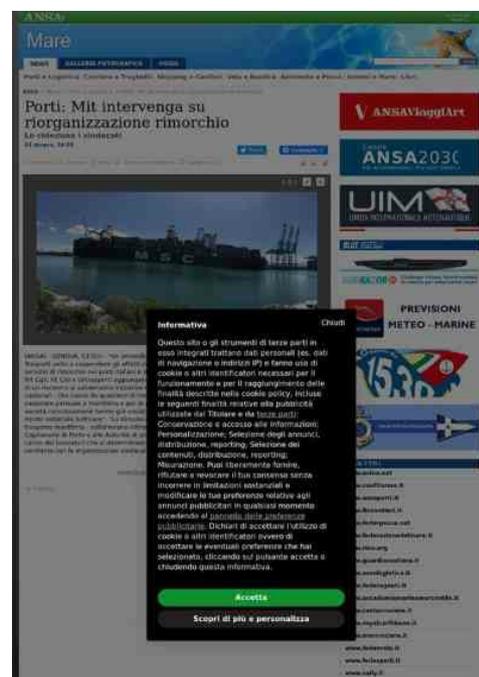
livorno Dal quartier generale nazionale le organizzazioni di categoria Cgil Cisl Uil del settore trasporti vanno all' attacco contro la circolare ministeriale che consente di riorganizzare in modo unilaterale il servizio di rimorchio nei porti italiani: chiedono «un immediato intervento» alla ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli perché ne sospenda gli effetti. Lo fanno in modo unitario Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti aggiungendo che «al fine di tutelare i lavoratori interessati, in assenza di un riscontro si valuteranno iniziative da intraprendere». L' annuncio di venti di guerra sulle banchine. La questione riguarda anche Livorno perché la Capitaneria di porto ha varato una ordinanza con cui «a fronte della minore domanda di servizio conseguente alla contrazione dei traffici riconducibile all' emergenza in atto», viene disposta la riorganizzazione del servizio di rimorchio nel porto di Livorno secondo queste modalità: quattro rimorchiatori (anziché cinque) in servizio diurno dalle ore 6 alle ore 18 e due rimorchiatori (anziché tre) in servizio notturno nel resto della giornata. E' un problema che ha destato allarme nei sindacati e nei lavoratori anche a La Spezia e a Genova, seppur con modalità differenti: nel provvedimento così come nell' ordinanza livornese è specificato che la riduzione è legata alla fase transitoria dell' emergenza sanitaria che ha portato a un abbassamento del livello dei traffici ma fra le organizzazioni dei lavoratori non mancano timori di ordine più generale. Proprio il caso livornese è sotto i riflettori del documento nazionale: «La Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali ed il trasporto marittimo - viene sottolineato nel documento sottoscritto da parte dei sindacati nazionali di categoria - ha attribuito alle Capitanerie di Porto e alle Autorità di sistema portuale le responsabilità di ulteriori penalizzazioni a carico dei lavoratori che si determinano, come nel caso del porto di Livorno, senza alcun preventivo confronto con le organizzazioni sindacali». Le organizzazioni dei lavoratori mettono l' accento su un aspetto del problema: si tratta di una richiesta che «nasce - si tiene a mettere in evidenza - da questioni di metodo e di merito in una fase complessa per l' economia nazionale portuale e marittima e per le ripercussioni sui lavoratori del settore per i quali alcune società concessionarie hanno già avviato e concluso le procedure di accesso alle prestazioni del Fondo settoriale Solimare». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: Mit intervenga su riorganizzazione rimorchio

Lo chiedono i sindacati

"Un immediato intervento della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti volto a sospendere gli effetti della circolare in materia di riorganizzazione unilaterale del servizio di rimorchio nei porti italiani e dei provvedimenti conseguenti". Lo chiedono unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti aggiungendo che "al fine di tutelare i lavoratori interessati, in assenza di un riscontro si valuteranno iniziative da intraprendere". "Una richiesta - spiegano le segreterie nazionali - che nasce da questioni di metodo e di merito in una fase complessa per l' economia nazionale portuale e marittima e per le ripercussioni sui lavoratori del settore per i quali alcune società concessionarie hanno già avviato e concluso le procedure di accesso alle prestazioni del Fondo settoriale Solimare". "La Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali ed il trasporto marittimo - sottolineano infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - ha attribuito alle Capitanerie di **Porto** e alle Autorità di sistema portuale le responsabilità di ulteriori penalizzazioni a carico dei lavoratori che si determinano, come nel caso del **porto di Livorno**, senza alcun preventivo confronto con le organizzazioni sindacali". (ANSA).



Informare

Livorno

Filt, Fit e Uilt hanno sollecitato il MIT ad intervenire in merito alla riorganizzazione dei servizi di rimorchio

L' invito - hanno specificato i sindacati - è volto a tutelare i lavoratori interessati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno chiesto alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, un immediato intervento volto a sospendere gli effetti della recente circolare del MIT che prevede una riorganizzazione del servizio di rimorchio nei porti italiani in conseguenza della minore domanda. La sollecitazione - hanno spiegato le organizzazioni sindacali - è «al fine di tutelare i lavoratori interessati». «In assenza di un riscontro - hanno annunciato Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - si valuteranno iniziative da intraprendere». Le segreterie nazionali dei tre sindacati hanno specificato che la richiesta «nasce da questioni di metodo e di merito in una fase complessa per l' economia nazionale portuale e marittima e per le ripercussioni sui lavoratori del settore per i quali alcune società concessionarie hanno già avviato e concluso le procedure di accesso alle prestazioni del Fondo settoriale Solimare». «La Direzione Generale per la vigilanza sulle autorità portuali ed il trasporto marittimo - hanno sottolineato infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - ha attribuito alle Capitanerie di **Porto** e alle Autorità di Sistema Portuale le responsabilità di ulteriori penalizzazioni a carico dei lavoratori che si determinano, come nel caso del **porto** di **Livorno**, senza alcun preventivo confronto con le organizzazioni sindacali».



Rimorchio portuale: sindacati scrivono al Mit

Chiedono sospensione della circolare di riorganizzazione unilaterale del servizio

Redazione

ROMA I sindacati chiedono al Mit la sospensione immediata della circolare di riorganizzazione unilaterale del servizio rimorchio portuale. In un comunicato congiunto, le segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, ieri hanno chiesto un immediato intervento della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti volto a sospendere gli effetti della Circolare del 27 Maggio 2020 emanata dal proprio ministero in materia di riorganizzazione unilaterale del servizio di rimorchio nei porti italiani e dei conseguenti provvedimenti da essa innescati. La richiesta delle segreterie nazionali nasce da questioni di metodo e di merito in una fase complessa per l'economia nazionale portuale e marittima e per le ripercussioni sui lavoratori del settore per i quali alcune società concessionarie hanno già avviate e concluse le procedure di accesso alle prestazioni del Fondo settoriale Solimare. La Direzione Generale scrive le segreteria nazionali per la vigilanza sulle Autorità portuali ed il trasporto marittimo ha attribuito alle Capitanerie di Porto e alle **AdSp** le responsabilità di ulteriori penalizzazioni a carico dei lavoratori che si determinano, come nel caso di Livorno, senza alcun preventivo confronto con le organizzazioni sindacali. In assenza di riscontro conclude la nota dei sindacati le segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, al fine di tutelare le lavoratrici e i lavoratori interessati, nella giornata di mercoledì 3 Giugno 2020, decideranno le azioni da intraprendere.



Sindacati sul piede di guerra per il rimorchio portuale: Livorno primo fronte caldo

A 24 ore di distanza dalla prima comunicazione, i sindacati dei lavoratori tornano subito a chiedere alla Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, di intervenire sulla riorganizzazione (al ribasso) del servizio di rimorchio che penalizzerà il lavoro come pare stia già avvenendo a Livorno. Un immediato intervento della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti volto a sospendere gli effetti della circolare in materia di riorganizzazione unilaterale del servizio di rimorchio nei porti italiani e dei provvedimenti conseguenti chiedono infatti unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti aggiungendo che 'al fine di tutelare i lavoratori interessati, in assenza di un riscontro si valuteranno iniziative da intraprendere'. Una richiesta spiegano le segreterie nazionali che nasce da questioni di metodo e di merito in una fase complessa per l'economia nazionale portuale e marittima e per le ripercussioni sui lavoratori del settore per i quali alcune società concessionarie hanno già avviato e concluso le procedure di accesso alle prestazioni del Fondo settoriale Solimare. La nota dei sindacati conclude dicendo: La Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali e il trasporto marittimo ha attribuito alle Capitanerie di Porto e alle Autorità di sistema portuale le responsabilità di ulteriori penalizzazioni a carico dei lavoratori che si determinano, come nel caso del porto di Livorno, senza alcun preventivo confronto con le organizzazioni sindacali.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

effetto lockdown sul porto

Un altro mese nero, riduzioni drastiche in ogni settore

Rispetto all' aprile 2019, contrazione del 96% dei passeggeri e del 70% tra sbarchi e imbarchi dei mezzi commerciali

PIOMBINO Il porto ha archiviato il mese di aprile con una contrazione di oltre il 70% dei mezzi commerciali sbarcati/imbarcati (quasi 6400 unità in meno movimentate rispetto allo stesso mese del 2019) e un calo percentuale del 96% nel traffico passeggeri con 213 mila persone in meno. L' emergenza sanitaria e il blocco per arginare la diffusione del coronavirus hanno inevitabilmente pesato, con la conferma del trend di decrescita dei traffici portuali iniziato a marzo. Il rallentamento della produzione ha colpito duro anche il traffico delle rinfuse solide che ad aprile ha registrato un calo di 150 mila tonnellate rispetto allo stesso mese dell' anno precedente. Con una nota, l' **Autorità portuale** Alto Tirreno afferma che complessivamente, il primo quadrimestre si è chiuso con una movimentazione di 944 mila tonnellate, in calo del 31,9% rispetto al 2019. Peggiora dunque il consuntivo traffici dello scalo tanto che il I trimestre si era chiuso con una flessione dell' 11%. Rispetto allo scorso anno le tonnellate movimentate in meno sono state quasi 450 mila di cui oltre 340 mila totalizzate nel solo mese di aprile. Nel settore rotabile, tra gennaio e aprile sono state sbarcate/imbarcate circa 265 mila tonnellate in meno (-41,7%). Il comparto, che costituisce circa il 40% della movimentazione dello scalo, ha registrato una variazione negativa anche in termini di mezzi commerciali (guidati e s/r) movimentati. Nei primi quattro mesi, i mezzi sbarcati/imbarcati sono stati, in unità, 19.082 contro i 27.468 del 2019, oltre 6.000 mezzi in meno, pari ad un taglio del 30,5%. Per il dry bulk, la contrazione quadrimestrale è stata del 23,4% (-168 mila tonnellate). Dati negativi anche e soprattutto per il traffico passeggeri, in calo tra gennaio e aprile del 56,8% rispetto allo stesso periodo del 2019 (oltre 280 mila passeggeri in meno). Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto in questi primi mesi non era previsto nessuno scalo, così come lo scorso anno. --

PIOMBINO
Un altro mese nero, riduzioni drastiche in ogni settore
Rispetto all' aprile 2019, contrazione del 96% dei passeggeri e del 70% tra sbarchi e imbarchi dei mezzi commerciali

MOTOSEGHE
179€

TOSAERBA
299€

DECESPUGLIATORI
149€

MARTINI

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Porto, dati in rosso durante il lockdown -70% di traffici

PIOMBINO Aprile è stato un mese nero per il porto di Piombino che ha registrato una contrazione di oltre il 70% dei mezzi commerciali sbarcati/imbarcati (quasi 6400 unità in meno movimentate rispetto allo stesso mese del 2019) e un calo percentuale del 96% nel traffico passeggeri (213 mila persone in meno). Il rallentamento della produzione ha colpito duro anche il traffico delle rinfuse solide che ad aprile ha registrato un calo di 150mila tonnellate rispetto allo stesso mese del 2019. Il 1° quadrimestre si è chiuso con una movimentazione di 944 mila tonnellate, in calo del 31,9% rispetto al 2019. Le tonnellate movimentate in meno dallo scalo sono state quasi 450 mila di cui oltre 340 mila totalizzate nel solo mese di aprile. Con riferimento al settore rotabile, tra gennaio e aprile sono state sbarcate/imbarcate circa 265 mila tonnellate in meno (-41,7%). Il comparto, che costituisce circa il 40% della movimentazione dello scalo, ha registrato una variazione negativa anche in termini di mezzi commerciali. Nei primi 40 mesi dell' anno, i mezzi sbarcati/imbarcati sono stati, in unità, 19.082 contro i 27.468 del 2019, oltre 6.000 i in meno.

PIOMBINO
Il 'semaforo' per le spiagge libere
Un lago più in tempo resta l'affollamento permettendo di scegliere i tratti. Ecco tutte le iniziative

La Costa Diadema
Maie il porto
e ne è l'Chioschaccia

PIOMBINO
Il semaforo per le spiagge libere
Un lago più in tempo resta l'affollamento permettendo di scegliere i tratti. Ecco tutte le iniziative

PIOMBINO
La Costa Diadema Maie il porto e ne è l'Chioschaccia

PIOMBINO
I sindacati: «Bene l'intervento del Governo per sostenere le Acciaierie»

PIOMBINO
Protesta di 'Camping Clig'
«Ho le disoccupate sono anche le più in difficoltà»



Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

Porto di Piombino, un altro mese nero per i traffici

Ad aprile, con il lockdown ancora in corso, riduzione di oltre il 70% dei mezzi commerciali sbarcati/imbarcati

Aprile mese nero per i traffici nel **porto di Piombino**, ma il lockdown in corso, che già aveva manifestato i suoi effetti a marzo, non lasciava certo spazio ad attese di diverso tenore. Lo scalo toscano ha infatti archiviato il quarto mese dell' anno con una contrazione di oltre il 70% dei mezzi commerciali sbarcati/imbarcati (quasi 6400 unità in meno movimentate rispetto allo stesso mese del 2019) e un calo percentuale del 96% nel traffico passeggeri (213 mila persone in meno). Gennaio-aprile a **Piombino** sotto la lente Il rallentamento della produzione ha colpito duro anche il traffico delle rinfuse solide che ad aprile ha registrato un calo di 150 mila tonnellate rispetto allo stesso mese dell' anno precedente. Complessivamente, il primo quadrimestre si è chiuso con una movimentazione di 944 mila tonnellate, in calo del 31,9 per cento rispetto al 2019. Peggiora dunque il consuntivo traffici dello scalo tanto che il I trimestre si era chiuso con una flessione dell' 11%. Rispetto a quanto rilevato lo scorso anno le tonnellate movimentate in meno dallo scalo sono state quasi 450 mila di cui oltre 340 mila totalizzate nel solo mese di aprile. Con riferimento al settore rotabile, tra gennaio e aprile sono state sbarcate/imbarcate circa 265 mila tonnellate in meno (-41,7%). Il comparto, che costituisce circa il 40% della movimentazione dello scalo, ha registrato una variazione negativa anche in termini di mezzi commerciali (guidati e s/r) movimentati. Nei primi quattro mesi dell' anno, i mezzi sbarcati/imbarcati sono stati, in unità, 19.082 contro i 27.468 del 2019, oltre 6.000 mezzi in meno, pari ad un tasso di decrescita del 30,5%. Per il dry bulk, la contrazione quadrimestrale è stata del 23,4% (-168 mila tonnellate). Dati negativi anche e soprattutto per il traffico passeggeri, in calo tra gennaio e aprile del 56,8% rispetto allo stesso periodo del 2019 (oltre 280 mila passeggeri in meno). Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto in questi primi mesi dell' anno non era previsto nessuno scalo, così come accaduto lo scorso anno.



Aprile mese nero per il porto di Piombino

Redazione

PIOMBINO Il porto di Piombino ha archiviato il mese di Aprile con una contrazione di oltre il 70% dei mezzi commerciali sbarcati/imbarcati (quasi 6400 unità in meno movimentate rispetto allo stesso mese del 2019) e un calo percentuale del 96% nel traffico passeggeri (213 mila persone in meno). Un risultato, fa notare l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, nel quarto mese dell'anno che com'era lecito aspettarsi, ha confermato il trend di decrescita dei traffici portuali cominciatosi a registrare a Marzo, a seguito delle misure di lockdown attivate dai vari Paesi per arginare la diffusione del Coronavirus. Il rallentamento della produzione ha colpito duro anche il traffico delle rinfuse solide che sempre ad Aprile ha registrato un calo di 150 mila tonnellate rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Complessivamente, il primo quadrimestre si è chiuso con una movimentazione di 944 mila tonnellate, in calo del 31,9% rispetto al 2019. Peggiora dunque il consuntivo traffici dello scalo tanto che nei primi tre mesi si era chiuso con una flessione dell'11%. Rispetto a quanto rilevato lo scorso anno, le tonnellate movimentate in meno dallo scalo sono state quasi 450 mila di cui oltre 340 mila totalizzate nel solo mese di Aprile. Con riferimento al settore rotabile, tra Gennaio e Aprile sono state sbarcate/imbarcate circa 265 mila tonnellate in meno (- 41,7%). Il comparto, che costituisce circa il 40% della movimentazione dello scalo, ha registrato una variazione negativa anche in termini di mezzi commerciali (guidati e s/r) movimentati. Nei primi quattro mesi dell'anno, i mezzi sbarcati/imbarcati sono stati, in unità, 19.082 contro i 27.468 del 2019, oltre 6.000 mezzi in meno, pari ad un tasso di decrescita del 30,5%. Per il dry bulk, la contrazione quadrimestrale è stata del 23,4% (- 168 mila tonnellate). Dati negativi anche e soprattutto per il traffico passeggeri, in calo tra gennaio e aprile del 56,8% rispetto allo stesso periodo del 2019 (oltre 280 mila passeggeri in meno). Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto in questi primi mesi dell'anno non era previsto nessuno scalo, così come accaduto lo scorso anno. Scarica il report dell'Autorità di Sistema, pubblicato nella sezione Osservatorio Covid-19.

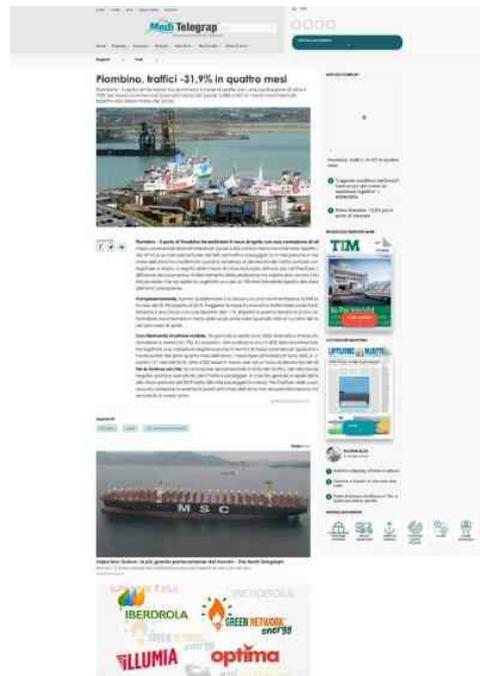


The Medi Telegraph

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, traffici -31,9% in quattro mesi

Piombino - Il **porto** di **Piombino** ha archiviato il mese di aprile con una contrazione di oltre il 70% dei mezzi commerciali sbarcati-imbarcati (quasi 6.400 unità in meno movimentate rispetto allo stesso mese del 2019) e un calo percentuale del 96% nel traffico passeggeri (213 mila persone in meno). Il quarto mese dell' anno ha confermato quindi la tendenza di decrescita dei traffici portuali cominciatisi a registrare a marzo, a seguito delle misure di chiusura forzata attivate dai vari Paesi per arginare la diffusione del coronavirus. Il rallentamento della produzione ha colpito duro anche il traffico delle rinfuse solide che ad aprile ha registrato un calo di 150 mila tonnellate rispetto allo stesso mese dell' anno precedente. Complessivamente, il primo quadrimestre si è chiuso con una movimentazione di 944 mila tonnellate, in calo del 31,9% rispetto al 2019. Peggiora dunque il consuntivo traffici dello scalo tanto che nel primo trimestre si era chiuso con una flessione dell' 11%. Rispetto a quanto rilevato lo scorso anno, le tonnellate movimentate in meno dallo scalo sono state quasi 450 mila di cui oltre 340 mila totalizzate nel solo mese di aprile. Con riferimento al settore rotabile, tra gennaio e aprile sono state sbarcate e imbarcate circa 265 mila tonnellate in meno (-41,7%). Il comparto, che costituisce circa il 40% della movimentazione dello scalo, ha registrato una variazione negativa anche in termini di mezzi commerciali (guidati e solo rimorchio) movimentati. Nei primi quattro mesi dell' anno, i mezzi sbarcati-imbarcati sono stati, in unità, 19 mila contro i 27 mila del 2019, oltre 6.000 mezzi in meno, pari ad un tasso di decrescita del 30,5%. Per le rinfuse secche, la contrazione quadrimestrale è stata del 23,4% (-168 mila tonnellate). Dati negativi anche e soprattutto per il traffico passeggeri, in calo tra gennaio e aprile del 56,8% rispetto allo stesso periodo del 2019 (oltre 280 mila passeggeri in meno). Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in quanto in questi primi mesi dell' anno non era previsto nessuno scalo, così come accaduto lo scorso anno.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

La Costa Diadema lascia il porto e va a Civitavecchia

PIOMBINO Questa mattina alle 9.30 la nave Costa Diadema saluterà Piombino. La nave da crociera era arrivata in porto il 30 marzo nel pieno dell' emergenza covid 19. E dopo 65 giorni, come abbiamo scritto nell' edizione di ieri, ha ricevuto la libera pratica sanitaria, che ha sancito di fatto la fine dell' emergenza coronavirus a bordo. Da qui la decisione di salpare per raggiungere il **porto** di Civitavecchia, dove resterà fino alla ripartenza della stagione delle crociere, per Costa Diadema prevista a settembre. Sono state settimane complicate dal punto di vista sanitario e burocratico per i rimpatri, il tutto però gestito nel migliore dei modi. E adesso che la Costa Diadema lascerà il **porto** di Piombino, tutti ricorderanno il giorno dell' arrivo, quel lungo suono della sirena della nave e le grida di gioia dell' equipaggio, che ringraziavano la città per l' accoglienza.

18
GIOVEDÌ - 4 GIUGNO 2020 - LA NAZIONE

PIOMBINO

Il 'semaforo' per le spiagge libere

Un lago più in tempo resta l'affollamento permettendo di scegliere i tratti. Ecco tutte le iniziative



PIOMBINO È in corso per il 2020 il secondo anno consecutivo di una stagione senza crociere. Un anno, forse, l'ultimo. Il 30 marzo la Costa Diadema ha lasciato il porto di Piombino, dopo 65 giorni di quarantena. La nave salpa per Civitavecchia, dove resterà fino alla ripartenza della stagione delle crociere, prevista a settembre. La decisione è stata annunciata dalla Costa Crociere, che ha comunicato che la nave salpa per Civitavecchia, dove resterà fino alla ripartenza della stagione delle crociere, prevista a settembre. La decisione è stata annunciata dalla Costa Crociere, che ha comunicato che la nave salpa per Civitavecchia, dove resterà fino alla ripartenza della stagione delle crociere, prevista a settembre.

Il semaforo per le spiagge libere

Un lago più in tempo resta l'affollamento permettendo di scegliere i tratti. Ecco tutte le iniziative



PIOMBINO È in corso per il 2020 il secondo anno consecutivo di una stagione senza crociere. Un anno, forse, l'ultimo. Il 30 marzo la Costa Diadema ha lasciato il porto di Piombino, dopo 65 giorni di quarantena. La nave salpa per Civitavecchia, dove resterà fino alla ripartenza della stagione delle crociere, prevista a settembre. La decisione è stata annunciata dalla Costa Crociere, che ha comunicato che la nave salpa per Civitavecchia, dove resterà fino alla ripartenza della stagione delle crociere, prevista a settembre.

I sindacati: «Bene l'intervento del Governo per sostenere le Acciaierie»

Fra i sindacati c'è chi è soddisfatto dell'intervento del Governo per sostenere le Acciaierie. Il sindacato di base di Piombino, l'Uil, ha espresso il suo apprezzamento per l'intervento del Governo, che ha permesso di evitare la chiusura delle acciaierie di Piombino. Il sindacato di base di Piombino, l'Uil, ha espresso il suo apprezzamento per l'intervento del Governo, che ha permesso di evitare la chiusura delle acciaierie di Piombino.

Protesta di 'Camping Cig'

Una protesta si è svolta a Piombino, organizzata dai 'Camping Cig'. I manifestanti hanno chiesto maggiore attenzione per i turisti e per le attività turistiche. La protesta si è svolta a Piombino, organizzata dai 'Camping Cig'. I manifestanti hanno chiesto maggiore attenzione per i turisti e per le attività turistiche.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L'altro fronte

Nessun positivo, Costa Magica ora può salpare dal porto

Il medico Francesco Balestra ha concesso la «libera pratica sanitaria». Oggi videoconferenza tra le istituzioni per i dettagli

Forse già domani la Costa Magica lascerà il porto di Ancona, dopo meno di quaranta giorni dal suo arrivo, il 28 aprile scorso. Salvo rinvii dell'ultima ora, la nave della Costa Crociere è destinata a puntare la prua verso il mare aperto con rotta verso il porto di Brindisi dove già si trova un'altra nave del gruppo crocieristico (a Brindisi sono state ospitate due navi Costa, ma una è già andata via). La decisione della Costa è quella di unire, quando possibile, le navi per questioni logistiche visto che l'ufficio 'Gestione crisi' sta lavorando da settimane per rimandare a casa tutti i membri dell'equipaggio. Il via libera alla nave è arrivato ieri mattina quando il medico di porto di Ancona, il dottor Francesco Balestra, ha concesso la 'Libera pratica sanitaria' (ossia il via libera al comandante per le manovre di imbarco propedeutiche alla partenza) alla Costa Magica. La misura è stata assunta in conseguenza dell'evacuazione, il 30 maggio scorso, come ricordato dal Carlino, di tutte le persone risultate positive al Covid-19. Per la precisione le persone risultate ancora positive al Coronavirus erano 16, 9 delle quali si erano ripositivizzate. Questi soggetti sono stati trasferiti in una struttura Covid gestita da Costa a Firenze. Costa Magica è dunque, a questo punto, libera di mollare gli ormeggi. Oggi alle 12 è in programma una videoconferenza fra tutti i soggetti coinvolti nella gestione della permanenza della nave in porto ad Ancona in cui sono attese le comunicazioni ufficiali da parte di Costa Crociere in merito all'ipotizzato spostamento della nave per ragioni organizzative armatoriali. Riunione a parte, sembra che la data scelta per la partenza sia appunto quella di domani, 5 giugno. Se non sarà domani si parla comunque di un lasso di tempo entro la fine di questa settimana. A bordo ci sono ancora alcune centinaia di membri dell'equipaggio: «A quanto risulta dovrebbero rimanerne circa 400 - spiega l'ammiraglio Enrico Moretti - la maggior parte sono persone che non sono legate alla mobilità della nave. L'equipaggio che se ne occupa è quasi pronto, mancano alcune figure, ma si tratta di dettagli. La gestione della Costa Magica ad Ancona è stata fatta nel migliore dei modi».



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Libera pratica sanitaria per Costa Magica, la nave può salpare

Costa Magica è dunque, a questo punto, libera di mollare gli ormeggi

Il medico di **porto** di **Ancona**, dottor Francesco Balestra, ha concesso la "libera pratica sanitaria" alla nave Costa Magica, conseguente alla evacuazione il 30 maggio di tutte le persone risultate positive al Covid-19. Costa Magica è dunque, a questo punto, libera di mollare gli ormeggi. Domani alle 12 è stata convocata la video conferenza fra tutti i soggetti coinvolti nella gestione della permanenza della nave in **porto** ad **Ancona** in cui sono attese le comunicazioni ufficiali da parte di Costa Crociere in merito all' eventuale ipotizzato spostamento della nave per ragioni organizzative armatoriali.

The screenshot shows a news article on the ANCONATODAY website. The main headline is "Libera pratica sanitaria per Costa Magica, la nave può salpare". Below the headline, there is a sub-headline: "Costa Magica è dunque, a questo punto, libera di mollare gli ormeggi". The article text begins with "Il medico di porto di Ancona, dottor Francesco Balestra, ha concesso la 'libera pratica sanitaria' alla nave Costa Magica, conseguente alla evacuazione il 30 maggio di tutte le persone risultate positive al Covid-19." The article also mentions a video conference scheduled for tomorrow at 12:00. The website interface includes a navigation bar with "ANCONATODAY" and "Cronaca", a sidebar with "I più letti di oggi" listing various news items, and a main content area with "Argomenti" (Costa Magica), "In evidenza", and "Potrebbe interessarti".

Coronavirus, Costa Magica può salpare

Evacuate tutte le persone covid positive

(ANSA) - ANCONA, 3 GIU - Il medico di porto di Ancona, dott. Francesco Balestra, ha concesso oggi la "libera pratica sanitaria" alla nave Costa Magica, conseguente alla evacuazione il 30 maggio di tutte le persone risultate positive al Covid-19. Costa Magica è dunque, a questo punto, libera di mollare gli ormeggi. Domani alle 12 è stata convocata la video conferenza fra tutti i soggetti coinvolti nella gestione della permanenza della nave in porto ad Ancona in cui sono attese le comunicazioni ufficiali da parte di Costa Crociere in merito all' eventuale ipotizzato spostamento della nave per ragioni organizzative armatoriali.



I porti

All' alba dalla Sardegna lo sbarco della prima nave

I COLLEGAMENTI Potenziati i controlli anche nel porto di Civitavecchia per l' atteso avvio della fase 3 dell' emergenza Coronavirus. Da ieri sono ripresi regolarmente i collegamenti, anche passeggeri (per la Sardegna sono però limitati ai soli cittadini sardi: la riapertura per tutti è fissata per il 13 giugno), delle Autostrade del Mare. Le tratte di Moby-Tirrenia, Grimaldi e Grandi Navi Veloci, hanno ricominciato a collegare lo scalo di Roma con la Sardegna, con la Sicilia (la rotta su Palermo viene effettuata a giorni alterni dalla Gnv), ma anche con Tunisi e Barcellona con i vettori di Grimaldi Lines. Collegamenti che in realtà non si erano interrotti neppure durante la fase di lockdown per garantire il regolare approvvigionamento delle merci. Fino a ieri, però, a salire e scendere erano solo mezzi pesanti e i relativi autisti. Con il via libera al transito tra le Regioni è ripreso - Sardegna a parte - anche il turn around di passeggeri che però nel Lazio avranno controlli maggiori. I vettori e gli armatori del trasporto interregionale di linea aereo, marittimo e ferroviario debbono provvedere alla misurazione della temperatura dei singoli passeggeri all' imbarco e vietare lo stesso in caso di stato febbrile maggiore di 37,5 gradi, ma anche verificare la temperatura corporea prima che il passeggero, finita la traversata, sbarchi. Controlli che per ora, considerati gli spostamenti ancora limitati, non hanno creato code o ritardi: ieri le procedure sono state attuate senza problemi sia per la partenza della nave Gnv per Palermo alle 9 che per la Tirrenia su Cagliari delle 19. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Le aziende sono al verde, i portuali senza Cig

IL CASO La situazione all' interno del porto sta diventando esplosiva. Le aziende non hanno più liquidità e non riescono più ad anticipare la cassa integrazione ai lavoratori. Serve un provvedimento d' urgenza da parte dell' **Autorità portuale**. A lanciare l' ennesimo grido di allarme sono i sindacati che nel corso dell' ultimo organismo di partenariato hanno chiesto un incontro urgente ai vertici di Molo Vespucci. Incontro fissato per oggi alle 12 (un giorno dopo quello previsto con i confederali). Temiamo spiega Alessandro Borgioni della Filt Cgil, ma la preoccupazione è comune anche per Uiltrasporti, Fit Cisl e l' Ugl Mare che con il mese di giugno, quando sono previste anche le 14esime, le imprese non riescano a far fronte alle retribuzioni e possa crescere il malumore dei lavoratori che hanno mal digerito le rinunce alle quali sono sottoposti mentre in Authority sono stati pagati premi di produttività a quattro zeri. E i sindacati andranno all' appuntamento col presidente Francesco Maria di Majo con delle richieste ben chiare. L' Adsp deve utilizzare, come già più volte sollecitato e non solo da noi, - prosegue Borgioni una parte del Fondo di accantonamento rischi per dare liquidità immediata alle aziende. In quel fondo ci sono circa 49 milioni di euro e almeno in parte devono essere utilizzati ora. Intanto proseguono le grandi manovre della politica per far aggiungere al Governo al decreto Rilancio risorse aggiuntive per il porto di Civitavecchia. Due gli emendamenti a cui ha lavorato la parlamentare del M5s Marta Grande. Ci siamo mossi su un doppio binario ha spiegato con un emendamento più generico, che va ad incidere direttamente sul fondo creato incrementandolo di 50 milioni di euro, comprendendo anche la nostra Adsp. L' altro invece è più specifico su Civitavecchia, non certo per campanilismo ma per una situazione di oggettiva difficoltà. In questo caso abbiamo stimato una cifra di 20 milioni di euro. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nei primi tre mesi del 2020 il traffico delle merci nel porto di Civitavecchia è diminuito del -16,1%

Passeggeri dei servizi di linea e delle crociere in calo rispettivamente del -28,6% e -16,8% Nel primo trimestre di quest' anno i porti di **Civitavecchia**, Fiumicino e Gaeta, amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, hanno movimentato quasi 3,0 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -17,% sui primi tre mesi del 2019, di cui 1,9 milioni di tonnellate movimentate dal solo **porto di Civitavecchia** (-20,9%) tra sbarchi (1,2 milioni di tonnellate, -19,9%) e imbarchi (659mila tonnellate, -22,6%). A **Civitavecchia** nel solo segmento delle merci varie sono state movimentate 1,3 milioni di tonnellate di carichi (-16,1%), di cui 1,1 milioni di tonnellate di rotabili (-11,9%) e 215mila tonnellate di merci containerizzate (-33,0%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari ad oltre 26mila teu (-26,7%). Le rinfuse solide sono ammontate a 421mila tonnellate (-41,5%), incluse 321mila tonnellate di carbone (-41,6%), 58mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi (-27,2%), 4mila tonnellate di minerali grezzi, cementi e calci (-38,3%), 3mila tonnellate di fertilizzanti e 36mila tonnellate di altre rinfuse secche (-56,5%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono state movimentate 154mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+49,8%). Nel primo trimestre del 2020 i passeggeri dei servizi di linea nel **porto di Civitavecchia** sono stati 119mila (-28,6%) e i crocieristi 173mila (-16,8%).

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

7 giugno 2020

Nei primi tre mesi del 2020 il traffico delle merci nel porto di Civitavecchia è diminuito del -16,1%

Passeggeri dei servizi di linea e delle crociere in calo rispettivamente del -28,6% e -16,8%

Nei primi tre mesi di quest'anno i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, hanno movimentato quasi 3,0 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -17,7% sui primi tre mesi del 2019, di cui 1,9 milioni di tonnellate movimentate dal solo porto di Civitavecchia (-20,9%) tra sbarchi (1,2 milioni di tonnellate, -19,9%) e imbarchi (659mila tonnellate, -22,6%).

A Civitavecchia nel solo segmento delle merci varie sono state movimentate 1,3 milioni di tonnellate di carichi (-16,1%), di cui 1,1 milioni di tonnellate di rotabili (-11,9%) e 215mila tonnellate di merci containerizzate (-33,0%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari ad oltre 26mila teu (-26,7%). Le rinfuse solide sono ammontate a 421mila tonnellate (-41,5%), incluse 321mila tonnellate di carbone (-41,6%), 58mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi (-27,2%), 4mila tonnellate di minerali grezzi, cementi e calci (-38,3%), 3mila tonnellate di fertilizzanti e 36mila tonnellate di altre rinfuse secche (-56,5%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono state movimentate 154mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+49,8%).

Nei primi tre mesi del 2020 i passeggeri dei servizi di linea nel porto di Civitavecchia sono stati 119mila (-28,6%) e i crocieristi 173mila (-16,8%).

Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta
 Evoluzione mensile del traffico delle merci

Le rinfuse solide (in milioni di tonnellate)

Leggi la notizia in formato "Normal Reader" cliccando sul servizio gratuito.

Scelvi le tue colonne:

| Periodo | Data di inizio | Data di fine | Carica |
|---------|----------------|--------------|--------|
| 19 | 1/1/2020 | 31/3/2020 | Carica |

Porto, al via il restyling oggi De Luca a Castellabate

I LAVORI Antonio Vuolo Al via, oggi, i lavori di riqualificazione del **porto** di San Marco di Castellabate. Un intervento finanziato con oltre 5 milioni di euro dalla Regione Campania, finalizzato alla messa in sicurezza e riqualificazione dello scalo portuale. A «benedire» l'avvio del cantiere, alle 11, sarà il presidente della Regione, Vincenzo De Luca. Sono previste opere strutturali per il rifioramento della mantellata del molo di sopraflutto, per proteggere il **porto** in caso di eventi meteomarinari straordinari e l'ampliamento dei servizi nell'area portuale. Nell'ambito la realizzazione di una banchina, che renderà pienamente fruibile il molo di sopraflutto. «Si conclude un lungo iter - commenta il sindaco Spinelli - e un lavoro intenso per la riqualificazione». Non mancano le polemiche tra minoranza e maggioranza sui meriti. Il consigliere comunale di minoranza, Marco Rizzo, e il coordinatore del locale circolo Pd, Clemente Migliorino, hanno fatto affiggere un manifesto ricordando come l'opera sia nata nel 2009 con l'amministrazione Maurano». Secca la replica della vicesindaca, Luisa Maiuri: «Qui non c'è proprio nessuno da ringraziare per questi due importanti finanziamenti, se non il sindaco e l'attuale amministrazione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ECONOMIA SIGLATA UNA CONVENZIONE DA 45,5 MILIONI DI EURO. L' AREA È DA TEMPO DISMESSA

Yard Belleli, sì alla bonifica accordo tra porto e Sogesid

L' ex Yard Belleli, storica area industriale nel porto di Taranto da tempo dismessa, verrà interamente bonificata: con una convenzione dal valore di 45,5 milioni di euro il commissario straordinario del Porto di Taranto Sergio Prete ha dato incarico alla Sogesid, società "in house" dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture, di completare le attività di messa in sicurezza della falda nell' area che si trova all' interno del sito d' interesse nazionale di Taranto, proprio di fianco ai terreni ex Ilva e a ridosso del quinto sporgente dello scalo ionico. Inserita dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio nella programmazione triennale delle opere pubbliche, la bonifica nell' ex Yard Belleli viene disciplinata nell' atto firmato dal commissario Prete e dal presidente e amministratore delegato di Sogesid Enrico Biscaglia. La società pubblica di proprietà del Ministero dell' Economia sarà il soggetto attuatore e avrà, in stretto raccordo con l' **autorità**, il compito di adeguare la progettazione definitiva e realizzare quella esecutiva, bandire e portare a termine la gara per l' affidamento dei lavori, dirigerli e collaudarli, gestire inoltre l' impianto di trattamento acque di falda già in esercizio per i successivi cinque anni. «Con la convenzione di cui trattasi - afferma il presidente dell' AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete - viene dato ulteriore impulso alla bonifica ed alla riqualificazione delle aree portuali per rendere disponibili ed utilizzabili altre infrastrutture destinate ad ospitare attività produttive che contribuiranno alla crescita economica ed occupazionale del territorio». «Con questa importante convenzione - spiega il presidente di Sogesid Biscaglia - diamo seguito e forza al nostro impegno a fianco del Commissario Prete e dell' **Autorità Portuale**. In una realtà complessa come quella di Taranto, attraversata da profonde questioni sociali, ambientali e produttive, una risposta concreta - conclude Biscaglia - è creare condizioni di risanamento e di nuova infrastrutturazione che aprano opportunità di crescita». Questo secondo lotto di attività segue il primo stralcio attuato da Sogesid rivolto alla messa in sicurezza dei 36 ettari di falda superficiale: un lavoro considerato funzionale alla realizzazione della cassa di colmata che dovrà circoscrivere nel quinto sporgente **portuale** un piazzale per il deposito e la movimentazione delle merci, consentendo allo stesso tempo - con l' abbassamento del fondale e il riutilizzo dei sedimenti caratterizzati e dragati per creare la cassa di colmata - il passaggio di navi superportacontainer. Sono responsabili delle attività previste dalla convenzione l' ing. Gaetano Internò per l' **Autorità di Sistema Portuale** e l' ing. Enrico Brugiotti per la Sogesid.



Ex yard Belleli, intesa sulla messa in sicurezza

Dopo anni di incuria e abbandono, i primi segnali tangibili di una ripartenza. L' ex yard Belleli, un tempo sede di fini maestranze che si occupavano di piattaforme petrolifere, ritorna a respirare: con una convenzione dal valore di 45,5 milioni di euro, il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** di Taranto Sergio Prete ha incaricato la Sogesid di completare la messa in sicurezza permanente della falda nell' area che si trova accanto ai terreni ex Ilva e a ridosso del quinto sporgente dello scalo jonico. I tempi potrebbero essere questi: la prima parte dei lavori, dopo progettazione e gara, dovrebbe essere completata entro un anno e mezzo. La seconda e definitiva tranche dell' opera entro i due anni. La società in house dei ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture si occuperà della bonifica di un' area da tempo dismessa che ultimamente è tornata alla ribalta. Difatti, dopo alcune idee accantonate, il sito è sotto i riflettori per l' interessamento di Ferretti Group finalizzato alla realizzazione di un polo produttivo per la costruzione di scafi e sovrastrutture in materiale composito unitamente a un centro di ricerca. Con il contorno di polemiche annesse di una parte della politica su ipotesi di pericolose colonizzazioni (Ferretti è in mano a una società cinese - ndc). Tuttavia, la notizia odierna dovrebbe riuscire a rallegrare tutti perché male si presta a strumentalizzazioni: l' area sarà riqualificata dopo tantissimi anni. L' atto è stato firmato da Prete e da Enrico Biscaglia, presidente e ad di Sogesid. Quest' ultima sarà il soggetto attuatore e avrà, in stretto raccordo con l' **Autorità**, il compito di adeguare la progettazione definitiva e realizzare quella esecutiva, bandire e portare a termine la gara per l' affidamento dei lavori, dirigerli e collaudarli, gestire inoltre l' impianto di trattamento acque di falda già in esercizio per i successivi cinque anni. «Con la convenzione viene dato ulteriore impulso alla bonifica ed alla riqualificazione delle aree portuali per rendere disponibili ed utilizzabili altre infrastrutture destinate ad ospitare attività produttive che contribuiranno alla crescita economica e occupazionale del territorio» ha commentato Sergio Prete aprendo alla diversificazione del porto necessaria per svincolarsi dalla dipendenza delle grandi industrie. Questo secondo lotto di attività segue il primo rivolto alla messa in sicurezza dei trentasei ettari di falda superficiale: un lavoro considerato funzionale alla realizzazione della cassa di colmata che dovrà circoscrivere nel quinto sporgente **portuale** un piazzale per il deposito e la movimentazione delle merci, consentendo allo stesso tempo con l' abbassamento del fondale e il riutilizzo dei sedimenti caratterizzati e dragati per creare la cassa di colmata - il passaggio di navi superportacontainer. Per il numero uno di Sogesid Biscaglia si dà seguito e forza «al nostro impegno a fianco del commissario Prete e dell' **Autorità portuale**. In una realtà complessa come quella di Taranto, attraversata da profonde questioni sociali, ambientali e produttive, una risposta concreta è creare condizioni di risanamento e di nuova infrastrutturazione che aprano opportunità di crescita». A.Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: Taranto, verso bonifica da 45 mln per area dismessa

Convenzione con Sogesid per lavori in zona vicina all' ex Ilva

(ANSA) - TARANTO, 03 GIU - Verrà interamente bonificata la "ex Yard Belleli", storica area industriale nel porto di Taranto, da tempo dismessa e all'interno del Sito d'interesse nazionale, di fianco ai terreni ex Ilva e a ridosso del quinto sporgente. Con una convenzione dal valore di 45,5 milioni di euro il commissario straordinario del porto, Sergio Prete, ha dato incarico alla Sogesid, società 'in house' dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture, di completare le attività di messa in sicurezza permanente della falda presente nell' area. Inserita dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio nella programmazione triennale 2018-2020, la convenzione è stata firmata da Prete e da Enrico Biscaglia, presidente e amministratore delegato di Sogesid. La società pubblica di proprietà del Ministero dell' Economia sarà il soggetto attuatore e, in stretto raccordo con l' **Autorità**, dovrà adeguare la progettazione definitiva e realizzare quella esecutiva, bandire la gara fino all' affidamento dei lavori, dirigerli e collaudarli, gestire inoltre l' impianto di trattamento acque di falda (TAF) in esercizio per i successivi cinque anni. Questo secondo lotto di attività segue il primo stralcio attuato da Sogesid, considerato funzionale alla realizzazione della cassa di colmata che dovrà circoscrivere nel quinto sporgente un piazzale per le merci, consentendo allo stesso tempo - con l' abbassamento del fondale - il passaggio di navi super-portacontainer. . (ANSA).



Il Nautilus

Taranto

TARANTO: CONVENZIONE COMMISSARIO PORTO DI TARANTO - SOGESID PER BONIFICA "YARD BELLELI"

Nella storica area industriale dismessa un atto da 45,5 milioni per portare a termine messa in sicurezza PORTO DI TARANTO- La 'ex Yard Belleli', storica area industriale nel porto di Taranto da tempo dismessa, verrà interamente bonificata: con una convenzione dal valore di 45,5 milioni di euro il Commissario Straordinario del Porto di Taranto Sergio Prete ha dato incarico alla Sogesid, Società 'in house' dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture, di completare le attività di messa in sicurezza permanente della falda nell' area che si trova all' interno del Sito d' interesse nazionale di Taranto, proprio di fianco ai terreni ex Ilva e a ridosso del quinto sporgente dello scalo ionico. Inserita dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio nella sua programmazione triennale delle opere pubbliche 2018-2020, la nuova attività nella 'ex Yard Belleli' viene disciplinata nell' atto firmato dal Commissario Prete e dal Presidente e Amministratore delegato di Sogesid Enrico Biscaglia. La Società pubblica di proprietà del Ministero dell' Economia sarà il Soggetto attuatore e avrà, in stretto raccordo con l' Autorità, il compito di adeguare la progettazione definitiva e realizzare quella esecutiva, bandire e portare a termine la gara per l' affidamento dei lavori, dirigerli e collaudarli, gestire inoltre l' impianto di trattamento acque di falda (TAF) già in esercizio per i successivi cinque anni. 'Con la convenzione di cui trattasi - afferma il Presidente dell' AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete - viene dato ulteriore impulso alla bonifica ed alla riqualificazione delle aree portuali per rendere disponibili ed utilizzabili altre infrastrutture destinate ad ospitare attività produttive che contribuiranno alla crescita economica ed occupazionale del territorio'. 'Con questa importante convenzione - spiega il Presidente di Sogesid Enrico Biscaglia - diamo seguito e forza al nostro impegno a fianco del Commissario Prete e dell' Autorità Portuale. In una realtà complessa come quella di Taranto, attraversata da profonde questioni sociali, ambientali e produttive, una risposta concreta - conclude Biscaglia - è creare condizioni di risanamento e di nuova infrastrutturazione che aprano opportunità di crescita'. Questo secondo lotto di attività segue il primo stralcio attuato da Sogesid e rivolto alla messa in sicurezza dei trentasei ettari di falda superficiale: un lavoro considerato funzionale alla realizzazione della cassa di colmata che dovrà circoscrivere nel quinto sporgente portuale un piazzale per il deposito e la movimentazione delle merci, consentendo allo stesso tempo - con l' abbassamento del fondale e il riutilizzo dei sedimenti caratterizzati e dragati per creare la cassa di colmata - il passaggio di navi superportacontainer. Sono responsabili delle attività previste dalla convenzione l' ing. Gaetano Internò per l' Autorità di Sistema Portuale e l' ing. Enrico Brugiotti per la Sogesid.

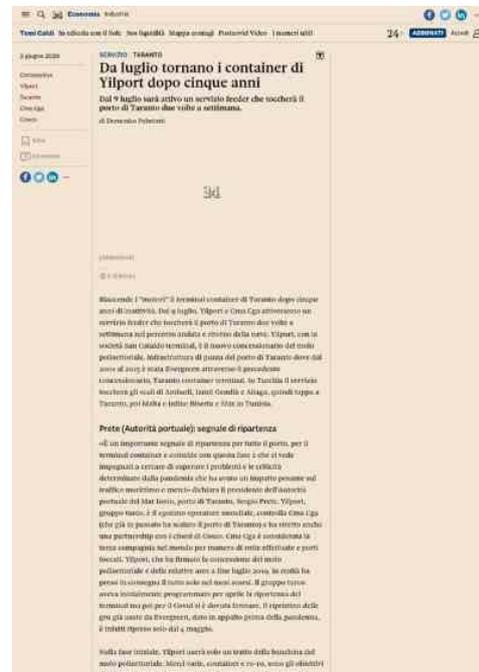


Da luglio tornano i container di Yilport dopo cinque anni

Dal 9 luglio sarà attivo un servizio feeder che toccherà il porto di Taranto due volte a settimana.

Dal 9 luglio sarà attivo un servizio feeder che toccherà il porto di Taranto due volte a settimana di Domenico Palmiotti (AdobeStock) Dal 9 luglio sarà attivo un servizio feeder che toccherà il porto di Taranto due volte a settimana 3' di lettura Riaccende i 'motori' il terminal container di Taranto dopo cinque anni di inattività. Dal 9 luglio, Yilport e Cma Cga attiveranno un servizio feeder che toccherà il porto di Taranto due volte a settimana nel percorso andata e ritorno della nave. Yilport, con la società San Cataldo terminal, è il nuovo concessionario del molo polisettoriale. Infrastruttura di punta del porto di Taranto dove dal 2001 al 2015 è stata Evergreen attraverso il precedente concessionario, Taranto container terminal. In Turchia il servizio toccherà gli scali di Ambarli, Izmit Gemlik e Aliaga, quindi tappa a Taranto, poi Malta e infine Biserta e Sfax in Tunisia. Prete (**Autorità portuale**): segnale di ripartenza «È un importante segnale di ripartenza per tutto il porto, per il terminal container e coincide con questa fase 2 che ci vede impegnati a cercare di superare i problemi e le criticità determinate dalla pandemia che ha avuto un impatto pesante sul traffico marittimo e merci» dichiara il presidente dell'

Autorità portuale del Mar Ionio, porto di Taranto, Sergio Prete. Yilport, gruppo turco, è il 13esimo operatore mondiale, controlla Cma Cga (che già in passato ha scalato il porto di Taranto) e ha stretto anche una partnership con i cinesi di Cosco. Cma Cga è considerata la terza compagnia nel mondo per numero di rotte effettuate e porti toccati. Yilport, che ha firmato la concessione del molo polisettoriale e delle relative aree a fine luglio 2019, in realtà ha preso in consegna il tutto solo nei mesi scorsi. Il gruppo turco aveva inizialmente programmato per aprile la ripartenza del terminal ma poi per il Covid si è dovuta fermare. Il ripristino delle gru già usate da Evergreen, dato in appalto prima della pandemia, è infatti ripreso solo dal 4 maggio. Nella fase iniziale, Yilport userà solo un tratto della banchina del molo polisettoriale. Merci varie, container e ro-ro, sono gli obiettivi di Yilport. La società punta a 500mila teus (unità di misura dei container) nei primi 5 anni per poi saturare la capacità di movimentazione del terminal pari a 2-2,5 milioni di teus. Da qualche anno il molo polisettoriale è stato ristrutturato e ammodernato, ma è tuttavia rimasto inutilizzato. Situazione, questa, poi superata con la candidatura del gruppo turco. La società San Cataldo terminal - il cui direttore generale è Raffaella Del Prete, già manager nel porto ligure di Vado - assumerà gradualmente il personale ex Taranto container terminal, ora collocato con l' Agenzia per il lavoro **portuale** (circa 500 unità). Gli altri interventi da rendere operativi Il ritorno dei container, quindi, come fase 2 del porto, chiamato anche a dare operatività a Zona franca doganale, Zona economica speciale e quarto sporgente. Già riconosciute le prime due, inaugurata invece a febbraio, dopo i lavori di ristrutturazione, la banchina. Non ci saranno invece le crociere quest' anno, dove le previsioni pre Covid davano un aumento di traffico che avrebbe rafforzato un segmento nuovo per lo scalo. «Non è facile la ripresa del terminal - rileva Prete -. Ci sono da ripristinare il circuito doganale e i collegamenti ferroviari. Benché abbia messo mano alla manutenzione delle gru della banchina, non credo che Yilport possa usarle a luglio. Il loro ripristino richiederà più tempo. Penso che useranno le gru semoventi». In questa fase, annuncia Prete, «stiamo un po' rivedendo tutti i progetti e valutando l' impatto della fermata del Covid sulle nostre attività e come si riprende». Circa i cantieri nell' area **portuale**, il presidente Prete dice che «il gruppo Astaldi ha ricominciato per la vasca di colmata e il dragaggio, è ripreso l' intervento di rettifica del molo San Cataldo ed è stato riaperto il cantiere del centro



polifunzionale Falanto. Le tempistiche di esecuzione lavori dovranno essere riviste - afferma -. Perché si tratta di applicare le nuove procedure



di sicurezza che le aziende appaltatrici hanno già esaminato e concordato con i nostri responsabili della sicurezza e con quelli dei cantieri». Bilancio 2019 e primo trimestre 2020 negativo I numeri restano intanto pesanti. Il 2019 è stato un altro anno negativo con -11,3 per cento del traffico, passato da 20,433 (nel 2018) a 15,125 milioni di tonnellate. Nel 2020, gennaio prometteva un buon inizio perché ha fatto registrare numeri positivi, trainati dalla risalita delle rinfuse solide (le materie prime che alimentano il siderurgico ArcelorMittal: +185 per cento). Poi c'è stato il crollo di febbraio, seguito da una frenata a marzo. In particolare a gennaio c'è stato +50 per cento, da 1,115 (2019) a 1,671 milioni di tonnellate (2020). Precipitosamente giù a febbraio: -48 per cento, da 1,843 a 960.592 tonnellate. E pure a marzo (ultimo dato disponibile) resta il segno meno, seppure notevolmente attenuato rispetto a febbraio: solo -0,7 per cento, da 1,689 a 1,676 milioni di tonnellate. Dopo il tonfo di febbraio, le rinfuse solide sono risalite del 55,5 per cento a marzo mentre le rinfuse liquide (i prodotti della raffineria Eni) segnano numeri negativi nei primi tre mesi del 2020.

Notteboom: Quest'anno Gioia Tauro si prepara a rientrare nella top 10 dei porti europei

La competizione nel trasbordo di container nel Mediterraneo si sta intensificando ora che Gioia Tauro ha l'ambizione di diventare lo scalo numero 1 in termini di volume rileva Theo Notteboom, esperto professore di economia marittima e dei trasporti commentando le affermazioni di Maccarini (Til) in occasione del primo scalo della Msc Sixin . A questa portacontainer da quasi 23.700 Teu di portata ha fatto seguito proprio ieri la nave gemella Msc Gulsun che fino a poche settimane fa aveva il primato di portacontainer più grande al mondo per capacità di container. Gioia Tauro era il primo porto del Mediterraneo e il quinto in Europeo nel 2007 ricorda ancora Notteboom, che poi aggiunge: Tuttavia il porto ha gradualmente perso quote di mercato a favore di altri hub di trasbordo vicini nella stessa regione per diventare il settimo porto container nel Mediterraneo lo scorso anno e il 13° in Europa. L'esperto accademico sottolinea che il gap di Teu movimentati con il Pireo è stato di oltre 3 milioni di Teu nel 2019 (2,52 milioni contro 5,65 milioni) e anche Valencia e Algeciras gestiscono più del doppio del volume di Gioia Tauro. Nei primi quattro mesi del 2020, Gioia Tauro ha però registrato una crescita del 52%, la più alta a livello continentale, mentre i volumi negli altri porti del Mediterraneo hanno subito una stagnazione o un calo. Mi aspetto che Gioia Tauro superi quest'anno Genova, Marsaxlokk e Barcellona per diventare il quarto porto del Mediterraneo e uno dei primi 10 porti container in Europa.



"La competizione nel trasbordo di container nel Mediterraneo si sta intensificando ora che Gioia Tauro ha l'ambizione di diventare lo scalo numero 1 in termini di volume" rileva Theo Notteboom, esperto professore di economia marittima e dei trasporti commentando le affermazioni di Maccarini (Til) in occasione del primo scalo della Msc Sixin. A questo portacontainer da quasi 23.700 Teu di portata ha fatto seguito proprio ieri la nave gemella Msc Gulsun che fino a poche settimane fa aveva il primato di portacontainer più grande al mondo per capacità di container.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Gli arrivi. Ieri la riapertura di porto e aeroporto: pochi i vacanzieri

Olbia, sbarchi fra test e termoscanner

I primi a sbarcare a Olbia, nel debutto della riapertura interregionale, sono un' Audi A4 grigia e un giovane passeggero a piedi con un piccolo zaino. Partiti una manciata di ore prima del via libera governativo tra le Regioni, in tasca, oltre al biglietto Civitavecchia-Olbia, hanno ancora l' autocertificazione agli spostamenti per comprovate esigenze, autorizzati, fino a 48 ore fa, dalla Regione. Un po' più carica rispetto al periodo di lockdown, la Tirrenia proveniente dal porto laziale, traghettava 50 camion merci e altrettanti veicoli, tra macchine e camper. Ma di turisti, nemmeno l' ombra. A parte qualche residente che approfitta di passare alcuni giorni al mare prima di ritornare (senza limitazioni) al domicilio lavorativo, il resto dei passeggeri sono lavoratori. Qualcuno in sella alla moto, qualcun' altro troppo di fretta per indicare la sua professione, un ortopedico e un fisiatra diretti a indossare il camice al Mater Olbia. A bordo, assicurate tutte le misure anti Covid-19: termoscanner in partenza e distanziamento sociale all' interno della nave. I controlli Nessuna misurazione della temperatura, invece, sulla tratta Livorno - Olbia, nella quale hanno viaggiato 14 auto e 21 passeggeri: qualcuno di buona volontà, entrato come residente ma domiciliato in Toscana, e con l' intenzione di trascorrere quindici giorni al mare nei pressi di Torpe', si è sottoposto al test sierologico. Stessa scelta per un' insegnante partita da Genova: all' imbarco del porto ligure le hanno confezionato anche un braccialetto, da consegnare a bordo, allo scopo di tracciare chi è salito sulla nave con destinazione



L'Unione Sarda

Cagliari

La seduta. Voto unanime dell' Aula per approvare il documento sulla gestione della crisi

Porto Canale: il Comune istituirà un tavolo tecnico per il rilancio

Una task force per la rinascita del Porto Canale: ha superato l' esame del Consiglio comunale la proposta della Commissione Innovazione e politiche del mare con la quale si chiede di istituire un tavolo permanente per il rilancio dell' area. L' impegno Il documento è stato illustrato durante la seduta in videoconferenza di ieri dal presidente Raffaele Onnis. Poichè lo sviluppo del porto è stato compromesso, oltre che dalla crisi, anche da un vincolo paesaggistico che ne impedisce l' espansione, l' impegno della giunta sarà quello di riunire allo stesso tavolo rappresentanti «della Regione, dell' **Autorità portuale**, dell' **Autorità** marittima, della presidenza del Consiglio dei ministri, del ministero dei Trasporti, dello Sviluppo economico, la Soprintendenza, il Mibact e le parti sociali». Sant' Elia Approvata all' unanimità anche l' acquisizione dalla Regione (a un prezzo simbolico di poco più di 50 euro ciascuna) delle aree indispensabili per avviare il secondo lotto di lavori per il completamento del Parco degli anelli. Ritirato in chiusura di seduta, invece, l' ordine del giorno proposto da Marzia Cilloccu per un intervento urgente a sostegno delle strutture alberghiere messe in crisi dal Covid. Il tema verrà prima trattato in commissione Attività produttive (di cui Cilloccu è vice presidente) e poi sarà proposto all' Aula. Il Consiglio si riunirà ancora questa sera con un doppio appuntamento: alle 17 il question time e alle 19,30 la discussione sul bando Cultura. (m. c.)



La Nuova Sardegna

Cagliari

Caos sulle rotte marittime via libera solo alla Tirrenia

Le altre compagnie: decisione inaccettabile. E le loro navi ripartono lo stesso Centrodestra contro la ministra ma è stata la Regione a chiedere il riavvio parziale

ALESSANDRO PIRINA

SASSARI Anche le per le navi vale la stessa regola degli aerei: da ieri - e fino al 13 giugno - sono garantiti solo i collegamenti in regime di continuità territoriale. E dunque solamente Olbia-Civitavecchia, Porto Torres-Genova e Cagliari-Civitavecchia. Tutti targati Tirrenia. Perlomeno questo è quanto stabilito dal decreto ministeriale. Una decisione che ha mandato su tutte le furie le altre compagnie, che avevano già programmato la ripartenza dei collegamenti dal 3 giugno. D'altronde, così era stato detto e ridetto in queste ultime settimane. Ma non solo. Anche la politica ha alzato la voce contro la decisione della ministra Paola De Micheli. Il deputato di Forza Italia, Ugo Cappellacci, ha accusato l'esecutivo di provocare il caos, ma è stato l'ex ministro Maurizio Lupi, di Noi con l'Italia, a esserci andato più pesante nelle accuse, parlando di «marchette agli amici del governo, nella fattispecie alla compagnia di navigazione Tirrenia». In realtà, però, la ministra De Micheli non ha fatto altro che recepire le richieste della Regione targata Solinas, che - in una lettera firmata dalla direttrice generale dell'assessorato ai Trasporti, Gabriella Massidda - ha chiesto dal 3 giugno i «soli collegamenti di linea in continuità territoriale», mentre il riavvio di tutti gli altri collegamenti a partire dal 15 giugno. Insomma - come per il trasporto aereo - la Regione ha chiesto e il governo ha eseguito. Ma tutto questo ha creato il caos nei mari. Perché le compagnie escluse da questa scelta, del tutto inattesa, hanno comunque effettuato le loro corse. La Grimaldi è salpata il 2 notte da Barcellona per arrivare a Civitavecchia, da dove ieri è partita per Olbia. La Sardinia ferries ha effettuato ieri la prima corsa sulla Livorno-Golfo Aranci. Lo stesso la Gnv sulla Genova-Porto Torres. E infatti contro la decisione sono scese in campo anche le associazioni degli armatori. «Un errore da rivedere - ha detto Mario Mattioli, presidente di Confitarma -. Siamo certi che il ministero porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione». Ha parlato di decisione «inaccettabile» il direttore generale di Alis, Marcello Di Caterina, perché si tratta di «violazione della libera concorrenza a vantaggio di Cin Tirrenia e a danno dei passeggeri e di tutte le altre compagnie marittime». Anche la politica è entrata a gamba tesa sulla decisione. «Il decreto sui trasporti marittimi rischia di provocare il caos sulle rotte per la Sardegna, i ministri lo correggano subito», è la richiesta di Cappellacci. Durissimo l'ex ministro Maurizio Lupi. «Va bene l'emergenza, ma se è questo il modo per rilanciare il Paese, escludendo concorrenza, qualità del servizio, possibilità di scelta per il cittadino, se è questa l'unità a cui ci richiamano, se la facciano tra loro e con i loro clientes». Parole che non sono piaciute al consigliere del Pd, Giuseppe Meloni, che accusa gli esponenti del centrodestra «di prendere in giro i sardi attaccando ferocemente il governo nazionale». Per Meloni si tratta «dell'ennesimo episodio di schizofrenia politica che colpisce alcuni onorevoli del centrodestra, che fanno finta di non sapere che è stata la Regione, con nota inoltrata via pec e sottoscritta dalla direttrice generale dell'assessorato ai trasporti, a chiedere che il governo assumesse quelle stesse decisioni che hanno fatto gridare allo scandalo. Anche a voler condividere, nel merito, quanto lamentato dai parlamentari del centrodestra - conclude il consigliere dem - resta chiara la responsabilità politica di questa scelta in capo a Solinas e alla sua giunta. Pare, infatti, alquanto improbabile che un dirigente che si è





La Nuova Sardegna

Cagliari

serietà e rettitudine possa formulare in perfetta autonomia simili richieste, per loro natura squisitamente politiche».

il gruppo di navigazione contesta il monopolio a vantaggio del concorrente

Grimaldi va all' attacco di Tirrenia

Il caso è scoppiato dopo il decreto del ministero dei Trasporti sulle rotte per la Sardegna. Confitarma in campo

ANDREA MONTANARI

Nonostante l' avvio della Fase-3 i collegamenti da e per la Sardegna continuano a restare sotto la gestione Tirrenia. L' ultimo decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il ministero della Salute, ha disposto che fino a 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea per l' isola è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale. Tradotto: solo la compagnia i cui asset sono stati rilevati anni fa dal gruppo Moby-Cin della famiglia Onorato - la convenzione in scadenza è già stata prorogata di un altro anno sempre per decreto e sempre per l' emergenza sanitaria - incassa regolarmente 72 milioni dallo Stato per la gestione della stessa Tirrenia. Una situazione che il gruppo Grimaldi Euromed considera di fatto monopolistica. Al punto che la società ha deciso di passare all' azione legale. Grimaldi, come appreso da MF-Milano Finanza, ha predisposto e depositato un ricorso a tutte le autorità competenti a partire dalla Commissione Europea, oltre che all' Autorità garante del mercato e della concorrenza, l' Anac e l' Autorità di regolazione dei trasporti. Una mossa che potrebbe essere avviata anche da altri operatori del settore interessati dal decreto quali Grandi Navi Veloci e Corsica Ferries. Uno dei punti centrali dell' esposto è che neppure il provvedimento della Regione Sardegna contiene le limitazioni previste dal ministro dei trasporti Pd Paola De Micheli. Senza trascurare, come dice Grimaldi Euromed, anche la possibile turbativa di mercato, visti i prezzi praticati da Tirrenia e lo stop al servizio per gli altri competitor. E che il decreto abbia qualche criticità lo evidenziano le associazioni di categoria che sono scese in campo per chiedere all' esecutivo di rivedere il decreto. In particolare, per Confitarma, l' impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di **navigazione** presenti sulle rotte per la Sardegna, escluse dal decreto, crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori. «Siamo certi», ha affermato Mario Mattioli, presidente della associazione degli armatori «che il ministero porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di **navigazione**, già fortemente penalizzate dall' emergenza Covid e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alla Regione Sardegna e all' Italia intera. Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l' inizio di una possibile ripresa». Sul caso è intervenuto, via Facebook, anche l' ex governatore della Sardegna Mauro Pili che parla apertamente di regime di monopolio. (riproduzione riservata)



Conftrasporti, caos in porti per partenze Sardegna

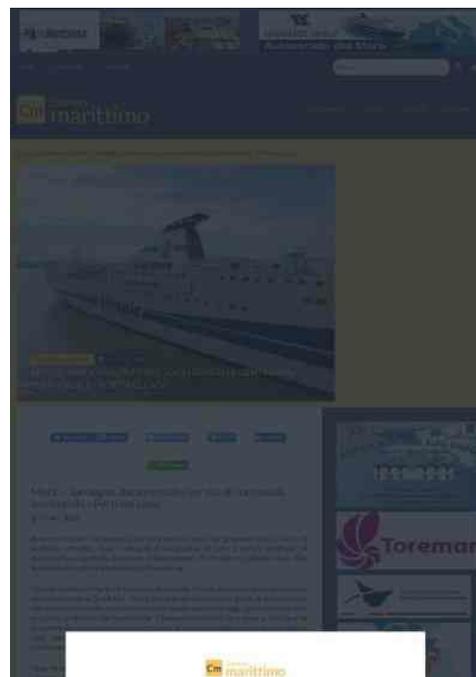
"Da stamani si rischia il caos nei **porti** con gravissimi danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di tutto il settore marittimo". A denunciarlo è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Conftrasporto-Confcommercio. "Questo - evidenzia Merlo - è il risultato del decreto firmato a sorpresa ieri in extremis dai ministri Speranza e De Micheli. Com'è possibile che dopo giorni e giorni di comunicazioni che annunciavano la libera circolazione tra le regioni a partire da oggi, solo ieri sera sia stato reso noto un decreto che impedirebbe il trasporto marittimo da e verso la Sardegna ad esclusione dei servizi di continuità territoriale? Si possono considerare servizi di continuità tutti oppure solo quelli convenzionati?" - si chiede - Mi auguro che si ponga immediato rimedio a questo pasticcio, che rischia di assestare al trasporto marittimo e ai **porti** l'ennesimo durissimo colpo, dato che ha già subito pesantissimi danni a causa del Coronavirus ed è decisamente l'unico settore totalmente ignorato nel dl Rilancio".



Merlo - Sardegna, partono solo i servizi di continuità territoriale - Porti nel caos

Riapertura totale: 'Da stamani si rischia il caos nei porti con gravissimi danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di

03 Jun, 2020 Riapertura totale: 'Da stamani si rischia il caos nei porti con gravissimi danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di tutto il settore marittimo'. A denunciarlo è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confrasperto, la Federazione delle imprese della logistica aderente a Concommercio . 'Questo - evidenzia Merlo - è il risultato del decreto firmato a sorpresa ieri in extremis dai ministri Speranza e De Micheli. Com' è possibile che dopo gironi e giorni di comunicazioni che annunciavano la libera circolazione tra le regioni a partire da oggi, solo ieri sera sia stato reso noto un decreto che impedirebbe il trasporto marittimo da e verso la Sardegna ad esclusione dei servizi di continuità territoriale? Si possono considerare servizi di continuità tutti oppure solo quelli convenzionati?', chiede il presidente d Federlogistica-Confrasperto. 'Oggi ad esempio sono previste a Genova e Livorno migliaia di persone, provenienti da diverse regioni, che si dovrebbero imbarcare. Le compagnie di navigazione hanno predisposto tutto secondo i protocolli sanitari definiti, come anche le strutture portuali - spiega Merlo - Sono diverse migliaia le persone che, sicure della riapertura, hanno prenotato viaggi da qui al 12 giugno. Perché si è aspettato l' ultimo momento per emanare il decreto? Per quale ragione le navi che svolgono il servizio di continuità territoriale possono viaggiare e le altre no pur adottando i medesimi protocolli di sicurezza?'. 'In questo modo si rischia di generare una grave distorsione del mercato - avverte Merlo - Chi rimborserà i passeggeri , considerato che le compagnie non hanno alcuna responsabilità? Ci si rende conto che provvedimenti improvvisati e immotivati come questo possono provocare nei porti seri problemi di ordine pubblico? Come si devono comportare le autorità di sistema portuale e in terminali traghetti?'. 'Mi auguro che si ponga immediato rimedio a questo pasticcio, che rischia di assestare al trasporto marittimo e ai porti l' ennesimo durissimo colpo, dato che ha già subito pesantissimi danni a causa del Coronavirus ed è decisamente l' unico settore totalmente ignorato nel dl Rilancio'. 'Vi era tutto il tempo per assumere la decisione con largo anticipo, comunicarla e magari condividerla con gli operatori, eppure questo non è accaduto', segnala Merlo. 'Sarebbe opportuno individuare i responsabili di questa grave situazione. L' unica soluzione possibile ora è consentire a tutte le compagnie di svolgere il servizio', conclude il presidente di Federlogistica-Confrasperto.



Traghetti Sardegna - Confitarma: "Il Mit porrà rimedio all' errore" - Il testo del decreto

03 Jun, 2020 La dura replica del presidente di Confitarma, Mario Mattioli, al decreto 2 giugno "E' m evidente che l' impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal Decreto" - del 2 giugno - "crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori" - E' arrivata nel pomeriggio la replica di Confitarma al decreto n. 227 con cui ieri i miinisteri: delle Infrastrutture e Trasporti e della Salute, hanno limitato - fino al 12 giugno il trasporto marittimo di passeggeri da e verso la Sardegna - ai servizi svolti in continuità territoriale , e pertanto - tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i **porti** nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13 giugno'. Clicca qui per visualizzare il decreto "In particolare, la Sardegna è una importante meta turistica e tutte le compagnie di navigazione hanno già registrato numerose prenotazioni per l' imbarco verso questa Regione e da tempo si sono attivate per essere in regola con tutti i protocolli sanitari richiesti" - 'Siamo certi - ha dichiarato Mario Mattioli, presidente di Confitarma - che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall' emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all' Italia intera'. 'Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia - conclude il presidente di Confitarma - non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l' inizio di una possibile ripresa'.



Federlogistica-Confrtrasporto: Merlo, rischio caos nei porti con danni per cittadini, compagnie di navigazione, settore marittimo

(FERPRESS) - Roma, 3 GIU - Riapertura totale: "Da stamani si rischia il caos nei porti con gravissimi danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di tutto il settore marittimo". A denunciarlo è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto, la Federazione delle imprese della logistica aderente a Confcommercio. "Questo - evidenza Merlo - è il risultato del decreto firmato a sorpresa ieri in extremis dai ministri Speranza e De Micheli. Com'è possibile che dopo gironi e giorni di comunicazioni che annunciavano la libera circolazione tra le regioni a partire da oggi, solo ieri sera sia stato reso noto un decreto che impedirebbe il trasporto marittimo da e verso la Sardegna ad esclusione dei servizi di continuità territoriale? Si possono considerare servizi di continuità tutti oppure solo quelli convenzionati?", chiede il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto. "Oggi ad esempio sono previste a Genova e Livorno migliaia di persone, provenienti da diverse regioni, che si dovrebbero imbarcare. Le compagnie di navigazione hanno predisposto tutto secondo i protocolli sanitari definiti, come anche le strutture portuali - spiega Merlo - Sono diverse migliaia le persone che, sicure della riapertura, hanno prenotato viaggi da qui al 12 giugno. Perché si è aspettato l'ultimo momento per emanare il decreto? Per quale ragione le navi che svolgono il servizio di continuità territoriale possono viaggiare e le altre no pur adottando i medesimi protocolli di sicurezza?". "In questo modo si rischia di generare una grave distorsione del mercato - avverte Merlo - Chi rimborserà i passeggeri, considerato che le compagnie non hanno alcuna responsabilità? Ci si rende conto che provvedimenti improvvisati e immotivati come questo possono provocare nei porti seri problemi di ordine pubblico? Come si devono comportare le autorità di sistema portuale e in terminal traghetti?". "Mi auguro che si ponga immediato rimedio a questo pasticcio, che rischia di assestare al trasporto marittimo e ai porti l'ennesimo durissimo colpo, dato che ha già subito pesantissimi danni a causa del Coronavirus ed è decisamente l'unico settore totalmente ignorato nel dl Rilancio". "Vi era tutto il tempo per assumere la decisione con largo anticipo, comunicarla e magari condividerla con gli operatori, eppure questo non è accaduto", segnala Merlo. "Sarebbe opportuno individuare i responsabili di questa grave situazione. L'unica soluzione possibile ora è consentire a tutte le compagnie di svolgere il servizio", conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.



Alis: trasporto passeggeri da/per Sardegna consentito ad un solo operatore. Di Caterina, è inaccettabile.

(FERPRESS) - Roma, 3 GIU - "Il trasporto passeggeri da e per la Sardegna consentito ad un solo operatore marittimo. Inaccettabile che venga consentita una simile violazione della libera concorrenza a vantaggio di CIN-Tirrenia e a danno dei passeggeri e di tutte le altre compagnie marittime". E' quanto dichiara con un comunicato stampa il direttore generale di ALIS Marcello Di Caterina dopo l'emanazione del decreto datato 2 giugno, firmato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro della Salute, che dispone ulteriori limitazioni al trasporto passeggeri da e per la Sardegna. In particolare, nel decreto si legge che "Fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale, tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i **porti** nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13 giugno". "Fin dall'inizio della pandemia - continua Di Cristina - Alis grazie ad i nostri operatori che svolgono servizi di trasporto marittimo, ha assicurato la consegna di merci e beni di prima necessità ed il trasporto dei passeggeri muniti di autocertificazione. ALIS si è inoltre impegnata, senza alcun sussidio pubblico, a garantire la continuità territoriale - sia economica sia sociale - con le isole, tutelando i principi della libera concorrenza e la libera scelta per i viaggiatori. Oggi troviamo inaccettabile che, in una fase che dovrebbe essere di ripartenza per l'intero Paese, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme al Ministero della Salute abbiano emanato un decreto improvviso che consente di viaggiare da e per l'isola solo ed esclusivamente con la compagnia CIN-Tirrenia, pur essendo stata annunciata proprio dalla data odierna la libera circolazione tra le Regioni". "Non riusciamo a comprendere - precisa - come proprio le Istituzioni si siano fatte promotrici di una simile situazione in palese violazione della libera concorrenza a danno sia dei passeggeri, in primis dei cittadini sardi, che si trovano così costretti a dover viaggiare solo con un operatore senza poter scegliere una compagnia alternativa- aggiunge Di Caterina -sia delle compagnie di navigazione, che nel frattempo hanno rispettato tutti i protocolli sanitari e che rischiano di dover subire problemi di ordine pubblico nei **porti**, per non parlare delle problematiche che potrebbero crearsi in considerazione di tutte quelle famiglie che ora potrebbero non riuscire a raggiungere facilmente la Sardegna". "E ciò che ci lascia ancora più stupiti- conclude infine il direttore - è che tale decisione, che dovrebbe invece accompagnare un momento di ripresa dei collegamenti marittimi e di libera circolazione nel territorio nazionale, è stata assunta subito dopo un'altra gravissima scelta compiuta dal Governo, ovvero la disposizione contenuta nel Decreto Rilancio con la quale viene rinnovata senza nuova gara e per ulteriori dodici mesi la convenzione statale di circa 72 milioni di euro, sempre nei confronti di CIN-Tirrenia, nonostante la stessa fosse in scadenza il prossimo 18 luglio 2020".



Confitarma: traghetti per la Sardegna, il decreto del 2 Giugno è da rivedere

(FERPRESS) - Roma, 3 GIU - "Traghetti per la Sardegna, il decreto del 2 Giugno è da rivedere e siamo certi - afferma Mario Mattioli, Presidente di Confitarma - che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall'emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all'Italia intera". In un momento così difficile per tutto il comparto marittimo che sta registrando evidenti cali di fatturato, con il decreto n. 227 del 2 giugno 2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero della Salute, dispone che "Fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale, tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i **porti** nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13 giugno". È evidente che, l'impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal Decreto, crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori. In particolare, la Sardegna è una importante meta turistica e tutte le compagnie di navigazione hanno già registrato numerose prenotazioni per l'imbarco verso questa Regione e da tempo si sono attivate per essere in regola con tutti i protocolli sanitari richiesti. "Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia - conclude il Presidente di Confitarma - non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l'inizio di una possibile ripresa".



Confitarma invita il MIT a consentire a tutte le compagnie di navigazione di effettuare servizi passeggeri con la Sardegna

Mattioli: dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia, non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri La Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) ha esortato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a modificare il decreto emanato ieri dal dicastero di concerto con il Ministero della Salute che, relativamente alle attività di collegamento marittimo con le isole maggiori, dispone tra l'altro che "fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale, tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i porti nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13 giugno". La confederazione armatoriale ha evidenziato che, in un momento così difficile per tutto il comparto marittimo che sta registrando evidenti cali di fatturato, «è evidente che, l'impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal decreto, crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori. In particolare - ha ricordato Confitarma - la Sardegna è una importante meta turistica e tutte le compagnie di navigazione hanno già registrato numerose prenotazioni per l'imbarco verso questa Regione e da tempo si sono attivate per essere in regola con tutti i protocolli sanitari richiesti». «Siamo certi - ha affermato il presidente di Confitarma, Mario Mattioli - che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall'emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all'Italia intera». «Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia - ha concluso Mattioli - non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l'inizio di una possibile ripresa».

inferMARE
7 giugno 2020

Confitarma invita il MIT a consentire a tutte le compagnie di navigazione di effettuare servizi passeggeri con la Sardegna

Mattioli: dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia, non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri

La Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) ha esortato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a modificare il decreto emanato ieri dal dicastero di concerto con il Ministero della Salute che, relativamente alle attività di collegamento marittimo con le isole maggiori, dispone tra l'altro che "fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale, tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i porti nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13 giugno".

La confederazione armatoriale ha evidenziato che, in un momento così difficile per tutto il comparto marittimo che sta registrando evidenti cali di fatturato, «è evidente che l'impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal decreto, crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori. In particolare - ha ricordato Confitarma - la Sardegna è una importante meta turistica e tutte le compagnie di navigazione hanno già registrato numerose prenotazioni per l'imbarco verso questa Regione e da tempo si sono attivate per essere in regola con tutti i protocolli sanitari richiesti».

«Siamo certi - ha affermato il presidente di Confitarma, Mario Mattioli - che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall'emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all'Italia intera».

«Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia - ha concluso Mattioli - non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l'inizio di una possibile ripresa».

Leggi le notizie in formato Acrobat (pdf) cliccando sul servizio gratuito.

| Visite di fine allegato | Data di arrivo | Data di partenza |
|-------------------------|----------------|------------------|
| 1 Stato desiderato | 30/05 | 30/05 |

TRAGHETTI PER LA SARDEGNA IL DECRETO DEL 2 GIUGNO È DA RIVEDERE

Roma, 3 giugno 2020 - In un momento così difficile per tutto il comparto marittimo che sta registrando evidenti cali di fatturato, con il decreto n. 227 del 2 giugno 2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero della Salute, dispone che "Fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale, tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i **porti** nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13 giugno". È evidente che, l'impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal Decreto, crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori. In particolare, la Sardegna è una importante meta turistica e tutte le compagnie di navigazione hanno già registrato numerose prenotazioni per l'imbarco verso questa Regione e da tempo si sono attivate per essere in regola con tutti i protocolli sanitari richiesti. "Siamo certi - afferma Mario Mattioli, Presidente di Confitarma - che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall'emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all'Italia intera". "Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia - conclude il Presidente di Confitarma - non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l'inizio di una possibile ripresa".



ALIS: IL TRASPORTO PASSEGGERI DA E PER LA SARDEGNA E' CONSENTITO AD UN SOLO OPERATORE MARITTIMO

Marcello Di Caterina: 'Inaccettabile che venga consentita una simile violazione della libera concorrenza a vantaggio di CIN-Tirrenia e a danno dei passeggerie di tutte le altre compagnie marittime' ' Fin dall'inizio della pandemia ALIS, grazie ad i nostri operatori che svolgono servizi di trasporto marittimo, ha assicurato la consegna di merci e beni di prima necessità ed il trasporto dei passeggeri muniti di autocertificazione. ALIS si è inoltre impegnata, senza alcun sussidio pubblico, a garantire la continuità territoriale sia economica sia sociale con le isole, tutelando i principi della libera concorrenza e la libera scelta per i viaggiatori. Oggi troviamo inaccettabile che, in una fase che dovrebbe essere di ripartenza per l'intero Paese, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme al Ministero della Salute abbiano emanato un decreto improvviso che consente di viaggiare da e per l'isola solo ed esclusivamente con la compagnia CIN-Tirrenia, pur essendo stata annunciata proprio dalla data odierna la libera circolazione tra le Regioni '. E' quanto dichiarato dal Direttore Generale di ALIS Marcello Di Caterina dopo l'emanazione del decreto datato 2 giugno, firmato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro della Salute, che dispone ulteriori limitazioni al trasporto passeggeri da e per la Sardegna. In particolare, nel decreto si legge che 'Fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale, tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i porti nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13 giugno'. ' Non riusciamo a comprendere come proprio le Istituzioni si siano fatte promotrici di una simile situazione in palese violazione della libera concorrenza a danno sia dei passeggeri, in primis dei cittadini sardi, che si trovano così costretti a dover viaggiare solo con un operatore senza poter scegliere una compagnia alternativa - aggiunge Di Caterina - sia delle compagnie di navigazione, che nel frattempo hanno rispettato tutti i protocolli sanitari e che rischiano di dover subire problemi di ordine pubblico nei porti, per non parlare delle problematiche che potrebbero crearsi in considerazione di tutte quelle famiglie che ora potrebbero non riuscire a raggiungere facilmente la Sardegna'. 'E ciò che ci lascia ancora più stupiti - conclude il Direttore Generale di ALIS - è che tale decisione, che dovrebbe invece accompagnare un momento di ripresa dei collegamenti marittimi e di libera circolazione nel territorio nazionale, è stata assunta subito dopo un'altra gravissima scelta compiuta dal Governo, ovvero la disposizione contenuta nel Decreto Rilancio con la quale viene rinnovata senza nuova gara e per ulteriori dodici mesi la convenzione statale di circa 72 milioni di euro, sempre nei confronti di CIN-Tirrenia, nonostante la stessa fosse in scadenza il prossimo 18 luglio 2020' .



Informazioni Marittime

Cagliari

"Inaccettabile una sola compagnia marittima per la Sardegna". La protesta degli operatori

Alis, Federlogistica e Confitarma condannano il decreto a favore di CIN-Tirrenia, che esclude le altre compagnie fino al 13 giugno

Un solo operatore per assicurare i trasporti marittimi con la Sardegna? Inaccettabile! Lo dichiarano senza mezzi termini il direttore generale di Alis, Marcello Di Caterina, e il presidente di Federlogistica Confrasperto, Luigi Merlo, e il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, che condannano il decreto emanato il 2 giugno a vantaggio di CIN-Tirrenia. "Fin dall'inizio della pandemia Alis - dice Di Caterina -, grazie ad i nostri operatori che svolgono servizi di trasporto marittimo, ha assicurato la consegna di merci e beni di prima necessità ed il trasporto dei passeggeri muniti di autocertificazione. Alis si è inoltre impegnata, senza alcun sussidio pubblico, a garantire la continuità territoriale - sia economica sia sociale - con le isole, tutelando i principi della libera concorrenza e la libera scelta per i viaggiatori. Oggi troviamo inaccettabile che, in una fase che dovrebbe essere di ripartenza per l'intero Paese, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme al ministero della Salute abbiano emanato un decreto improvviso che consente di viaggiare da e per l'isola solo ed esclusivamente con la compagnia CIN-Tirrenia, pur essendo stata annunciata proprio dalla data odierna la libera circolazione tra le Regioni". In particolare, nel decreto si legge che "Fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale, tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i porti nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13 giugno". Ma intanto le altre compagnie di navigazione avevano già predisposto tutto secondo i protocolli sanitari definiti, come anche le strutture portuali. Diverse migliaia le persone che, sicure della riapertura, hanno prenotato viaggi da qui al 12 giugno. E dunque, si interroga Luigi Merlo, "perché si è aspettato l'ultimo momento per emanare il decreto? Per quale ragione le navi che svolgono il servizio di continuità territoriale possono viaggiare e le altre no pur adottando i medesimi protocolli di sicurezza? In questo modo si rischia di generare una grave distorsione del mercato - incalza Merlo -. Chi rimborserà i passeggeri, considerato che le compagnie non hanno alcuna responsabilità? Ci si rende conto che provvedimenti improvvisati e immotivati come questo possono provocare nei porti seri problemi di ordine pubblico? Come si devono comportare le autorità di sistema portuale e in terminali traghetti? Mi auguro - conclude Merlo - che si ponga immediato rimedio a questo pasticcio, che rischia di assestare al trasporto marittimo e ai porti l'ennesimo durissimo colpo, dato che ha già subito pesantissimi danni a causa del Coronavirus ed è decisamente l'unico settore totalmente ignorato nel dl Rilancio". Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, pur sottolineando che il decreto è "da rivedere", vuole comunque essere ottimista e si dice "certo che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall'emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all'Italia intera". Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia - conclude Mattioli - non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l'inizio di una possibile ripresa".



Merlo: da stamani si rischia il caos nei porti

Redazione

ROMA Riapertura totale: Da stamani si rischia il caos nei porti con gravissimi danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di tutto il settore marittimo. A denunciarlo è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto, la Federazione delle imprese della logistica aderente a Confcommercio. Questo evidenzia Merlo è il risultato del decreto firmato a sorpresa ieri in extremis dai ministri Speranza e De Micheli. Com'è possibile che dopo giorni e giorni di comunicazioni che annunciavano la libera circolazione tra le regioni a partire da oggi, solo ieri sera sia stato reso noto un decreto che impedirebbe il trasporto marittimo da e verso la Sardegna ad esclusione dei servizi di continuità territoriale? Si possono considerare servizi di continuità tutti oppure solo quelli convenzionati?, chiede il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto. Oggi ad esempio sono previste a Genova e Livorno migliaia di persone, provenienti da diverse regioni, che si dovrebbero imbarcare. Le compagnie di navigazione hanno predisposto tutto secondo i protocolli sanitari definiti, come anche le strutture portuali spiega Merlo Sono diverse migliaia le persone che, sicure della riapertura, hanno prenotato viaggi da qui al 12 Giugno. Perché si è aspettato l'ultimo momento per emanare il decreto? Per quale ragione le navi che svolgono il servizio di continuità territoriale possono viaggiare e le altre no pur adottando i medesimi protocolli di sicurezza?. In questo modo si rischia di generare una grave distorsione del mercato avverte Merlo Chi rimborserà i passeggeri, considerato che le compagnie non hanno alcuna responsabilità? Ci si rende conto che provvedimenti improvvisati e immotivati come questo possono provocare nei porti seri problemi di ordine pubblico? Come si devono comportare le autorità di sistema portuale e in terminal traghetti?. Mi auguro che si ponga immediato rimediato a questo pasticcio, che rischia di assestare al trasporto marittimo e ai porti l'ennesimo durissimo colpo, dato che ha già subito pesantissimi danni a causa del Coronavirus ed è decisamente l'unico settore totalmente ignorato nel dl Rilancio. Vi era tutto il tempo per assumere la decisione con largo anticipo, comunicarla e magari condividerla con gli operatori, eppure questo non è accaduto, segnala Merlo. Sarebbe opportuno individuare i responsabili di questa grave situazione che porterà il caos nei porti. L'unica soluzione possibile ora è consentire a tutte le compagnie di svolgere il servizio, conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.



Sardegna: riapertura riservata a CIN

Fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale. Lo ha disposto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con quello della Salute, con il decreto n.227 del 2 giugno 2020. La misura permette insomma al gruppo Moby di operare in via esclusiva sulla tratta per la Sardegna per dieci giorni. La disposizione, che non si applica al trasporto merci, ha suscitato lo sdegno di Confitarma: «È evidente che l'impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal Decreto, crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori», si legge in una nota stampa diramata dalla Confederazione Italiana degli Armatori. «Siamo certi - ha affermato il n.1 di Confitarma, Mario Mattioli che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall'emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all'Italia intera».

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo 



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale



8 giugno 2020 — Italia

La novità del decreto 227 del 2 giugno Sardegna: riapertura riservata a CIN

di Redazione

Fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale. Lo ha disposto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con quello della Salute, con il decreto n.227 del 2 giugno 2020.

La misura permette insomma al gruppo Moby di operare in via esclusiva sulla tratta per la Sardegna per dieci giorni. La disposizione, che non si applica al trasporto merci, ha suscitato lo sdegno di Confitarma: «È evidente che l'impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal Decreto, crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori», si legge in una nota stampa diramata dalla Confederazione Italiana degli Armatori.

«Siamo certi - ha affermato il n.1 di Confitarma, Mario Mattioli - che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall'emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all'Italia intera».

CARIS

Cerca...

TAGS

- Ambiente
- Accademia
- Autorità Portuali
- Associazioni del Mare
- Blockchain
- Blue Economy
- Caratteristica
- navale
- Casistica
- Comunicazione
- Containership
- Coronavirus
- Crociere
- Cura del ferro
- Direzione Europa
- Dati
- Commentari
- ESPO Europa
- Gigantismo navale
- GNL
- Infrastrutture
- Innovazione
- tecnologica
- Internet of Things
- Logistica
- Portuale
- Porto di Livorno
- Porto di Piombino
- Riforma portuale
- Delirio
- Rinfiute
- Lipide
- Stato
- servizi
- Shipping
- Storia di Livorno
- Terminali portuali
- Traffici marittimi

Traghetti per la Sardegna: per Confitarma il decreto n. 227 e da rivedere

Roma, 3 giugno 2020 - In un momento così difficile per tutto il comparto marittimo che sta registrando evidenti cali di fatturato, con il decreto n. 227 del 2 giugno 2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero della Salute, dispone che "Fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale, tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i **porti** nazionali e viceversa saranno riattivati dal 13 giugno". È evidente che, l'impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal Decreto, crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori. In particolare, la Sardegna è una importante meta turistica e tutte le compagnie di navigazione hanno già registrato numerose prenotazioni per l'imbarco verso questa Regione e da tempo si sono attivate per essere in regola con tutti i protocolli sanitari richiesti. "Siamo certi - afferma Mario Mattioli, Presidente di Confitarma - che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall'emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all'Italia intera". "Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia - conclude il Presidente di Confitarma - non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l'inizio di una possibile ripresa".



The screenshot shows the top of a news article on the Sea Reporter website. The header includes the site logo 'Seareporter.it' and navigation links for Home, Porti, Infrastruttura e Tecnologia, Shipping, Unione Europea, Ambiente, News, and Turismo. The article title is 'Traghetti per la Sardegna: per Confitarma il decreto n. 227 e da rivedere', published on 03 giugno 2020. A small photo of Mario Mattioli is visible. The main text of the article is partially visible, starting with 'Roma, 3 giugno 2020 - In un momento così difficile per tutto il comparto marittimo...'. A quote from Mario Mattioli is also present, discussing the impact of the decree on the shipping industry and the need for a revision of the measure.

Sardegna off-limits, l'ira di Federlogistica: "Si rischia il caos per colpa del governo"

Redazione

Sardegna off-limits, l'ira di Federlogistica: Si rischia il caos per colpa del governo 03 Giugno 2020 - Redazione Milano «Da stamani si rischia il caos nei porti con gravissimi danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di tutto il settore marittimo». A denunciarlo è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto, la federazione delle imprese della logistica aderente a Confcommercio. «Questo evidenzia Merlo è il risultato del decreto firmato a sorpresa ieri in extremis dai ministri Speranza e De Micheli. Com'è possibile che dopo gironi e giorni di comunicazioni che annunciavano la libera circolazione tra le regioni a partire da oggi, solo ieri sera sia stato reso noto un decreto che impedirebbe il trasporto marittimo da e verso la Sardegna ad esclusione dei servizi di continuità territoriale? Si possono considerare servizi di continuità tutti oppure solo quelli convenzionati? Oggi ad esempio sono previste a Genova e Livorno migliaia di persone, provenienti da diverse regioni, che si dovrebbero imbarcare. Le compagnie di navigazione hanno predisposto tutto secondo i protocolli sanitari definiti, come anche le strutture portuali spiega Merlo. Sono diverse migliaia le persone che, sicure della riapertura, hanno prenotato viaggi da qui al 12 giugno. Perché si è aspettato l'ultimo momento per emanare il decreto? Per quale ragione le navi che svolgono il servizio di continuità territoriale possono viaggiare e le altre no pur adottando i medesimi protocolli di sicurezza?». «In questo modo si rischia di generare una grave distorsione del mercato avverte Merlo. Chi rimborserà i passeggeri, considerato che le compagnie non hanno alcuna responsabilità? Ci si rende conto che provvedimenti improvvisati e immotivati come questo possono provocare nei porti seri problemi di ordine pubblico? Come si devono comportare le autorità di sistema portuale e in terminali traghetti?». «Mi auguro che si ponga immediato rimedio a questo pasticcio, che rischia di assestare al trasporto marittimo e ai porti l'ennesimo durissimo colpo, dato che ha già subito pesantissimi danni a causa del Coronavirus ed è decisamente l'unico settore totalmente ignorato nel dl Rilancio. Vi era tutto il tempo per assumere la decisione con largo anticipo, comunicarla e magari condividerla con gli operatori, eppure questo non è accaduto. Sarebbe opportuno individuare i responsabili di questa grave situazione. L'unica soluzione possibile ora è consentire a tutte le compagnie di svolgere il servizio».



Sardegna off-limits, l'ira di Federlogistica: "Si rischia il caos per colpa del governo"

23 GIUGNO 2020 - Redazione



Milano - «Da stamani si rischia il caos nei porti con gravissimi danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di tutto il settore marittimo». A denunciarlo è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto, la federazione delle imprese della logistica aderente a Confcommercio. «Questo evidenzia Merlo è il risultato del decreto firmato a sorpresa ieri in extremis dai ministri Speranza e De Micheli. Com'è possibile che dopo gironi e giorni di comunicazioni che annunciavano la libera circolazione tra le regioni a partire da oggi, solo ieri sera sia stato reso noto un decreto che impedirebbe il trasporto marittimo da e verso la Sardegna ad esclusione dei servizi di continuità territoriale? Si possono considerare servizi di continuità tutti oppure solo quelli convenzionati? Oggi ad esempio sono previste a Genova e Livorno migliaia di persone, provenienti da diverse regioni, che si dovrebbero imbarcare. Le compagnie di navigazione hanno predisposto tutto secondo i protocolli sanitari definiti, come anche le strutture portuali - spiega Merlo - Ci si rende conto che provvedimenti improvvisati e immotivati come questo possono provocare nei porti seri problemi di ordine pubblico? Come si devono comportare le autorità di sistema portuale e in terminali traghetti?». «Mi auguro che si ponga immediato rimedio a questo pasticcio, che rischia di assestare al trasporto marittimo e ai porti l'ennesimo durissimo colpo, dato che ha già subito pesantissimi danni a causa del Coronavirus ed è decisamente l'unico settore totalmente ignorato nel dl Rilancio. Vi era tutto il tempo per assumere la decisione con largo anticipo, comunicarla e magari condividerla con gli operatori, eppure questo non è accaduto. Sarebbe opportuno individuare i responsabili di questa grave situazione. L'unica soluzione possibile ora è consentire a tutte le compagnie di svolgere il servizio».

Iscriviti alla newsletter

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

Caso Sardegna, Alis denuncia: Decisione inaccettabile il via libera solo a CIN-Tirrenia

Redazione

Dopo Federlogistica, scende in campo anche Alis contro il decreto 'improvviso' del Governo che 'consente di viaggiare da e per l'isola solo ed esclusivamente con la compagnia CIN-Tirrenia, pur essendo stata annunciata proprio dalla data odierna la libera circolazione tra le Regioni'. Una decisione, quella presa il 2 giugno dai ministeri di Trasporto e Salute, che il direttore generale di Alis, Marcello Di Caterina, giudica 'inaccettabile', dal momento che l'associazione, più di 1.550 aziende associate e 25 miliardi di fatturato aggregato, 'è impegnata, fin dall'inizio della pandemia, e senza alcun sussidio pubblico, a garantire la continuità territoriale sia economica sia sociale con le isole, tutelando i principi della libera concorrenza e la libera scelta per i viaggiatori'. Marcello Di Caterina Di Caterina rincara la dose: 'Non riusciamo a comprendere come proprio le Istituzioni si siano fatte promotrici di una simile situazione in palese violazione della libera concorrenza a danno sia dei passeggeri, in primis dei cittadini sardi, che si trovano così costretti a dover viaggiare solo con un operatore senza poter scegliere una compagnia alternativa- aggiunge Di Caterina -sia delle compagnie di navigazione, che nel frattempo hanno rispettato tutti i protocolli sanitari e che rischiano di dover subire problemi di ordine pubblico nei porti, per non parlare delle problematiche che potrebbero crearsi in considerazione di tutte quelle famiglie che ora potrebbero non riuscire a raggiungere facilmente la Sardegna'. Quello che più sorprese il direttore generale di Alis 'è che tale decisione, che dovrebbe invece accompagnare un momento di ripresa dei collegamenti marittimi e di libera circolazione nel territorio nazionale, è stata assunta subito dopo un'altra gravissima scelta compiuta dal Governo, ovvero la disposizione contenuta nel Decreto Rilancio con la quale viene rinnovata senza nuova gara e per ulteriori dodici mesi la convenzione statale di circa 72 milioni di euro, sempre nei confronti di CIN-Tirrenia, nonostante la stessa fosse in scadenza il prossimo 18 luglio 2020'.



Caso Sardegna, Alis denuncia: "Decisione inaccettabile il via libera solo a CIN-Tirrenia"








Dopo Federlogistica, scende in campo anche Alis contro il decreto "improvviso" del Governo che "consente di viaggiare da e per l'isola solo ed esclusivamente con la compagnia CIN-Tirrenia, pur essendo stata annunciata proprio dalla data odierna la libera circolazione tra le Regioni". Una decisione, quella presa il 2 giugno dai ministeri di Trasporto e Salute, che il direttore generale di Alis, Marcello Di Caterina, giudica "inaccettabile", dal momento che l'associazione, più di 1.550 aziende associate e 25 miliardi di fatturato aggregato, "è impegnata, fin dall'inizio della pandemia, e senza alcun sussidio pubblico, a garantire la continuità territoriale - sia economica sia sociale - con le isole.

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

[iscriviti](#)

Lupi: I collegamenti con la Sardegna? Una marchetta per gli amici del governo

Redazione

Roma «Ci chiediamo se il clima di concordia e di unità nazionale che tutti dicono di condividere serva effettivamente alla ripartenza del Paese o sia più prosaicamente finalizzato agli interessi di qualcuno, detto volgarmente ma in modo comprensibile a tutti se serva a fare marchette agli amici del governo, nella fattispecie alla compagnia di navigazione Tirrenia. Ci riferiamo a un caso clamoroso del combinato disposto di due norme, l'articolo 205 del decreto Rilancio e il secondo comma dell'articolo 2 del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in concerto con il Ministero alla Salute». Lo afferma Maurizio Lupi di Nci. «Il primo articolo proroga, senza gara, la concessione a Tirrenia per i collegamenti marittimi con la Sardegna fino al 18 luglio 2021. La seconda norma dice che 'fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale', cioè, per capirci Alitalia e Tirrenia . Ora, va bene l'emergenza, ma se è questo il modo per rilanciare il Paese, escludendo concorrenza, qualità del servizio, possibilità di scelta per il cittadino, se è questa l'unità a cui ci richiamano, se la facciano tra loro e con i loro clientes », conclude l'ex ministro dei Trasporti.

The screenshot shows a news article on the website shipmag.it. The title is "Lupi: I collegamenti con la Sardegna? Una marchetta per gli amici del governo". Below the title is a photograph of Maurizio Lupi, an Italian politician, smiling. To the right of the photo is a call to action: "Iscriviti alla newsletter" (Sign up for the newsletter) with a green button. Below the photo is a short text snippet: "Roma - «Ci chiediamo se il clima di concordia e di unità nazionale che tutti dicono di condividere serva effettivamente alla ripartenza del Paese o sia più prosaicamente finalizzato agli interessi di qualcuno, detto volgarmente ma in modo comprensibile a tutti se serva a fare marchette agli amici del governo, nella fattispecie alla compagnia di navigazione Tirrenia. Ci riferiamo a un caso clamoroso del combinato disposto di due norme, l'articolo 205 del decreto Rilancio e il secondo comma dell'articolo 2 del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in concerto con il Ministero alla Salute». Lo afferma Maurizio Lupi di Nci." Below this is another line of text: "«Il primo articolo proroga, senza gara, la concessione a Tirrenia per i collegamenti marittimi con la Sardegna fino al 18 luglio 2021. La seconda norma dice che "fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale", cioè, per capirci Alitalia e Tirrenia. Ora, va bene l'emergenza, ma se è questo il modo per rilanciare il Paese, escludendo concorrenza, qualità del servizio, possibilità di scelta per il cittadino, se è questa l'unità a cui ci richiamano, se la facciano tra loro e con i loro clientes », conclude l'ex ministro dei Trasporti." There are also social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, Email) on the left side of the article preview.

Caso Sardegna, anche Confitarma in campo: Il decreto del MIT crea sconcerto. Da rivedere

Redazione

Roma - Ora è il turno di Confitarma che boccia senza appello il decreto del 2 giugno, con cui il ministero dei Trasporti, di concerto con quello della Salute, ha disposto che fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna fosse limitato ai servizi svolti in continuità territoriale. 'È evidente denuncia Confitarma alla stregua di Federlogistica e Alis che l'impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal decreto crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori'. In particolare, 'la Sardegna è una importante meta turistica e tutte le compagnie di navigazione hanno già registrato numerose prenotazioni per l'imbarco verso questa Regione e da tempo si sono attivate per essere in regola con tutti i protocolli sanitari richiesti'. 'Siamo certi - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma che il ministero dei Trasporti porrà con immediatezza rimedio a tale evidente errore di formulazione che comporta gravi danni per le compagnie di navigazione, già fortemente penalizzate dall'emergenza Covid-19 e che per tutto il periodo della quarantena non hanno mai fermato le loro navi, assicurando i necessari approvvigionamenti alimentari, energetici e sanitari alla Regione Sardegna e all'Italia intera'. 'Dopo la proroga di un anno della convenzione Tirrenia conclude il presidente di Confitarma non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati proprio nel momento della riapertura dei collegamenti dei passeggeri, da tutti auspicata come l'inizio di una possibile ripresa'.

informative

Il decreto del 2 giugno, con cui il ministero dei Trasporti, di concerto con quello della Salute, ha disposto che fino alla data del 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna fosse limitato ai servizi svolti in continuità territoriale. "È evidente - denuncia Confitarma alla stregua di Federlogistica e Alis - che l'impossibilità di effettuare servizi di collegamento marittimo per le numerose compagnie di navigazione presenti sulle rotte per la Sardegna escluse dal decreto crea grave sconcerto e preoccupazione oltre ad evidenti disagi per i viaggiatori". In particolare, "la Sardegna è una importante meta turistica e tutte le compagnie di navigazione hanno già registrato numerose prenotazioni per l'imbarco verso questa Regione e da tempo si sono attivate per essere in regola con tutti i protocolli sanitari richiesti".

"Siamo certi - afferma Mario Mattioli, presidente di

Iscriviti alla newsletter

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

[ISCRIVITI](#)

Trasporto passeggeri con la Sardegna: proteste per la riapertura riservata solo a Tirrenia Cin (AGGIORNATO)

Il decreto annunciato ieri dal Ministero dei trasporti che annuncia la riapertura del trasporto marittimo di passeggeri con la Sardegna inizialmente solo per la compagnia che opera in regime di convenzione pubblica (Compagnia Italiana di Navigazione) e dal 13 giugno per tutti gli altri vettori non piace alle altre società di traghetti. L'associazione di categoria Federlogistica Confrtrasporto fa sapere: Da stamani si rischia il caos nei porti con gravissimi danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di tutto il settore marittimo. Questo è il risultato del decreto firmato a sorpresa ieri in extremis dai ministri Speranza e De Micheli. Com'è possibile che dopo giorni e giorni di comunicazioni che annunciavano la libera circolazione tra le regioni a partire da oggi, solo ieri sera sia stato reso noto un decreto che impedirebbe il trasporto marittimo da e verso la Sardegna a esclusione dei servizi di continuità territoriale? Si possono considerare servizi di continuità tutti oppure solo quelli convenzionati? chiede il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo. Che poi aggiunge: 'Oggi ad esempio sono previste a Genova e Livorno migliaia di persone, provenienti da diverse regioni, che dovrebbero imbarcarsi. Le compagnie di navigazione hanno predisposto tutto secondo i protocolli sanitari definiti, come anche le strutture portuali. Sono diverse migliaia le persone che, sicure della riapertura, hanno prenotato viaggi da qui al 12 giugno. Perché si è aspettato l'ultimo momento per emanare il decreto? Per quale ragione le navi che svolgono il servizio di continuità territoriale possono viaggiare e le altre no pur adottando i medesimi protocolli di sicurezza?'. La denuncia di Merlo prosegue sottolineando che 'in questo modo si rischia di generare una grave distorsione del mercato. Chi rimborserà i passeggeri, considerato che le compagnie non hanno alcuna responsabilità? Ci si rende conto che provvedimenti improvvisati e immotivati come questo possono provocare nei porti seri problemi di ordine pubblico? Come si devono comportare le autorità di sistema portuale e in terminali traghetti?'. L'auspicio di Federlogistica è che 'si ponga immediato rimedio a questo pasticcio, che rischia di assestare al trasporto marittimo e ai porti l'ennesimo durissimo colpo, dato che ha già subito pesantissimi danni a causa del Coronavirus ed è decisamente l'unico settore totalmente ignorato nel decreto legge Rilancio'. In conclusione Merlo afferma che 'vi era tutto il tempo per assumere la decisione con largo anticipo, comunicarla e magari condividerla con gli operatori, eppure questo non è accaduto. Sarebbe opportuno individuare i responsabili di questa grave situazione. L'unica soluzione possibile ora è consentire a tutte le compagnie di svolgere il servizio. Anche Alis, Associazione logistica per l'intermodalità sostenibile, per voce del suo direttore generale Marcello Di Caterina, ha definito inaccettabile che venga consentita una simile violazione della libera concorrenza a vantaggio di Cin-Tirrenia e a danno dei passeggeri e di tutte le altre compagnie marittime. Fin dall'inizio della pandemia Alis si legge in una nota grazie a suoi operatori che svolgono servizi di trasporto marittimo, ha assicurato la consegna di merci e beni di prima necessità e il trasporto dei passeggeri muniti di autocertificazione. Alis si è inoltre impegnata, senza alcun sussidio pubblico, a garantire la continuità territoriale (sia economica sia sociale) con le isole, tutelando i principi della libera concorrenza e la libera scelta per i viaggiatori. Oggi troviamo inaccettabile che, in una fase che dovrebbe essere di ripartenza per l'intero Paese, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme al Ministero della Salute abbiano emanato un decreto improvviso che consente di viaggiare da e per l'isola solo ed esclusivamente con la compagnia Cin Tirrenia, pur



essendo stata annunciata proprio dalla data odierna la libera circolazione tra le Regioni. Alis ancora aggiunge: Non riusciamo a comprendere come proprio le Istituzioni si siano fatte promotrici di una simile situazione in palese violazione



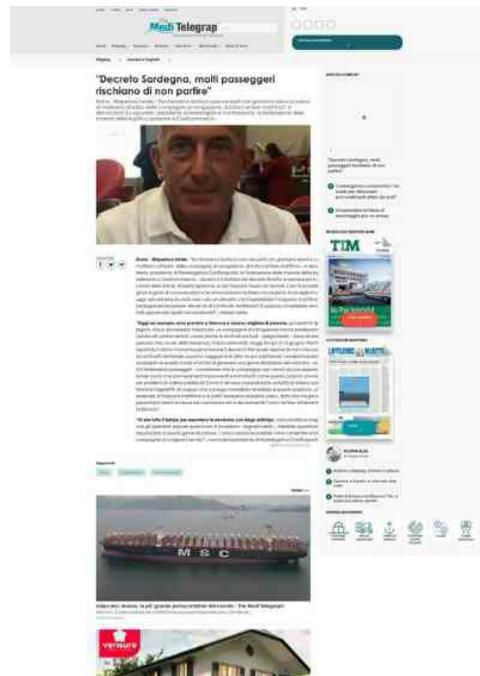
della libera concorrenza a danno sia dei passeggeri, in primis dei cittadini sardi che si trovano così costretti a dover viaggiare solo con un operatore senza poter scegliere una compagnia alternativa, sia delle compagnie di navigazione, che nel frattempo hanno rispettato tutti i protocolli sanitari e che rischiano di dover subire problemi di ordine pubblico nei porti, per non parlare delle problematiche che potrebbero crearsi in considerazione di tutte quelle famiglie che ora potrebbero non riuscire a raggiungere facilmente la Sardegna'. Di Caterina conclude il suo attacco mettendo in evidenza il fatto che 'tale decisione, che dovrebbe invece accompagnare un momento di ripresa dei collegamenti marittimi e di libera circolazione nel territorio nazionale, è stata assunta subito dopo un'altra gravissima scelta compiuta dal Governo, ovvero la disposizione contenuta nel Decreto Rilancio con la quale viene rinnovata senza nuova gara e per ulteriori dodici mesi la convenzione statale di circa 72 milioni di euro, sempre nei confronti di Cin-Tirrenia, nonostante la stessa fosse in scadenza il prossimo 18 luglio 2020'.

The Medi Telegraph

Cagliari

"Decreto Sardegna, molti passeggeri rischiano di non partire"

Roma - Riapertura totale: 'Da stamani si rischia il caos nei porti con gravissimi danni a carico di moltissimi cittadini, delle compagnie di navigazione, di tutto il settore marittimo -.A denunciarlo è Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto, la Federazione delle imprese della logistica aderente a Confcommercio -. Questo è il risultato del decreto firmato a sorpresa ieri in extremis dai ministri della Salute, Roberto Speranza, e dei Trasporti, Paola De Micheli. Com'è possibile che dopo gironi e giorni di comunicazioni che annunciavano la libera circolazione tra le regioni a partire da oggi, solo ieri sera sia stato reso noto un decreto che impedirebbe il trasporto marittimo da e verso la Sardegna ad esclusione dei servizi di continuità territoriale? Si possono considerare servizi di continuità tutti oppure solo quelli convenzionati?', chiede Merlo. 'Oggi ad esempio sono previste a Genova e Livorno migliaia di persone, provenienti da diverse regioni, che si dovrebbero imbarcare. Le compagnie di navigazione hanno predisposto tutto secondo i protocolli sanitari definiti, come anche le strutture portuali - spiega Merlo -. Sono diverse migliaia le persone che, sicure della riapertura, hanno prenotato viaggi da qui al 12 giugno. Perché si è aspettato l'ultimo momento per emanare il decreto? Per quale ragione le navi che svolgono il servizio di continuità territoriale possono viaggiare e le altre no pur adottando i medesimi protocolli di sicurezza?. In questo modo si rischia di generare una grave distorsione del mercato - avverte Merlo -. Chi rimborserà i passeggeri, considerato che le compagnie non hanno alcuna responsabilità? Ci si rende conto che provvedimenti improvvisati e immotivati come questo possono provocare nei porti seri problemi di ordine pubblico? Come si devono comportare le autorità di sistema portuale e in terminal traghetti?. Mi auguro che si ponga immediato rimedio a questo pasticcio, che rischia di assestare al trasporto marittimo e ai porti l'ennesimo durissimo colpo, dato che ha già subito pesantissimi danni a causa del coronavirus ed è decisamente l'unico settore totalmente ignorato nel dl Rilancio'. 'Vi era tutto il tempo per assumere la decisione con largo anticipo, comunicarla e magari condividerla con gli operatori, eppure questo non è accaduto - segnala Merlo -. Sarebbe opportuno individuare i responsabili di questa grave situazione. L'unica soluzione possibile ora è consentire a tutte le compagnie di svolgere il servizio', conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.



Potenziati i trasporti per raggiungere la Sicilia

Treni e navi, il ritorno al Sud tra alta velocità e file disciplinate

Sui vagoni di mattina già un incremento del 22%. Caos a Messina, corse raddoppiate

Erano quattrocento le persone al bordo del collegamento giornaliero con il Frecciarossa da e per Reggio Calabria, che è tra le principali novità dell'offerta di Trenitalia (Gruppo FS Italiane) messa in campo per il secondo step della Fase 2 dell'emergenza sanitaria coronavirus. L'alta velocità, dunque, è finalmente arrivata in Calabria e alle porte della Sicilia. A bordo tutto esaurito dunque, nel pieno rispetto delle regole anticontagio, visto che i posti erano ovviamente tutti a sedere e su prenotazione, «a scacchiera» come previsto e con il 50% della capacità, con i quattrocento passeggeri suddivisi in dodici carrozze e non nelle solite undici. Il Freccia rossa è partito da Torino Porta Nuova alle 8 del mattino, con arrivo a Reggio Calabria alle 18.50. Da Reggio Calabria, a partire da oggi, la partenza è invece alle 10.10 con arrivo a Torino Porta Nuova alle 21.00. Per collegare anche la Sicilia alle città servite dall'Alta Velocità e per favorire l'integrazione modale, uno degli obiettivi strategici del Gruppo FS Italiane, insieme al biglietto delle Freccie sarà possibile acquistare sui canali di vendita Trenitalia anche quello delle navi veloci di Blu Jet fra Villa San Giovanni e Messina. Gli orari delle navi e dei treni sono integrati per

garantire un facile interscambio fra i due mezzi di trasporto: da Messina, la nave veloce di Blu Jet in corrispondenza col Frecciarossa partirà alle ore 9.45; da Villa San Giovanni, la coincidenza per i viaggiatori diretti in Sicilia è invece alle 19. Ieri è stata anche la prima giornata del ritorno di gran parte dei treni sui binari e tutto è andato secondo i programmi. Marco Mancini, portavoce del Gruppo FS Italiane, ha spiegato che «il flusso di viaggiatori sia aumentato rispetto ai giorni scorsi, anche nel trasporto regionale, con un incremento del 22% già alle 9 del mattino. I treni sono arrivati e le persone sono uscite dalle stazioni disciplinatamente, seguendo le indicazioni loro date», ha aggiunto. Il traffico sui traghetti Traffico intenso ieri ai traghetti di Messina, per le lunghe code che già dalla notte si sono formate agli imbarchi della Caronte e tourist. Una situazione che ha reso necessario il potenziamento di navie corse in partenza da e verso la Sicilia. Deviato anche il traffico dei mezzi pesanti dal porto di Tremestieri anche se nelle ore meno intense. Il concentramento di veicoli con inevitabili assembramenti nei piazzali della rada San Francesco, il punto di attracco dei mezzi della società di traghetti privato di Tourist e Caronte, è scattato in largo anticipo. Ancora prima della mezzanotte che ha segnato il via libera agli spostamenti nelle regioni, a Messina si registravano le prime colonne di auto in partenza dalla Sicilia. Per tutto il giorno il serpentone che precede gli imbarchi è stato presidiato dalle Forze dell'ordine e dal personale addetto alla sicurezza degli approdi, presi d'assalto dai siciliani stanziati al nord rientrati nelle settimane del lockdown. Per smistare i flussi, che dall'alba iniziavano a raggiungere picchi sempre più alti allungando in modo considerevole le attese dei viaggiatori, la società di navigazione ha moltiplicato il numero delle corse che sono salite a diciotto. Al catamarano Elio, la nave più grande della flotta con una capacità di 1.500 passeggeri e 290 vetture circa, si è deciso di aggiungere altre due navi che hanno abbattuto i tempi morti, riuscendo a smistare nel giro di qualche ora il traffico attorno la rada. La circolazione si è normalizzata nel pomeriggio, assumendo soprattutto a Messina.



Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

Area dello Stretto, Marino: "Bene rilancio navale e ferroviario, ora anche Sacal faccia la sua parte"

L'assessore ai Trasporti del Comune di Reggio Calabria plaude all'iniziativa del Mit, sostenuta dal presidente dell'**Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto Mario Mega, per una consultazione pubblica sulla programmazione del collegamento tra le due sponde "Reggio Calabria e l'intera area dello Stretto sono già proiettate alla fase post Covid e guardano con fiducia e slancio progettuale ad un **sistema** di trasporti e mobilità capace di far ripartire il tessuto economico e sociale dei territori". E' quanto afferma l'assessore ai Trasporti del Comune di Reggio Calabria, avv. Giuseppe Marino, che commenta positivamente l'iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di avviare una consultazione pubblica tra associazioni di consumatori e utenti per la definizione del nuovo servizio di continuità tra Reggio e Messina. "Si tratta di un passo importantissimo - evidenzia Marino - che rovescia e innova completamente il modello operativo in materia di programmazione dei servizi di trasporto e mobilità nell'ottica di una maggiore e funzionale cooperazione tra istituzioni centrali, enti locali e territorio. In questa direzione faccio mio e rilancio l'appello del presidente dell'**Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto, Mario Mega, invitando cittadini e associazioni di settore a promuovere la più ampia partecipazione possibile a questa consultazione". Per la prima volta si apre una fase di ascolto e di concreto coinvolgimento dell'utenza nei processi di programmazione. "Questo - prosegue l'assessore Marino - ci consente di modellare i servizi sui reali bisogni dei cittadini e sulle esigenze del **sistema** turistico - ricettivo. E' fondamentale, ad esempio, ribadire l'importanza del collegamento veloce anche notturno tra Reggio e Messina, creando le condizioni favorevoli ad un **sistema** integrato e funzionale tra il trasporto navale e i servizi di mobilità a terra, mediante un piano intermodale che preveda soluzioni in linea con i dettami della sostenibilità come il bike e il car sharing". In ottica turistica, inoltre, l'assessore Marino evidenzia "la necessità di prevedere un collegamento diretto tra Reggio Calabria e Lipari nella stagione estiva, in modo da rendere l'aeroporto "Tito Minniti" il hub di riferimento per le Eolie. E sul piano infrastrutturale, insieme al sindaco Giuseppe Falcomatà, all'assessore Mariangela Cama e con il prezioso supporto di Domenico Battaglia in seno al Comitato di gestione dell'**Autorità** dello Stretto, stiamo lavorando con il presidente Mega ad una candidatura del porto di Reggio nel quadro di un bando ministeriale che punta alla riqualificazione del Waterfront e dei porti di interesse nazionale. Un progetto ambizioso che guarda al nostro porto come un'infrastruttura moderna e interconnessa con il tessuto urbano da nord a sud". L'assessore Marino, inoltre, sottolinea positivamente "l'avvio della nuova tratta ferroviaria veloce che con un Frecciarossa collega senza cambi Torino a Reggio. Un servizio atteso che va nella giusta direzione ma che certamente da solo ancora non basta a colmare il gap con il resto del Paese". Ma se sul fronte navale e ferroviario i segnali sono incoraggianti, "è sul versante aereo - evidenzia infine Marino - che adesso pretendiamo risposte. Chiediamo a Sacal un forte cambio di passo e di dimostrare concretamente quanto annunciato per Reggio quando ne assunse la guida, ovvero fare del "Tito Minniti" uno scalo centrale per l'intera Calabria. Se gli obiettivi sono ancora questi lo dica chiaramente e agisca di conseguenza. Altrimenti liberi l'aeroporto dall'incertezza e faccia un passo indietro". Per partecipare alla consultazione: <http://www.mit.gov.it/index.php/comunicazione/news/stretto-di-messina-transporto-marittimo-traffico-marittimo/avviso-alle?fbclid=IwAR0bHd7TWdFc79W0yJz-uTeaaU7WRVgGZ1zvL5NHXD21HC1Q034JQOBNjns>.



Reggio Calabria, Marino: "bene il rilancio navale e ferroviario, ora anche Sacal faccia la sua parte"

L'assessore ai Trasporti del Comune di Reggio Calabria plaude all' iniziativa del Mit, sostenuta dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Mario Mega, per una consultazione pubblica sulla programmazione del collegamento tra le due sponde

"Reggio Calabria e l' intera area dello Stretto sono già proiettate alla fase post Covid e guardano con fiducia e slancio progettuale ad un **sistema** di trasporti e mobilità capace di far ripartire il tessuto economico e sociale dei territori ". E' quanto afferma l' assessore ai Trasporti del Comune di Reggio Calabria, avv. Giuseppe Marino , che commenta positivamente l' iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di avviare una consultazione pubblica tra associazioni di consumatori e utenti per la definizione del nuovo servizio di continuità tra Reggio e Messina . "Si tratta di un passo importantissimo - evidenzia Marino - che rovescia e innova completamente il modello operativo in materia di programmazione dei servizi di trasporto e mobilità nell' ottica di una maggiore e funzionale cooperazione tra istituzioni centrali, enti locali e territorio. In questa direzione faccio mio e rilancio l' appello del presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto, Mario Mega, invitando cittadini e associazioni di settore a promuovere la più ampia partecipazione possibile a questa consultazione".



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri

Mega: "Servono corse notturne tra Messina e Reggio"

Il presidente dell' **Autorità Portuale** invita a partecipare alla consultazione pubblica avviata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell' ambito della procedura per la predisposizione della gara per il servizio di continuità territoriale tra Reggio Calabria e Messina, ha avviato una consultazione pubblica in cui associazioni di consumatori ed utenti possono contribuire a definire i contenuti del nuovo servizio. "E' molto importante partecipare a questa consultazione - dice il presidente dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto, Mario Mega - soprattutto per fare emergere alcune esigenze al momento non soddisfatte e fra queste, a parer mio, la necessità che il servizio continui ad essere attuato con la stessa puntualità oggi offerta da Blujet, possibilmente con una maggiore frequenza delle corse, ma soprattutto che venga estesa la fascia oraria notturna coperta dal servizio. Questo consentirebbe ai lavoratori pendolari dei turni di notte di avere modo di utilizzare questa modalità di collegamento e soprattutto agli abitanti di Messina di poter trascorrere la serata nei locali di Reggio Calabria e viceversa agli abitanti di Reggio Calabria di fare la stessa cosa a Messina senza dover necessariamente utilizzare l' autovettura spostandosi però a Villa San Giovanni con maggiore spesa e maggior tempo di trasferimento. Nel mio ruolo io ho già evidenziato queste ulteriori necessità ma sarebbe molto importante che fossero gli utenti a rafforzare questa mia indicazione. Ne beneficerebbero le attività commerciali e turistico-ricreative, soprattutto durante i mesi estivi, ma anche quelle culturali che potrebbero con maggiore facilità raggiungere una platea di utenti ben maggiore dell' attuale".



Durante l'emergenza garantita la circolazione dei beni di prima necessità

I Porti di Augusta e Catania reggono il colpo della pandemia

Il 2020 verrà ricordato come l'anno della Pandemia. Tutto sembra congelato e immobile in un'atmosfera quasi surreale. Ciononostante, le attività all'interno dei Porti sono proseguite e proseguono con grande solerzia ed impegno. Noi tutti stiamo affrontando un periodo che resterà nella storia, siamo di fronte a qualcosa che ci ha presi alla sprovvista, che ci ha privati della libertà di movimento, di socializzazione, che ci ha costretti a lungo dentro le nostre abitazioni per la sopravvivenza dell'intera Nazione. Ed è proprio in questa realtà surreale, afferma Andrea Annunziata, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, che i nostri Porti hanno fornito un servizio essenziale al Paese, rendendo fluida la circolazione delle merci in generale e dei beni di prima necessità in particolare. Certamente gli effetti della pandemia non hanno tardato a farsi sentire con forza soprattutto nel settore passeggeri, ed in particolar modo in quello crocieristico e Ro-Pax, prosegue il Presidente un comparto, quello crocieristico, che mi preme ricordare, ha svolto un ruolo centrale nella valorizzazione e nella promozione dei territori circostanti, restituendo al territorio stesso ricchezza e sviluppo infrastrutturale. L'attività nei

Porti di Augusta e di Catania non si è mai fermata, grazie all'impegno ed al coraggio del capitale umano di tutta la realtà portuale, dai terminalisti ai concessionari, dalle Capitanerie di Porto di Augusta e di Catania, all'Autorità di Sistema Portuale. Per fortuna da un punto di vista logistico ed industriale lo scalo megarese e quello etneo sono in crescita, il primo in particolare per i prodotti liquidi e gassosi raffinati, il secondo per sostenere la Gdo e l'intero settore del commercio alimentare dell'Isola. Si è avuto infatti un aumento totale di +21,57% rispetto al primo trimestre dello scorso anno, sull'insieme delle rinfuse solide e liquide, e +2,92% per i General Cargo ed un aumento del 3,79% delle unità Ro-Ro. Le attività della Grimaldi Lines nel porto di Catania, ad eccezione del trasporto passeggeri, sono proseguite senza soluzione di continuità. Dall'inizio dell'emergenza Coronavirus sono rimaste inalterate tutte le linee cargo da/per la Sicilia, così come deciso dagli Armatori, sia durante la prima fase dell'emergenza Covid-19, che durante l'attuale seconda fase. Questa decisione, che può sembrare in contrasto con ogni logica commerciale (vista la inevitabile riduzione del riempimento stiva), ha comunque permesso la continuità territoriale, consentendo così agli autotrasportatori di lavorare senza fermi, fornendo un raro esempio di logistica integrata che ha permesso l'approvvigionamento delle derrate alimentari, farmaceutiche e di prima necessità indispensabili quanto necessarie per tutta la popolazione dell'isola. Questo è stato possibile anche grazie al lavoro di controllo sanitario e di ordine pubblico effettuato da tutte le Autorità di Polizia e Sanitarie, che collaborando con gli attori impegnati nel traffico portuale, hanno adottato tutti i protocolli garantendo di effettuare gli approdi in totale sicurezza. Il trasporto via mare delle merci su rotabili ed in container è quindi proseguito e prosegue ininterrottamente dall'inizio della dichiarazione di pandemia, rendendo determinante, oggi più di ieri, la centralità dei due Porti di Augusta e Catania nei collegamenti da e per l'Europa, l'Asia e l'Africa. Un accenno va purtroppo fatto anche al settore più colpito, come menzionato dal Presidente Annunziata, da questa emergenza, ovvero quello delle crociere. Già dall'inizio di marzo, le compagnie di crociera avevano temporaneamente sospeso il servizio in tutto il mondo a seguito della pandemia di Covid-19 e a questa sospensione ha poi fatto seguito il divieto di navigazione fino alla fine di luglio per le navi da crociera che operano nelle acque degli Stati Uniti, imposto dalle Autorità sanitarie di quel Paese (CDC Centro per il controllo e la



prevenzione delle malattie). È poi intervenuta la chiusura dei confini nazionali in tutto il mondo e le compagnie hanno dovuto affrontare sia la difficoltà



Quotidiano di Sicilia

Catania

di trovare porti per la sosta inoperosa delle proprie navi, sia per rimpatriare gli equipaggi, a cui si aggiunge l'applicazione di generose politiche di cancellazione. Questa situazione sta causando enormi costi operativi e la maggior parte delle compagnie di crociera stanno tagliando drasticamente i costi e sono alla ricerca di liquidità per sopravvivere. A livello Italia, considerato che quest'anno avremo 23 milioni di turisti che non andranno in vacanza sulle navi, il settore crocieristico dovrà fare i conti con una situazione davvero drammatica, a cui si aggiunge la sorte non meno complicata sia per tutte le imprese e gli artigiani specializzati nei servizi di mantenimento a bordo (imbianchini, idraulici, saldatori, elettricisti, camerieri, cuochi, macchinisti, ingegneri, facchini, personale di bordo), sia per tutti gli altri lavoratori dell'indotto (venditori di souvenir, tour operator, siti di interesse turistico, guide, noleggio bus, ristoranti e bar, etc.). Per non parlare del mancato gettito fiscale, tra tassazione diretta e imposizione indiretta, che non si concretizzerà a causa di tutto ciò, determinando cospicue minori entrate per il pubblico erario. Tornando alla gestione dei Porti durante questi ultimi mesi, è doveroso menzionare l'egregio lavoro svolto, sin dall'inizio della dichiarazione dello stato di emergenza, dalle Capitanerie di Porto di Augusta e Catania. In questo contesto determinato dalla pandemia da Coronavirus, la Guardia Costiera ha fatto proprie, con distinti provvedimenti, le misure imposte a livello internazionale e nazionale, mantenendo così quel ruolo centrale di riferimento per tutti gli utenti del mare, pur nel rispetto delle stringenti normative emanate per evitare la diffusione del contagio da Coronavirus. Siamo adesso di fronte ad un percorso di rinascita dei nostri Porti, ad un momento di riavvio del motore, un motore fatto di persone, il capitale umano del mare, che con il loro lavoro, i loro sforzi, i loro sacrifici ed il loro cuore possono far ritrovare al Bel Paese il suo splendore fatto di arte, di storia, di natura, di innovazione e di valore umano.

Balarm

Palermo, Termini Imerese

Colpo d'occhio su Palermo ma dal mare: la città è pronta ad un nuovo waterfront

Passo avanti per la creazione di uno scenario da favola che possa abbracciare l'intera città di **Palermo** ma dal mare: scompariranno alcuni palazzi, ecco le iniziative in corso Il waterfront di **Palermo** Negli ultimi giorni ha fatto capolino destando curiosità, la notizia della demolizione di alcuni edifici di nessun pregio architettonico all'interno del recinto **portuale** la cui rimozione avvicinerà ancora maggiormente la vista del mare alla città "abbandonata". Interventi funzionali alla prossima riqualificazione dell'immensa area **portuale** frutto di una visione complessiva e di un costante e virtuoso processo di pianificazione cadenzata per stralci eseguiti dalla, sistema vincente che da circa un ventennio è divenuto vero e proprio modello inderogabile (almeno per loro) in un costante confronto con urbanisti, progettisti, istituzioni culturali ed economiche. Una punteggiata sul filo di costa di progetti al centro del quale, piaccia o meno, risiede cosciente l'importanza del concetto indispensabile di "Architettura" quale sinonimo di qualità e sviluppo, dal Parco del Foro Italico all'arco della Cala, dalla recente riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmus al virtuosismo del progetto vincitore di concorso del gruppo romano Valle 3.0/E.T.S.-De Biasio/Hipro che cambierà radicalmente e in meglio il volto del waterfront d'arrivo sulla via Crispi, datato 2018. Ancora una volta un concorso, ancora una volta qualità come linea di indirizzo programmatica e pragmatica, ancora una volta il modello virtuoso di scelta tra grandi progettisti che si confrontano concretamente su temi contemporanei e da troppo tempo distanti dal dibattito culturale della città. È l'importo dei lavori per riqualificare intorno a inderogabili principi di sostenibilità ambientale i 44.000 mq di area **portuale** da aprire alla città del futuro, con la costruzione di tre nuovi padiglioni/terminal, spazi pubblici e verdi, luoghi di incontro e socialità diffusa, in una parola "Habitat contemporanei". «Il nuovo porto di **Palermo** - scrivono i progettisti - è un dispositivo "adattativo" complesso, sostenibile e creativo. Una architettura utile, tecnologicamente affidabile e bella al servizio della città e dei cittadini». Se ci riferiamo ancora alla squadra dell' **Autorità Portuale**, dobbiamo aver ben chiaro in mente che non stiamo parlando di supereroi né alieni usciti dalle matite visionarie di David Finch, Frank Miller o Mike Mignola ma di professionisti e dirigenti pubblici assolutamente "normali" con la corretta e virtuosa visione di come le cose vadano pensate, pianificate e realizzate, fatte, e che, facendo seguito alle prescrizioni del P.R. **portuale** adottato tra il 2008 e il 2016 hanno saputo calibrare le linee guida del bando per il successo del progetto uscito vincitore dal Concorso e che vede secondo Gianluca Peluffo. Da una parte si immagina, si pianifica, ci si affida ai progettisti per produrre economia e bellezza sostenibile, da un'altra parte, si parla, si straparla, si riparla mentre la città si impantana su stessa. Qualcosa non torna. Due velocità ha questa città, una virtuosa e capace di sedimentare preziosi frammenti di nuova qualità urbana, l'altra immobile e paludosa incapace da almeno quarant'anni di dare concrete risposte ai bisogni dei cittadini e a quel diritto all'architettura contemporanea tipica della grandi capitali culturali Mediterranee. Entrambi gli attori di questi due registri sono soggetti pubblici, respirano la stessa aria ma non producono gli stessi risultati, così è se vi pare. Se l' **Autorità Portuale** di **Palermo** è riuscita in forza della propria autonomia e del proprio organico a costruire il modello virtuoso di configurazione del proprio ambito territoriale attraverso la qualità architettonica, la pianificazione e la partecipazione, promuovendo i concorsi, perché la restante parte di città non riesce nemmeno ad immaginare processi virtuosi di uguale misura percostruendo la bellezza dei suoi luoghi urbani da riqualificare? Ps. A questo punto, il consiglio lo possiamo pur dare,





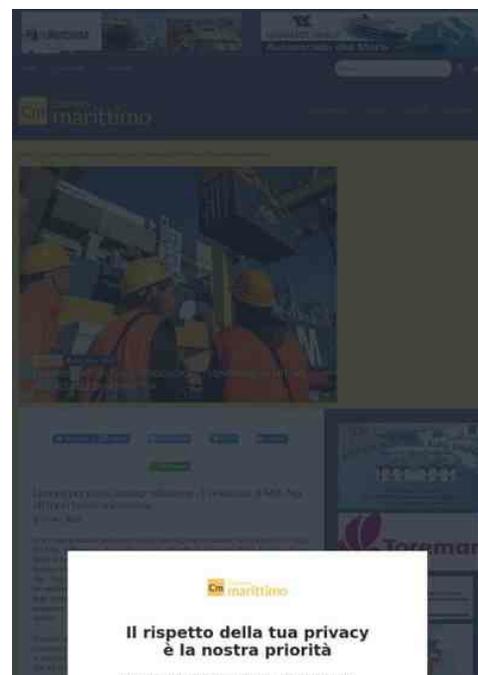
Balarm

Palermo, Termini Imerese

copiare da quelli più bravi.

Lavoro portuale, autoproduzione - I sindacati al Mit: No all' incertezza normativa

03 Jun, 2020 Incertezza normativa quella denunciata dalle Segreterie nazionali dei sindacati FILT-CGIL, FIT-CISL, UilTrasporti che mette in seria difficoltà le "imprese articoli 16, 17 e 18 per favorire l' uso promiscuo di personale navigante e personale delle imprese strutturate" - Queste sono le motivazioni per cui le confederazioni sindacali scrivono al Mit specificando che "Nei porti italiani, a partire dal 2019, si sono verificate numerose iniziative tese a deregolamentare il lavoro, con grave pregiudizio della sicurezza delle operazioni portuali e degli stessi operatori " - " Ciò è stato favorito anche da interpretazioni soggettive e non omogenee di singole **AdSP**, della normativa nazionale, comunitaria e internazionale sul lavoro ." Da qui le proposta emendative rivolta al ministero " per ovviare alle criticità denunciate, tra cui anche la cosiddetta ' autoproduzione di operazioni portuali ' che va regolata prendendo a riferimento le normative comunitarie e internazionali recentemente ribadite anche dall' ITF in sede internazionale ."



Messina (Assarmatori) al Senato: Soldi ai traghetti, alle crociere date il bonus turismo

Redazione

Roma I soldi risparmiati sul Registro Internazionale devono andare ai traghetti. Mentre alle crociere basta il bonus turismo. Più o meno un quarto d'ora di audizione informale sono bastati al presidente di Assarmatori Stefano Messina per perorare la causa della sua associazione contro l'emendamento Costa Crociere sostenuto da Confitarma e presentato dai grillini al Senato. L'idea dell'associazione si legge nel resoconto del Senato dell'audizione- è di canalizzare la parte rimanente, non utilizzata da parte di chi opera nei traffici internazionali, a favore delle aziende basate in Italia che fanno collegamenti con di traghetti Ro-Pax, quindi, collegamenti misti merci e passeggeri. Inoltre [Messina] ha aggiunto che, in presenza di risorse, troverebbe molto grave se queste non venissero dirottate nei confronti di società che collegano i porti italiani e che hanno personale italiano. Dunque soldi ai traghetti mentre per le crociere, sostiene Messina, basta l'estensione del bonus turismo. [Messina] ha invitato la Commissione a valutare di estendere il bonus turismo anche a queste.

informative
 Inviare dati e gli strumenti di firma sono in modo integrato (trattato dai personal con, uso di navigazione in internet) e fanno uso di cookie e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il miglioramento della qualità (senza costi per te).
 Desidero di accettare l'uso di cookie e altri identificatori cliccando o navigando questa informativa, proseguendo la navigazione su questa pagina, cliccando un link o un pulsante e continuando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Messina (Assarmatori) al Senato. "Soldi ai traghetti, alle crociere date il bonus turismo"

23 GIUGNO 2020 - Redazione

Roma - I soldi risparmiati sul Registro Internazionale devono andare ai traghetti. Mentre alle crociere basta il bonus turismo.

Più o meno un quarto d'ora di audizione informale sono bastati al presidente di Assarmatori **Stefano Messina** per perorare la causa della sua associazione contro l'emendamento **Costa Crociere** sostenuto da Confitarma e presentato dai grillini al Senato.

"L'idea dell'associazione - si legge nel resoconto del Senato dell'audizione- è di canalizzare la parte rimanente, non utilizzata da parte di chi opera nei traffici internazionali, a favore delle aziende basate in Italia che fanno collegamenti con di traghetti Ro-Pax, quindi, collegamenti misti merci e passeggeri. Inoltre [Messina] ha aggiunto che, in presenza di risorse, troverebbe molto grave se queste non venissero dirottate nei confronti di società che collegano i porti italiani e che hanno personale italiano".

Donare soldi ai traghetti mentre per le crociere, sostiene

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

ISCRIVITI

La 2M mantiene la capacità container ridotta verso i porti italiani anche nel terzo trimestre 2020

L'attuale, dimezzata rispetto ai piani originari, frequenza di servizio della 2M, l'alleanza armatoriale composta da Maersk e da Msc, continuerà anche nel terzo trimestre dell'anno. Lo hanno annunciato la shipping company ginevrina spiegando che i servizi di linea ribattezzati Dragon e Swan (che per Maersk si chiamano rispettivamente AE20 e AE2) non saranno incrementati nel terzo trimestre dell'anno in corso ma rimarranno come sono organizzati attualmente. Il Dragon/AE20 è uno dei servizi principali della 2M per il trade Asia Italia che fino allo scoppio dell'epidemia di Covid-19 toccava i porti di Gioia Tauro, La Spezia e Genova mentre ora i porti liguri sono serviti via feeder tramite il porto di Barcellona. Per compensare parzialmente questo vuoto di capacità sulla rotta, Msc ha fatto anche sapere che verrà attivato da metà giugno un nuovo servizio con frequenza quindicinale ribattezzato Griffin che scalerà i porti di Shanghai, Ningbo, Yantian, Singapore, Tanjung Pelepas, Port Said, Rotterdam, Anversa, Singapore e Ningbo. L'Italia dunque non sarà collegata direttamente nemmeno con l'hub di transhipment di Gioia Tauro. Commentando quest'ultimo annuncio della 2M, l'esperto analista Lars Jensen ha evidenziato come si tratti di 75 ulteriori blank sailing per il terzo trimestre del 2020 se sommati a quelli di The Alliance, solo parzialmente compensati dall'attivazione della nuova linea Griffin e da altre partenze riattivate. A proposito del consorzio armatoriale The Alliance, Jensen rileva che sono già state comunicate cancellazioni del servizio FE4 fra Asia e Nord Europa (mantenendo così una capacità di stiva ridotta del 28% rispetto alla programmazione standard) mentre i blank sailing delle linee verso il Mediterraneo sono per ora limitati. Rimane da sapere ancora quale sarà la strategia del consorzio Ocean Alliance in termini di blank sailing per il terzo trimestre dell'anno.

