



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 05 giugno 2020**



Prime Pagine

05/06/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 05/06/2020	10
05/06/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/06/2020	11
05/06/2020	Il Foglio Prima pagina del 05/06/2020	12
05/06/2020	Il Giornale Prima pagina del 05/06/2020	13
05/06/2020	Il Giorno Prima pagina del 05/06/2020	14
05/06/2020	Il Manifesto Prima pagina del 05/06/2020	15
05/06/2020	Il Mattino Prima pagina del 05/06/2020	16
05/06/2020	Il Messaggero Prima pagina del 05/06/2020	17
05/06/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/06/2020	18
05/06/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 05/06/2020	19
05/06/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/06/2020	20
05/06/2020	Il Tempo Prima pagina del 05/06/2020	21
05/06/2020	Italia Oggi Prima pagina del 05/06/2020	22
05/06/2020	La Nazione Prima pagina del 05/06/2020	23
05/06/2020	La Repubblica Prima pagina del 05/06/2020	24
05/06/2020	La Stampa Prima pagina del 05/06/2020	25
05/06/2020	MF Prima pagina del 05/06/2020	26

Trieste

05/06/2020	Il Piccolo Pagina 2 Verdetto choc dell' Anac sul Porto: D' Agostino decade da presidente	27
05/06/2020	Il Piccolo Pagina 2 Cos' è la società Trieste Terminal Passeggeri Il 60% è dell' Authority	29
05/06/2020	Il Piccolo Pagina 2 Il manager di Verona che in cinque anni ha portato lo scalo al primato italiano	30

05/06/2020	Il Piccolo	Pagina 3		31
<hr/>				
Lo sdegno è bipartisan «E ora tutti in pressing per risolvere il problema»				
05/06/2020	Il Piccolo	Pagina 3		32
<hr/>				
«Anno funesto»				
05/06/2020	Il Piccolo	Pagina 3		33
<hr/>				
«Inaccettabile»				
05/06/2020	Il Piccolo	Pagina 3		34
<hr/>				
«Lo stimo»				
05/06/2020	Il Piccolo	Pagina 3		35
<hr/>				
«Uomo chiave»				
05/06/2020	Il Secolo XIX	Pagina 14		36
<hr/>				
Trieste, l' Anac fa decadere D' Agostino dalla presidenza				
05/06/2020	Messaggero Veneto	Pagina 18		37
<hr/>				
Sentenza Anac, decade il presidente del porto annullati tutti gli atti				
04/06/2020	Ansa			39
<hr/>				
Porti: Anac, decade presidente Autorità Trieste				
04/06/2020	Portnews			40
<hr/>				
L'Anac fa decadere D'Agostino				
04/06/2020	Rai News		<i>GIULIANO SADAR</i>	41
<hr/>				
Anticorruzione: "D' Agostino non può essere presidente di Autorità Portuale"				
04/06/2020	shipmag.it		<i>Redazione</i>	42
<hr/>				
Trieste, l'Anac fa decadere D'Agostino. Di Piazza: Una follia				
04/06/2020	shipmag.it		<i>Redazione</i>	43
<hr/>				
Confetra, appello al governo per D'Agostino: Soluzione perchè continui con il suo lavoro				
04/06/2020	shippingitaly.it			44
<hr/>				
L'Anac decapita il porto di Trieste: a rischio gli atti firmati da D'Agostino negli ultimi 5 anni				
04/06/2020	The Medi Telegraph			45
<hr/>				
Anac, decisione choc: D' Agostino incompatibile con il ruolo di presidente dell' Adsp di Trieste				
04/06/2020	Trieste Prima			46
<hr/>				
Autorità Portuale, Anticorruzione: "D' Agostino non può ricoprire il ruolo di presidente"				
04/06/2020	Trieste Prima			47
<hr/>				
Sentenza Anac D' Agostino: la solidarietà da parte della politica				
04/06/2020	Trieste Prima			48
<hr/>				
Sentenza Anac D' Agostino: le reazioni della politica				
04/06/2020	Trieste Prima			49
<hr/>				
Sentenza Anac D' Agostino, i portuali: "No all'annullamento di tutti i suoi atti"				
04/06/2020	Trieste Prima			50
<hr/>				
Sentenza Anac D' Agostino, la reazione dei sindacati				
05/06/2020	Il Piccolo	Pagina 29		51
<hr/>				
Ferrera, accordo in stand by La Regione rassicura gli operai				
05/06/2020	Il Piccolo	Pagina 30		52
<hr/>				
«Focus sui punti franchi in Consiglio regionale»				

Venezia

05/06/2020	Corriere del Veneto	Pagina 14	<i>F. B.</i>	53
<hr/>				
Acqua alta, quasi record Zinconone dice no alle dighe «Non sono ancora pronte»				
05/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 23		54
<hr/>				
Acqua alta di giugno «Il Mose non è pronto»				
05/06/2020	Corriere del Veneto	Pagina 14		55
<hr/>				
Il processo Mose in Cassazione Orsoni: il sindaco non imputabile				

05/06/2020	Il Gazzettino Pagina 27	MICHELE FULLIN	56
<hr/>			
05/06/2020	Il Gazzettino (ed. Rovigo) Pagina 30		58
<hr/>			
05/06/2020	Il Resto del Carlino (ed. Rovigo) Pagina 38		59
<hr/>			
04/06/2020	La Voce di Rovigo		60
<hr/>			
05/06/2020	La Voce di Rovigo Pagina 14		61
<hr/>			
04/06/2020	Informare		62
<hr/>			
04/06/2020	shippingitaly.it		64
<hr/>			
03/06/2020	trasporti-italia.com		65
<hr/>			
04/06/2020	Venezia Today		68

Savona, Vado

05/06/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 18		70
<hr/>			
05/06/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 18		71
<hr/>			
05/06/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 32	ELENA ROMANATO	72
<hr/>			
04/06/2020	Savona News		73
<hr/>			

Genova, Voltri

05/06/2020	Il Secolo XIX Pagina 19		74
<hr/>			
05/06/2020	Il Secolo XIX Pagina 23		76
<hr/>			
05/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 5		78
<hr/>			
05/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 13		79
<hr/>			
04/06/2020	larepubblica.it (Genova)	MASSIMO MINELLA	81
<hr/>			
04/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	82
<hr/>			
04/06/2020	PrimoCanale.it	ELISABETTA BIANCALANI	83
<hr/>			
04/06/2020	Ansa		84
<hr/>			
04/06/2020	Ansa		85
<hr/>			

04/06/2020	BizJournal Liguria		86
Dalle tecnologie per la navigazione al modello Genova: torna il Blue Economy Summit (29 giugno-3 luglio)			
04/06/2020	FerPress		87
Blue Economy Summit 2020: dal 29 giugno 5 giorni di appuntamenti in streaming sui temi dell' economia del mare			
04/06/2020	Genova Today		88
Blue Economy Summit: l' edizione 2020 è online			
04/06/2020	Genova24		89
Blue Economy Summit, dal 29 giugno al 3 luglio l' evento sarà in live streaming			
04/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	90
Blue Economy Summit aprirà con la logistica			

La Spezia

05/06/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 35	91
Movida col freno: tutto chiuso all' una di notte			

Ravenna

05/06/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 40	93
Container e merci, un inizio 2020 difficile «Bisogna ridurre costi e tariffe dei servizi portuali»			
04/06/2020	Ravenna Today		94
Porto, Lista per Ravenna: "Investimenti anche sui traffici e non solo sugli interventi urbanistici"			
04/06/2020	ravennawebtv.it		95
Marendon (LpRa): "Porto alla deriva, si balla come sul Titanic"			

Marina di Carrara

05/06/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 47	96
Il porto pronto per la ripresa			

Livorno

05/06/2020	Il Tirreno	Pagina 21	97
«50 milioni in più per rilanciare i porti»			
05/06/2020	Il Tirreno	Pagina 21	98
Sui rimorchiatori l' altolà della Filt Cgil			
05/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 49	99
«Rimorchiatori, basta col servizio ridotto»			

Piombino, Isola d' Elba

05/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15	100
Diadema riprende il mare «Ma forse è un arrivederci»			
05/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 51	102
Il saluto del sindaco alla Costa Diadema «E' solo un arrivederci»			
04/06/2020	Il Nautilus		103
AdSP MTS: Arrivederci, Costa Diadema			

04/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	104
<hr/>			
04/06/2020	Portnews		105
<hr/>			
05/06/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 21	106
<hr/>			
05/06/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 52	108
<hr/>			
04/06/2020	Corriere Marittimo		109
<hr/>			
04/06/2020	Il Nautilus		110
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/06/2020	Corriere Adriatico	Pagina 15	111
<hr/>			
05/06/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 38	112
<hr/>			
04/06/2020	Centro Pagina		113
<hr/>			
04/06/2020	Cronache Ancona		115
<hr/>			
04/06/2020	cronachemaceratesi.it		117
<hr/>			
04/06/2020	Il Nautilus		119
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

05/06/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 45	121
<hr/>			
05/06/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 47	122
<hr/>			
04/06/2020	FerPress		123
<hr/>			
04/06/2020	Informazioni Marittime		125
<hr/>			
04/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	126
<hr/>			

Bari

05/06/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 21	127
<hr/>			
05/06/2020	La Repubblica (ed. Bari)	Pagina 10	128
<hr/>			
04/06/2020	Bari Today		129
<hr/>			

04/06/2020	Puglia Live		130
Porto di Bari: la Guardia Costiera ispeziona e ferma un mercantile portoghese per gravi deficienze			

Brindisi

05/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 11	131
Il Comune non molla e punta al Cis			

Taranto

05/06/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 39	133
Porto, verso la ripresa col nuovo servizio feeder			
04/06/2020	Informatore Navale		134
TARANTO: CONVENZIONE COMMISSARIO PORTO DI TARANTO SOGESID PER BONIFICA YARD BELLELI			
04/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	135
Taranto: affidata bonifica 'ex Yard Belleli'			
05/06/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 12	136
Sindacati: container verso la partenza Incontri con Yilport per l' occupazione			
04/06/2020	shipmag.it	Redazione	138
Il piano di Yilport: oltre 400 milioni di investimenti in 49 anni per il Terminal container di Taranto			
04/06/2020	shippingitaly.it		139
È ufficiale: Taranto entra nella rotazione del servizio container Turned			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

05/06/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 25	140
Ex portuali, chiesta la convocazione di un tavolo tecnico			
05/06/2020	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 19	141
Automar, Agostinelli tende la mano agli ex lavoratori			
05/06/2020	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 9	142
Emendamento Pd gateway ferroviario			

Cagliari

05/06/2020	L'Unione Sarda	Pagina 24	143
Nuovo gestore e Cig: tre mesi di fuoco per il Porto canale			
05/06/2020	MF	Pagina 25	144
Grimaldi invoca il modello spagnolo contro il dl Tirrenia			
05/06/2020	La Nuova Sardegna	Pagina 19	145
Stop alle navi da crociera saltano gli arrivi di giugno			
04/06/2020	Ansa		146
Fase 3: pochi i turisti sbarcati a Cagliari da nave Tirrenia			
03/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	147
Il decreto del 2 Giugno è da rivedere			
04/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	148
Uggè: modificare decreto del 2 Giugno			
04/06/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	149
Riapertura traffico ordinario per la Sardegna			

04/06/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	150
<hr/>			
04/06/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	151
<hr/>			
04/06/2020	Sardegna Reporter		152
<hr/>			
04/06/2020	Sardinia Post		153
<hr/>			
04/06/2020	Sea Reporter		154
<hr/>			
04/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	155
<hr/>			
04/06/2020	shippingitaly.it		156
<hr/>			
04/06/2020	shippingitaly.it		157
<hr/>			
04/06/2020	trasporti-italia.com		158
<hr/>			
04/06/2020	trasporti-italia.com		159

Messina, Milazzo, Tremestieri

05/06/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 19		160
<hr/>			
05/06/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 14		162
<hr/>			
04/06/2020	TempoStretto	<i>DARIO RONDINELLA</i>	164
<hr/>			

Focus

05/06/2020	Il Messaggero Pagina 17		165
<hr/>			
04/06/2020	Ansa		166
<hr/>			
04/06/2020	Corriere Marittimo		167
<hr/>			
04/06/2020	FerPress		168
<hr/>			
04/06/2020	FerPress		169
<hr/>			
04/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	170
<hr/>			
04/06/2020	trasporti-italia.com		171
<hr/>			
05/06/2020	Il Secolo XIX Pagina 14		172
<hr/>			
04/06/2020	Ansa		174
<hr/>			

04/06/2020	Ansa		175
<hr/>			
04/06/2020	Ansa		176
<hr/>			
04/06/2020	Corriere Marittimo		177
<hr/>			
04/06/2020	Corriere Marittimo		178
<hr/>			
04/06/2020	Informare		179
<hr/>			
04/06/2020	Informatore Navale		180
<hr/>			
04/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	181
<hr/>			
04/06/2020	Sea Reporter		182
<hr/>			
04/06/2020	Sea Reporter		183
<hr/>			
04/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	184
<hr/>			
04/06/2020	shippingitaly.it		186
<hr/>			
04/06/2020	Il Nautilus		188
<hr/>			
04/06/2020	Portnews	<i>Marco Casale</i>	190
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campitana 33/C - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

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



La Giornata dedicata alla sostenibilità e all'ecologia Il Corriere «verde» per l'ambiente

inchieste, interviste e commenti da pagina 35 a pagina 47



Conte: Pil giù, lo sforzo sia corale. Gualtieri: prestiti, alcune banche rapide altre no. Decreto Rilancio, emendamenti record

Spinta da seicento miliardi

Nuovi acquisti della Bce, scudo per il debito italiano. Contagi ai minimi da marzo

I (TROPPI) DOSSIER NON CHIUSI

di **Dario Di Vico**

Per sintetizzare la lunga sortita del presidente del Consiglio Giuseppe Conte potremmo dire che ha gettato il cuore oltre lo Stretto. Ma non è una novità, con le passerelle del premier e dei ministri italiani che hanno nel tempo avuto l'idea di tirar fuori dal cilindro il coniglio del Ponte potremmo realizzare addirittura una serie televisiva, di quelle a più stagioni. Il guaio per Conte è però che i tempi dell'economia reale non sono quelli della sua amministrazione e più in generale delle forze politiche che sorreggono il governo in Parlamento. So che è un facile argomento polemico ricominciare il confronto con la pratica politica della Germania ma quello che colpisce della maxi-manovra varata dal governo di grande coalizione guidato da Angela Merkel non è solo la portata del bazooka (100 miliardi) ma la tempestività della «messa a terra» degli interventi con l'obiettivo ambizioso di creare le condizioni di una ripartenza che somigli a una V.

Nel caso dell'esecutivo italiano si ha, invece, persino l'impressione di un monitoraggio superficiale dell'evoluzione della crisi dell'economia reale.

continua a pagina 48

La Bce rilancia gli acquisti di debito per l'emergenza pandemica: Francoforte ha aumentato di 600 miliardi i nuovi acquisti di titoli. Uno scudo per il debito italiano. E il premier Giuseppe Conte dice: il Pil giù, ora lo sforzo sia corale. Il ministro Gualtieri: per quanto riguarda i prestiti alcune banche sono rapide nelle procedure, altre no. In Parlamento record di emendamenti per il decreto Rilancio. Sul fronte della diffusione del coronavirus, contagi ai minimi da marzo: ma ieri ci sono stati ancora 88 morti, 29 dei quali in Lombardia. Catano i ricoverati con sintomi e i pazienti in terapia intensiva.

da pagina 2 a pagina 21

GIANNELLI



L'ANALISI

Adesso ci serve un piano

di **Federico Fubini**

La Bce, con la decisione di ieri, ha steso una rete di sicurezza. Ora tocca all'Italia fare la propria parte. Serve un piano. E sostenere l'industria dell'auto e dell'acciaio. *a pagina 3*

INTERVISTA CON GIORGIA MELONI

«Dialogo a due condizioni»

di **Paola Di Caro**

La leader di Fratelli d'Italia, Giorgia Meloni, dice che c'è una «deriva liberticida contro di noi» e apre al dialogo: «Ma con alcune condizioni». *a pagina 9*

SINDACATI E POTERE

Perché a scuola gli insegnanti contano meno

di **Ernesto Galli della Loggia**

«Quando gli insegnanti scenderanno in campo per esigere che i concorsi cessino dall'essere fatti per burra, e che il metodo dei concorsi per la scelta degli insegnanti governativi sia mantenuto rigidamente». Questa domanda posta quasi settant'anni fa sulle colonne del Mondo da Gaetano Salvemini aspetta una risposta ancora oggi, di fronte all'ennesimo concorso burra previsto per l'ammissione in ruolo di migliaia di «precaro», e di fronte al silenzio in proposito da parte di coloro che invece nella scuola insegnano già da tempo. *continua a pagina 48*

Il giallo L'uomo viveva in Portogallo, era stato arrestato a Milano



La piccola Madeleine McCann, rapita quando aveva tre anni nel 2007 mentre era in vacanza con la famiglia in giro per il Portogallo con il camper

«La piccola Maddie è morta» I sospetti su un pedofilo tedesco

di **Luigi Ippolito e Paola De Carolis**

«Crediamo che Madeleine sia morta». Le parole della Procura tedesca gettano nell'angoscia i genitori della bambina inglese rapita 13 anni fa. Il sospettato si trova in carcere in Germania per violenza sessuale. Venne arrestato nel 2018 a Milano. *alle pagine 26 e 27 Frignani, Guzzi*

Minneapolis Proteste e arresti In migliaia alla cerimonia per Floyd

di **Giuseppe Sarcina**

In migliaia a Minneapolis, Minnesota, per ricordare George Floyd nella prima delle cerimonie funebri in memoria del 46enne afroamericano soffocato da un poliziotto e diventato simbolo del razzismo della polizia. Lacrime e musica. Mentre l'ex capo del Pentagono Mattis accusa: «Trump diviso». *a pagina 23*

GLI SCENARI VERSO LE ELEZIONI NEGLI USA

Trump sotto attacco rischia la sconfitta?

di **Massimo Gaggi**

Ora Trump può essere sconfitto alle elezioni? Negli Stati chiave il presidente continua a perdere terreno rispetto a Biden. *a pagina 25*

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Perfino una mummia digitale come il sottoscritto ha capito che la app Immuni, rannicchiata dentro il telefonino, ha la missione di segnalare gli eventuali contagiosi che avrà incrociato lungo la strada. Il problema non è a poco che, per consentirle di svolgere il suo lavoro, non basta che sia io a usarla: a detta degli esperti, deve farlo almeno il 70 per cento degli italiani. Ora, e qui il problema si complica, per supportare la app non è sufficiente un telefonino qualsiasi. Ne occorre uno di ultima generazione, non alla portata di tutte le tasche e quasi del tutto assente da quelle degli anziani, i più interessati a indossare lo scudo della app. Non si è trattato di una scelta classista: per garantire efficienza e privacy era necessaria una certa tecnologia,

Immuni e no

e a volte la tecnologia se ne infischia del principio di uguaglianza (non è la sola, bisogna riconoscerlo). Ma se di solito i benestanti consumano un bene pregiato in esclusiva, senza altri effetti collaterali che l'invidia di chi non se lo può permettere, nel caso di questa app la non condizionalità azzera i vantaggi del possesso: Immuni funzionerà solo se potranno usarla in tanti, quindi anche chi benestante non è.

Per risolvere il rompicapo servirebbe un ennesimo bonus che finanziasse l'acquisto dei nuovi smartphone. Ma a quel punto i complottisti direbbero che il virus è stato creato dalle multinazionali dei telefonini per costringere la gente a cambiarsi. Insomma, non se ne esce (di casa).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Eni+Luca è meglio di Eni.
INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

004905
9 771120 498008
Prestare sped. in A.L. - DL 35/2013 conv. L. 46/2014 art. 1, comma 1, lett. a) - L. 10/2015 art. 1, comma 1, lett. a)





Christine Lagarde amplia di 600 miliardi il programma anti-pandemia
Uno schiaffo alla Consulta tedesca e altro fiato per l'Italia. Bce über alles



Venerdì 5 giugno 2020 - Anno 12 - n° 154
 Redazione: via di Sant'Eustachio n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818230



€ 1,80 - Arretrato: € 3,00
 Spedizione abb. postale D.L. 359/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 7/4/2009

FACCE DI BRONZO

Bonomi strepita, ma il "Sole" usa i soldi dello Stato

PAVESI A PAG. 16

INTERVISTA AL STELLE

Di Battista: "Sto con Conte, tenga duro su Atlantia"



DE CAROLIS A PAG. 3

SISTEMA ELETTORALE

Csm, la riforma in vista. Ardità: "Cosa cambiare"

BARBACETTO A PAG. 4

LA LOTTA ALLO SMOG

È l'Ambiente day Costa: "Ecco dove investiamo"

DELLA SALA E SANSA A PAG. 8-9

METODI E PROCESSI

Tariq Ramadan e le fan a caccia di "spiritualità"

Patrizia Valduga

Pensiamo a un autorevole studioso del cattolicesimo come Alberto Melloni, o dell'ebraismo come Haim Bahari: se un giornalista scrivesse chiedono delle cose giuste e condivisibili, ma non le pensano, cosa gli capiterebbe subito tra capo e collo? Una visita psichiatrica, una querela, una qualifica di imbecille?.. Ebbene, una frase simile l'ho letta sui giornali anni fa, riferita ripetutamente e impunemente alla persona di Tariq Ramadan. L'autorevole studioso dell'Islam sempre definito "controverso", "discusso", "ambiguo".
 SEGUE A PAG. 12

Mammelli



PADRONI Arriva il piano industriale dell'Ad Lucia Morselli

I lva, ultimo ricatto di Mittal: a casa altri 5 mila lavoratori

Oggi la multinazionale invierà al ministero dello Sviluppo i suoi progetti: si parla di 4 mila esuberanti a Taranto e 800 in altri stabilimenti. Intanto chiede la Cig per 8 mila operai



CASULA E DI FOGGIA A PAG. 7

LE REGIONI TAGLIANO I TEST. MA COSÌ L'APP È INUTILE

Occultano i contagi con meno tamponi



COME QUELLO ALLA FIERA DI MILANO
Marche, oggi chiude il Bertolaso Hospital: aveva un solo paziente

SPARACIARI A PAG. 6

PALOMBI A PAG. 6

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Con-te senza di me a pag. 2
- **Lerner CP** e gl'indulgenti a pag. 13
- **Monaco** Fuori i politici dal Csm a pag. 11
- **Gentili** Rivince il capitale a pag. 11

CISGIORDANIA

Ora sono i coloni i primi nemici del Piano Trump



SCUTO A PAG. 15

IL NUOVO LIBRO

Renzi: il cavallo fa la mossa, ma è già morente



RANIERI A PAG. 17

La cattiveria

Roma, CasaPound verso lo sgombero. Anche l'Italia avrà dei neri che protestano

WWW.SPINOZA.IT

Memory non deve morire

Marco Travaglio

Se un giorno gli storici dovranno battezzare l'epoca che stiamo vivendo, la chiameranno l'era del Mitomane e dello Smemorato. Del resto fra mitomania e smemoratazza c'è un preciso nesso causale: se conservassimo un po' di memoria, non saremmo infastiditi da tanti mitomani di successo.

Prendete l'Innominabile. A 45 anni non si ricorda più chiera. Come Alberto Sordi nel film *Troppo forte* di Carlo Verdone, nei panni dell'avvocato Giangiacomo Pignacorelli in Selci, che un bel mattino si sveglia ballerino e coreografo, indossa una tutina aderente e improvvisa una danza sull'aria di *Oci Ciornie* davanti ai clienti disperati, mentre le anziane sorelle ricordano "quando faceva il dentista e cavò tre denti al fruttivendolo che gli fece causa perché erano tutti sani". Ora l'Innominabile si crede garantista, nel tentativo di promuovere quella cioccola del suo nuovo libro, strilla contro il giudice Piercamillo Davigo, reo di ricordare che la responsabilità politica e morale, diversamente da quella penale, può essere accertata e sanzionata prima delle sentenze. "Parole gravissime, enormi, incredibili!", bercia lo statista rignanese. "Dire che non bisogna aspettare le sentenze va contro la civiltà giuridica europea! Mi sorprende che un membro del Csm non distingua giustizia e giustizialismo!".

Eppure qualche anno fa c'era un presidente del Consiglio ipergustizialista che, insensibile alla civiltà giuridica europea, praticava il dovere di non attendere le sentenze per licenziare i presunti assenteisti dalla PA. Dovevate sentirlo come ululava, lanciando la riforma Madia: "Per i furbetti del cartellino è finita la pacchia! È una legge cattiva ma giusta. Dura in poi si va subito a casa!" (15.6.2016). "Chi fa il furb col cartellino viene licenziato in 48 ore!" (29.11.2017). Ciò senza aspettare non solo le sentenze, ma pure le indagini. E molti gli diedero retta, pensando che prima non si potesse licenziare un assenteista dalla PA: invece si poteva, ma non in 48 ore, bensì in 4 mesi, per consentire all'accusato di difendersi. Infatti la Consulta rase al suolo la sua boista e lui si rimise a strillare: "La Corte ci impedisce di licenziare i furbetti del cartellino". Era una balla, ma molti se la beverono perché lui era il capo del governo. E con la spensierata (in senso etimologico) Madia aveva lanciato il licenziamento in 48 ore al teatro Ariston di Sanremo per fare demagogia sulvigile il filmato e arrestato perché timbrava in mutande o in tuta, additato al pubblico indubrio e poi licenziato dal Comune senza uno straccio di condanna e né di rinvio a giudizio. Come voleva il premier giustizialista. La sentenza è poi arrivata sei mesi fa.
 SEGUE A PAGINA 20





il Giornale



VENERDI 5 GIUGNO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 133 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4711 | Sede in: scuderie

DAL 1974 CONTRO IL CORO

ODIO ROSSO

SINISTRA DI SCIACALLI

Altro che unità nazionale, Bersani delira in tv: «Con la destra al potere non sarebbero bastati i cimiteri». Scoppia la polemica. Il Pd spinge Conte sul Mes. Berlusconi: folle non usarlo

di Alessandro Sallusti

«**C**on il centrodestra al governo non sarebbero bastati i cimiteri», ha detto l'altra sera in tv ospite dalla Berlinguer Pier Luigi Bersani, ex segretario del Pd e oggi leader di Leu, fallimentare partitino di sinistra al governo per grazia ricevuta. Alla faccia della concordia nazionale invocata da Mattarella e auspicata dalla sinistra: comunisti si nasce e comunisti si resta, per quanto lo si provi a camuffare per vergogna della propria storia. Non so se in vino veritas, ma Bersani ha gettato la maschera del moderato di buon senso che ama indossare nelle sue apparizioni televisive e lo ha detto con chiarezza: per lui chi non è di sinistra è un assassino, quantomeno un incapace. Si può trattare, collaborare o mediare con gente così?

E dire che noi - assassini quanto meno di riflesso - la volta che Pier Luigi Bersani allora potente leader e duro avversario di Silvio Berlusconi ebbe un serio problema di salute tanto da essere ricoverato in rianimazione, titolammo a tutta pagina, con lo stupore dei nostri lettori, «Forza Bersani», che non è esattamente uno slogan criminale. Non sappiamo se il medico che gli salvò la vita fosse di sinistra o di destra, sappiamo che i medici si dividono in bravi e non bravi - come i politici e i giornalisti in onesti e disonesti - e che solo da queste percentuali dipende l'affollamento dei cimiteri e la verità.

E poi, egregio onorevole Bersani, è noto che i cimiteri del mondo sono zeppi di vittime dovute alla ferocia e alle incapacità dei regimi di sinistra, che in quanto a numeri (triste classifica) superano di gran lunga le orribili stragi compiute da analoghi boia di destra.

Comunque grazie onorevole, grazie di averci dimostrato con poche e chiare parole quanto sia falsa e strumentale la richiesta di collaborazione che la sinistra in queste ore sta rivolgendo al centrodestra, che nei suoi anni di governo - detto per inciso - non ha mai ucciso nessuno, né riempito i cimiteri per gravi incapacità. Insultare i governatori di centrodestra del Nord che hanno combattuto (e vinto, nonostante l'assenza dello Stato) un'eroica guerra, mettere in dubbio che fuori dalla sinistra non ci sia una classe dirigente capace, sono sintomi di beccera faziosità. Con gente così è impossibile qualsiasi dialogo, se ne stiano con i grillini che è proprio vero il detto: Dio li fa e poi li accoppia.

servizi da pagina 2 a pagina 8

L'ULTIMA SPARATA DEL COMMISSARIO

Il bullo Arcuri si loda e s'imbroda
«Covid? Siamo stati straordinari»

di Giuseppe Marino



GIÙ LA MASCHERA Domenico Arcuri dimentica tutti i suoi flop

In piena emergenza Covid-19 girava un video divertente in cui si vede un energumeno con il passamontagna che sbralta con forte accento romano: «Ndo sta sto coronavirus? Se lo pijo, due ore e lo sfondo». Ecco, ogni volta che Domenico Arcuri apre bocca, al netto del differente accento dialettale, viene il sospetto che sotto quel passamontagna ci sia lui. Se fosse uno scolaro, sarebbe il compagno di classe un po' bullo che le spara (...)

segue a pagina 11

SCELTE (NON) ORTODOSSE

La Chiesa greca scomunica lo yoga: «È demoniaco»

di Valeria Braghieri

La Grecia sta cullando una nuova civiltà. Non è ancora chiaro come abbia in mente di rimodellare l'Occidente, ma la velleità è ormai innegabile. Ultimamente gli abitanti di Atene sono irrequieti, proliferi e chissososi: annunciano, per quest'estate imminente, la cacciata degli italiani dalla loro paradisiaca porzione di mare al centro del Mediterraneo (ma vedremo se durante l'incontro di martedì prossimo Di Maio riuscirà a convincerli a «prenderci»); si (...)

segue a pagina 18

SOLO TRANSAZIONI DIGITALI

Ultima magia di Gualtieri: vuole far sparire i contanti

Antonio Signorini

Il ministro Roberto Gualtieri all'attacco: «Con queste risorse possiamo credo sostenere una riforma verso una società cashless, senza contanti, e finanziare con questo una riforma fiscale che riduca la pressione fiscale su lavoro e imprese», ha spiegato. La verità è che il tema, tornato alla ribalta, era già nell'agenda del governo. Ne ha parlato Renzi, nei termini di emersione del contante in nero attraverso una *voluntary disclosure* al 15% sui depositi nascosti al fisco. Conte ha parlato di incentivi per favorire i pagamenti digitali. Per ottenere i fondi del Recovery plan l'Italia dovrà infatti incoraggiare i pagamenti digitali.

a pagina 2

Borgia e Cesaretti a pagina 3

COME COMPORTARSI IN SPIAGGIA

Le regole del mare: distanziati in acqua no a feste e musica

Tiziana Paolucci

I balli sulla spiaggia, con aperitivo in mano, saranno solo un ricordo. Quest'anno la musica si ascolta rigorosamente seduti e al massimo saranno le gambe a muoversi a ritmo di musica o le mani a ticchettare sui braccioni delle sdraio. Ci troveremo davanti sagome con mascherina, guanti e visiera facciale. Più che un'estate sarà un incubo. Il fantasma del coronavirus non ci abbandona nemmeno sulle spiagge e per allontanarlo l'Iss ha dettato indicazioni in collaborazione con il ministero della Salute, l'Inail e le Regioni.

a pagina 13

ALTRI 600 MILIARDI

La Bce ricarica il bazooka e avvisa la Germania

di Francesco Forte

La Bce presieduta dalla giurista francese Christine Lagarde ha incrementato di 600 miliardi il programma di acquisti di titoli emessi da soggetti qualificati europei che era di 750 miliardi. L'aumento del programma di acquisti di titoli europei serve alla Bce a deviare ulteriormente dalla regola per cui ciascun stato membro dovrebbe attingere ad essa in proporzione alla sua quota di partecipazione al capitale Bce: che per l'Italia è il 17%. La deviazione dalla regola di proporzionalità comporta di rispondere in modo plausibile al quesito che le ha posto la Corte Costituzionale tedesca: la regola di proporzionalità si basa sul rapporto costi-benefici per ciascuno stato membro. Come si spiega quindi la deviazione? La risposta della Lagarde si basa sul fatto che la pandemia, che ha un effetto dannoso collettivo, ha colpito in modo asimmetrico i diversi Stati membri e le loro singole regioni e a ciò è necessario porre un riparo ad hoc. Ciò, in effetti, ha comportato interventi asimmetrici da parte della Commissione Europea, approvati o in via di approvazione dal Parlamento e dal Consiglio Europeo. Fra essi campeggia il Fondo sanitario del Mes, già in vigore, che dà diritto a un rimborso, sino al 2% del Pil per le spese realmente sostenute nel triennio, con prestito decennale a tasso (...)

segue a pagina 4
Parietti a pagina 4

-IN ITALIA-FATE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
SILVANO DI NOSTRO IL SINDACO DI S. GIUSEPPE IN VALLE D'AOSTA

IL GIORNO

VENERDÌ 5 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

A cento giorni dal "paziente 1" tutto rinnovato

**Riapre il pronto soccorso
A Codogno il virus
non è più un'emergenza**

Borra a pagina 9



Milano, rischi penali: più assicurati

**Contagi in ufficio
Per il manager
meglio la polizza**

Balzarotti a pagina 6

ristora
INSTANT DRINKS

Burocrazia Covid, Italia strangolata

Dal commercio all'edilizia, le nuove regole impediscono la ripresa. La tassa occulta: scontrini ovunque maggiorati
Il medico ambientale: «Troppi obblighi, bastano le mascherine». Il nostro viaggio negli ospedali: ricoveri ormai azzerati

Servizi e Buticchi
da p. 2 a p. 13

Perché il Paese non decolla

**La concorrenza
prima vittima
delle scartoffie**

Massimo Donelli

Prendete la lente, lo scandaglio, il microscopio. Oppure usate un algoritmo. Non troverete la parola concorrenza nei proclami, progetti, programmi con cui politici di maggioranza e opposizione vorrebbero rimettere in piedi il Paese dopo il coronavirus. Come mai? Lascio la risposta a un uomo molto stimato: «In un regime economico di concorrenza chi ha più filo fa più tela. E non patirà la crisi, perché troverà sempre colui che è disposto a comprare la roba sua ad un prezzo che compensi il costo. In un regime che tutti indirizza dall'alto, occorre continuamente ottenere permessi, licenze, autorizzazioni...».

Continua a pagina 4

**EFFETTO RIVOLTE SULLE PRESIDENZIALI USA, POLITOLOGI DIVISI
LUTTWAK: TRUMP VINCE. FRIEDMAN: AFROAMERICANI CON BIDEN**



Il presidente
degli Stati Uniti,
Donald Trump,
73 anni

**LA PROTESTA
LO ABBATTERÀ?**

Pioli, De Carlo e Bolognini alle p. 17 e 19

DALLE CITTÀ

Milano

**Minacce
a Fontana
Il dossier "odio"
in Procura**

Consani a pagina 10

Il caso

**Rapimento Maddie
Il sospettato
fu fermato a Milano**

Palma nelle Cronache

Milano

**Corte dei conti
Condanne
per 60 milioni**

Servizio nelle Cronache



Gli 80 anni del cantautore

**«Noi, Francesco e il '68»
Capanna: il mio Guccini**

Massi e Capanna alle pagine 14 e 15



Montefoschi: ecco perché non si dimentica

**«Il primo amore,
nel cuore per sempre»**

Ohidetti a pagina 27

TOMASONI
Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
stracchino

www.caseificiotomasoni.it
Breda di Piave (TV)



Domani su Alias

REPORTAGE Laura Salvinelli indaga su due virus letali: la fame a Kabul, la violenza sulle donne, incontro con le operatrici dei centri romani



Culture

ANTIFASCISMO Una scelta di campo per definire il futuro. Riflessioni intorno al libro di Carlo Greppi Claudio Vercelli pagina 10



Visioni

ALAIN GUIRAUDIE Corpi e erotismo, intervista al regista francese. Il suo nuovo film è «Viens je t'emmenè» Silvia Nugara pagina 12

il manifesto quotidiano comunista

CON LE MENDE DIPLOMATICHE - EURO 2,00

VENEDÌ 5 GIUGNO 2020 - ANNO L - N° 134

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Christine Lagarde di fronte alla sede della Bce di Francoforte foto di Michael Probst/Ap



Abbiamo una banca

A conclusione di un importante Consiglio della Bce, Christine Lagarde usa il metodo Draghi e stanziava 600 miliardi in più per l'acquisto dei titoli. E in vista di un «crollo senza precedenti» dell'8,7% del Pil nell'Eurozona il programma potrà essere anche ampliato a pagina 2

STATI UNITI, CONTINUANO LE MANIFESTAZIONI: OLTRE 10MILA GLI ARRESTATI

Proteste, i generali contro Trump

Ha iniziato il segretario alla difesa Mark Esper e poi hanno proseguito ex militari, ex funzionari del Pentagono: tutti contro l'ipotesi balenata da Trump di utilizzare l'esercito per placare le proteste. Il generale dell'esercito in pensione Tony Thomas, ex comandante del comando delle operazioni speciali, ha dichiarato che il

suolo americano dovrebbe essere descritto come un «campo di battaglia» solo se invaso da una potenza straniera. In compenso Trump ha militarizzato Washington, mentre in tutti gli Stati americani si susseguono proteste, per lo più pacifiche, a fronte di oltre 10mila arresti, molti dei quali compiuti con uno spropositato

uso della forza da parte della polizia. Sulle proteste è intervenuto anche l'ex presidente Obama che si è augurato una riforma della polizia. Altri quattro agenti, intanto, sono finiti in carcere; si tratta dei colleghi di Derek Chauvin già incriminato per omicidio di secondo grado BRANCA, CATUCCI A PAGINA 9

Immaginari e rivolte Il privilegio bianco di criticare i saccheggi

LUCA CIELADA Tom Cotton, senatore trumpista dell'Arkansas ha firmato un editoriale sul New York Times appoggiando l'intervento militare per sedare la dilagante sedizione; un corsivo critico dal comitato di redazione del quotidiano segue a pagina 9

GIORNATA INTERNAZIONALE Per la salute della Terra si riaccendono le piazze



La biodiversità al centro della Giornata internazionale dell'ambiente promossa dall'Onu. Dopo il lockdown tornano anche i Fridays for future con manifestazioni in 30 città italiane. La campagna «Ritorno al futuro» sostenuta da oltre 300 scienziati e decine di associazioni, tra cui Greenpeace, Libera, Wwf, Cgil, Slow Food CORRIGGIA A PAGINA 15

Biodiversità Perché difendere l'Ambiente è rivoluzionario

ROSSELLA MURONI In tanti sembrano pensare che, in tempi di Covid, la difesa dell'ambiente sia un lusso che non possiamo permetterci. Un milione di specie animali e vegetali, su un totale di circa 8,7 milioni, sono minacciate da estinzione e sono sempre più numerosi gli ecosistemi distrutti o frammentati. segue a pagina 15

CASAPOUND ROMA Ordine di sequestro: istiga all'odio razziale

La procura di Roma ordina il sequestro preventivo dello stabile di via Napoleone III, quartier generale dei «fascisti del terzo millennio». L'accusa è di «associazione a delinquere finalizzata all'istigazione all'odio razziale e all'occupazione abusiva». L'Ampt plaude ma chiede di sciogliere l'organizzazione. Botta e risposta tra M5s e Pd sui «meriti» dell'operazione. La destra prova a spostare il dibattito politico sullo sgombero di case occupate e centri sociali. Per Fabrizio De Sanctis, presidente Anpi provinciale di Roma: «Le altre occupazioni non c'entrano nulla. Casapound è un progetto contrario alla Repubblica nata dall'antifascismo e dalla resistenza». MERLI A PAGINA 5

31 ANNI FA TIAN'ANMEN Hong Kong ricorda l'89 nonostante i divieti

Nonostante un divieto diramato dalle autorità locali con la scusa del Covid, si sono svolte diverse commemorazioni dei fatti del 1989 in Cina, come accade nell'ex colonia dal 1990. Hong Kong, però, sta vivendo un momento delicato, al centro dello scontro tra Cina e Stati Uniti PIERANHI A PAGINA 8

all'interno

Stati generali Pochi applausi per l'happening convocato da Conte

Gli Stati generali dell'economia annunciati da Conte si terranno la prossima settimana. Ma non si può dire che l'iniziativa del premier abbia suscitato grandi entusiasmi

ANDREA COLOMBO PAGINA 3



Governo Silente Prestito Fca, la Fiom: «Serve un piano vero»

Lettera della Fiom a Conte: convochi subito un tavolo per una svolta «green» sull'automotive, altrimenti ci mobilitaremo. Nessuna risposta dal governo

MASSIMO FRANCHI PAGINA 4

Coronavirus I casi positivi calano ai livelli di febbraio. Ma i test sono pochi

Il basso numero dei test fa calare i casi positivi, tornati ai livelli di febbraio. In Lombardia ancora pochi tamponi. Da Formigoni e Fontana, la sanità ha fatto flop

ANDREA CAPOCCI PAGINA 7

Centenari Giugno 1920, nasce il Ministero del Lavoro

MANFREDI ALBERTI Il percorso che portò, tra la fine dell'Ottocento e il primo dopoguerra, alla nascita di organismi statali preposti allo studio e alla rappresentanza istituzionale del lavoro fu il prodotto di una nuova attenzione delle classi dirigenti europee. segue a pagina 15

051645 979702513150000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 N° 154 ITALIA SPECIFICHE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 103, L. 66/19

Fondato nel 1892



Venerdì 5 Giugno 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

AVISIA E PRECISA, "IL MATTINO" - "IL RISPARMIO", EURO120

Calcio e matematica
Le partite folli e i risultati beffa: le sfide a prova di algoritmo
Servizio a pag. 18



Dopo l'intervista a Gravina
I club di Serie A: «Pronti a riaprire gli stadi ai tifosi»
Pino Taormina a pag. 18



Il trofeo
La Playstation si tinge d'azzurro: tre napoletani sul tetto d'Europa
Giuseppe Maiello a pag. 19



Sud, ecco il piano taglia-tasse

►La fiscalità di vantaggio per le imprese annunciata da Conte: dimezzare Irap e Irpef Risparmi di un miliardo nel 2020 e di due dal 2021. Ora inizia la trattativa con la Ue

Dal Covid al futuro
Napoli, l'incuria e gli spazi abbandonati da recuperare

L'analisi
EDIFICIO ITALIA: LA CONCRETEZZA CHE SERVE

Enrico Del Colle

Appare ragionevole sostenere che il tetto di un edificio vada riparato e/o ammodernato quando c'è il sole, ma - aggiungiamo noi - dopo aver verificato che le fondamenta siano ben solide. Ora, l'edificio Italia è compatto sotto il profilo economico e sociale a tal punto che si possa pensare a "sistemare" il tetto ammesso che ci sia il sole e non la tempesta?

Continua a pag. 39

Le scelte condivise
DERIVA SIRIANA IN LIBIA, LA UE EVITI IL RISCHIO

Vittorio E. Parsi

Un'attiva solidarietà europea che parta dall'identificazione di una posizione comune sulla quale convergere nel nome di un interesse condiviso. È il principio che ha consentito di dare vita al "Recovery Fund" europeo ed è quello che ci aspettiamo legittimamente venga applicato ovunque gli interessi vitali europei siano in gioco, compresi quelli di sicurezza e a partire dalla Libia. La Libia è a rischio di "sirianizzazione", una prospettiva che non solo l'Italia, ma l'Europa tutta non può permettersi.

Continua a pag. 39

Nando Santonastaso

Tagliare del 50% Ires e Irpef per imprese, anche individuali, e partite Iva, con un risparmio in termini di tassazione pari a circa 2 miliardi nel 2021 e di un miliardo per quest'anno. Il tutto a condizione che la sfiorbata non produca la riduzione dell'occupazione. È questo il piano sulla fiscalità di vantaggio per il Sud sul quale il governo sta lavorando. La riduzione media delle imposte per le società è 7mila euro mentre per le partite Iva di 2.500 euro all'anno.

A pag. 2

L'intervista alla Catalfo
«Cig, in dieci giorni stop all'arretrato»

Il ministro: sistema caotico troppi ammortizzatori sociali differenti. Così ho convinto Jabil a ritirare i licenziamenti

Mareo Esposito a pag. 3



Il ministro Catalfo tra i lavoratori Jabil

Le misure anticrisi
La Bce raddoppia il bazooka adesso sale a 1350 miliardi

La Bce rilancia gli acquisti di debito per l'emergenza Covid: aumentato di 600 miliardi il Pepp, portando il totale del cosiddetto bazooka a 1350 miliardi di euro. E lascia invariati i tassi d'interesse.

Pollo Salimbeni a pag. 5

Cesare De Seta

In questi tempi così difficili gli spazi ospedalieri sono un bene prezioso per tanti ammalati colpiti dal coronavirus: abbiamo visto in Cina costruita una città ospedaliera in meno di due settimane. In una democrazia non modello di efficienza come l'Italia si va a rilento. Il Pio Albergo Trivulzio fu fondato nel 1771 dal Principe Antonio Tolomeo che destinò i propri averi e possedimenti alla creazione di un ospedale per poveri vecchi con sede nel palazzo di Milano.

Continua a pag. 39

L'anestesista di Codogno Malara: crisi tragica, basta recriminare



«Ho scoperto il paziente 1, non sono un'eroina»

Lucilla Vazza a pag. 7

Gioia Campania dopo 99 giorni nessun contagio

Spiagge, nuove regole: no a balli e giochi di gruppo Ma i sindaci insorgono: «Controlli impossibili»

Gianni Molinari Carlo Porcaro

In Campania, dopo 99 giorni, ieri zero nuovi contagi. Intanto l'Isa detta le misure per l'estate. I bagni al mare si possono fare ma a distanza gli uni dagli altri anche in acqua. In spiaggia restano vietati gli assembramenti, le feste e gli eventi musicali. Accessi ai lidi con prenotazione, mentre per gli arenili liberi la responsabilità e degli enti locali che dovranno applicare le forme di riduzione del rischio. Ma i sindaci protestano.

A pag. 9 Pirene a pag. 8

Vertice a Palazzo Chigi
Scuola, a settembre lezioni in aula Ma è allarme risorse

A settembre si torna a scuola «in presenza». La decisione annunciata dal premier Conte al vertice con tutti i soggetti coinvolti nel rientro nelle aule dopo l'estate. Ma da Regioni e Comuni arriva l'allarme su risorse e organici.

Loiaco a pag. 10

La tela di De Mita, Mastella e Pomicino
Quei vecchi leoni della Dc riuniti solo dal De Luca bis

Generoso Picone

«A Dio piacendo». Chissà se nell'invocazione di Vincenzo De Luca al momento di annunciare la sua ricandidatura - o straricandidatura, come lui preferirebbe - alla presidenza della giunta regionale della Campania non ci sia anche la speranza di vedere unito ciò che un tempo si divide. Chissà se proprio lui, l'antico comunista eufemisticamente burbero e pragmatico,

riuscirà laddove decenni e decenni di straziante lotta politica democristiana e post hanno fallito: Ciriaco De Mita - e il nipote Giuseppe - Clemente Mastella e Paolo Cirino Pomicino insieme, alleati nel sostenimento alle elezioni di settembre e magari anche dopo in un progetto che comunque lo si voglia definire conserva il profilo, per quanto si voglia malmenato, del glorioso scudocrociato.

A pag. 11

caffè **motta**
facile farlo buono
IL GUSTO CHE NON PASSA INOSSERVATO.
caffemotta.com





Il Messaggero



201 € 1,40 ANNO L. 140 ITALIA
Società a r.l. 01202/2012 (cap. 1.400.000) art. 1 del DDBM

NAZIONALE

Venerdì 5 Giugno 2020 • S. Bonifacio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Stile sostenibile
Moda e giornata dell'ambiente quando prevale la tendenza green
Arnaldi e Cutuli a pag. 20



DaGrosa si defila
Roma, cercansi soci disperatamente
Cessione crediti, arrivano 30 milioni
Carina nello Sport

Speciale Carabinieri
Accanto agli italiani l'impegno dell'Arma ai tempi del virus
Un inserto di 16 pagine



Il Messaggero Casa
TOC TOC
messaggerocasa.it

La Bce raddoppia il bazooka

►La Banca centrale europea rilancia sui bond e porta ►Il Tesoro preme sull'utilizzo da subito del Mes a quota 1.350 miliardi l'impegno per almeno un anno a tassi negativi. Prime crepe nel muro dei grillini

Metodo condiviso
La Ue non può permettersi la deriva siriana per la Libia

Vittorio E. Parsi

Un'attiva solidarietà europea che parta dall'identificazione di una posizione comune sulla quale convergere nel nome di un interesse condiviso. È il principio che ha consentito di dare vita al "Recovery Fund" europeo ed è quello che ci aspettiamo legittimamente venga applicato ovunque gli interessi vitali europei siano in gioco, compresi quelli di sicurezza e a partire dalla Libia. La Libia è a rischio di "sirianizzazione", una prospettiva che non solo l'Italia, ma l'Europa tutta non può permettersi.

A una simile prospettiva hanno concorso i velleitari, le indecisioni e le incertezze di più di un Paese membro dell'Unione: a partire da Francia e Italia, che d'altra parte hanno agito - nel bene e nel male - a fronte di una lontananza dell'Unione nel suo complesso, della confusione e del disinganno degli Stati Uniti, dell'attivismo e russo e turco oltre che saudita, egiziano, emiratino o quatarota.

Continua a pag. 12

Scontri in piazza per la commemorazione della strage del 1989 vietata da Pechino



La manifestazione a Hong Kong per ricordare Tienanmen, un giovane mostra una foto della repressione cinese del 1989

Hong Kong, luci per Tienanmen: sfida alla Cina

HONG KONG Hanno raggiunto Victoria Park alla spicciolata, per aggirare il divieto delle autorità locali. Alla fine, per ricordare il 31° anniversario della repressione di piazza Tienanmen, nel centro di Hong Kong ieri sera si sono ritrovati in migliaia.
Cocco a pag. 11



Il Senato Usa: polizia, stop strette al collo
Minneapolis, folla alla commemorazione
Il sindaco piange davanti alla bara di Floyd

Guaita e Pompetti a pag. 10

Risorse insufficienti
Scuola, settembre in aula: spuntano visiere e divisorii

ROMA A settembre si tornerà in aula, ma il problema sono le risorse insufficienti per garantire la sicurezza di studenti e professori. «Stiamo mobilitando per la scuola risorse per 4 miliardi, 330 milioni subito per l'edilizia scolastica leggera», promette il ministro Arzolano. Tre mesi di tempo per riaprire a settembre ed accogliere gli studenti in presenza. L'obiettivo è arrivare preparati all'appuntamento.

Lalocano a pag. 6

In acqua a un metro
Spiagge, arrivano altri divieti sanitari
L'altolà dei sindaci

Diodato Pirone

Bagni al mare si possono fare senza rischi di contagio ma a distanza di almeno un metro gli uni dagli altri. In spiaggia i bagnanti dovranno portare la mascherina quando il distanziamento è difficile da mantenere. Ecco le regole del governo per la spiaggia. Ma i sindaci si ribellano: «Noi non ascoltiamo, così controlli impossibili».

A pag. 7

Svolta dopo 13 anni
«Maddie è morta nel 2007». Sospetti su pedofilo tedesco

LONDRA Dopo tredici anni di indagini a vuoto, c'è una «svolta significativa» nel mistero di Madeleine McCann, la bambina inglese di quasi 4 anni svanita nel nulla nel 2007 mentre dormiva insieme ai fratellini nella sua stanza in un residence in Algarve, nel sud del Portogallo. Una svolta che viene dalla Germania: l'accusato è un uomo di 43 anni.

Marconi a pag. 13

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80mg capsule molli
alla base di Silexan®

NUOVO FARMACO CON ESTRATTO SILEXAN®
per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita

leggi il trattamento Laila. Bustarello Laila con estratto Silexan® (Silexan®) è un medicinale con estratto di Silexan® (Silexan®) in base alla legge n. 30/2002.

UNA RICARICA PER IL SAGITTARIO

Buongiorno, Sagittario! Concedetevi una breve vacanza allo scopo di ricaricarvi. Sole in Gemelli è responsabile dello stress fisico e nervoso, Marte è problematico in Pesci, ma ancora una volta nel vostro cielo scoppia qualcosa che vi riporta all'attenzione di molti. Luna piena, stasera risveglio la voglia di viaggiare, di allontanarsi dal consueto, di allargare gli orizzonti... Vi aspetta un'estate calda. Auguri.

© RAPPRESENTAZIONE INTERNA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardare 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 Tattomezzadro € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40. Nel Mezzogiorno, Il Messaggero • Primo Piano Puglia € 1,20. Nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,40.



il Resto del Carlino

VENERDÌ 5 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna: il grido parte da Rimini

La rivolta degli infermieri: «Dateci più soldi»

Buscaglia a pagina 7



Il nucleo tutela dei carabinieri

«Arte rubata, recuperati 900mila pezzi»

Boni a pagina 12

ristora
INSTANT DRINKS

Burocrazia Covid, Italia strangolata

Dal commercio all'edilizia, le nuove regole impediscono la ripresa. La tassa occulta: scontrini ovunque maggiorati. Il medico ambientale: «Troppi obblighi, bastano le mascherine». Il nostro viaggio negli ospedali: ricoveri ormai azzerati

Servizi e Buticchi
da p. 2 a p. 13

Perché il Paese non decolla

La concorrenza prima vittima delle scartoffie

Massimo Donelli

Prendete la lente, lo scandaglio, il microscopio. Oppure usate un algoritmo. Non troverete la parola concorrenza nei proclami, progetti, programmi con cui politici di maggioranza e opposizione vorrebbero rimettere in piedi il Paese dopo il coronavirus. Come mai? Lascio la risposta a un uomo molto stimato: «In un regime economico di concorrenza chi ha più filo fa più tela. E non patirà la crisi, perché troverà sempre colui che è disposto a comprare la roba sua ad un prezzo che compensi il costo. In un regime che tutti indirizza dall'alto, occorre continuamente ottenere permessi, licenze, autorizzazioni...».

Continua a pagina 4

EFFETTO RIVOLTE SULLE PRESIDENZIALI USA, POLITOLOGI DIVISI LUTTWAK: TRUMP VINCE. FRIEDMAN: AFROAMERICANI CON BIDEN



Il presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, 73 anni

LA PROTESTA LO ABBATTERÀ?

Pioli, De Carlo e Bolognini alle p. 17 e 19

DALLE CITTÀ

Firmato l'accordo

Bologna, a Fincantieri il restyling dello stadio

Giordano in Cronaca

Bologna, i ristoratori

«Via Broccaindosso pedonale: spazio ai dehors»

Servizi in Cronaca

Bologna, i numeri del Covid

Case di riposo «Metà degli ospiti ancora positivi»

Moroni in Cronaca



Gli 80 anni del cantautore

«Noi, Francesco e il '68» Capanna: il mio Guccini

Massi e Capanna alle pagine 14 e 15



Montefoschi: ecco perché non si dimentica

«Il primo amore, nel cuore per sempre»

Ohidetti a pagina 27

TOMASONI
Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
stracchino

www.cascificiotomasoni.it
Breda di Piave (TV)



IL SECOLO XIX



VENERDÌ 5 GIUGNO 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TVSORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXIX - NUMERO 123, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST - RR 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5368 200 www.manzonipublishing.it

GIORNATA MONDIALE DELL'AMBIENTE LA LEZIONE DEL MODELLO GENOVA

FERNANDO BIERO, LAURA MANI E IL COMMENTO DI MARIO TOZZI / PAGINE 13E 30-31



L'ANALISI Scrivere i diritti della natura ci aiuterà a difendere l'uomo

LIRELLA BATTAGLIA / PAGINA 31

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 11
Commenti	Pagina 13
Europa-Marketing	Pagina 14
Opinioni	Pagina 18
Xtra	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

NUOVA LIQUIDITÀ PER I MERCATI

La Bce in campo con altri aiuti: acquisterà titoli per 600 miliardi

Mossa della Bce per portare l'Europa fuori dalla recessione. Da qui al giugno del 2021 la Banca centrale europea acquisterà nuovi titoli pubblici e privati per un ammontare di seicento miliardi euro. Non solo: reinvestirà i titoli già acquistati per tutto il 2022. Per i mercati è un'iniezione di liquidità più alta di almeno cento miliardi rispetto alle attese. Si tratta di una buona notizia soprattutto per l'Italia, il Paese europeo con il più alto debito e la più bassa crescita insieme alla Grecia: il bazooka utilizzato dalla presidente della Bce Lagarde può rappresentare una grande spinta contro il rischio di crisi finanziaria. Salvini esulta e dice che «da oggi il ricorso al Mes è ingiustificato».

BARBERA / PAGINA 8

IL COMMENTO

C. COTTARELLI - A. DENICOLA

UNA PROPOSTA PER CURARE LA GIUSTIZIA LENTA

Un Paese dove il sistema giudiziario è inefficiente non è un Paese in cui vi può essere la certezza del diritto. E dove non c'è la certezza del diritto l'economia e la società funzionano male.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

L'INTERVISTA

Ugo Magri

Berlusconi: pronto a un contributo di idee da dare al governo

Berlusconi accoglie l'invito di Conte al dialogo e si dice pronto a dare un contributo di idee e di esperienza. Ma ci sono tre condizioni.

MAGRI / PAGINA 9



Il cantiere per la messa in sicurezza della galleria Rivarolo III, sulla A7 nel nodo di Genova. I lavori nel tunnel stanno provocando code e disagi in tutta la Liguria

IL CASO

AUTOSTRADE, TRENI E AEREI: IN LIGURIA RIPRESA A OSTACOLI

DOSTANTE, DELL'ANTICO, FABANDINI E SCULLI / PAGINE 2 E 3

INTERVISTA CON BILL GATES: «SERVONO UN MILIARDO DI DOSI L'ANNO E FABBRICHE IN TUTTO IL MONDO PER EVITARE PROBLEMI DI DISTRIBUZIONE»

Corsa al vaccino del Covid L'Europa sfida Usa e Cina

Patto tra Italia, Francia, Germania e Olanda per garantire la produzione sul territorio continentale

L'ISTITUTO DI SANITÀ

Franco Giubilei

Le regole per i bagnanti: distanti anche in mare, niente feste in spiaggia

Il decalogo dell'Istituto superiore di sanità per le spiagge impone ingressi a prenotazione nei bagni. No a feste e buffet. Distanza di un metro anche in mare.

SERVIZI / PAGINE 6 E 7

ROLLI



L'INCONTRO

Simone Gallotti

Il ministero verso il sì alle crociere italiane E Msc cresce a Genova

La ministra dei Trasporti De Micheli ha confermato agli armatori che il governo intende trovare risorse per favorire la ripresa delle crociere in acque italiane.

L'ARTICOLO / PAGINA 14

BUONGIORNO

Cronache da Palazzo Chigi. Ieri fitta giornata di lavoro. Riunione sul decreto semplificazioni, è emersa l'idea di semplificare, dopo lunga discussione, si è portato il rating da "urgente" a "molto urgente". Riunione sul Mes, il governo oscilla fra due direttrici: accedere al Mes o non accedere al Mes, ma prende forza una terza ipotesi: non escludere di accedere al Mes. Riunione sulla riforma del Csm, si è deliberato che la riforma avrà come presupposto di incidere sul funzionamento del medesimo Csm, purché in forma migliorativa, dubbi da Lzr. Riunione sul caso Iva, è passata un emendamento dei franceschini secondo cui il caso Iva va preliminarmente trattato come caso ex-Iva. Riunione sul ponte sullo Stretto, si va nella direzione di collegare non una ma entrambe le sponde, altamente probabile che lo Stretto sarà

Il fitto lavoro

MATTIA FELTRI

quello di Messina. Riunione sul semestre europeo a guida tedesca, la delegazione grillina ha chiesto delucidazioni sulla durata del semestre, in attesa dei protocolli ufficiali si prevede che sarà di sei mesi. Riunione sulla cassa integrazione, il governo pensa di erogarla in tempi rapidi ma esclusivamente a chi ne ha diritto, i cinque stelle si riservano un supplemento di riflessione. Riunione sulle "menti brillanti" da convocare al tavolo della ricostruzione, non si sono fatti nomi ma l'orientamento è di procedere con la stesura di una lista, in subordine di un elenco, contrasti sul testo base da adottare: se l'agenda di Pippo Baudo o quella di Gianni Minà. Infine riunione sull'andamento delle riaperture, sarà negativo se aumentano i positivi, se aumentano i negativi sarà positivo, in ogni caso qualcosa o qualcuno di positivo ci sarà.

FARMACIA DELLAQUILA
Genova e Strada in Azienda
 Forniture Aziendali di Presidi Mascherine, Termoscanner, Guanti, Visiere, Detergenti.
 prenotazioni: +39 010 509031
 banco@farmaciadellaquila.it
APERTO 7 GIORNI SU 7 H 8/21.00
 Via Giacomelli 30/32R - 16143 Genova (GE)
 farmaciadellaquila.net

Acqua a domicilio e non solo
010 4037021
 www.acquedomicilio.genova.it
 L'ACQUA A CASA TRATTA IN UN CLINIC

...CON UN REGALO!
 A soli 17,50 € 6 cestelli, forattato: 5 litri di Sant'Anna naturale e frizzante in regalo e 6 bott. Santhé da 2,5 l





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Decreto liquidità
Ultimo ok al Dl
Come segnalare
la continuità
aziendale in bilancio

Franco Roscini Vitali
— a pagina 30

Plus24
Torna la voglia
di bond grazie
al Recovery fund
europeo

— domani con il quotidiano



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

0422 1.628070
fly@arccity.it
www.arccity.it

FTSE MIB 19634,03 -0,04% | SPREAD BUND 10Y 174,40 -14,90 | €/S 1,1250 +0,50% | ORO FIXING 1700,05 -0,31% | **Indici&Numeri** → PAGINE 34-37

La Bce raddoppia lo scudo anti virus «Piano boom» tedesco da 130 miliardi

VERSO LA RIPRESA

Il programma di acquisto titoli per l'emergenza sale da 750 a 1.350 miliardi

L'intervento è prolungato per tutto il 2021. I rimborsi saranno reinvestiti fino al 2022

La Germania annuncia un nuovo pacchetto per il mercato interno

Edizione chiusa in redazione alle 22

La Bce ha aggiunto 600 miliardi di euro al programma di acquisto di titoli per l'emergenza pandemica (Psep) portando la capacità complessiva a 1.350 miliardi e prolungandone la durata fino a giugno 2022. Il consiglio direttivo inoltre ha deciso il reinvestimento del capitale rimborsato dei titoli in scadenza almeno fino a fine 2022. Intanto il governo tedesco ha annunciato il secondo pacchetto di misure da 130 miliardi per stimolare consumi, nuove tecnologie e investimenti, e per finanziare un nuovo bonus per le famiglie con figli. Le Borse hanno reagito prendendo fiato dopo il rally, mentre lo spread è sceso ai minimi da marzo.

— [Sentirsi alle pagine 3, 3 e 26](#)

LA SCELTA DEL PD

PERCHÉ
DICO SÌ AL MES
SENZA SE
E SENZA MA



di Nicola Zingaretti

Gustatorente si parla tanto di ripresa, di come riaccendere i motori dello sviluppo. Le risposte possono essere molto più concrete di quanto si pensi. Il Fondo Sanitario Nazionale per il 2020, con gli aumenti previsti dalla legge di bilancio, dal Dl Cura Italia e dal Dl Rilancio, ha raggiunto i 130 miliardi di euro

con un incremento di 6 miliardi rispetto al 2019. Nonostante questo straordinario risultato il sistema Paese Investe, da molti anni, nel servizio sanitario meno di altri paesi europei come Francia e Germania e vi è uno stock considerevole di spesa privata delle famiglie per circa 40 miliardi.

— [Continua a pagina 12](#)

L'ITALIA E LA FASE 3. INCHIESTA SULL'ECONOMIA ITALIANA



Ripartenza. Una fase della verratatura negli impianti Gevalis. La ripartenza sta mostrando una serie di criticità

Bergamo, industria in allarme: «I danni restano, ordini in calo»



Parte da Bergamo e dalle sue industrie il viaggio-inchiesta del Sole 24 nei distretti dell'economia italiana. Focus sui cali di ordini e di fatturato, sui problemi di liquidità, ma anche sulla voglia di ripartire e di rinnovare. Nonostante tutto. **Cristiana Gamba** — [a pag. 13](#)

IL PIANO TEDESCO

LEZIONE DI PRAGMATISMO

C'è un poker di numeri che racconta il piano tedesco per il rilancio: 21, le ore di trattativa tra i leader di Cdu, Csu e Spd per arrivare a un testo condiviso; 330, i miliardi di euro mobilitati che si aggiungono ai 353 già stanziati a marzo e agli 874 di garanzie pubbliche; 4, la quota di Pmi mobilitata per scatenare l'economia congelata dal virus; 15, il numero di cartelle del documento di sintesi che cambierà la storia economica tedesca. Diretto e semplice: mobilitare, come mai prima, la domanda interna, la leva finora mancata allo

sviluppo e alla crescita di tutta l'Unione. Poche priorità, tutte sugli investimenti: auto elettrica, ferrovie, rete digitale. Poi un taglio da 20 miliardi per l'Iva e 300 euro di bonus ai barbieri. Lezioni di pragmatismo, di responsabilità, di lungimiranza. Soprattutto di pragmatismo per un'Italia dove prestiti, ammortizzatori e bonus sono più detti che fatti. Dopo le task force, ora tocca agli stati generali. Ai tedeschi è bastato chiamare il piano *Herlmann*. Tradotto sta per boom. Non evocerà la rivoluzione francese, ma rende l'idea. (G.C.)

FALCHI & COLOMBE

IL DOPPIO RILANCIO BCE

di Donato Mascianò — [a pagina 3](#)

Creare valore

Il nostro contributo alla creazione di valore è quello di sviluppare conoscenze scientifiche, tecnologiche e produttive che consentono di curare le persone usando esclusivamente sostanze 100% naturali. Con i vantaggi che questo comporta per organismo e ambiente.

Un futuro sostenibile non solo è **necessario**, è **possibile**.

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

www.aboca.com

Professionisti, bonus di 600 euro in arrivo ma soltanto per aprile

LE MISURE DI AIUTO

Ieri la protesta degli Albi Il Governo invita gli Ordini al tavolo per il rilancio

Arriva la seconda tranche dell'indennità per i professionisti, per coprire però il solo mese di aprile con 600 euro (l'erogazione per il mese di maggio è infatti rimandata a un successivo provvedimento). Due le importanti novità: la platea di beneficiari si allarga, rispetto a marzo, perché viene

meno l'obbligo di iscrizione esclusiva a una cassa previdenziale, ma resta confermata l'incompatibilità del bonus per chi è titolare di una pensione o di un rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato. Inoltre l'indennità riguarda anche i cosiddetti neoiscritti nel periodo compreso tra il 2019 e il 23 febbraio 2020, a condizione che attestino un reddito professionale entro i limiti di soglia euro. Ieri si è svolta la protesta degli Albi. E Intanto il Governo invita gli Ordini al tavolo per il rilancio.

Dil, Pegliotti — [a pag. 8](#)



Marco Leonardi, docente ed economista all'Università Statale di Milano, è consigliere del ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri

Lavoro
Leonardi:
contro la crisi
meno vincoli
per i contratti
a termine

Claudio Tucci — [a pag. 8](#)

IL RAPPORTO DEI CARABINIERI

Traffico illecito di rifiuti: in Italia affari da 20 miliardi

41,7

In milioni i sequestri eseguiti dai Noe Carabinieri da gennaio a maggio 2020

Emergenza ecologica. I numeri presentati oggi, in occasione del Centenario della prima medaglia d'oro alla bandiera dell'Arma dei Carabinieri, indicano che in quasi 5 mesi, sono stati compiuti sequestri di attività ambientali illegali per 41 milioni e 770mila euro. Non solo: in tutto il 2019 sigilli ad attività illecite per 290,1 milioni. Le indagini dei Noe Carabinieri,

guidato da Maurizio Ferla, hanno poi acceso i riflettori sul business illegale tra Italia e altri Paesi fra cui l'Africa: pannelli solari esauti venduti per 4000, la grande frode sugli incentivi della Banca africana. Nella Dc le commesse movimentano 260 miliardi l'anno secondo Europol. Stimato in almeno 20 miliardi il business illegale in Italia. **Ivan Cimmarusti** — [a pagina 5](#)

PANORAMA

DIRITTI TV

Calcio, l'offerta di Cvc arriva ai club della Serie A

Arriva oggi sul tavolo dell'assemblea della Lega di Serie A l'esame dell'offerta del private equity Cvc per i diritti televisivi del campionato di calcio. Cvc ha ancora due settimane per trovare un primo accordo con i club del massimo campionato, i presidenti dei 20 club, al momento, non sarebbero invece ancora comparsi nelle valutazioni. Il valore dell'operazione di Cvc sui diritti tv dei prossimi dieci anni avrebbe una valutazione complessiva di 11 miliardi di euro.

CAMBIO DI GOVERNANCE

Confindustria, ritorna il Consiglio direttivo

Prima importante novità in Confindustria. Alla prima riunione Ieri del Consiglio generale dopo l'elezione alla presidenza di Carlo Bonomi, l'associazione degli imprenditori rivede la governance: torna il Consiglio direttivo e scompare l'advisory board.

FINANZA USA

Il Private equity a caccia del tesoro delle pensioni

Marco Valsania — [a pag. 10](#)

AGENZIA DOGANE

Scatta l'automonitoraggio per gli operatori certificati

Procedimenti amministrativi uniformati per Aeo (Authorized economic operator) e oneri di autorizzazione annuale per operatori qualificati affidabili dell'Autorità doganale. Ecco le novità di una determinazione direttoriale Agenzia Dogane Monopoli. In corso di pubblicazione.

FERROVIE ITALIANE

Alleanza tra Snam e Alstom per i treni a idrogeno

Snam e Alstom hanno siglato un accordo quinquennale per sviluppare i treni a idrogeno in Italia, settore già divenuto realtà in Germania e Olanda. Nel nostro Paese, dove il mercato è rappresentato da 4.700 km di linee non elettrificate, un primo progetto verrà realizzato nel 2021.

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA

La cosmesi riparte dai solari high tech e multifunzionali

Marika Gervasio — [a pag. 33](#)

ILSOLE24ORE.COM

24+
OHLINE
Fatti, notizie,
appuntamenti,
gallery e video.
Informazione
diventa Premium



verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.94.94.94
www.verisure.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.94.94.94
www.verisure.it

Venerdì 5 giugno 2020
Anno LXXVI - Numero 154 - € 1,20
S. Bonifacio vescovo e martire

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366 tel 06/675.581 - Spedite in abbonamento postale - D.L. 353/2003
post. in L. 27/02/2004 n. 46 art. 1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov. Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov. Il Tempo + Cicerone Oggi €1,50 - a Viterbo e prov. Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov. Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov. Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6960

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

Il «Piano di Rinascita» di Giuseppe Conte ipotoca per 30 anni il futuro degli italiani senza chiedere il loro parere



Il Tempo di Osho

«Siamo stati straordinari» Arcuri se lo dice da solo



De Leo a pagina 4

DI FRANCO BECHIS

Questa volta Rocco Casolino l'ha davvero sbagliata. Se è sua l'idea di comunicazione, era davvero difficile trovare slogan peggiori di quelli lanciati da Giuseppe Conte nella sua ultima conferenza stampa a palazzo Chigi. Dagli "Stati generali" dell'economia che sanno di muffa e congressione all'incredibile "Piano di rinascita" italiano per cui dovrebbe pagare il copyright a Licio Gelli. Nella strategia di comunicazione al centro c'è un solo obiettivo: quello di accrescere il potere di Conte già cresciuto a dismisura negli ultimi tre mesi in cui ha accentrato nelle sue mani ogni leva. Ma al di là della sgradevolezza dei termini, proprio in questo sta tutto il problema davanti a cui ora non può chiudere gli occhi il Capo dello Stato, Sergio Mattarella che ben conosce i limiti del potere e i passaggi obbligati di una democrazia. Da tre mesi la democrazia in Italia (...)

segue a pagina 2

Indagine sulla manifestazione

Prove di regime in corso Digos contro il centrodestra

Amata a pagina 3

Le mosse di Francoforte

La Bce raddoppia il bazooka Altri seicento miliardi

Barbieri a pagina 12

Intervista a Durigon

«Noi leghisti siamo pronti a governare la Capitale»

Fondato a pagina 8

C'È L'ACCORDO: SI RIAPRE DOMENICA

Meno banchi, senso unico e furgoni solo all'esterno Ritorna Porta Portese

Verucci a pagina 13



le più "CROCCATE" in Italia!

se le crocche non stai nella pelle!

Via Napoleone III

Sequestrato il palazzo di CasaPound

Di Corrado a pagina 16

Ponte di Nona

Presi i pusher coi braccialetti «anti-Polizia»

Ossino a pagina 18

Il diario

di Maurizio Costanzo

Pensate che sono trent'anni dalla nascita di "Beautiful", la famosa soap opera televisiva. Ricorderete certamente Brooke e i suoi molti matrimoni. Poi gli amori segreti e gli amori palesi. Perché "Beautiful" ha avuto successo in tutto il mondo? Semplice: "Beautiful" racconta una storia che tutti avremmo voluto vivere o, in parte, abbiamo vissuto. Una soap opera che parla dei sentimenti dell'uomo, ha successo in Indonesia come in Argentina. Bravi quelli che si sono inventati e hanno scritto i primi anni di "Beautiful". I protagonisti di "Beautiful" pensano di essere veri loro e vere le storie che raccontano.

Prova Sustenium Bioritmo 3

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

- ARTECILI
- PISTACCI
- FRUTTE SECCHE
- FRUTTE VERDI
- FRUTTE ROSSE
- FRUTTE GIALLE
- FRUTTE VERDI
- FRUTTE ROSSE
- FRUTTE GIALLE

Venerdì 5 Giugno 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 131 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



PARADOSSI
Finanziamento standard più conveniente di quello Covid
Lenzi a pag. 34

AL SENATO
La Francia boccia l'imposta patrimoniale per il Covid
Rizzi a pag. 33

LINEE ISS
Niente feste in spiaggia e distanze di un metro
Proximo a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Cassazione - La sentenza sulla donazione della casa al figlio
Mise - L'avviso sulle domande di rimborso delle polizze dormienti
IO ONLINE **Salute - Il rapporto Iss sulle spiagge al tempo del Coronavirus**

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Bonus 600 € ai professionisti

Già firmato e bollinato il decreto per il mese di aprile. Allo studio anche la possibilità di contributi a fondo perduto. Le conquiste degli Stati generali

Rifinanziamento del «bonus» da 600 euro per il mese d'aprile per i professionisti iscritti alle Casse previdenziali private pronto a spiccare il volo, mentre si studia il modo per «rafforzare le misure» per la categoria ordinistica che lamentano da giorni d'esser state estromesse, al contrario delle imprese, dall'opportunità di godere di contributi a fondo perduto. È quanto emerso dagli Stati generali di ieri.

D'Alessio a pag. 29

CONFERENZA MULTIMEDIALE
Oggi il live tv Milano-Beijing Esperienze da e per la Cina
Mendaia a pag. 75

Accordo Malta-Libia contro gli scafisti Triplicati gli arrivi dei migranti in Italia



Malta ha detto basta. In vista dell'estate, stagione propizia per i gommoni dei migranti in partenza dalla Libia verso l'Italia, il governo di La Valetta ha preso atto che l'Ue non ha fatto nessun passo avanti per risolvere il tema migranti, e il 28 maggio ha stipulato un accordo con Tripoli per istituire unità navali congiunte contro l'immigrazione illegale. La riapertura italiana dei porti alle ong e la notizia della sanatoria hanno già provocato un aumento dei flussi clandestini. È necessario il lockdown per il Covid-19, gli abarchi sono triplicati rispetto allo stesso periodo del 2019, passando da 1.668 a oltre 5 mila.
Olfani a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO
Il sindaco di Milano, Giuseppe Sala, è un grande manager. Lo dimostra la realizzazione e la gestione di «Ego» che, quando la prese in mano, era una missione impossibile. Ma adesso è diventato anche un grande politico. Con buona pace di tanti dilettanti, è più facile diventare il secondo (politico) partendo dal primo (manager), che viceversa. Interpellato dal brottestino Aldo Cassullo per il Coraera che gli chiedeva cosa pensasse di Conte, Sala ha risposto: «Penso che stia facendo più di quanto ci si poteva attendere da una persona che ha esordito in politica da premier». Insomma 6+, senza dirlo. «Gli sonagli», ha proseguito Sala, «di valutare se chi gli sta attorno è in grado di gestire l'ustissimo dramma che ci attende». E poi: «Ogni partito deve mettere in campo i migliori: non necessariamente tecnici, persons che abbiano una storia alla spalle, che abbiano gestito organizzazioni complesse». Cioè nessun grillone. Se ho capito bene.



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 delle 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 sosteniamo da 40 anni 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

Oltre l'artificiale L'evoluzione delle scienze della vita consente di superare i limiti del modello tradizionale di produzione, grazie al riciclaggio e all'uso di risorse rinnovabili. Per questo, da sempre, vediamo il futuro nella ricerca scientifica applicata alle sostanze naturali per la salute.	Un nuovo modo di curare La complessità e l'intelligenza della natura sono una risorsa per la creazione di prodotti innovativi. In Aboca, questo si traduce in un "nuovo modo di curare" attraverso l'azione fisiologica di sostanze naturali al 100%, nel rispetto dell'organismo e dell'ambiente.
Società Benefit Il nostro modello di azienda è concepito per creare valore, non solo economico, ma anche sociale. Contribuiamo 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.	Creare valore Il nostro contributo alla creazione di valore è quello di sviluppare con competenza, tecnologia e dedizione un modo innovativo di curare le persone usando esclusivamente sostanze naturali. Con i vantaggi che questo comporta per l'organismo e ambiente.

Un futuro sostenibile non solo è necessario, è possibile.



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

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

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



LA NAZIONE

VENERDÌ 5 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Sondaggio della Lega: il 2,5% divide le coalizioni. Ceccardi in pole per la sfida a Gianni

**Il centrodestra si avvicina al Pd
Toscana, le regionali da brivido**

Caroppo a pagina 8



ristora
INSTANT DRINKS

Burocrazia Covid, Italia strangolata

Dal commercio all'edilizia, le nuove regole impediscono la ripresa. La tassa occulta: scontrini ovunque maggiorati
Il medico ambientale: «Troppi obblighi, bastano le mascherine». Il nostro viaggio negli ospedali: ricoveri ormai azzerati

Servizi e Buticchi
da p. 2 a p. 13

Perché il Paese non decolla

**La concorrenza
prima vittima
delle scartoffie**

Massimo Donelli

Prendete la lente, lo scandaglio, il microscopio. Oppure usate un algoritmo. Non troverete la parola concorrenza nei proclami, progetti, programmi con cui politici di maggioranza e opposizione vorrebbero rimettere in piedi il Paese dopo il coronavirus. Come mai? Lascio la risposta a un uomo molto stimato: «In un regime economico di concorrenza chi ha più filo fa più tela. E non patirà la crisi, perché troverà sempre colui che è disposto a comprare la roba sua ad un prezzo che compensi il costo. In un regime che tutti indirizza dall'alto, occorre continuamente ottenere permessi, licenze, autorizzazioni...».

Continua a pagina 4

**EFFETTO RIVOLTE SULLE PRESIDENZIALI USA, POLITOLOGI DIVISI
LUTTWAK: TRUMP VINCE. FRIEDMAN: AFROAMERICANI CON BIDEN**



Il presidente
degli Stati Uniti,
Donald Trump,
73 anni

**LA PROTESTA
LO ABBATTERÀ?**

Pioli, De Carlo e Bolognini alle p. 17 e 19

DALLE CITTÀ

Grazie a La Nazione

**Da oggi gratis
nelle edicole
le mascherine
della Regione**

Mugnaini in Cronaca

Firenze

**L'inceneritore
di Case Passerini
non si farà più**

Ciardi in Cronaca

Firenze

**Peretola riparte
Ma Vueling
pensa all'addio**

Mugnaini in Cronaca



Gli 80 anni del cantautore

**«Noi, Francesco e il '68»
Capanna: il mio Guccini**

Massi e Capanna alle pagine 14 e 15



Montefoschi: ecco perché non si dimentica

**«Il primo amore,
nel cuore per sempre»**

Ghidetti a pagina 27

TOMASONI
Formaggi per tradizione dal 1955

Crema del Piave®
strachino

www.casificiotomasoni.it
Breda di Piave (TV)



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 132

Venerdì 5 giugno 2020

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

I NODI DELLA RIPARTENZA

Sanità, la nuova paura

Milioni di visite e 500 mila interventi rinviati per il Covid: adesso si rischia l'ingorgo negli ospedali. Il primario dello Ieo: ritardi letali nelle diagnosi dei tumori. Il governatore Rossi: fondi Mes per le cure. Stati generali per l'economia, Conte cerca di reclutare Draghi

Il giudice di Roma

“Sequestrate CasaPound Istiga all'odio razziale”



C'è l'occupazione abusiva e c'è l'istigazione all'odio razziale nel fascicolo che conta 16 indagati tra gli esponenti di CasaPound.

di **Salvatore, Tonacci e Vincenzi** ● a pagina 10

L'intervista

Raggi: “Per la città è una liberazione”

di **Costantini e D'Albergo** ● a pagina 11

Il commento

Sui neofascisti un passo in più

di **Paolo Berizzi**

Come ogni nemese che si compie in fondo al paradosso perfetto, anche la maschera di CasaPound è caduta. Lo sfruttamento non arriva solo al 17° anno di occupazione sovranista sulle spalle degli italiani: arriva quando i fascisti del “prima gli italiani” si sono, si erano, inventati la “mascherina tricolore”.

● a pagina 33

In tre mesi, con la sanità bloccata a causa del coronavirus, sono saltati almeno 500 mila interventi chirurgici e milioni di visite ed esami. E ora si rischia l'ingorgo negli ospedali. L'allarme dei medici: il ritardo farà più morti dell'epidemia.

di **Amato, Bocci, Cappelli Ceccarelli, Ciriaco, Conte Ferrara, Minerva e Tito**

● da pagina 2 a pagina 8

Agenda per il premier

Pensare in piccolo

di **Tito Boeri e Roberto Perotti**

● a pagina 33

Dopo le 50 commissioni e task force messe in piedi in questi mesi, ora sappiamo che verranno convocati anche gli «stati generali», per dare modo ai portatori di interesse di contribuire a decidere come spendere il fiume di denaro che nei prossimi quattro anni si riverserà sull'Italia.

La bimba scomparsa nel 2007, arrestato in Italia pedofilo tedesco



▲ **Madeleine McCann** Inglese, è scomparsa nel 2007, a 3 anni, mentre era in vacanza in Portogallo

Maddie, la pista della verità porta a Milano

di **Antonello Guerrero, Tonia Mastrobuoni e Massimo Pisa** ● alle pagine 26 e 27

Un futuro sostenibile non solo è **necessario**, è **possibile**.

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

Aboca

www.aboca.com

Ankara sconfigge Haftar

Erdogan ora è padrone della Libia

di **Vincenzo Nigro**

L'assedio di Tripoli è finito. Dopo 14 mesi di assalto brutale, le milizie, i mercenari russi della Wagner, i *janjawid* sudanesi che hanno combattuto per Haftar ridiscendono verso le basi nel Sud: Bani Walid e l'aeroporto di Jufra. E la capitale respira.

● a pagina 17

Cartellone

West Side Story Spielberg racconta l'oggi



di **Antonio Monda** ● a pagina 38

I giganti Nba nel regno di Topolino



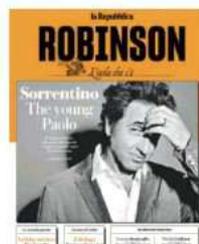
di **Massimo Basile** ● a pagina 41

Torniamo a scuola ma dagli Egizi



di **Christian Greco** ● a pagina 35

Domani Robinson



The young Paolo I cinquant'anni di Sorrentino



Usa Il saluto di Minneapolis a George "Anche il razzismo è una pandemia"

PAOLO MASTROLILLI, GIANNI RIOTTA E FRANCESCO SEMPRINI - PP. 18-19



Il caso "Maddie è morta", la svolta dopo 13 anni Sospetti su un pedofilo tedesco arrestato in Italia

CATERINA SOFFICI - P. 16



LA STAMPA

VENERDÌ 5 GIUGNO 2020



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1867

1,50 € • IL ANNO 154 • IL N. 152 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • IL SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it GNN

OGGI IN EDICOLA Sulle colline di Langhe, Roero e Monferrato

LA MOSSA DI FRANCOFORTE

Maxibazooka Bce altri 600 miliardi Tassi sottozero per i fondi del Mes

ALESSANDRO BARBERA



Christine Lagarde

Il plauso del leader della Lega Matteo Salvini e del pasdaran no euro Alberto Bagnai sono il segno di come l'emergenza Covid stia cambiando l'Europa e gli equilibri politici. I diciannove governatori della zona euro hanno detto sì ad altri seicento miliardi di euro di liquidità, cento sopra le attese dei mercati. BRESOLIN, SORGI E VASSALLO - PP. 4-5

LA PROPOSTA

UNA NUOVA RIFORMA

GIUSTIZIA CIVILE DA RIFONDERE

CARLO COTTARELLI ALESSANDRO DE NICOLA

«Migliorare l'efficienza del sistema giudiziario» è una delle raccomandazioni principali che l'Unione Europea ci ha dato anche quest'anno come parte del processo del "Semestre Europeo", processo di grande importanza visto che adesso sarà legata all'erogazione delle risorse del Recovery Plan. Ed è una raccomandazione fondamentale, non solo per la nostra società, ma per la nostra economia. CONTINUA A PAGINA 23

IL MINISTRO SPERANZA E I COLLEGHI DI FRANCIA, GERMANIA E OLANDA SCRIVONO ALLA UE

Europa, ecco il piano per il vaccino anti Covid

Intervista a Bill Gates: ora un miliardo di dosi, Trump deve stare nell'Oms

L'Europa scende in campo nella corsa al vaccino anti-Covid. Il ministro Speranza e i colleghi di Francia, Germania e Olanda scrivono a Bruxelles. Dalla Cina agli Stati Uniti, dodici studi in fase di sperimentazione. Bill Gates: «Ora un miliardo di dosi, Trump deve stare nell'Oms». RUSSO - PP. 2-3

LA SALUTE E IL LAVORO **DEMOCRAZIA TRA DIRITTI E CONFLITTI**

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

La generale osservanza delle tante disposizioni emanate dalle varie autorità pubbliche per combattere la diffusione del Covid-19 può essere apprezzata come un fatto di civismo e anche suscitare una certa sorpresa, data la diffusa tendenza ad ignorare obblighi e divieti. CONTINUA A PAGINA 23

Giornata mondiale dell'ambiente: la Terra ancora sotto stress



Gasolio nel fiume Ambarnaya, in Siberia, dopo l'incidente a una cisterna COMMENTO DEL FISIICO DEL CLIMA CNR ANTONELLO PASINI - P. 17

LA LEZIONE SPRECATA DEL VIRUS

SE L'UOMO SI ILLUDE DI BASTARE A SÉ STESSO

MARIO TOZZI

Tutti sentiamo che quella della Terra del 2020 è una giornata diversa dal passato, ma, per evitare che sia solo una sterile ricorrenza, dovremmo tenere a mente quanto ci sta irriverentemente sbattendo in faccia la pandemia da Covid19. CONTINUA A PAGINA 17

LE INTERVISTE

IL LEADER DI FORZA ITALIA

Berlusconi rompe il fronte della destra "Sì al patto di Conte"

UGO MAGRI



Silvio Berlusconi

Se davvero il premier aprirà un dialogo serio e fattivo con l'opposizione, Forza Italia non si tirerà indietro. Anzi: Silvio Berlusconi è pronto a dare, anche personalmente, un contributo «di idee e di esperienza». Lo considera un gesto doveroso di responsabilità nazionale. - P. 9

IL VICEPRESIDENTE DEL CSM

L'appello di Ermini "Per toghe e politica serve la rivoluzione"

FRANCESCO GRIGNETTI

È vigilia di grandi trasformazioni, al Csm. L'onda lunga del caso Palamara l'ha investito frontalmente e il governo sta lavorando per rivedere le regole. Il vicepresidente David Ermini è pronto a collaborare per una riforma «che è necessaria». - P. 13

PARLA IL COMANDANTE DEI ROS

"Mafie ed estremisti cavalcano la rabbia che cova nelle città"

GRAZIA LONGO

Pasquale Angelosanto, comandante dei Ros, mette in guardia: «Le mafie puntano a ottenere consenso attraverso forme di assistenza sociale, da sfruttare per manovre occulte di sostegno politico al tavolo dello scambio elettorale». - P. 15

BUONGIORNO

Cronache da Palazzo Chigi. Ieri fitta giornata di lavoro. Riunione sul decreto semplificazioni, è emersa l'idea di semplificare, dopo lunga discussione si è portato il rating da "urgente" a "molto urgente". Riunione sul Mes, il governo oscilla fra due direttrici: accedere al Mes o non accedere al Mes, ma prende forza una terza ipotesi: non escludere di accedere al Mes. Riunione sulla riforma del Csm, si è deliberato che la riforma avrà come presupposto di incidere sul funzionamento del medesimo Csm, purché in forma migliorativa, dubbi da Leu. Riunione sul caso Iva, è passata un emendamento dei franceschiniani secondo cui il caso Iva va preliminarmente trattato come caso ex Iva. Riunione sul ponte sullo Stretto, si va nella direzione di collegare non una ma entrambe le sponde, altamente probabile che lo Stretto sarà quello

Il fitto lavoro

MATTIA FELTRI

di Messina. Riunione sul semestre europeo a guida tedesca, la delegazione grillina ha chiesto delucidazioni sulla durata del semestre, in attesa dei protocolli ufficiali si prevede che sarà di sei mesi. Riunione sulla cassa integrazione, il governo pensa di erogarla in tempi rapidi ma esclusivamente a chi ne ha diritto, i cinque stelle si riservano un supplemento di riflessione. Riunione sulle "menti brillanti" da convocare al tavolo della ricostruzione, non si sono fatti nomi ma l'orientamento è di procedere con la stesura di una lista, in subordine di un elenco, contrasti sul testo base da adottare: se l'agenda di Pippo Baudo o quella di Gianni Minà. Infine riunione sull'andamento delle riaperture, sarà negativo se aumentano i positivi, se aumentano i negativi sarà positivo, in ogni caso qualcosa o qualcuno di positivo ci sarà.

Creare valore

Il nostro contributo alla creazione di valore è quello di sviluppare conoscenze scientifiche, tecnologiche e produttive che consentono di curare le persone usando esclusivamente sostanze 100% naturali. Con i vantaggi che questo comporta per organismo e ambiente.

Un futuro sostenibile non solo è necessario, è possibile.

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

Aboca

www.aboca.com





BORSA -0,04% 1€ = \$1,1250

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	25.536	Euro-Dollaro	0,9209
Nasdaq	8.825	Euro-Yen	125,48
S&P 500	3.106	Euro-Fr.Sfr.	1,0788
Nikkei	22.808	Euro-Yuan	8,0088
Francoforta	12.431	Spa 10 Y	1,1800
Zurigo	10.078	Bund 10 Y	-0,4730
Londra	8.341	FUTURE	
Parigi	8.012	Euro-Btp	141,89
VALUTE		Euro-Dollaro	172,24
Euro-Dollaro	1,1250	Flon Mib	18,558

Il fondo Kkr cerca alleati per investire nella rete secondaria di Telecom

L'operazione sull'infrastruttura richiederà un impegno finanziario di oltre 4 miliardi

Montanari a pagina 16

il quotidiano dei mercati finanziari

Lvmh rompe il silenzio sul takeover di Tiffany

Arnault non comprerà azioni sul mercato

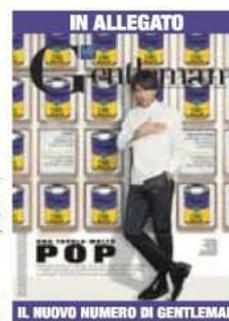
Bottoni in MF Fashion

Anno 1000 n. 110

Venerdì 5 Giugno 2020

€4,00* *Classificatori*

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Genteman a € 4,00 (MF €2,00 + Genteman €2,00)



ESCLUSIVA CLAMOROSO COMPROMESSO SU PIAZZA AFFARI: SI PENSA A UNA JOINT VENTURE

Patto Roma-Parigi su Borsa spa

L'accordo tra Conte e Macron punta a sostituire Londra con Euronext dopo Brexit. Nel piano coinvolte le Casse Depositi e Prestiti dei due Paesi e partner privati. Lo scoglio è nella governance: ai transalpini andrebbe la guida del super-listino



LA BCE AUMENTA IL PEPP DI 600 MILIARDI E SCHIACCIA LO SPREAD BTP-BUND A 174

AUTO IN PANNE

Ecco i paletti al prestito Fca. E nel decreto Rilancio ora spunta la rottamazione

DA CALTAGIRONE A BENETTON

I grandi azionisti delle Generali freddi sulla mossa di Del Vecchio

5 x 1000
La tua firma è la mia cura

Salvami dalla cecità

Sightsavers: una missione iniziata nel 1950, 68 anni di storia, oltre 295 milioni di trattamenti distribuiti per proteggere dalla cecità dei fiumi, più di 6 milioni di operazioni di cataratta per ridare la vista, abbiamo restituito a più di 180.000 persone con disabilità il diritto di vivere in maniera indipendente. Il 75% dei casi di cecità nel mondo sono curabili, ma la povertà impedisce il diritto di accedere alle cure di cui hanno bisogno. Tu puoi cambiare questi numeri, donando il tuo 5x1000 a Sightsavers!

Donna il tuo 5x1000 a Sightsavers
97653640017
codice fiscale

Dal 1950 insieme contro la cecità nel mondo

Sightsavers
FOND. ONLUS

Il Piccolo

Trieste

Verdetto choc dell' Anac sul Porto: D' Agostino decade da presidente

La nomina del 2016 giudicata illegittima perché era già al vertice di Ttp. Il ministro Patuanelli: «Troveremo una soluzione»

Giovanni Tomasin / TRIESTE Zeno D' Agostino decade dalla presidenza dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mare Adriatico orientale**. La sentenza dell' **Autorità** nazionale anti-corrruzione è arrivata ieri alla Torre del Lloyd. L' Anac ha stabilito che nel novembre del 2016 il ministro alle Infrastrutture e ai trasporti Graziano Delrio non potesse nominare D' Agostino presidente, poiché questi era già alla presidenza di Trieste terminal passeggeri (Ttp). Rilevata «l' inconfiribilità», il presidente decade mesi prima della fine mandato, a novembre. D' Agostino per il momento non commenta, ma il ministro allo Sviluppo economico Stefano Patuanelli assicura «il massimo impegno immediato del governo» per risolvere la questione. I lavoratori del porto si riuniranno in assemblea oggi alle 12. La vicenda D' Agostino aveva assunto la presidenza di Ttp (di cui il Porto detiene il 40%), ai tempi in cui era commissario **portuale**. Si tratta di un ruolo rappresentativo eppure, rileva l' Anac quattro anni dopo, avrebbe dovuto precludergli l' accesso alla presidenza nel 2016. E di fatto la rende nulla. La sentenza relativa risale al 16 marzo scorso ma è stata notificata soltanto ieri. La lettera è arrivata alla Torre del Lloyd, a Trieste, poco prima della riunione del Comitato **portuale** per l' approvazione del rendiconto, tanto che D' Agostino ha deciso di rinviare l' appuntamento. Le contromosse in via Von Bruck ora si riflette sulle contromosse: il ricorso al Tar per chiedere la sospensiva della misura pare certo. Resta da vedere quale sia il Tar di riferimento per il caso, trattandosi di una nomina ministeriale potrebbe essere il tribunale amministrativo del Lazio. Da ambienti dell' Ap risulta che esistano ampi appigli in giurisprudenza per contestare la sentenza Anac, incluso un pronunciamento del Consiglio di Stato che stabilisce che l' inconfiribilità può conseguire soltanto a incarichi di tipo gestionale, dei quali la presidenza Ttp - non retribuita - era priva. La ferriera Di fatto, però, da ora l' **Autorità** è senza presidente in un momento critico per il Porto e la città di Trieste. La firma del presidente del Porto è necessaria all' Accordo di programma sulla Ferriera di Servola, dato per imminente dal ministro Patuanelli a fine maggio, e rallentato dalle trattative sulle garanzie per centinaia di posti di lavoro, sui quali vigila un accordo sindacale. Il lavoro fatto inoltre il porto si trova privato della regia che negli ultimi anni ha condotto il rafforzamento degli scambi su rotaia, esteso i collegamenti verso il Nord Europa e inserito lo scalo nella Via della Seta, avviato i lavori per la piattaforma logistica. Azioni delle quali, visto che la sentenza lascia spazio a possibili interpretazioni retroattive, potrebbe anche venir messa in dubbio la validità, da parte di una presidenza non valida. Resta fermo il principio della tutela dell' attività amministrativa, che in linea di massima dovrebbe proteggere il lavoro fatto. Il governo A Roma intanto il governo si mobilita per conservare l' incarico al presidente. Il ministro allo Sviluppo economico, il triestino Patuanelli (M5s), si schiera da subito in sua difesa: «Zeno D' Agostino, oltre a godere della mia stima smisurata, gode della stima di tutto il governo e della ministra Paola De Micheli (Pd, ndr), con cui sono in contatto dal primo minuto». La ministra, racconta Patuanelli, era stata avvisata della vicenda dall' amico triestino e collega di partito Francesco Russo, sebbene fosse al Consiglio d' Europa ieri pomeriggio. Prosegue Patuanelli: «Quando l' ho sentita aveva già la nota dell' Anac e la stava valutando. Assicuro il massimo impegno immediato del governo per trovare





Il Piccolo

Trieste

una soluzione per questo disastro per la città, e sono certo che la troveremo». Il ministro allo Sviluppo economico chiude confermando il suo sostegno al presidente del Porto: «Oltre a questo non ho altro da dire. Ma se penso allo sviluppo futuro di Trieste, serve D' Agostino. Troveremo la strada per sistemare una situazione nata da una disposizione, la cui ratio è giusta, ma che ha portato anche a un effetto distorto». I lavoratori del Coordinamento dei lavoratori portuali proclama intanto un' assemblea per oggi alle 12, al Varco 4 del porto. Ne conseguirà «l' astensione dal lavoro». La compagnia definisce «pretestuoso» l' annullamento, che «mette a rischio importanti conquiste dei lavoratori sancite dal presidente». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

il dettaglio

Cos' è la società Trieste Terminal Passeggeri Il 60% è dell' Authority

La Trieste Terminal Passeggeri spa (Ttp) è stata costituita l' 11 aprile 2007 dall' **Autorità portuale** di Trieste, la quale ha sottoscritto l' intero capitale sociale di 750 mila euro. La Ttp gestisce, con concessione venticinquennale dal 1° gennaio 2008, il Terminal Crociere (Stazione Marittima). Alla fine del 2010 è stato ceduto il 60% delle quote alla Trieste Adriatic Marine Initiatives (Tami), attualmente composta da quattro società (Msc, Costa Crociere, Giuliana Bunkeraggi e Assicurazioni Generali). In autunno andrà all' asta la quota del 18% di Giuliana Bunkeraggi.



Il Piccolo

Trieste

Arrivato nel 2015 al POSTO DI MARINA MONASSI

Il manager di Verona che in cinque anni ha portato lo scalo al primato italiano

Trieste «Il futuro di Zeno D' Agostino? Tutta la vita a **Trieste**». A metà febbraio, con la pandemia alle porte, il ministro triestino dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli (Cinque Stelle) si era sbilanciato con queste parole sul destino del presidente dell' Autorità portuale in scadenza a novembre. Un coro unanime di consenso per il manager veronese, arrivato a **Trieste** nel febbraio 2015 come commissario dell' Authority dopo il regno di Marina Monassi, su indicazione dei Comuni di **Trieste** (sindaco Roberto Cosolini) e di Muggia (sindaco Nerio Nesladek). Un outsider arrivato a **Trieste** dall' Interporto Quadrante Europa di Verona con un nome di battesimo uscito dalle pagine di Italo Svevo. E così che D' Agostino diventa subito la "coscienza" del **Porto** di **Trieste** macinando primati su primati. Conquista sul campo la carica di presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Nord Orientale (il nome che nel corso del tempo ha assunto il **Porto** di **Trieste**). «C' è da augurarsi che continui a lavorare qui» sostiene l' ex governatrice Debora Serracchiani (Pd). «D' Agostino sta lavorando molto bene», aggiunge il governatore leghista Massimiliano Fedriga. «È una fortuna avere vicino una persona così. Spero si fermi qui», ripete il sindaco di centrodestra Roberto Dipiazza. Tutti per Zeno, Zeno per tutti. Parlano i numeri. Nel 2019 il **Porto** di **Trieste** si è confermato primo scalo merci d' Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate, l' aumento record per i container (+9%) e i treni a quota oltre 10 mila. «Il **Porto** franco è il vero petrolio di **Trieste**», ha affermato a fine gennaio strizzando l' occhio ai movimenti indipendentisti sull' applicazione completa dello status di **Porto** franco internazionale. La sua consacrazione è arrivata nel 2019 con la consegna del San Giusto d' oro a trecento anni dalla nascita del **Porto** Franco e la conseguente nomina a triestino dell' anno. Non male per uno nato a Verona (il 3 gennaio 1968). «A questa città devo più di quanto da essa ho ricevuto. Oggi ho la conferma di aver fatto qualcosa di vero. Sono a **Trieste** da cinque anni, che sono stati di affetto, di relazioni umane, fattori fondamentali per poter ottenere risultati. Posso dire di sentirmi, adesso, un figlio adottivo di **Trieste**», dichiara D' Agostino l' 11 dicembre nella sala del Consiglio comunale. La carriera di D' Agostino inizia con un lavoro ai Magazzini generali di Verona dove rimane per otto anni, tra il 1988 e il 1996. Poi riprende gli studi universitari a Padova, facoltà di Scienze politiche, indirizzo economico. Dopo la laurea comincia la carriera universitaria come docente a contratto con gli insegnamenti di Economia e gestione d' impresa e poi di Logistica. Parallelamente avvia anche un' attività di consulenza. Viene chiamato a Napoli e tra il 1999 e il 2003 e opera all' interno dell' Agenzia regionale della logistica. Tra il 2003 e il 2011 è amministratore delegato di Logica, il nome che ha assunto l' Agenzia regionale campana; e tra il 2009 e il 2011 è chiamato a coprire il ruolo di segretario generale dell' Autorità portuale di Napoli. Nel febbraio 2011 diventa direttore generale dell' Interporto di Bologna. E nel 2013 infine, dopo 17 anni di lontananza dalla città di Giulietta e Romeo, ritorna a Verona come dirigente della sezione Sviluppo dell' Interporto Quadrante Europa di Verona. Dopo solo due anni D' Agostino sbarca al **Porto** di **Trieste** per raccogliere l' eredità complicata lasciata da Marina Monassi. Il 24 febbraio 2015 si insedia come commissario alla Torre del Lloyd. E ora, cinque anni dopo, un altro commissario potrebbe usurpare il suo posto di presidente. --Fa.Do.© RIPRODUZIONE RISERVATA.





Il Piccolo

Trieste

Dipiazza: «Folle, già al lavoro per venirme a capo». Cosolini: «Applicazione normativa ottusa»
Paoletti: «Così si rischia di compromettere lo sviluppo». Rosato: «Interpretazione forzata»

Lo sdegno è bipartisan «E ora tutti in pressing per risolvere il problema»

le reazioni TRIESTE Le istituzioni e gli eletti del territorio esprimono solidarietà e sostegno a D' Agostino. Il presidente della Regione Massimiliano Fedriga, oltre alla «solidarietà» di rito, aggiunge lapidario: «Spero si risolva presto il caso». Il sindaco Roberto Dipiazza spiega, «dal punto di vista personale», di ritenere «quella dell' Anac una decisione folle», e aggiunge di star già «lavorando perché D' Agostino possa rimanere alla guida dell' Authority in qualità di commissario». Subito dopo aver appreso la notizia, fa sapere Dipiazza, «tutte le istituzioni compatte, senza distinzioni politiche, stanno lavorando per cercare di risolvere questo problema». In questo momento la città, sottolinea ancora il sindaco, «ha bisogno di D' Agostino». La sentenza, conclude, «è la ciliegina sulla torta di questo anno funesto». «Mi sono confrontato con Dipiazza e ho sentito immediatamente il ministro De Micheli - così il consigliere regionale Pd Francesco Russo - che mi ha assicurato che il ministero sta lavorando a una soluzione e sono fiducioso che verrà trovata in tempi brevi. Resta l' absurdità di una vicenda che si può riassumere così: la burocrazia, invece di premiare i decisori pubblici che lavorano bene decide di metterli alla porta con un cavillo. E questo non è accettabile». La deputata del Pd Debora Serracchiani, presidente regionale ai tempi dell' arrivo di D' Agostino a **Trieste**, dichiara: «La questione che si apre ha aspetti ancora da approfondire ma comunque impone il tema immediato di non bloccare lo sviluppo della portualità e della logistica a servizio del Paese e della regione. Le diverse competenze istituzionali sono state attivate per evitare conseguenze negative al **porto di Trieste**: la filiera della logistica, lo sviluppo di una piattaforma di produzione e servizi». Serracchiani riconosce poi «al presidente D' Agostino di aver saputo in questi anni catalizzare grandi energie attorno allo scalo». Il vicepresidente della Camera Ettore Rosato (Iv) definisce D' Agostino «la più grande risorsa per il **porto di Trieste** in questi anni» e aggiunge: «È una interpretazione che io giudico forzata quella che vorrebbe interrompere il suo prezioso lavoro all' Autorità portuale. Nel frattempo ho già dato la mia disponibilità alla ministra De Micheli, che comunque si è già attivata, per dare una mano affinché si trovi una soluzione». Il presidente della Camera di commercio Antonio Paoletti si dice a sua volta «profondamente dispiaciuto. Con D' Agostino si lavora bene e auspico si garantisca continuità all' azione portuale. Ci sono investimenti e progetti in corso che potrebbero essere compromessi ». L' ex sindaco Roberto Cosolini , attuale consigliere regionale Pd, esprime «stima e solidarietà. Vediamo come un' applicazione ottusa e senza senso di una norma fuori dal contesto che l' ha generata riesce a determinare un grave danno. Notizie così ti fanno cadere le braccia». Solidale anche il consigliere regionale di Fdi Claudio Giacomelli: «Mi sembra un atto sproporzionato e incomprensibile. Auspico che il ministro restituisca quanto prima al presidente piena operatività». Dal mondo sindacale, per l' Usb «è necessario confermare D' Agostino e non compromettere percorsi e decisioni che hanno rappresentato e che rappresentano un sistema pubblico che funziona e crea occupazione».--G.Tom.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

il sindaco

«Anno funesto»

Per il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza si tratta di una «decisione folle». «Tutte le istituzioni compatte senza distinzioni politiche - spiega il primo cittadino del capoluogo regionale - , stanno lavorando per cercare di risolvere questo problema». In questo momento la città, sottolinea ancora il sindaco, «ha bisogno di D' Agostino». La sentenza, conclude, «è la ciliegina sulla torta di questo anno funesto».



Il Piccolo

Trieste

l' ex senatore

«Inaccettabile»

Tra i primi a schierarsi pubblicamente non appena è emersa la notizia è stato l' ex senatore e attuale vicepresidente del Consiglio regionale Francesco Russo, convinto che la situazione si risolverà in tempi brevi: «Resta l' absurdità di una vicenda che si può riassumere così: la burocrazia, invece di premiare i decisori pubblici che lavorano bene decide di metterli alla porta con un cavillo. E questo non è accettabile».



Il Piccolo

Trieste

il ministro

«Lo stimo»

«Zeno D' Agostino, oltre a godere della mia stima smisurata, gode della stima di tutto il governo e della ministra Paola De Micheli, con cui sono in contatto dal primo minuto», così il ministro dello Sviluppo economico, il triestino Stefano Patuanelli: «Quando l' ho sentita aveva già la nota dell' Anac e la stava valutando. Assicuro il massimo impegno immediato del governo».



Il Piccolo

Trieste

l' ex governatrice

«Uomo chiave»

Zeno D' Agostino è sbarcato a Trieste ai tempi in cui alla presidenza del Friuli Venezia Giulia, ruolo chiave per esprimere la presidenza del **Porto**, c' era Debora Serracchiani. Al presidente D' Agostino ora Serracchiani, che nel frattempo è stata eletta in Parlamento, riconosce il fatto «di aver saputo in questi anni catalizzare grandi energie attorno allo scalo».



Il Secolo XIX

Trieste

Trieste, l' Anac fa decadere D' Agostino dalla presidenza

L' Anac (Autorità nazionale anticorruzione) ha dichiarato decaduto Zeno D' Agostino dalla carica di presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in quanto incompatibile con la carica di presidente della società Trieste Terminal Passeggeri, società di cui il porto di Trieste detiene il 40%. La sentenza relativa risale al 16 marzo scorso per un procedimento iniziato intorno a settembre 2019, ma È stata notificata soltanto ieri e contiene elementi di retroattività. Secondo quanto si È appreso, la carica di presidente dell' Autorità portuale a D' Agostino sarebbe stata in conferibile. Questi fu nominato commissario dell' Autorità portuale nel febbraio 2015. Per statuto, spetta all' Autorità portuale la nomina del presidente di Ttp e all' epoca fu nominato proprio D' Agostino in quanto commissario della stessa Autorità. La carica È proseguita ed È stata rinnovata fino alla sua nomina a presidente dell' Autorità di sistema, nel novembre 2016. » per questa ragione che decade dunque dalla presidenza del porto, in quanto ultima carica acquisita, che non poteva essere fatta "ab origine". Nessun commento da parte dello stesso D' Agostino, ma ambienti a lui vicini lasciano trapelare che la presidenza di Ttp era svolta a titolo gratuito ed era puramente formale anche perché svolta in presenza di due amministratori delegati - e non gestiona le, come viene invece contestato dall' Anac. La sentenza dell' Anac può essere impugnata davanti al Tar.



vertice azzerato

Sentenza Anac, decade il presidente del porto annullati tutti gli atti

Per l'Anticorruzione l'incarico non poteva essere conferito Patuanelli: «Troveremo una soluzione». Già pronto il ricorso

Giovanni Tomasin / trieste Zeno D' Agostino decade dalla presidenza dell'**Autorità** di **sistema portuale** del **Mare Adriatico orientale**. La sentenza dell'**Autorità** nazionale anticorruzione è arrivata ieri alla Torre del Lloyd. L' Anac ha stabilito che nel novembre del 2016 il ministro alle Infrastrutture e ai trasporti Graziano Delrio non potesse nominare D' Agostino presidente, poiché questi era già alla presidenza di Trieste terminal passeggeri (Ttp). Rilevata «l' inconfiribilità», il presidente decade mesi prima della fine mandato, a novembre. D' Agostino per il momento non commenta, ma il ministro allo Sviluppo economico Stefano Patuanelli assicura «il massimo impegno immediato del governo per risolvere la questione in tempi brevi». La vicenda D' Agostino aveva assunto la presidenza di Ttp (di cui il porto detiene il 40%), ai tempi in cui era commissario **portuale**. Si tratta di un ruolo rappresentativo eppure, rileva l' Anac quattro anni dopo, avrebbe dovuto precludergli l' accesso alla presidenza nel 2016. E di fatto la rende nulla. La sentenza relativa risale al 16 marzo scorso ma è stata notificata soltanto ieri. La lettera è arrivata alla Torre del Lloyd poco prima della riunione del Comitato **portuale** per l' approvazione del rendiconto, tanto che D' Agostino ha deciso di rinviare l' appuntamento. Le contromosse in via Von Bruck ora si riflette sulle contromosse: il ricorso al Tar per chiedere la sospensiva della misura pare certo. Resta da vedere quale sia il Tar di riferimento per il caso, trattandosi di una nomina ministeriale potrebbe essere il tribunale amministrativo del Lazio. Da ambienti dell' Ap risulta che esistano ampi appigli in giurisprudenza per contestare la sentenza Anac, incluso un pronunciamento del Consiglio di Stato che stabilisce che l' inconfiribilità può conseguire soltanto a incarichi di tipo gestionale, dei quali la presidenza Ttp - non retribuita - era priva. La ferriera Di fatto, però, da ora l' **Autorità** è senza presidente in un momento critico per il Porto e la città. La firma del presidente del Porto è necessaria all' Accordo di programma sulla Ferriera di Servola, dato per imminente dal ministro Patuanelli a fine maggio, e rallentato dalle trattative sulle garanzie per centinaia di posti di lavoro, sui quali vigila un accordo sindacale. Il lavoro fatto inoltre il porto si trova privato della regia che, negli ultimi anni, ha condotto il rafforzamento degli scambi su rotaia, esteso i collegamenti verso il Nord Europa e inserito lo scalo nella Via della Seta, avviato i lavori per la piattaforma logistica. Azioni delle quali, visto che la sentenza lascia spazio a possibili interpretazioni retroattive, potrebbe anche venir messa in dubbio la validità, da parte di una presidenza non valida. Resta fermo il principio della tutela dell' attività amministrativa, che in linea di massima dovrebbe proteggere il lavoro fatto. Il governo a Roma, intanto, il governo si mobilita per conservare l' incarico al presidente. Il ministro allo Sviluppo economico, il triestino Patuanelli (M5S), si schiera da subito in sua difesa: «Zeno D' Agostino, oltre a godere della mia stima smisurata, gode della stima di tutto il governo e della ministra Paola De Micheli (Pd ndr), con cui sono in contatto dal primo minuto». La ministra, racconta Patuanelli, era stata avvisata della vicenda dall' amico triestino e collega di partito Francesco Russo, sebbene fosse al Consiglio d' Europa ieri pomeriggio. Prosegue il ministro Patuanelli: «Quando l' ho sentita aveva già la nota dell' Anac e la stava valutando.



Messaggero Veneto

Trieste

Assicuro il massimo impegno immediato del governo per trovare una soluzione per questo disastro per la città e sono certo che la troveremo». De Micheli è a sua volta una sostenitrice del lavoro di D' Agostino, che nel rilancio dello scalo triestino ha trovato il sostegno di un ampio schieramento di forze politiche. Il ministro alle Attività economiche chiude confermando il suo sostegno al presidente del Porto: «Oltre a questo non ho altro da dire: se io penso allo sviluppo di Trieste nei prossimi anni, serve Zeno D' Agostino. Troveremo la strada per sistemare una situazione nata da una disposizione, la cui ratio è giusta, ma che ha portato anche a un effetto distorto». --

Porti: Anac, decade presidente Autorità Trieste

Per incompatibilità con altra carica. Annullata attività dal 2016

(ANSA) - TRIESTE, 04 GIU - L' Anac (Autorità nazionale anticorruzione) ha dichiarato decaduto Zeno D' Agostino dalla carica di Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in quanto incompatibile con la carica di presidente della società Trieste Terminal Passeggeri, società di cui il Porto di Trieste detiene il 40 per cento. La sentenza relativa risale al 16 marzo scorso ma è stata notificata soltanto oggi e contiene elementi di retroattività, dunque è nulla tutta l' attività portuale dal momento del conferimento dell' incarico di presidente dell' Autorità, nel novembre 2016. (ANSA).



L'Anac fa decadere D'Agostino

Zeno D'Agostino non poteva essere nominato nel 2016 presidente dell'AdSP di Trieste perché un anno prima aveva ricevuto dall'ex autorità portuale giuliana, di cui era allora commissario, la nomina alla presidenza del Terminal Passeggeri, società che detiene l'attività crocieristica e turistica, di cui lo scalo giuliano detiene il 40% delle quote. E' questa la decisione choc cui è arrivata l'Anac per il quale la presidenza a D'Agostino è dunque inconfiribile ai sensi del comma 1, lettera b) dell'articolo 4 del d.lgs 39 del 2013. La norma stabilisce che non possono ricevere l'incarico di amministratori di enti pubblici coloro che nei due anni precedenti abbiano svolto incarichi e ricoperto cariche in enti di diritto privato o finanziati dall'amministrazione o dall'ente pubblico che conferisce l'incarico. Io credo che chiunque voglia bene a Trieste oggi dovrebbe pubblicamente prendere posizione a difesa di Zeno D'Agostino ha dichiarato Francesco Russo, vicepresidente del Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia. Quando ho saputo della sua decadenza mi sono confrontato con il Sindaco Dipiazza e ho sentito immediatamente il Ministro De Micheli: mi ha assicurato che il Ministero delle Infrastrutture sta lavorando ad una soluzione e sono fiducioso che verrà trovata in tempi brevi. Resta l'assurdità di una vicenda che si può riassumere così: la burocrazia, invece di premiare i decisori pubblici che lavorano bene decide di metterli alla porta con un cavillo. E questo non è accettabile.



Anticorruzione: "D' Agostino non può essere presidente di Autorità Portuale"

Già pronto il ricorso. Per l' autorità l' incarico era "inconferibile" per il ruolo già ricoperto in Trieste Terminal Passeggeri

GIULIANO SADAR

Zeno D' Agostino La notizia è piombata sulla Torre del Lloyd, sede dell' Autorità portuale, come una bomba atomica. Il presidente Zeno D' Agostino viene letteralmente defenestrato da suo ruolo, che deteneva da novembre 2016, per una questione di incompatibilità. La decisione arriva dell' Autorità nazionale anti corruzione, che ha dichiarato l' inconferibilità dell' incarico di D' Agostino ai vertici del **Porto di Trieste**. E questo per il suo ruolo di Presidente di **Trieste Terminal Passeggeri**, società che gestisce l' attività turistica e crocieristica, detenuta per il 40 per cento dall' Autorità Portuale stessa, detenuto dal 2015 e giudicato incompatibile con la nomina del 2016. E' la parola "inconferibilità" che ha lasciato costernati i dirigenti di via Von Bruck: significa infatti - se la si prende nel suo rigido significato burocratico - che D' Agostino non avrebbe dovuto neppure mettere piede da presidente nella stanza dei bottoni dell' Autorità. E, come corollario devastante, che tutti gli atti da lui firmati in questi quattro anni e mezzo ora hanno valore nullo. Dalle assegnazioni logistiche, agli acquisti di macchine per la movimentazione, agli accordi italo cinesi per la via della Seta. Conseguenze che come si arguisce facilmente, potrebbero essere disastrose per l' attività dello scalo giuliano, entrato da poco fra i primi dieci in Europa, soprattutto in questo periodo di ripresa in uscita dalla crisi covid-19. In questo momento quindi il **Porto di Trieste** è decapitato della figura che in questi anni, per giudizio politico trasversale ha lavorato con intelligenza al rilancio dello scalo giuliano e che il prossimo novembre avrebbe terminato il suo mandato. Alla Torre del Lloyd stanno preparando un ricorso urgente al Tar in cui si chiederà la sospensiva della misura. In attesa della risposta del Tribunale amministrativo, ci sarà comunque un periodo di vacanza economicamente molto critico. Al di là dell' ipotetico commissario che potrebbe arrivare, o della sospensiva accettata, è proprio la retroattività del provvedimento che schiude scenari che potrebbero condurre a un complicato futuro.



Trieste, l'Anac fa decadere D'Agostino. Di Piazza: Una follia

Redazione

Trieste L'Anac ha dichiarato decaduto Zeno D'Agostino dalla carica di presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in quanto incompatibile con la carica di presidente della società Trieste Terminal Passeggeri, società di cui il porto giuliano detiene il 40% delle quote. La sentenza è datata 16 marzo scorso per un procedimento iniziato intorno a settembre 2019. La carica di presidente dell'Autorità portuale a D'Agostino sarebbe stata inconfiribile. D'Agostino fu nominato commissario dell'Autorità portuale nel febbraio 2015. Per statuto, spetta all'Autorità portuale la nomina del presidente di Ttp e all'epoca fu nominato proprio D'Agostino in quanto commissario della stessa Autorità. La carica è proseguita ed è stata rinnovata fino alla sua nomina a presidente dell'Autorità di sistema, nel novembre 2016. È per questa ragione che decade dalla presidenza del porto. Ambienti vicini a D'Agostino lasciano trapelare che la presidenza di Ttp era svolta a titolo gratuito ed era puramente formale e non gestionale, come viene invece contestato dall'Anac. La sentenza dell'Anac può essere impugnata davanti al Tar. Il presidente della Regione Fvg Massimiliano Fedriga ha espresso «solidarietà» a D'Agostino, mentre la parlamentare dem Debora Serracchiani e il presidente della Cciaa Venezia Giulia Antonio Paoletti, esprimono preoccupazione per i tanti progetti in corso dalle forti conseguenze economiche sul territorio. Per il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, la sentenza dell'Enac «è una follia».

Informative

Trieste, l'Anac fa decadere D'Agostino. Di Piazza: "Una follia"

16 marzo 2020 - 10:00

Trieste - L'Anac ha dichiarato decaduto Zeno D'Agostino dalla carica di presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in quanto incompatibile con la carica di presidente della società Trieste Terminal Passeggeri, società di cui il porto giuliano detiene il 40% delle quote. La sentenza è datata 16 marzo scorso per un procedimento iniziato intorno a settembre 2019.

La carica di presidente dell'Autorità portuale a D'Agostino sarebbe stata inconfiribile. D'Agostino fu nominato commissario dell'Autorità portuale nel febbraio 2015. Per statuto, spetta all'Autorità portuale la nomina del presidente di Ttp e all'epoca fu nominato proprio D'Agostino in quanto commissario della stessa Autorità. La carica è proseguita ed è stata rinnovata fino alla sua nomina a presidente dell'Autorità di sistema, nel novembre 2016. È per questa ragione che decade dalla presidenza del

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping direttamente sulla tua mail.

ISCRIVITI

Confetra, appello al governo per D'Agostino: Soluzione perchè continui con il suo lavoro

Redazione

Roma Zeno D'Agostino incassa la solidarietà anche degli operatori italiani del settore della logistica. Confetra infatti pochi minuti fa ha affidato a Twitter un appello alla ministra Paola De Micheli. Altro che DL Semplificazioni Confetra si unisce all'appello al @mitgov delle Istituzioni affinché si trovi una soluzione che consenta a @ZDAgostino di continuare il suo prezioso lavoro <https://t.co/q7tyqLXWfC> @RobertoDipiazza @francescorusso @SilviaMoretto4 @LaghezzaAle CONFETRA (@CONFETRA) June 4, 2020 L'associazione si unisce all'appello al governo delle istituzioni affinché si trovi una soluzione che consenta a Zeno D'Agostino di continuare il suo prezioso lavoro. La solidarietà di Confetra si aggiunge a quella del sindaco della città, Roberto Di Piazza e del presidente della Regione Massimiliano Fedriga.



L'Anac decapita il porto di Trieste: a rischio gli atti firmati da D'Agostino negli ultimi 5 anni

L'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) ha dichiarato decaduto Zeno D'Agostino dalla carica di presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in quanto incompatibile con la carica di presidente della società Trieste Terminal Passeggeri, società di cui il Porto di Trieste detiene il 40%. La sentenza risale al 16 marzo scorso ma è stata notificata soltanto oggi e contiene elementi di retroattività, dunque sarebbe nulla tutta l'attività portuale dal momento del conferimento dell'incarico di presidente dell'Autorità, nel novembre 2016. Da quando D'Agostino è stato nominato presidente alla Torre dei Lloyd sono stati molti gli atti firmati che hanno riguardato praticamente tutti i principali terminal e le infrastrutture dello scalo. Secondo quanto si è appreso, la carica di presidente dell'Autorità portuale a D'Agostino sarebbe stata inconfiribile. Egli fu infatti nominato commissario dell'Autorità portuale nel febbraio 2015. Per statuto, spetta all'Autorità portuale la nomina del presidente di Ttp e all'epoca fu nominato proprio Zeno D'Agostino in quanto commissario della stessa Autorità. Questa carica è proseguita ed è stata rinnovata fino alla sua nomina a presidente dell'Autorità di sistema, nel novembre 2016. E' per questa ragione che decade dunque dalla presidenza del Porto, in quanto ultima carica acquisita, che non poteva essere fatta ab origine'. L'inconfiribilità dell'incarico di amministratore di ente pubblico di livello nazionale, secondo il d.lgs 39 del 2013, vale per 'coloro che, nei due anni precedenti, abbiano svolto incarichi e ricoperto cariche in enti di diritto privato o finanziati dall'amministrazione o dall'ente pubblico che conferisce l'incarico ovvero abbiano svolto in proprio attività professionali, se queste sono regolate, finanziate o comunque retribuite dall'amministrazione o ente che conferisce l'incarico'. Nessun commento da parte dello stesso D'Agostino, ma ambienti a lui vicini lasciano trapelare che la presidenza di Ttp era puramente formale anche perché svolta in presenza di due amministratori delegati e non gestionale, come viene invece contestato dall'Enac, elemento che configurerebbe la incompatibilità. La sentenza dell'Anac può essere impugnata davanti al Tar ed è quello che, secondo quanto si è appreso, farà l'Autorità di sistema portuale, chiedendo inizialmente una sospensiva della sentenza stessa.

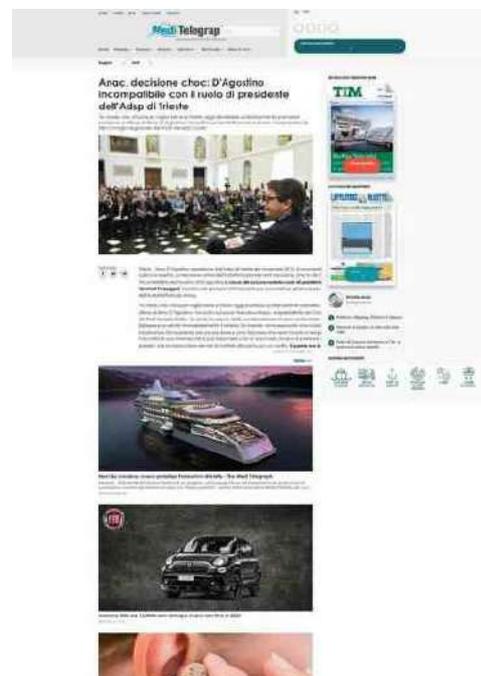


The Medi Telegraph

Trieste

Anac, decisione choc: D' Agostino incompatibile con il ruolo di presidente dell' Adsp di Trieste

Trieste - Zeno D' Agostino, presidente dell' Adsp di Trieste dal novembre 2016, è incompatibile con la carica ricoperta. La decisione arriva dell' **Autorità nazionale anti corruzione**, che ha dichiarato l' inconfiribilità dell' incarico di D' Agostino a causa del suo precedente ruolo di presidente di Trieste Terminal Passeggeri, società che gestisce l' attività turistica e crocieristica, detenuta per il 40% dall' **Autorità Portuale** stessa. "Io credo che chiunque voglia bene a Trieste oggi dovrebbe pubblicamente prendere posizione a difesa di Zeno D' Agostino - ha scritto sui social Francesco Russo, vicepresidente del Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia - Quando ho saputo della sua decadenza mi sono confrontato con il Sindaco Dipiazza e ho sentito immediatamente il Ministro De Micheli: mi ha assicurato che il Ministero delle Infrastrutture sta lavorando ad una soluzione e sono fiducioso che verrà trovata in tempi brevi. Resta l' assurdità di una vicenda che si può riassumere così: la burocrazia, invece di premiare i decisori pubblici che lavorano bene decide di metterli alla porta con un cavillo. E questo non è accettabile".



Trieste Prima

Trieste

Autorità Portuale, Anticorruzione: "D' Agostino non può ricoprire il ruolo di presidente"

Conseguenze devastati: tutti gli atti da lui firmati in questi anni hanno valore nullo. Pronto il ricorso

L' Autorità nazionale anticorruzione ha dichiarato l' inconfiribilità dell' incarico di D' Agostino ai vertici del Porto di Trieste per il ruolo già ricoperto in Trieste Terminal Passeggeri. Lo ha riportato il Tgr Rai Fvg. D' Agostino infatti detiene dal 2015 il ruolo di presidente della società che gestisce l' attività turistica e crocieristica, appunto la Terminal Passeggeri, detenuta per il 40 per cento dall' Autorità Portuale stessa. Pertanto tale ruolo è stato giudicato incompatibile con la nomina del 2016. Una notizia che porterà conseguenze devastati in quanto tutti gli atti da lui firmati in questi anni hanno valore nullo. Intanto è già pronto il ricorso urgente al Tar in cui si chiederà la sospensiva della misura. La nostra Redazione ha provato a contattare il Presidente, ma non ha voluto lasciare alcuna dichiarazione.



Trieste Prima

Trieste

Sentenza Anac D' Agostino: la solidarietà da parte della politica

Molti i messaggi di solidarietà da parte degli esponenti della politica che hanno apprezzato il lavoro svolto in questi anni dal Presidente dell' Autorità Portuale

La sentenza dell' Anac (Autorità nazionale anticorruzione) è stata una notizia sconcertante, soprattutto per le conseguenze che deriveranno dalla dichiarazione di decadenza per incompatibilità del ruolo di Zeno D' Agostino nell' Autorità Portuale. Il mondo della politica e i sindacati hanno voluto però mandare un messaggio di solidarietà, soprattutto in virtù del lavoro svolto in questi anni. PD "La questione che si apre ha aspetti ancora da approfondire ma comunque impone il tema immediato di non bloccare lo sviluppo della portualità e della logistica a servizio del Paese e della regione Friuli Venezia Giulia: le diverse competenze istituzionali sono state attivate per evitare conseguenze negative al porto di Trieste, la filiera della logistica, lo sviluppo di una piattaforma di produzione e servizi. Va riconosciuto al presidente Zeno D' Agostino di aver saputo in questi anni catalizzare grandi energie attorno allo scalo". Ha dichiarato la deputata Debora Serracchiani. Italia Viva Anche Trieste ha voluto commentare la notizia, chiedendo di non interrompere "il grande e proficuo lavoro di Zeno D' Agostino all' Autorità portuale di Trieste. I progetti da portare a compimento sono tanti e interromperlo comprometterebbe il futuro di una città che sta registrando gravi crisi industriali e vede nel porto un punto fermo da cui ripartire". Progetto Fvg Progetto Fvg ha invece dichiarato: "Che la burocrazia irragionevole non blocchi lo sviluppo della città, della Regione e oltre, chi lavora bene che continui, non c' è molto altro da dire, in una situazione assurda come quella del Presidente D' Agostino e il nostro porto". Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . Furio Honsell e Giulio Lauri (Presidente Open FVG) "Abbiamo appreso la notizia che riguarda il Presidente del Porto di Trieste Zeno D' Agostino - hanno dichiarato Furio Honsell (Consigliere regionale) e Giulio Lauri (Presidente Open FVG) -. Auspichiamo che al più presto sia trovata una soluzione ad una problematica che rischia di compromettere l' attività e lo sviluppo di una delle strutture economiche più importanti della regione e del paese, che sotto la guida intelligente di D' Agostino è cresciuta molto significativamente".



Sentenza Anac D' Agostino: le reazioni della politica

Molti i messaggi di solidarietà da parte degli esponenti della politica che hanno apprezzato il lavoro svolto in questi anni dal Presidente dell' Autorità Portuale

La sentenza dell' Anac (Autorità nazionale anticorruzione) è stata una notizia sconcertante, soprattutto per le conseguenze che deriveranno dalla dichiarazione di decadenza per incompatibilità del ruolo di Zeno D' Agostino nell' Autorità Portuale. Il mondo della politica e i sindacati hanno voluto però mandare un messaggio di solidarietà, soprattutto in virtù del lavoro svolto in questi anni. Debora Serracchiani "La questione che si apre ha aspetti ancora da approfondire ma comunque impone il tema immediato di non bloccare lo sviluppo della portualità e della logistica a servizio del Paese e della regione Friuli Venezia Giulia: le diverse competenze istituzionali sono state attivate per evitare conseguenze negative al porto di Trieste, la filiera della logistica, lo sviluppo di una piattaforma di produzione e servizi. Va riconosciuto al presidente Zeno D' Agostino di aver saputo in questi anni catalizzare grandi energie attorno allo scalo". Ha dichiarato la deputata Debora Serracchiani. Italia Viva Anche Italia Viva Trieste ha voluto commentare la notizia, chiedendo di non interrompere "il grande e proficuo lavoro di Zeno D' Agostino all' Autorita' portuale di Trieste. I progetti da portare a compimento sono tanti e interromperlo comprometterebbe il futuro di una città che sta registrando gravi crisi industriali e vede nel porto un punto fermo da cui ripartire". Progetto Fvg Progetto Fvg ha invece dichiarato: "Che la burocrazia irragionevole non blocchi lo sviluppo della città, della Regione e oltre, chi lavora bene che continui, non c' è molto altro da dire, in una situazione assurda come quella del Presidente D' Agostino e il nostro porto". Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . Furio Honsell e Giulio Lauri (Presidente Open FVG) "Abbiamo appreso la notizia che riguarda il Presidente del Porto di Trieste Zeno D' Agostino - hanno dichiarato Furio Honsell (Consigliere regionale) e Giulio Lauri (Presidente Open FVG) -. Auspichiamo che al più presto sia trovata una soluzione ad una problematica che rischia di compromettere l' attività e lo sviluppo di una delle strutture economiche più importanti della regione e del paese, che sotto la guida intelligente di D' Agostino è cresciuta molto significativamente".



Trieste Prima

Trieste

Sentenza Anac D' Agostino, i portuali: "No all'annullamento di tutti i suoi atti"

Parla il Coordinamento dei lavoratori portuali: "Assurda decisione basata su cavilli. Siamo in un momento di emergenza".

Il Coordinamento dei lavoratori portuali di **Trieste** ha voluto dire la sua in merito alla sentenza dell' Anac e il conseguente annullamento di tutti gli atti firmati da D' Agostino: "Il CLPT non può che prendere posizione decisamente contro tale assurda decisione basata su cavilli. Tanto più assurda perché decapita il **Porto** di **Trieste** in un momento di emergenza come quello attuale". Una decisione che, scrive la nota, metterebbe a rischio tutti gli atti che i lavoratori hanno ottenuto da AdSPMAO con le loro lotte in questi anni: "Piano Organici del **Porto** con le sue norme a tutela dell' occupazione, passaggio delle cooperative del caffè ad art. 16, rivitalizzazione degli ispettori portuali, ripristino dell' obbligatorietà della comunicazione degli avviamenti ... Nonché l' avvio del percorso per l' applicazione di quanto previsto dall' Allegato VIII° del Trattato di pace per il **porto** ed i suoi lavoratori". "Certo, molte cose sono rimaste sulla carta o a metà - continua la nota-, ma con la dirigenza di AdSPMAO si era instaurato un dialogo, a volte difficile, ma che ha dato anche risultati concreti. Il CLPT non può accettare che tutto ciò venga annullato, ma pretende non solo la conferma di quanto ottenuto, ma anche la sua applicazione integrale. Che non è che un punto di partenza perché vengano accolte e applicate le altre richieste dei lavoratori del **porto**, a partire dall' applicazione dell' Allegato VIII. CLPT esprime perciò la propria preoccupazione per quanto accaduto e si riserva di prendere le decisioni che riterrà più opportune in base agli sviluppi della situazione. Il CLPT chiede a tutti i lavoratori del **porto** di seguire con estrema attenzione l' evolversi della situazione".



Sentenza Anac D' Agostino, la reazione dei sindacati

Le Segreterie della N.C.C.d.L.- CGIL e della FILT-CGIL di Trieste "nella convinzione di una rapida e positiva soluzione" hanno espresso "solidarietà e la più ampia vicinanza al Presidente e Uomo Zeno D' Agostino"

Le Segreterie della N.C.C.d.L.- CGIL e della FILT- CGIL di **Trieste** hanno ritenuto i fatti legati alla sentenza dell' Anac non solo incomprensibili ma soprattutto preoccupanti "per il futuro sia del **Porto** di **Trieste**, che per la stessa economia di buona parte del territorio regionale". "La motivazione che ha portato a tale decisione, risulta alquanto strana e giunge in un momento talmente delicato, ovvero in concomitanza della chiusura dell' area a caldo della Ferriera di Servola, considerando il ruolo che l' Autorità Portuale, potrebbe assumere nella futura gestione di ampia parte delle aree che verrebbero a liberarsi, con relative e importanti ricadute occupazionali". Pertanto le Segreterie della N.C.C.d.L.- CGIL e della FILT-CGIL di **Trieste** "nella convinzione di una rapida e positiva soluzione" hanno espresso "solidarietà e la più ampia vicinanza al Presidente e Uomo Zeno D' Agostino".



Il Piccolo

Trieste

LE POSIZIONI SINDACALI IN ATTESA DELLA FIRMA DECISIVA

Ferriera, accordo in stand by La Regione rassicura gli operai

Fedriga e Rosolen ricevono Fim, Uilm, Failms e Usb e garantiscono lo sblocco Oggi scende in piazza la Fiom. Il caso D' Agostino alimenta nuovi interrogativi

Lorenzo Degrassi Una giornata «positiva», al netto delle incognite sulla decadenza del presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino sentenziata dall' Anticorruzione, di cui si è saputo in serata. Questo in sintesi il commento delle sigle sindacali Fim, Uilm, Failms e Usb al termine del duplice incontro avvenuto ierial mattino con il prefetto e nel tardo pomeriggio sia con il governatore Massimiliano Fedriga che con l' assessore regionale al Lavoro Alessia Rosolen. Il tema, caldo, riguardava ancora una volta la data per la firma dell' accordo di programma sulla Ferriera di Servola. Indicata una prima volta per il venerdì della scorsa settimana e poi rinviata a data da destinarsi. Spostamento che aveva fatto nascere nei sindacati malumori e più di qualche dubbio, tanto che oggi la Fiom, unica sigla a non aver sostenuto l' accordo scenderà in piazza per protestare contro i ritardi. «La preoccupazione è forte e l' ansia tra i lavoratori ancora di più - avevano esternato in una voce unica i rappresentanti sindacali ieri all' uscita dall' incontro con il prefetto - e abbiamo paura di entrare in un punto di non ritorno. Il clima disteso dei giorni scorsi è sempre più difficile da mantenere». In serata, dopo l' incontro con i rappresentanti del governo regionale, l' inversione di marcia in senso positivo. «Fedriga e Rosolen ci hanno confermato che l' accordo di programma non è in discussione - il commento delle quattro sigle sindacali al termine dell' incontro - ma in questi giorni il lavoro si è concentrato sul fissare quelle ulteriori garanzie occupazionali previste in aggiunta a quanto già stipulato nell' ambito dell' accordo sindacale del 20 gennaio scorso. In tal senso riteniamo l' impegno assunto dalla Regione positivo e in piena coerenza con i dettami sanciti da tale accordo. Lo stesso presidente Fedriga - si legge sempre nella nota emessa dalle quattro sigle sindacali del metalmeccanico - ha affermato che la settimana prossima è programmato un' ulteriore incontro con i soggetti privati coinvolti nell' accordo propedeutico alla conclusione dello stesso». Un passo in avanti verso la firma, dunque, anche se ora si aggiunge un altro rebus: chi firmerà l' accordo per l' **Autorità portuale** dopo che in serata si è saputo della decadenza dall' incarico di D' Agostino? E ciò influirà sui tempi? La decisione di chiedere un incontro con le istituzioni, da parte di Fim, Uilm, Failms e Usb, era sorta ieri l' altro nel corso di un' assemblea online organizzata dai lavoratori della Ferriera. E sempre in ambito Ferriera, proprio ieri è uscita una nota sulla Gazzetta Ufficiale, nella quale si rende noto l' aggiornamento dell' autorizzazione ambientale integrata alla centrale termoelettrica "Cet" di Servola. «Questa proroga è un' altra notizia positiva - sottolinea il segretario provinciale Uilm Antonio Rodà - e rappresenta un senso di continuità per il percorso di conversione intrapreso». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

LA RICHIESTA TRASVERSALE DI AUDIZIONE

«Focus sui punti franchi in Consiglio regionale»

«Tutti i gruppi presenti in Consiglio regionale, sia di maggioranza che di opposizione, hanno voluto trasmettere nelle mani del presidente Piero Mauro Zanin una richiesta di convocazione congiunta della Prima e della Quarta commissione per audire, sul tema della valorizzazione dei punti franchi di Trieste, una serie di interlocutori. Si tratta del presidente dell' **Autorità portuale** Zeno d' Agostino, del direttore interregionale Veneto e Fvg dell' Agenzia delle dogane Davide Bellosi e del presidente della Confederazione regionale Spedizionieri, Agenti marittimi e Terminalisti Stefano Visintin». Lo annuncia il capogruppo di Fdi in Consiglio regionale Claudio Giacomelli: «L' iniziativa nasce da due ordini di considerazioni. La prima, di carattere economico, consiste nella difficile congiuntura derivante dalla pandemia, che vede una contrazione del Pil regionale pari al 7,1% con preoccupanti ricadute di lunga durata, sia sul piano dell' occupazione che su quello della tenuta del tessuto produttivo. La seconda ragione deriva dalla constatazione di come il Fvg non sia stato ancora messo nelle condizioni di sfruttare fino in fondo lo strumento di promozione industriale che consiste nel regime internazionale dei punti franchi di Trieste. E ciò soprattutto a causa di controverse interpretazioni circa la loro extradoganalità». «La Regione - conclude il capogruppo di Fdi - non reclama dallo Stato e dalla Comunità europea sussidi, elemosine o sovvenzioni. Nello spirito della ricostruzione del 1976 chiede invece autonomia e libertà di manovra, ma anche che vengano rese pienamente disponibili le opportunità di sviluppo industriale che già ci sono». --



Acqua alta, quasi record Zincone dice no alle dighe «Non sono ancora pronte»

F. B.

VENEZIA L'acqua si è fermata a 116 centimetri alle 22.35 (119 in mare e 115 a Chioggia), tanti con l'estate ormai alle porte. Non è stata la più alta di sempre, ma poco ci è mancato. Finora era successo solo due volte nella storia che si superassero i 110 centimetri in questo periodo: 121 il 6 giugno 2002 e 117 cm il 16 giugno 2016. Determinante è stato l'apporto di una marea astronomica che praticamente mai aveva fatto segnare un contributo così alto, sottolinea il direttore del Centro maree del Comune Alvise Papa. Ottantatré centimetri ieri, 84 ad aprile, numeri che non si erano verificati in 150 anni, da quando cioè vengono registrate le maree (1872). E' stato un attimo aggiungere quei trenta centimetri in più, è bastata una piccola perturbazione (che però ha portato pioggia e vento di scirocco già dal pomeriggio) a far alzare l'acqua a livelli inusuali per l'estate. Non è un caso che in mattinata il consigliere comunale del gruppo Misto Renzo Scarpa avesse inviato una lettera al provveditorato alle Opere pubbliche chiedendo di alzare il **Mose** sperimentando la chiusura parziale (bocche di porto di Lido e Chioggia). «In questo modo si potrebbe allungare il tempo di allagamento della laguna in misura che risulterebbe sufficiente a impedire, nella stragrande maggioranza degli eventi, il raggiungimento di un livello "dannoso" o comunque sufficiente a rendere eccessivamente complicata la vita normale ai cittadini», ha scritto Scarpa che già nei mesi scorsi aveva invitato le autorità a sollevare le dighe per evitare le continue alte maree dopo l'acqua grande del 12 novembre. Il problema è che nonostante il successo del test di domenica in cui sono state chiuse contemporaneamente per la prima volta le dighe alle bocche di Chioggia e Malamocco, il **Mose** non è ancora operativo. Lo ha spiegato chiaramente il provveditore Cinzia Zincone nella lettera di risposta al consigliere. «Il sollevamento non è tecnicamente perseguibile in quanto nelle barriere, in particolare in quella di Lido, sono tuttora in corso gli interventi di realizzazione degli impianti indispensabili a consentirne la movimentazione», risponde anche a nome del commissario straordinario Elisabetta Spitz. I sollevamenti, specifica, saranno possibili (solo in modalità provvisoria) solo a partire dal mese di luglio «fatto salvo l'esito di un test programmato a fine giugno e comunque in particolari condizioni di "emergenza" che sono in corso di definizione e condivisione con le parti coinvolte nel processo». I protocolli stabiliti a metà anni Duemila infatti individuavano in 110 centimetri (il dato della prima previsione per ieri sera) la quota oltre la quale dovrebbe essere alzato il **Mose**, anche se in questi giorni si è dibattuto sulla possibilità di sollevamenti a quote superiori, per ridurre l'impatto sul porto. In questa fase di operatività solo in emergenza si punta però a sollevarlo solo in caso di maree a rischio, a partire da 130/140 cm in su. Il timore maggiore ieri era per Pellestrina dove sono in corso i lavori per alzare il muretto di sponda dell'isola, che rischiavano di complicare la situazione. Per questo la Protezione civile da una parte ha fatto posizionare dei sacchi di sabbia per contenere la marea a 120 centimetri, dall'altra ha portato le nuove motopompe acquistate con la raccolta fondi del Corriere della Sera e del Tg La7.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

40 centimetri a san marco

Acqua alta di giugno «Il Mose non è pronto»

Ieri sera marea a 120 centimetri per la perturbazione Il consigliere Scarpa: «Chiudete le barriere al Lido»

Alberto Vitucci / VENEZIA Acqua alta fuori stagione. Solo tre giorni dopo la dimostrazione del **Mose** riecco la marea. Perturbazione intensa, bassa pressione e pioggia in corrispondenza della massima astronomica, già molto alta, a 83 centimetri. Così il Centro Maree ha lanciato l'allerta con una previsione di 120 centimetri alle 22.30. Non un evento eccezionale. Ma sicuramente insolito per il mese di giugno. Solo due volte in anni recenti la marea ha superato il metro in giugno. Il 21 giugno del 2002 (121 centimetri) e nel giugno del 2016 (117). Ieri sera, come da previsioni meteo, la pressione è scesa improvvisamente di 12 millibar. Ed è arrivata l'acqua alta. Molti disagi, anche se limitati per l'orario. Niente passerelle, vista la stagione estiva. Ma in piazza San Marco c'erano 40 centimetri d'acqua. «Chiudete le paratoie al Lido», ha proposto ieri con una lettera al provveditore Cinzia Zincone e alla commissaria Elisabetta Spitz il consigliere Renzo Scarpa. «Non siamo ancora pronti al Lido», ha risposto Zincone. Le paratoie si potranno sollevare insieme a luglio». Il sollevamento con autorità e filmati è stato fatto domenica a Chioggia, con le paratoie della bocca di Chioggia (18) e di Malamocco (19). Esperimento riuscito. Ma la giornata era buona, mare calmo. Nessun problema. Qualcuno avrebbe voluto vedere la prova al Lido, la bocca più vicina a Venezia, e dunque efficace per la difesa della città storica. Ma al Lido la situazione è più complicata. Perché lì le paratoie sono sott'acqua da sette anni. Le prime a Treporti. Con gravi problemi di manutenzione e di detriti e sabbia che ne hanno impedito qualche anno fa il ritorno nei cassoni sott'acqua dopo la prima prova. Nei giorni scorsi la scoperta dei subacquei del Consorzio Venezia Nuova: la vernice protettiva antifouling se n'è andata e il metallo della paratoia è esposto ancora di più alla corrosione e alla ruggine. Insomma, è già tempo di fare manutenzione a un'opera non ancora collaudata. Un tema presente da qualche anno. Gli amministratori straordinari del Consorzio a fine 2018 avevano avvisato il Provveditorato della necessità di bandire una gara straordinaria per 37 milioni. Ma i ricorsi tra imprese l'hanno bloccata, l'udienza al Tar è attesa per ottobre. E la manutenzione va a rilento. Secondo il progetto **Mose** ogni paratoia deve ripulita almeno ogni cinque anni. Intanto ieri città di nuovo a mollo. Da stasera miglioramento graduale. Cento centimetri alle 23. --



Il processo Mose in Cassazione Orsoni: il sindaco non imputabile

VENEZIA Ci ha provato di fronte ai giudici di primo grado e poi anche a quelli d' appello, senza successo. Ora però l' ex sindaco di Venezia Giorgio Orsoni (nella foto sotto in aula) andrà di fronte alla Corte di Cassazione con la sentenza degli stessi ermellini che i suoi legali hanno già sbandierato per due volte nell' arringa finale: quella che nel 2017 aveva detto che il candidato sindaco, non essendo citato nella lista della legge che regola i fondi ai partiti e alle campagne elettorali, non può essere accusato di finanziamento illecito. Il processo è quello del **Mose** e dopo la sentenza d' appello di un anno fa, ora sono arrivati i ricorsi in Cassazione. L' accusa nei confronti di Orsoni è nota: secondo i pm di Venezia Stefano Ancilotto e Stefano Buccini, avrebbe ricevuto, per le elezioni comunali del 2010, 110 mila euro «in bianco» da alcune imprese del Consorzio Venezia Nuova, provenienti però da false fatture; ma soprattutto 250 mila euro «in nero» dal segretario dell' ex capo del Cvn Giovanni Mazzacurati, Federico Sutto. La prima accusa era caduta già in primo grado, mentre la seconda è stata dichiarata prescritta. Orsoni aveva fatto appello non nel merito - pur avendo sempre contestato a Sutto di aver mentito nell' interrogatorio di fronte ai giudici - ma sul presupposto che quel fatto non fosse previsto dalla legge come reato. Tesi che però la Corte d' appello presieduta da Carlo Citterio, con la sentenza depositata alcuni mesi fa, aveva rigettato, spiegando che il sindaco fa parte del consiglio comunale (come i candidati sindaci non eletti, ovviamente che abbiano avuto i voti minimi) e dunque non avrebbe senso che rischi il processo il semplice consigliere e non il capo della lista. «Sarebbe del tutto gravemente irrazionale e incoerente con la Costituzione», hanno scritto i giudici. Oltre a Orsoni hanno fatto ricorso anche l' imprenditore romano Erasmo Cinque, accusato di corruzione per i lavori di marginamento a Porto Marghera e condannato a 4 anni; l' avvocato Corrado Crialesi, che doveva rispondere di millantato credito e ha preso un anno e 8 mesi; e anche l' imprenditore Nicola Falconi, per il quale i reati sono stati dichiarati prescritti (in primo grado era stato condannato a 2 anni e 3 mesi), lasciando invece aperta la questione dei risarcimenti. Ovviamente il più a rischio è proprio Cinque, su cui oltre alla pena pende una maxi-confisca da 9 milioni di euro e che anche per questo si è affidato - oltre all' avvocato Piero Pomanti, che a Venezia l' aveva seguito con il collega Marco Vassallo - a un principe del foro come Franco Coppi. La Corte d' appello aveva invece dichiarato inammissibile il ricorso post-mortem dei legali dell' ex ministro Altero Matteoli, deceduto in un incidente avvenuto tra la lettura della sentenza (che aveva condannato anche lui a 4 anni) e il deposito delle motivazioni e la famiglia ha deciso di lasciar perdere. Nessun ricorso anche per Maria Giovanna Piva, ex presidente del Magistrato alle Acque, accusata di aver ricevuto uno stipendio extra per anni da Mazzacurati in cambio di fedeltà e dichiarata prescritta. L' avvocato Emanuele Fragasso aveva cercato di ottenere l' assoluzione nel merito, ma per la Corte «non solo l' evidenza dell' innocenza non emerge, ma risulta confermata la responsabilità dell' imputata». I giudici ricordano che la sua nomina nel 2001 era stata gradita a Mazzacurati, che era stata accomodante sull' aumento del «prezzo chiuso» del **Mose** e sull' affidamento diretto dei marginamenti di Marghera, che aveva lasciato che il Cvn redigesse alcuni atti importanti.

(a. zo.)



Grandi navi a Marghera nel 2021 Il Comune va sulla rotta di Vtp

'Da Ca' Farsetti trapela l' apprezzamento per la società delle crociere pronta a investire sulla soluzione ponte per "liberare", già dall' anno prossimo, il canale della Giudecca e il bacino

MICHELE FULLIN

GRANDI NAVI VENEZIA Il Comune plaude all' intenzione di Vtp di dar corso ad investimenti per 83 milioni in modo da spostare gradualmente le navi da crociera dalla Marittima a Marghera e per elettrificare le banchine minori, riservate a maxiyacht e a crociere di lusso. Settori, questi ultimi, che non si sono servite più di tanto di Venezia per la mancanza di servizi dedicati ma che potrebbero avere una crescita esponenziale e portare una fetta di turismo ad alto valore aggiunto. Diverso dalle crociere di massa. LA VIA DEL SINDACO Tutto questo, infatti, va nella direzione indicata a suo tempo dal sindaco Luigi Brugnaro, il quale già vent' anni prima - da presidente di Confindustria - aveva individuato questa possibilità e l' ha sempre caldeggiata. Un' ipotesi, che nel corso del Comitato del 2017, l' ultimo dedicato alle grandi navi, anche il Governo aveva fatto proprio, non con un atto di indirizzo o una delibera, ma un verbale in cui si indicava questa possibile via di sviluppo nel breve periodo: Marghera per le navi più grandi e Marittima per quelle medie e piccole, passando tutte per il canale Malamocco Marghera e poi per il Vittorio Emanuele (opportunamente scavato e risagomato) in modo da arrivare a Venezia senza passare per San Marco. Ora, è curioso che la decisione arrivi dall' assemblea degli azionisti di Vtp, società privata (con la Regione, però, che detiene la maggioranza assoluta) e non da un atto del Governo, ma le linee erano state a suo tempo anticipate con l' individuazione delle banchine Tiv, Vecon e Fusina dal Governo Conte 1 e ribadite dall' attuale ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. Lo scorso 29 ottobre a Marghera, in occasione del varo della Carnival Panorama alla Fincantieri, aveva annunciato aprile 2020 come il mese della decisione. Questa ovviamente non c' è stata, come non c' è stato il Comitato promesso per dicembre. IL MINISTRO «Le grandi navi non devono più passare per San Marco - aveva detto - la soluzione non è semplice, ma deve essere veloce, tenendo conto dei fattori ambientali, del traffico nautico e delle ricadute economiche. I tempi sono oggettivamente stretti per cui si andrà, ritengo, verso una soluzione provvisoria, mentre valuteremo quella definitiva in seguito, anche in relazione alle risorse economiche da investire». Con molta probabilità il suggerimento era di adottare la soluzione suggerita e caldeggiata dal sindaco Luigi Brugnaro. Prudente il presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico settentrionale, **Pino Musolino**. Il che è anche plausibile, dal momento che l' annuncio mai più navi a San Marco nel 2021 arriva dal terminalista privato e non è una decisione del Governo. Anche lui, però, ha sempre chiesto che sia presa una decisione in tempi stretti, prima che i traffici che rendono il territorio veneziano ricco e fonte di occupazione, possano prendere altre vie. L' AUTORITÀ PORTUALE «Mi congratulo con il presidente Fabrizio Spagna per la sua riconferma e auguro un buon lavoro a tutto il nuovo Cda - ha detto **Musolino** - Vtp, in qualità di società concessionaria, così come altri soggetti, ha la facoltà di presentare all' Autorità di Sistema Portuale i progetti e le proposte che ritiene opportune, quali quelle di eventuale project financing depositati nel 2019, relativi sia alle crociere che ai servizi legati agli yacht». Poi, **Musolino** fa capire che è in attesa di segnali da parte di Roma. «Quando queste proposte



Il Gazzettino

Venezia

avranno raggiunto l' adeguato grado di maturazione e la necessaria forma, richiesta dalle norme e leggi dell' ordinamento - ha proseguito - verranno conseguentemente valutate. Al momento sono comunque oggetto da parte nostra di attenta disanima, anche per verificarne la coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione strategica adottati dall' Ente. Non ultimo, va anche considerato che le questioni sono oggetto di attenta e approfondita valutazione da parte del governo nazionale ha concluso **Musolino** - che sta seguendo con scrupolo l' evolversi della situazione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Tavolo istituito, parte il piano per la ZIs

Sono coinvolti sedici comuni polesani e Venezia

SVILUPPO ROVIGO Da Zes, Zona economica speciale a ZIs, Zona logistica semplificata, cambia lo strumento, non l'obiettivo: offrire una prospettiva di sviluppo al Polesine. E ieri, in videoconferenza, si è tenuta la prima riunione del Tavolo tematico ZIs Porto di Venezia-Rodigino, istituito dalla giunta regionale un mese fa, che ha l'obiettivo di «approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione di una ZIs nelle aree del Comune di Venezia e della provincia di Rovigo individuate dalla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020». **LE AREE COINVOLTE** La ZIs è stata approvata dal Governo con l'ultima manovra di bilancio dopo la lunga rincorsa alla Zes, secondo il progetto, elaborato e promosso da Confindustria Delta Lagunare per Venezia, Bergantino, Ceneselli, Trecenta, Bagnolo di Po, Fiesso Umbertino, Polesella, Canaro, Occhiobello, Stienta, Gaiba, Ficarolo, Salara, Calto, Castelmassa, Castelnuovo Bariano e Melara. Nel piano industriale elaborato da Confindustria è stimato che i 385 ettari dismessi o abbandonati ricompresi nel territorio individuato possano attivare in tre anni 2,4 miliardi di euro di investimenti e 26mila posti di lavoro, tra diretti e indiretti. L'idea alla base di tutto è quella di creare un'area di vantaggio in modo da attrarre investimenti e stimolare l'imprenditoria locale. «La ZIs - sottolinea l'assessore regionale Roberto Marcato - è una straordinaria occasione per due aree da sempre critiche, Porto Marghera e la provincia di Rovigo, di far leva su uno strumento che offre reali prospettive di sviluppo sostenibile. E l'avvio del tavolo, nella massima collaborazione, è un tassello fondamentale per raggiungere l'obiettivo al più presto». Il tavolo ha l'obiettivo di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione della ZIs, definendo azioni e cronoprogramma. È presieduto dall'assessore regionale allo Sviluppo economico ed energia, e vede come partecipanti i rappresentanti dei Comuni interessati, della Città metropolitana di Venezia, dell'**Autorità** di **sistema** portuale dell'Adriatico settentrionale, della Camera di commercio di Venezia-Rovigo, di associazioni di categoria e organizzazioni sindacali. Ieri hanno partecipato anche l'assessore alla Cultura Cristiano Corazzari e il consigliere regionale Graziano Azzalin. Proprio Azzalin sottolinea come «la ZIs è un elemento fondamentale per il rilancio economico del Polesine, non solo a breve termine, ancor più importante alla luce della pandemia, ma anche nel lungo periodo. Decisivo sarà il fattore tempo: da qui a fine luglio occorre predisporre il Piano strategico, che dovrà redigere la Regione, per arrivare entro l'anno a ottenere l'approvazione definitiva dal Governo». Elisa Barion.



«Piano industriale, avanti Straordinaria occasione»

Si è svolta la prima riunione sulla ZIs, l'assessore regionale Marcato Forte la condivisione tra le forze politiche per centrare il risultato

«La Zona logistica speciale è una straordinaria occasione per due aree da sempre critiche, quella di Porto Marghera e la provincia di Rovigo, di far leva su uno strumento che offre reali prospettive di sviluppo. L' avvio del tavolo, nella massima collaborazione, è un tassello fondamentale per raggiungere l' obiettivo al più presto». Così Roberto Marcato, assessore regionale allo sviluppo economico, commenta la prima riunione che si è svolta ieri mattina, in collegamento, del 'Tavolo tematico zona logistica semplificata Porto di Venezia-Rodigino'. Istituito dalla giunta regionale un mese fa ha l' obiettivo di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi per la creazione di una ZIs nelle aree del Comune di Venezia e della nostra provincia individuate dalla Carta degli aiuti di Stato. «Una prima analisi fatta da Confindustria Venezia stima che la nuova ZIs possa avere una attrazione di investimenti pari a 2,4 miliardi di euro - sottolinea Marcato - nuovi investimenti che porteranno ad una ricaduta occupazionale di 26.000 nuovi posti di lavoro. Sono elementi di forza che consentono ad aree complicate della nostra regione di avere una prospettiva importante, straordinaria. Prospettive che in questo momento sono fondamentali per infondere fiducia nei cittadini. E' un progetto strategico da realizzare nell' ambito di una iniziativa comune e condivisa fra tutte le forze politiche e gli stakeholder del territorio - precisa l' assessore - la finalità del progetto è mettere al centro il rilancio e lo sviluppo dell' economia veneta». Il tavolo ha l' obiettivo di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione della ZIs, definendo le azioni ed un cronoprogramma. E' presieduto dall' assessore regionale allo sviluppo economico e vede come partecipanti i rappresentanti dei Comuni, città metropolitana di Venezia, autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Camera di Commercio di Venezia-Rovigo, associazioni di categoria e organizzazioni sindacali. In occasione della prima riunione hanno partecipato anche l' assessore alla cultura Cristiano Corazzini ed il consigliere regionale Graziano Azzalin. «La Zona logistica semplificata è un elemento fondamentale per il rilancio economico del Polesine, non solo a breve termine, ancor più importante alla luce della pandemia, ma anche nel lungo periodo. Decisivo sarà il fattore tempo: da qui a fine luglio occorre predisporre gli atti per arrivare entro l' anno a ottenere l' approvazione definitiva dal Governo - dice Azzalin, consigliere regionale del Pd -. È stato un incontro proficuo, condivido l' impostazione data dall' assessore e come vicepresidente della commissione posso garantire tutto il nostro appoggio per accelerare i tempi e approvare il piano strategico che dovrà redigere la Regione per poi girarlo al governo che dovrà dare via libera finale». Giacomo Capovilla © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ZIs, primo tavolo tecnico per realizzarla davvero: porterà 26mila posti di lavoro

Prima riunione, questa mattina, del "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino"

"La Zona Logistica Speciale (ZLS) è una straordinaria occasione per due aree da sempre critiche, quella di Porto Marghera e della provincia di Rovigo, di far leva su uno strumento che offre reali prospettive di sviluppo sostenibile. E l'avvio del tavolo, nella massima collaborazione, è un tassello fondamentale per raggiungere l'obiettivo al più presto". Così Roberto Marcato, assessore regionale allo sviluppo economico ed energia, commenta con soddisfazione la prima riunione svoltasi stamattina, in collegamento, del "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino". Istituito dalla giunta regionale un mese fa e costituito nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", ha l'obiettivo di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione di una ZLS nelle aree del Comune di Venezia e della Provincia di Rovigo individuate dalla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020. L'istituzione della ZLS va ad aggiungersi, per quanto riguarda l'area di Porto Marghera, al riconoscimento del territorio del Comune di Venezia quale area di crisi industriale complessa con un decreto del ministro dello sviluppo economico dell'8 marzo 2017 su una precisa richiesta della Regione del Veneto. "Una prima analisi fatta da Confindustria Venezia stima che la nuova ZLS possa avere una attrazione di investimenti pari a circa 2,4 miliardi di euro - sottolinea Marcato - nuovi investimenti che porteranno ad una ricaduta occupazionale di oltre 26.000 nuovi posti di lavoro. Sono elementi di forza che consentono ad aree complicate della nostra regione di avere una prospettiva importante, straordinaria. Prospettive che in questo momento sono fondamentali per infondere fiducia nei cittadini". "Questo è un progetto strategico da realizzare nell'ambito di una iniziativa comune e condivisa fra tutte le forze politiche e gli stakeholder del territorio - precisa l'assessore - la finalità del progetto è mettere al centro il rilancio e lo sviluppo dell'economia veneta. E in questo la ZLS è una scelta fondamentale". Il tavolo, nello specifico, ha l'obiettivo di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione della ZLS, definendo le azioni ed un cronoprogramma. Inquadrato nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", è presieduto dall'assessore regionale allo sviluppo economico ed energia e vede come partecipanti i rappresentanti di: Comuni interessati, Città metropolitana di Venezia, **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Camera di Commercio di Venezia-Rovigo e principali associazioni di categoria e organizzazioni sindacali attive sul territorio. Oggi, in occasione della prima riunione, hanno partecipato anche l'assessore alla cultura Cristiano Corazzari ed il consigliere regionale Graziano Azzalin. "Ringrazio tutti per la partecipazione e per il contributo - continua Marcato - ciascuno ha dimostrato l'assoluto spirito di collaborazione, in maniera del tutto trasversale. In particolare ringrazio il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese, la Camera di Commercio, che redigerà il piano strategico, e la CGIA di Mestre. Il piano strategico, condiviso e rappresentativo, sarà l'elemento di interlocuzione con il Governo. Confidiamo in tempi brevi. L'ideale sarebbe arrivare a fine anno, consegnando il piano al Governo".



ZONA LOGISTICA SPECIALE Prima riunione del Tavolo tematico

Zes, un piano da 26mila posti

La Zes-ZIs si mette in moto. "La Zona logistica speciale (ZIs) è una straordinaria occasione per due aree da sempre critiche, quella di Porto Marghera e della provincia di Rovigo, di far leva su uno strumento che offre reali prospettive di sviluppo sostenibile. E l'avvio del tavolo, nella massima collaborazione, è un tassello fondamentale per raggiungere l'obiettivo al più presto". Così Roberto Marcato, assessore regionale allo sviluppo economico ed energia, commenta la prima riunione svoltasi ieri mattina, in collegamento, del "Tavolo tematico zona logistica semplificata Porto di Venezia -Rodigino". Istituito dalla giunta regionale un mese fa e costituito nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", ha l'obiettivo di dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione di una ZIs nelle aree del Comune di Venezia e della Provincia di Rovigo. "Una prima analisi fatta da Confindustria Venezia stima che la nuova ZIs possa avere una attrazione di investimenti pari a circa 2,4 miliardi di euro - sottolinea Marcato - nuovi investimenti che porteranno ad una ricaduta occupazionale di oltre 26.000 nuovi posti di lavoro. Sono elementi di forza che consentono ad aree complicate della nostra regione di avere una prospettiva straordinaria. Questo è un progetto strategico da realizzare nell'ambito di una iniziativa comune e condivisa fra tutte le forze politiche e gli stakeholder del territorio la finalità del progetto è mettere al centro il rilancio e lo sviluppo dell'economia veneta". Il tavolo, nello specifico, ha l'obiettivo di approfondire agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione della ZIs, definendo le azioni ed un cronoprogramma. Inquadrate nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", è presieduto dall'assessore regionale allo sviluppo economico ed energia e ve de come partecipanti i rappresentanti dei Comuni interessati, Città di Venezia, **Autorità di sistema** portuale del mare Adriatico settentrionale, Camera di commercio di Venezia -Rovigo e principali associazioni di categoria e organizzazioni sindacali. In occasione della prima riunione, hanno partecipato anche l'assessore alla cultura Cristiano Corazzari ed il consigliere regionale Graziano Azzalin. "Ringrazio tutti per la partecipazione e per il contributo - continua Marcato - ciascuno ha dimostrato l'assoluto spirito di collaborazione. In particolare ringrazio il presidente di Confindustria, Vincenzo Marine se, la Camera di commercio, che redigerà il piano strategico, e la Cgia di Mestre. Il piano strategico sarà l'elemento di interlocuzione con il Governo. Confidiamo in tempi brevi. L'ideale sarebbe arrivare a fine anno, consegnando il piano al governo".



Informare

Venezia

Per preservare l'attività crocieristica a Venezia non c'è altro tempo da perdere

Spagna (VTP): sfruttiamo il periodo di inattività dovuto al Covid-19 per essere pronti a spostare le navi da crociera dal canale della Giudecca sin dal marzo 2021 Per preservare l'attività crocieristica a Venezia non c'è altro tempo da perdere. Lo ha sottolineato Fabrizio Spagna, presidente di Venezia Terminal Passeggeri (VTP), la società controllata dagli enti locali che gestisce il traffico dei passeggeri nel porto di Venezia, in occasione dell'assemblea dei soci che si è riunita ieri per approvare il bilancio di esercizio 2019 e rinnovare la composizione del consiglio di amministrazione. L'assemblea ha confermato all'unanimità Fabrizio Spagna nel ruolo di presidente per ulteriori tre anni. Inoltre il nuovo Cda sarà composto da Monica Scarpa (nominata da Save Spa), 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. In occasione dell'assemblea sono stati discussi due project financing per i settori degli yacht e delle crociere che VTP ha depositato lo

scorso ottobre all'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e alle **autorità** competenti perché possano essere sottoposti a gara con evidenza pubblica. VTP ha sottolineato che i 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, garantirebbero uno sviluppo armonioso dei due traffici con la città, nonché un ulteriore volano per l'economia **portuale** dell'intero Nordest. In particolare, 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 megayacht e, solo nel terminal di San Basilio, navi da crociera di lusso di piccole dimensioni. VTP ha specificato che si tratta di un progetto di riqualificazione dell'intero waterfront 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. «Per rilanciare il settore dei megayacht - ha reso noto Fabrizio Spagna - 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». Relativamente alla crocieristica, il progetto VTP-Cruise - ha spiegato Venezia Terminal Passeggeri - 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». L'azienda ha precisato che il progetto, del valore complessivo di 66 milioni di euro, richiede, in primis, la risagomatura del Canale Vittorio Emanuele III come previsto dal vigente Piano Regolatore **Portuale**, include anche il miglioramento di alcune strutture dell'attuale stazione





Informare

Venezia

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. L' azienda ha precisato inoltre che, «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 - ha ricordato VTP - 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 - ha specificato ancora VTP - 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 week-end 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». VTP ha evidenziato 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 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 - ha specificato l' azienda - prevede un investimento immediato di ulteriori cinque milioni di euro che VTP ha già reso disponibili per la risistemazione degli approdi individuati». «Non abbiamo - ha avvertito Spagna - 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 - ha osservato il presidente di VTP - 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». Il bilancio di esercizio di VTP al 31 dicembre 2019 approvato ieri dall' assemblea dei soci mostra 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 due 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 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. Nel 2019 il terminal di 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. I passeggeri movimentati sono stati 1.611.341, con un incremento del +3%, mentre gli scali

registrati sono stati 500 registrando una flessione del -0,4% rispetto all' anno precedente.



Ufficializzata la partenza della nuova linea lanciata da Grimaldi tra Grecia e Venezia

Il Gruppo Grimaldi ha ufficialmente annunciato il potenziamento dei propri collegamenti marittimi tra Italia e Grecia. A partire dal prossimo 11 giugno infatti, come anticipato la scorsa settimana da SHIPPING ITALY, la nave ro-pax Venezia sarà impiegata sulla linea Venezia-Igoumenitsa-Patrasso, garantendo una maggiore capacità di trasporto sia per merci che per passeggeri tra i due paesi. Il traghetto Venezia, battente bandiera italiana, ha una capacità di carico di 2.250 metri lineari, pari a circa 130 camion, di 1.000 passeggeri e 200 auto al seguito. Il nuovo collegamento ro-pax Venezia-Igoumenitsa-Patrasso avrà frequenza bisettimanale, con partenza ogni mercoledì e sabato dal porto lagunare verso la Grecia e ritorno il lunedì e giovedì da Patrasso ed il martedì e venerdì da Igoumenitsa alla volta dell'Italia. Andrà ad aggiungersi alle tre partenze dedicate al solo trasporto merci, per un totale di cinque partenze settimanali da Venezia. Con l'introduzione di questa nave saranno complessivamente sette le unità, delle tipologie ro-ro e ro-pax impiegate dal Gruppo Grimaldi tra Italia e Grecia, offrendo un'elevata capacità di trasporto fra le due sponde dell'Adriatico. Il

Gruppo Grimaldi punta a potenziare il traffico tra l'Italia e la Grecia, anche per sostenere l'intera filiera turistica fortemente impattata dall'emergenza sanitaria in corso afferma il direttore commerciale per le rotte short-sea Guido Grimaldi. 'La posizione strategica di Venezia, rappresenta una grande opportunità anche per i flussi turistici provenienti dal Centro Europa, che potranno usufruire di un servizio puntuale, efficiente e competitivo. La Grecia sarà più vicina non solo per i numerosi turisti che la sceglieranno come meta, ma anche per tutte le imprese che operano nel trasporto merci. Con il potenziamento del collegamento tra lo scalo di Venezia e la Grecia, il Gruppo Grimaldi arriverà a garantire complessivamente, con navi moderne ed efficienti, ben 50 partenze su base settimanale tra Italia e Grecia.



The screenshot shows the homepage of the SHIPPING ITALY website. At the top, there are social media icons for Facebook and Twitter. The main header features the SHIPPING ITALY logo and the text 'AL FERRO' and 'P&I puritas since 1959'. Below the header, there is a navigation menu with categories like 'NAVI', 'PORTI', 'VEDIZIONI', 'LADDERI', 'BREVETTI', 'POLITICA ASSICURAZIONI', and 'PIRE'. A central banner displays the headline 'Ufficializzata la partenza della nuova linea lanciata da Grimaldi tra Grecia e Venezia' with a sub-headline 'Il Gruppo Grimaldi ha ufficialmente annunciato il potenziamento dei propri collegamenti marittimi tra Italia e Grecia. A partire dal prossimo 11 giugno infatti, come anticipato la scorsa settimana da SHIPPING ITALY, la nave ro-pax Venezia sarà impiegata sulla linea Venezia-Igoumenitsa-Patrasso, garantendo una maggiore capacità di trasporto sia per merci che per passeggeri tra i due paesi.' Below the text is a photograph of the ship 'VENEZIA' sailing on the sea. At the bottom of the screenshot, there is a small text block that repeats the main announcement.

Venezia Terminal Passeggeri: rinnovato CDA, Spagna confermato presidente

L'Assemblea dei Soci di Venezia Terminal Passeggeri ha confermato all'unanimità il presidente Fabrizio Spagna per ulteriori tre anni, rinnovato la composizione del Consiglio di Amministrazione e approvato importanti progetti per yacht e crociere. 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 - commenta Fabrizio Spagna, Presidente di VT -.. 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. Approvato il Bilancio 2019 L'Assemblea ha 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 Venezia Terminal Passeggeri 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 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 a un contesto nel 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 commenta Presidente Spagna - . Nonostante questo, la società ha saputo gestire con efficienza e oculatetezza 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, Progetti per yacht e crociere L'Assemblea dei Soci ha discusso progetti



trasporti-italia.com

Venezia

di sviluppo di due importanti traffici marittimi per la città, nonché strumenti di 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 waterfront 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. Il progetto consentirebbe anche di risolvere una volta per tutte i problemi del rumore nelle adiacenze di San Basilio. 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 spiega Spagna - . 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. 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 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. VTP ha anche predisposto un progetto per l'immediato spostamento delle navi da crociera più grandi. Il Contingency plan individua soluzioni provvisorie per l'accosto di navi da crociera a Marghera spostando le navi di dimensioni più importanti dal canale della Giudecca. Sono in corso contatti 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.

Due progetti per rilanciare yacht e crociere a Venezia

La Vtp intende investire 11,8 milioni su cinque ormeggi del centro storico per accogliere imbarcazioni di alto livello. Altri 66 milioni per il passaggio delle grandi navi lungo il canale Vittorio Emanuele

Nuovi progetti di sviluppo sono in previsione a Venezia, relativi ai traffici di yacht e crociere, del valore rispettivamente di 11,8 e 66 milioni di euro. Promotrice ne è Vtp, la Venezia Terminal Passeggeri, che li ha presentati a ottobre 2019 e che è pronta per metterli a gara. Il progetto "VTP-Yacht" prevede la gestione delle cinque strutture di ormeggio del centro storico (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. Si tratta, comunica la società, di un piano di «riqualificazione dell'intero water front cittadino» con investimenti che riguardano, in particolar modo, l'elettificazione di tutti gli ormeggi delle banchine di San Basilio e Santa Marta e che «posizionano il porto di Venezia come destinazione di eccellenza nel Mediterraneo» per il turismo di lusso. Ci sarebbero già dei contatti con tre gruppi americani, europei e del medio oriente, pronti a investire in laguna. Il secondo, il "VTP-Cruise", è dedicato alla crocieristica ed è collegato allo spostamento delle grandi navi di stazza superiore alle 40 mila tonnellate dall'attuale percorso canale di San Marco-Giudecca a quello nuovo, attraverso il canale dei Petroli e il Vittorio Emanuele III. Il piano, dice VTP, richiede in primis «la risagomatura del canale Vittorio Emanuele III», 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». Visto che per metterlo a punto servono 4-5 anni, Vtp aveva già pronta una soluzione provvisoria per la stagione 2020: l'accosto di una parte delle navi da crociera - quelle più grandi - a Marghera. A tal proposito continuano a essere in corso i contatti con il ministro delle Infrastrutture per mettere in pratica la proposta, trasferendo almeno due o tre navi ogni weekend in alcune banchine non operative di Marghera. Il progetto prevede un investimento immediato di ulteriori 5 milioni di euro che Vtp ha già reso disponibili per la risistemazione degli approdi. Per il 2020 il problema non si pone: le crociere sono saltate a causa della pandemia. «Eravamo pronti già per la stagione 2020 - dice la società - 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». Le novità sono state comunicate ieri, nel corso dell'assemblea dei soci Vtp che ha approvato il bilancio di esercizio 2019 e rinnovato il consiglio di amministrazione. L'assemblea ha confermato alla guida il presidente Fabrizio Spagna per i prossimi tre anni. Il nuovo cda sarà composto da Monica Scarpa (nominata da Save Spa), Chiara Cacciavillani (nominata da APVS Srl) e in rappresentanza delle compagnie di crociera associate nella società Venezia Investments, 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 così commentato: «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. 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





Venezia Today

Venezia

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 ha inoltre deciso di non procedere con la distribuzione dei dividendi, con l' obbiettivo di rafforzare la cassa dell' azienda per far fronte all' emergenza Covid. 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. Per Spagna, «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».

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Spiagge libere, barricata dei sindaci 'Impossibile garantire l'ordine'^a

I Comuni temono un assalto ingovernabile, ma la Prefettura rassicura: 'Non sarete lasciati soli'^a. I fondi dalla Regione

Silvia Campese Alberto Parodi / SAVONA 'Speriamo non ci vogliano una rissa o un incidente grave per far capire che la gestione delle spiagge libere, quest'anno, non può essere demandata ai Comuni. Eppure siamo stati lasciati completamente soli». Sono le dure parole con cui il sindaco di Borghetto Santo Spirito, Giancarlo Canepa, È intervenuto ieri all' incontro con il Prefetto Antonio Cananà, e a cui hanno preso parte i primi cittadini dei Comuni costieri sul tema delle spiagge libere. I sindaci dei comuni costieri sono stati invitati a partecipare alla riunione del comitato provinciale per la sicurezza con i vertici delle forze dell' ordine. Al termine il prefetto ha dichiarato: 'I sindaci non saranno lasciati soli in questa difficile sfida che li vede impegnati in prima linea. » interesse di tutti che le attività ricreative -balneari riprendano e si svolgano in condizioni di sicurezza per tutti i cittadini e i turisti». Lo stesso sindaco di Borghetto È stato rassicurato oltre che dal prefetto anche dal questore Roatta e dal colonnello Reginato, comandante provinciale dei carabinieri su cui i Comuni hanno fatto affidamento alla luce delle difficoltà nel preparare un' adeguata vigilanza sulle spiagge libere. Intanto ieri in Regione l' assessore al demanio Marco Scajola durante un confronto con i balneari sulle spiagge libere ha annunciato alle associazioni di categoria 'lo stanziamento che verrà deliberato nei prossimi giorni di 300 mila euro ai comuni per attrezzarsi al meglio per la gestione dei litorali». Alla vigilia del primo week end del "liberi tutti", senza più vincoli agli spostamenti tra regioni, la preoccupazione sale per l' organizzazione degli afflussi, a partire dal tema del numero chiuso negli arenili. 'A Borghetto o dice Canepa- nel tratto di litorale a ingresso libero, gli scorsi anni, si riversa vano sino a duemila persone il sabato e la domenica. In base al distanziamento sociale, quest' anno, potranno accedere solo 900 bagnanti, ma la situazione sarà di difficile gestione». Timori evidenziati anche dal sindaco di Albenga, Riccardo Tomatis che sul proprio territorio di spiagge libere ne conta 31. 'I Comuni o dice- non hanno le forze e gli strumenti per contingentare gli accessi». C' È chi, come Bergoggi, È riuscito a mettere in campo più soggetti nella gestione delle libere. 'Il Comune o dice il sindaco Roberto Arboscello - ha firmato un protocollo d' intesa con associazioni di volontariato, come la pro loco, gli operatori economici e gli stessi stabilimenti balneari per la sorveglianza dei tratti "free". Su due spiagge ricorreremo, nei week end, alla vigilanza privata. Ciascuna località si È organizzata in modo autonomo». Preoccupazioni che ha evidenziato anche il sindaco del Comune capoluogo, Ilaria Caprioglio. 'Gli ingressi delle libere o ha detto- nei fine settimana, a Savona, saranno presidiati dalla vigilanza privata, messa a disposizione dall' **Autorità portuale di sistema**».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La proposta da parte del M5S del capoluogo

«Utilizzare come steward quelli che prendono il reddito di cittadinanza»

Perchè Savona non utilizza i percettori del Reddito di cittadinanza al posto degli steward? Sarebbe un notevole risparmio». la proposta che arriva da Manuel Meles, capogruppo dei Cinque Stelle a Palazzo Sisto, che ha presentato una interpellanza, firmata insieme a Marco Ra vera, Rete a sinistra, proprio sulla gestione delle spiagge libere. 'Chiediamo due cose o dice Meles- all' amministrazione comunale e all' **Autorità portuale di sistema**: che tutte le spiagge libere restino aperte e disponibili alla fruizione. Chiediamo anche che siano messi in campo, come previsto dalla normativa, gli uomini e le donne che ricevono il Reddito di cittadinanza'. sufficiente che si firmi una sorta di convenzione per utilizzare tale personale, che potrebbe ricoprire le stesse mansioni affidate agli steward: fornire informazioni e sorvegliare gli arenili, chiedendo, se necessario, l' intervento delle forze dell' ordine». Perplexità, rispetto alla gestione dei tratti di arenile "free", arrivano anche da Elisa Di Padova, Pd. 'Sulla scelta degli accessi alle libere savonesi non c' È stata alcuna discussione con chi vive e lavora nei tratti interessati, a partire dai commercianti o dice Molti rischiano di essere penalizzati. Ci rendiamo conto che la totale assenza di una regia regionale mandi allo sbaraglio i sindaci. Ma i commercianti stanno cercando di rialzarsi da questo periodo difficile e chiedono dialogo e attenzione all' amministrazione». Aspetti, questi, che verranno affrontati nel consiglio comunale del prossimo 11 giugno. Rispetto all' attività di sorveglianza all' accesso delle spiagge libere, l' **Autorità portuale di sistema**, proprio oggi, renderà noto il nome dell' agenzia che metterà a disposizione gli steward. L' importo complessivo, per l' intera stagione, ammonta a circa 100 mila euro: una trentina le figure impiegate ogni fine settimana, in un orario dalle 8 del mattino alle 20. '» stato necessario ottimizzare gli accessi alle libere- dice il direttore di scalo Paolo Canavese chiudendo alcuni ingressi, per poter garantire gli adeguati controlli. Abbiamo optato per l' utilizzo di personale qualificato che sia in grado di gestire situazioni delicate, che potranno crearsi soprattutto nelle giornate di maggior afflusso turistico. Sarà, poi, disposta l' adeguata cartellonistica, per ricordare le norme da rispettare, a partire dal distanziamento sociale». S. C.



I timori dei sindaci della provincia di Savona

Cartelli, steward e vigili urbani per presidiare le spiagge "libere"

ELENA ROMANATO

ELENA ROMANATO SAVONA Sono preoccupati i sindaci che da domani dovranno gestire le spiagge libere. Una questione che rischia di avere ripercussioni non solo sulla salute ma anche sull'ordine pubblico. La preoccupazione dei primi cittadini è emersa ieri nell'incontro in videoconferenza con la prefettura. Stando alle linee guida dell'Anxi, i sindaci hanno tre possibilità: dotare la spiaggia libera di semplice cartellonistica informativa, presidiare con regolamentazione di accesso oppure affidarla in gestione. Ma non per tutti ci sono le risorse disponibili per presidiare le spiagge e ogni Comune si organizza come può. Savona e Vado potranno contare sul servizio degli steward della Port Authority nei fine settimana e nei giorni festivi a partire da domani ma alcune spiagge libere resteranno chiuse per la difficoltà a presidiarle tutte. «Abbiamo esposto al prefetto la preoccupazione per una grande affluenza alle spiagge libere - dice il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio - soprattutto nei fine settimana, che potrebbe sfociare in problemi di ordine pubblico. Per questo abbiamo chiesto il supporto di forze dell'ordine e polizia municipale». «Siamo molto preoccupati - dice il sindaco di Albissola Nasuti - soprattutto per luglio e agosto». Bergeggi, che ha 9 spiagge libere, ha adottato varie soluzioni: Lido delle Sirene e dei Prodani restano chiusi, tre saranno controllate grazie ad un accordo con gli stabilimenti balneari vicini, una sarà controllata dalla Pro loco mentre due saranno controllate con uno steward e una guardia giurata nei fine settimana. A Ponente Comuni come Albenga o BORGIO hanno scelto la semplice installazione dei cartelloni informativi puntando sulla responsabilizzazione dei cittadini e il monitoraggio della polizia locale. In quest'ottica BORGIO ha sviluppato un manuale d'uso della spiaggia libera in collaborazione con il gruppo «Spiagge Libere Liguria», su un pannello installato in tutti i punti di accesso alle 6 libere presenti sul litorale comunale. «La preoccupazione c'è - spiega il sindaco di Loano Luigi Pignocca -. Da Anci è stato fatto un grosso lavoro e per ogni Comune la situazione è diversa. Si parla di contingentamento delle spiagge libere ma perché allora in altre situazioni come le passeggiate o i vicoli del centro no?». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Vertice per la sicurezza nelle spiagge libere, il Prefetto Cananà: "I sindaci non saranno lasciati soli"

"E' interesse di tutti che le attività ricreativo-balneari, che costituiscono tanta parte dell' offerta turistica della provincia di Savona, riprendano e si svolgano in condizioni di sicurezza per tutti i cittadini e i turisti"

Presieduta dal Prefetto, nella mattinata di oggi, si è tenuta una seduta del Comitato provinciale per l' ordine e la sicurezza pubblica, a cui hanno preso parte il Questore, i Comandanti provinciali dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, della Capitaneria di Porto, della Polizia stradale e della Polizia di frontiera, nonché un rappresentante della Polizia Ferroviaria. La riunione è stata allargata, in un secondo momento, alla partecipazione del Sindaco del Comune capoluogo, degli altri Sindaci dei Comuni rivieraschi, del Comandante provinciale dei Vigili del Fuoco e del rappresentante dell' **Autorità di sistema portuale**. Nell' incontro sono stati pianificati i servizi di vigilanza e viabilità da attuarsi nella stagione estiva, sia quelli consueti sia quelli "tarati" sulle criticità legate all' attuale fase di emergenza sanitaria. I consueti servizi di polizia saranno tesi all' intensificazione delle attività di controllo sulla rete stradale e autostradale, alla predisposizione di servizi ad alto impatto per specifiche operazioni di controllo del territorio, al potenziamento delle verifiche alle stazioni ferroviarie, al contrasto dell' abusivismo commerciale e della contraffazione e alla lotta ai fenomeni del campeggio abusivo sulle spiagge e dei raduni non autorizzati. Una parte considerevole della riunione è stata dedicata al tema delle spiagge libere, su cui sostanzialmente tutti i Sindaci hanno evidenziato criticità ed espresso preoccupazioni legate al concomitante operare di tre fattori a impatto convergente: le ridotte dimensioni delle spiagge savonesi; l' elevatissimo numero di persone che sono solite frequentarle di estate; l' applicazione delle misure restrittive dettate per il contenimento del contagio da COVID-19. Al riguardo, sono state definite le procedure di intervento delle Forze di polizia per l' ipotesi in cui i problemi di gestione delle spiagge e del rispetto delle misure anticontagio "sconfinino" in turbative dell' ordine e sicurezza pubblica. Più in generale, il Prefetto, all' unisono con il Questore e i vertici provinciali delle Forze di Polizia, ha assicurato che anche in questo campo le Forze di Polizia non risparmieranno il loro impegno. In proposito ha commentato: " I sindaci non saranno lasciati soli in questa difficile sfida che li vede impegnati in prima linea. E' interesse di tutti che le attività ricreativo-balneari, che costituiscono tanta parte dell' offerta turistica della provincia di Savona, riprendano e si svolgano in condizioni di sicurezza per tutti i cittadini e i turisti".

News collegate: Vertice tra i comuni costieri e la Prefettura: ancora "luci e ombre" nella gestione delle spiagge libere - 04-06-20 16:05.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Fasce: «Banchi del Nautico sotto i tendoni». L'Authority: «Proposta da valutare» Alla Bertani i tablet sono in ritardo: «Metà di quelli ordinati non sono mai arrivati»

L'idea del dirigente ribelle: 'Con i soldi anti Covid farò lezioni a Ponte Parodi'

Con i soldi ricevuti dallo Stato per preparare la scuola di settembre - complessivamente 140 mila euro - ha intenzione di bonificare l'area di fronte alla sua scuola, acquistare tendoni simili a quelli della protezione civile, collocarli su Ponte Parodi e sotto quelle strutture fare lezione all'aperto. Almeno fino a quando il clima genovese lo consentirà. Succede all'Istituto nautico San Giorgio di Genova dove il nuovo preside Paolo Fasce lancia la sua provocazione sulla scia di una proposta avanzata già lo scorso anno e rimasta lettera morta. Ieri sera, però, sia l'assessore all'Urbanistica Simonetta Cenci sia il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini, hanno aperto alla possibilità. Cenci è sostenitrice di una rivoluzione del modello di edilizia scolastica e dichiara: «Se fosse un'area del Comune avrei già autorizzato la proposta». Signorini si dice invece pronto a sedersi «a un tavolo con il Comune per trovare una soluzione possibile all'istanza della scuola, cui come istituzioni, di fronte all'emergenza Covid, dobbiamo senza dubbio andare incontro». «Sogno di allargare la scuola su questa magnifica area de sèrta o spiega il neodirigente

del San Giorgio, Fasce o: non solo Ponte Parodi, ma anche l'Hennebique perché la scuola è in espansione e Genova deve puntare fin dalle superiori a diventare un polo delle professioni del mare, un obiettivo che non può riguardare soltanto l'Università». **DECRETI E SOLUZIONI** «Il decreto che descrive la ripartenza a settembre raccomanda di areare spesso i locali per non far ristagnare l'aria ed eventuali virus o spiega ancora Fasce o. Allora ho avuto questa idea: comprare tendoni come quelli usati dalla protezione civile, sistemare i banchi sotto, aprire le tende e fare lezione. Poi richiuderle a fine giornata e continuare a ospitare i ragazzi sotto queste strutture, a turno, finché il clima ce lo consente. Cioè, normalmente, fino a novembre inoltrato». Il problema è come fare. Perché il preside ribelle, che aveva già presentato un progetto di ampliamento al Comune e all'**Autorità portuale**, fino ad oggi non ha avuto risposta. «Si tratta di un'area sotto la lente su tre ambiti - ricorda Signorini - Stazione Marittima, Hennebique e Ponte Parodi: lo spazio di fronte al Nautico, però, al momento non è direttamente interessato dai progetti. Una soluzione si può trovare». «Naturalmente o dice ancora Fasce o userò i fondi ministeriali anche per le dotazioni tecnologiche necessarie alla ripresa della scuola, nel caso in cui a settembre si conservi una parte di didattica a distanza. Probabilmente acquisterò delle cuffie -microfono senza fili per i docenti. Ma dopo questa spesa, mi avanzerebbero i soldi per pulire e allestire il molo abbandonato con le tende per fare lezione». **'I TABLET ARRIVANO A SCUOLA FINITA'** A proposito di dotazioni tecnologiche, resta aperto il caso denunciato dalla dirigente dell'Istituto comprensivo Maddalena Bertani, Michela Casareto. E non riguarda gli strumenti informatici necessari per l'anno prossimo, ma quelli dell'anno che sta finendo. I tablet comprati dalla scuola per le famiglie che non possedevano gli strumenti per seguire le lezioni a distanza non sono ancora arrivati. «È possibile che la colpa sia del corriere utilizzato dalla Tim, che ne ha consegnati una parte ma senza le schede per attivarle. «Il 2 di aprile come molte altre scuole d'Italia o racconta Casareto o abbiamo



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

ordinato tramite la centrale di acquisto Consip, riservata alla pubblica amministrazione 60 tablet dotati di connessione, in comodato annuale, utilizzando fondi del bilancio della scuola. Ad oggi ne sono arrivati 30, privi di scheda, quindi non utilizzabili. La ditta incaricata della consegna li avrebbe ricevuti il 14 aprile, ma è una primula rossa. I restanti dispositivi non sono neppure stati spediti, forse arriveranno a scuola finita. Intanto, molti nostri alunni sono stati costretti a fare lezione con lo smartphone e la scuola ha potuto consegnare solo alcuni pc di sua proprietà e diversi tablet donati da benefattori o dal Comitato Genitori Giano Grillo, nonché quelli recentemente arrivati e finanziati coi fondi del ministero». F. FOR.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Sacchi segna -spiaggia in balia delle onde Critiche e polemiche 'Disastro annunciato'

Bizzarri sui social: 'Idea geniale». Il Pd: 'Assurdo usare plastica» Fondi regionali per attrezzare lidi pubblici, premiati i comuni virtuosi

Roberto Sculli La scelta di piazzare sacchi di plastica per segnare le postazioni in spiaggia, per la resa estetica non straordinaria e per il timore che finissero risucchiati dalle onde, aveva scatenato polemiche a raffica. » bastato un po' di mare mosso per farle riesplodere, dopo che sui social sono rimbalzate le immagini dei distanziatori sistemati dal Comune ricoperti d' acqua. Feroci le critiche dei genovesi, ai quali si è unito il presidente della fondazione Palazzo Ducale, Luca Bizzarri: «Se te dixan frbu asbriteghe. (Se ti dicono che sei furbo, inc... , significa che ti stanno prendendo per i fondelli). Dedicato a chi ha partorito la geniale idea», il commento affidato a un post su Facebook dall' attore e comico genovese (che ha condiviso un articolo del sito LiguriaOggi). REAZIONI SU FACEBOOK E A TURSÌ Al tiro al piccione sui sacchi di sabbia, che lo stesso Bucci si era impegnato a far rimuovere al più presto, sostituendoli con una meno impattante versione di juta, si è subito unito il Partito democratico. «La Protezione civile comunale aveva assicurato che in caso di mareggiata i sacchi sarebbero stati tolti e riposizionati - ricorda il segretario provinciale, Alberto Pandolfo -. Il 3 giugno i sacchi di plastica sono già stati divorati dal mare». Osservazioni simili sono state fatte dai consiglieri comunali Cristina Lodi e Alessandro Terrile. «Sapevamo tutti che sarebbe finita così scrive quest' ultimo sui social -, ora troveranno giustificazioni ma è tutto molto semplice: per non fare scivolare la plastica in mare, bastava non usare sacchetti di plastica». LE RIAPERTURE La riapertura delle spiagge libere genovesi, dopo aver introdotto le misure preventive previste dai protocolli anti-Covid, è scattata sabato scorso. L' unica eccezione è rappresentata da quelle di Voltri, dove sono tuttora in corso i ripascimenti, che Palazzo Tursi intende riattivare da domani. In 17 spiagge, ritenute più soggette ad affollamento, sono stati previsti presidi fissi per il conteggio degli ingressi. Per monitorare i posti liberi è stata varata una app per smartphone. Tra le soluzioni per favorire il distanziamento tra estranei ci sono appunto i sacchi di sabbia, posizionati per garantire tre metri di distanza tra gli ombrelloni e assicurare uno spazio di dieci metri quadrati a nucleo familiare (fino a un massimo di 4 persone). SESSANTA COMUNI INTERESSATI Quella di gestire le spiagge libere è naturalmente un' esigenza diffusa, in Liguria. I Comuni interessati sono quasi tutti i 63 costieri (alcuni sono privi di spiagge libere) e la parte del leone la fa Genova, che conta circa 4,5 chilometri di litorale ad accesso libero, tra quelle in capo al Comune e quelle sotto la giurisdizione dell' **Autorità portuale**. Per venire incontro alle spese sostenute da ciascun Comune la Regione ha da poco stanziato un fondo da 300 mila euro, che potranno coprire qualunque esborso sostenuto per la gestione della costa in funzione del contenimento dell' epidemia. I CONTRIBUTI E I PROGETTI «Abbiamo chiesto ai Comuni di presentarci un prospetto delle spese sostenute precisa l' assessore regionale al Demanio Marco Scajola - il contributo sarà erogato anche in proporzione alla tipologia e quantità di iniziative assunte per mettere in sicurezza il litorale». Allo stesso tempo è iniziato il countdown per la riapertura definitiva degli stabilimenti balneari liguri, che adesso è prevista per la metà del mese. Lo stesso Scajola, ieri, ha incontrato i rappresentanti dei gestori. «Crediamo che la categoria stia



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

mostrando grande responsabilità - spiega - i gestori sono pronti a partire».

La sentenza

Traffici di rifiuti, cadute le accuse S.Erasmo Zinkal di Voltri assolta

« S. Erasmo Zinkal è stata assolta con formula piena dalle accuse formulate da Arpal di concerto con il Noe (Nucleo operativo ecologia) relativamente al dolo finalizzato a traffici illeciti di rifiuti e illecito arricchimento » . Lo comunica il presidente dell' azienda di Voltri, Filippo Schiaffino, già ai vertici del Consorzio Autonomo del porto e dell' **autorità portuale** di Genova. « Con questa sentenza è stato anche assolto un alto funzionario della Città metropolitana che era stato anch' egli denunciato per aver avallato una modifica non sostanziale alla vigente autorizzazione ambientale sottoposta dalla scrivente » continua Schiaffino nella sua lettera. La S. Erasmo Zinkal è una società ai vertici nazionali del settore e fra i primi dieci produttori mondiali nella fusione di leghe di zinco. « Soltanto in virtù della propria solidità strutturale - spiega il presidente della società - ha potuto evitare conseguenze disastrose con la chiusura dell' azienda e la conseguente dismissione di oltre settanta lavoratori fra diretti ed indotto. Gravissime, infatti, sono state le conseguenze prodotte in seno alla società sia per il fermo impianti, sia per il sequestro di ingentissime somme di denaro, sia per la rilevante compromissione della propria immagine e dei propri, consolidati, rapporti commerciali, sia infine per l' ingiustificato allarme prodottosi in seno alla comunità di vicinanza». «La sentenza di piena assoluzione con il dissequestro di ingenti somme di denaro ha posto dunque fine alla vicenda giudiziale » chiude Schiaffino. © RIPRODUZIONE RISERVATA



L' intervento

Fumi e navi, servono risposte

di Enzo Tortello e Giacomo Pollarolo * A bbiamo partecipato alla conferenza organizzata dall' Assessore al porto, Francesco Maresca. Devo dire che è stato lasciato molto spazio ai comitati. La buona notizia è che AdSP ha informato che sono stati recentemente a Roma perché c' è l' indicazione governativa di accelerare sull' elettrificazione delle banchine. Lo studio di fattibilità AdSP ce l' ha e comprende sia le banchine per le navi da crociera sia quelle dei traghetti. Si tratta di dare l' appalto per la realizzazione, incluso il progetto esecutivo per evitare di suddividere troppo le responsabilità. La realizzazione, comunque, richiede un minimo di tempo. Nel frattempo i comitati hanno lamentato la nocività della presenza stabile di tre navi da crociera alle banchine e quella della nave ospedale della GNV, alle quali si va a sommare il traffico giornaliero dei traghetti. Detto ciò, le posizioni dei comitati divergono sulle proposte. Un comitato intende procedere alla misurazione degli NOx mediante una campagna di campionamento con campionatori passivi, mettendo a disposizione le abitazioni di una ventina di privati cittadini, e chiede al Comune di convincere la Regione ad effettuare le

analisi presso i suoi laboratori con il duplice intento di ridurre i costi, ma soprattutto per coinvolgere ARPAL nel progetto. Un' altra posizione è invece di dare per scontato l' impatto dell' inquinamento portuale, visto che esiste sul sito della Regione l' inventario delle emissioni che recita che il 62% degli NOx sono imputabili alle navi, specie in stazionamento, contro il 26% del traffico stradale (39 % contro il 28% per le polveri sottili). A questa osservazione viene controbattuto che la stessa persona della Regione che ha redatto il documento Qualità dell' aria, nella riunione precedente presente e oggi no, aveva dichiarato non del tutto attendibili quei dati. Ci si è allora domandati come mai, nonostante la promessa fatta da Regione agli inizi del 2018, l' inventario non sia stato ancora aggiornato. L' Assessore al Porto chiederà lui stesso l' aggiornamento alla Regione. Notare che meno di una settimana fa un esponente dell' Agenzia Europea per l' Ambiente aveva ribadito in una videoconferenza che per le città portuali l' inventario delle emissioni è fondamentale. Anche per questo comitato le misure sono importanti ed è già stata condotta una campagna di monitoraggio con 10 campionatori nel luglio 2018 ma non devono essere motivo di ritardo nel prendere decisioni che non possono essere dilazionate. La proposta di tale comitato è dunque quella di fare diventare ordinanza per tutte le navi (inclusi i traghetti) il Genova Blue Agreement che prevede di cambiare il combustibile da 0.5 a 0.1% di contenuto di zolfo in massa a partire a 12 miglia dal porto per non andare ad appesantire una situazione di navi ormeggiate in pianta stabile come l' attuale. Viene controbattuto che si tratterebbe di una misura eccezionale ma gli esponenti del comitato ribadiscono che in concomitanza con il Covid-19 sono state prese una serie di misure eccezionali e non si capisce perché non possa essere contemplata anche questa. In fondo si chiederebbe agli armatori solo di cambiare il combustibile a 12 miglia dal porto invece che nel porto stesso. Si avrebbe il vantaggio di far fare alle navi le manovre, grande fonte di inquinamento, già con il combustibile più ecologico. Viene espresso inoltre disappunto per l' ingresso in porto di traghetti che hanno quasi 50 anni di età, molto inquinanti e rumorosi, Viene inoltre fatto notare che è stata rinnovata la concessione fino a luglio 2012, con relativi benefici economici, proprio alla compagnia con la flotta più vecchia. Ci sono state poi delle informazioni aggiuntive che riportiamo qui di seguito. Capitaneria conferma che le analisi compiute sui combustibili per accertare il contenuto



di zolfo sono state 38 nel 2019. Si nota che il numero rientra nella normativa perché le MARPOL prevedono questo controllo (unico diretto) sul 2% delle navi che entrano in porto contate una sola volta nell' anno (in un anno



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

le "toccate" dei soli traghetti sono 1800!). Il numero dei controlli e dei risultati sono pubblicati, mese per mese, sul sito della Capitaneria, anche se la stessa dice che non è immediato trovarli. Circa le possibili misure delle emissioni dai fumaioli con droni citati come sperimentali a pag.6 del Genoa Blue Agreement la Capitaneria dice che c'è un momento di riflessione perché in Danimarca dove già li usavano stanno avendo dei ripensamenti. Ci si è dati appuntamento a breve con l'auspicio dell'Assessore di avere anche la presenza di Regione ed Arpal. È stato chiesto all'Assessore di invitare al prossimo incontro anche gli Armatori allo scopo di cercare opzioni di accordo concordate, piuttosto che tentare azioni coercitive tramite la Magistratura. Infine l'Assessore ha chiesto ad entrambi i Comitati di formalizzare per iscritto le loro proposte/ricieste. * Comitato Tutela Ambientale Genova Centro-Ovest © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Signorini: "Il porto di Genova soffre, più risorse per lavoro e infrastrutture digitali"

Il presidente dell' Autorità di sistema: "Oggi il traffico si concentra fra le 7 e le 9 e le 16 e le 18,30. L' obiettivo è potenziare la fascia serale, ma anche quella fra le 11 e le 14"

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. 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 macchina. "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 crescere". "Certo, e ci stiamo muovendo proprio in questa direzione". "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 Savona". "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". "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 inedita". "Al fatto che nei prossimi mesi potrebbe esserci un innalzamento della mobilità privata che andrebbe a sommarsi a quella del traffico pesante". "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 digitali". "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". "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".



Genova: traffico container in linea con il 2019

Secondo i dati di Port Economics nel primo trimestre

Redazione

GENOVA Secondo i dati di Port Economics, relativi alle movimentazioni di container nei quindici 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%). Ad annunciarlo è l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale che sottolinea come, a seguito delle misure di lockdown che hanno interessato prima la Cina e poi le nazioni europee, infatti, i traffici sulla relazione commerciale tra l'Estremo Oriente e l'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%.



Logistica, i Trasportatori: Vicini al blocco, perdiamo 1 milione al giorno in Liguria

ELISABETTA BIANCALANI

di Elisabetta Biancalani giovedì 04 giugno 2020 GENOVA - "Siamo vicini al blocco logistico totale, al default, al punto in cui sia i traffici portuali, che l'occupazione, che i rifornimenti nei supermercati e nei negozi rischiano di tracollare". Non usa mezzi termini Giuseppe Tagnocchetti, segretario di Trasportounito, che snocciola cifre da infarto sull'isolamento della nostra regione a causa dei cantieri di Autostrade e Salt, che costringono anche i tir a code e attese infinite, deviazioni di percorso, allungamento dei tempi di consegna, tema su cui Primocanale sta svolgendo una dura battaglia con molte inchieste e su cui pretende risposte dal Ministero dei Trasporti, grazie a una interrogazione che il senatore Maurizio Rossi chiede di portare a palazzo Chigi. "In Liguria perdiamo, come autotrasporto, un milione di euro al giorno. Alcune tipologie di trasporto se ne sono andate definitivamente, come i mezzi eccezionali che non possono più transitare nelle nostre autostrade disastrose e quindi hanno scelto altri scali. Con conseguenze sia sull'economia del porto che sull'occupazione. Noi chiediamo che la politica e il ministero pianifichino gli interventi in modo diverso, perché non possiamo aspettare la fine di giugno in queste condizioni, ormai andiamo anche oltre il tema degli indennizzi. Le nostre imprese di autotrasporto non possono andare avanti così, collassero, senza possibilità di ritorno. E pensare che è da anni che anche l'Europa chiedeva interventi di messa in sicurezza delle autostrade, che non sono mai stati attratti. È mancata anche la vigilanza dello Stato e oggi ci troviamo in queste condizioni", ha concluso Tagnocchetti. Approfondimenti Autostrade e Alitalia isolano la Liguria Le autostrade della Liguria nella morsa dei cantieri, un'ora e mezza da Busalla a Genova Nervi Liguria isolata, il testo della nostra interrogazione da presentare al Mit Autostrade, Toti: "Ho paura dei cantieri, non dei milanesi in arrivo" Autostrade, Forza Italia: "Liguria isolata, De Micheli riferisca in Aula"



Blue Economy Summit 2020

Ufficio Stampa Comune di Genova

Sarà il primo appuntamento a livello nazionale ad accompagnare la navigazione dei protagonisti dell' economia del mare nella difficile ripartenza dopo la fase acuta dell' emergenza sanitaria. Blue Economy Summit 2020 utilizzerà le tecnologie digitali che hanno tenuto banco in questi mesi di confinamento e distanziamento, coniugandole con un approccio innovativo nella presentazione dei contenuti, per coinvolgere tutte le filiere produttive "blu", i centri decisionali politici e il pubblico specifico. «Eravamo indecisi se rimandare l' evento a settembre ma abbiamo scelto di lanciare un chiaro segnale di "ripartenza", proponendo un programma intenso e di estrema attualità - dichiara l' assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca -. Il mare e tutta la comunità marittima italiana devono essere il simbolo della rinascita di questo paese. Sono convinto che la Blue Economy potrà trainare l' economia nazionale verso traguardi importanti e farsi portatrice di un messaggio forte all' Europa». Le tematiche, affrontate dal 29 giugno al 3 luglio , saranno le più scottanti per una rapida ripresa produttiva del settore, sostenibile, che a lungo termine consenta quel salto di qualità a lungo perseguito da tutti gli attori pubblici e privati. L' apertura del 29 sarà dedicata a logistica ed economia dall' emergenza sanitaria alla ripartenza , e alle prospettive di sviluppo del Waterfront e del **Porto di Genova** , capitale dell' economia del mare italiana. Martedì 30 l' attenzione si sposterà su due tematiche verticali di grande impatto: le assicurazioni marittime e le loro evoluzioni in tempo di pandemia e di mutati profili di rischio, e le professioni dello yachting , dalla progettazione ai mestieri di bordo in uno scenario del leisure dagli sviluppi ancora non chiari. Il Modello **Genova** , nelle sue diverse accezioni, tema dominante in queste settimane per gli insegnanti e le suggestioni che il successo della ricostruzione del Ponte della Valpolcevera è in grado di fornire per immaginare e attuare un nuovo modello di governance della portualità e della logistica, andando oltre il campo delle infrastrutture , sarà protagonista indiscusso della giornata di mercoledì 1. Giovedì 2 luglio riflettori puntati sulle tecnologie e sull' innovazione sostenibile nella logistica marittima , con al mattino un focus su portualità e retroportualità , all' insegna dell' automazione, della digitalizzazione dei processi e delle tecnologie per la sicurezza del lavoro. Nel pomeriggio i lavori proseguiranno con un focus sulla navigazione , sempre in ottica di automazione ma anche di tecnologie per la sicurezza sanitaria di bordo. Blue Economy Summit 2020 approderà il 3 luglio a due tematiche estremamente critiche per l' economia del mare e per tutta l' Italia rivierasca: il turismo e la cultura del mare di massa mediata dagli sport nautici , dove **Genova** in particolare si appresta a diventare una meta privilegiata a livello internazionale. Il Blue Economy Summit , organizzato dall' Assessorato allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di **Genova**, rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di **Genova**, Università degli Studi di **Genova**, Camera di Commercio di **Genova**, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi. www.besummit.it Ufficio Stampa Comune di **Genova** Massimo Sorci, responsabile (0105572377 - 335 5699135) - E-mail: ufficiostampa@comune.genova.it Ufficio Stampa Segreteria organizzativa Isabella Rhode (320 0541543) E-mail: info@isabellarhode.com Archiviato in.



Genova scommette su 'Blue Economy Summit'

Eventi in streaming dal 29 giugno al 3 luglio

L' economia del mare dal 29 giugno al 3 luglio a **Genova** sarà al centro del 'Blue Economy Summit 2020', evento organizzato prevalentemente in streaming dall' assessorato allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di **Genova**. "Eravamo indecisi se rimandare l' evento a settembre ma abbiamo scelto di lanciare un chiaro segnale di ripartenza, proponendo un programma intenso e di estrema attualità. - spiega l' assessore comunale allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca - Il mare e tutta la comunità marittima italiana devono essere il simbolo della rinascita del Paese. Sono convinto che la blue economy potrà trainare l' economia nazionale verso traguardi importanti e farsi portatrice di un messaggio forte all' Europa". L' apertura del 29 sarà dedicata a logistica ed economia dall' emergenza sanitaria alla ripartenza, e alle prospettive di sviluppo del waterfront e del **porto** di **Genova**, capitale dell' economia del mare italiana. Martedì 30 l' attenzione si sposterà sulle assicurazioni marittime e le loro evoluzioni in tempo di pandemia e di mutati profili di rischio, e sulle professioni dello yachting. Il 'modello **Genova**' sarà protagonista della giornata di mercoledì 1, mentre giovedì 2 luglio riflettori puntati sulle tecnologie e sull' innovazione sostenibile nella logistica marittima. (ANSA).



Dalle tecnologie per la navigazione al modello Genova: torna il Blue Economy Summit (29 giugno-3 luglio)

Il Blue Economy Summit 2020, in programma dal 29 giugno al 3 luglio, utilizzerà le tecnologie digitali che hanno tenuto banco in questi mesi di confinamento e distanziamento

Sarà il primo appuntamento a livello nazionale ad accompagnare la navigazione dei protagonisti dell' economia del mare nella difficile ripartenza dopo la fase acuta dell' emergenza sanitaria. Blue Economy Summit 2020 , in programma dal 29 giugno al 3 luglio, utilizzerà le tecnologie digitali che hanno tenuto banco in questi mesi di confinamento e distanziamento, coniugandole con un approccio innovativo nella presentazione dei contenuti, per coinvolgere tutte le filiere produttive "blu", i centri decisionali politici e il pubblico specifico. Il Blue Economy Summit, organizzato dall' assessorato allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di **Genova**, rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di **Genova**, Università degli Studi di **Genova**, Camera di Commercio di **Genova**, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandatori Mediatori Marittimi. «Eravamo indecisi se rimandare l' evento a settembre ma abbiamo scelto di lanciare un chiaro segnale di "ripartenza", proponendo un programma intenso e di estrema attualità - dichiara l' assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca - Il mare e tutta la comunità marittima italiana devono essere il simbolo della rinascita di questo Paese. Sono convinto che la Blue Economy potrà trainare l' economia nazionale verso traguardi importanti e farsi portatrice di un messaggio forte all' Europa». Le tematiche saranno le più scottanti per una rapida ripresa produttiva del settore, sostenibile, che a lungo termine consenta quel salto di qualità a lungo perseguito da tutti gli attori pubblici e privati. L' apertura del 29 giugno sarà dedicata a logistica ed economia dall' emergenza sanitaria alla ripartenza, e alle prospettive di sviluppo del Waterfront e del **Porto di Genova**, capitale dell' economia del mare italiana. Martedì 30 l' attenzione si sposterà su due tematiche verticali di grande impatto: le assicurazioni marittime e le loro evoluzioni in tempo di pandemia e di mutati profili di rischio, e le professioni dello yachting, dalla progettazione ai mestieri di bordo in uno scenario del leisure dagli sviluppi ancora non chiari. Il Modello **Genova** , nelle sue diverse accezioni, tema dominante in queste settimane per gli insegnamenti e le suggestioni che il successo della ricostruzione del Ponte della val Polcevera è in grado di fornire per immaginare e attuare un nuovo modello di governance della portualità e della logistica, andando oltre il campo delle infrastrutture, sarà protagonista indiscusso della giornata di mercoledì 1. Giovedì 2 luglio riflettori puntati sulle tecnologie e sull' innovazione sostenibile nella logistica marittima , con al mattino un focus su portualità e retroportualità, all' insegna dell' automazione, della digitalizzazione dei processi e delle tecnologie per la sicurezza del lavoro. Nel pomeriggio i lavori proseguiranno con un focus sulla navigazione, sempre in ottica di automazione ma anche di tecnologie per la sicurezza sanitaria di bordo. Blue Economy Summit 2020 approderà il 3 luglio a due tematiche estremamente critiche per l' economia del mare e per tutta l' Italia rivierasca: il turismo e la cultura del mare di massa mediata dagli sport nautici, dove **Genova** in particolare si appresta a diventare una meta privilegiata a livello internazionale.



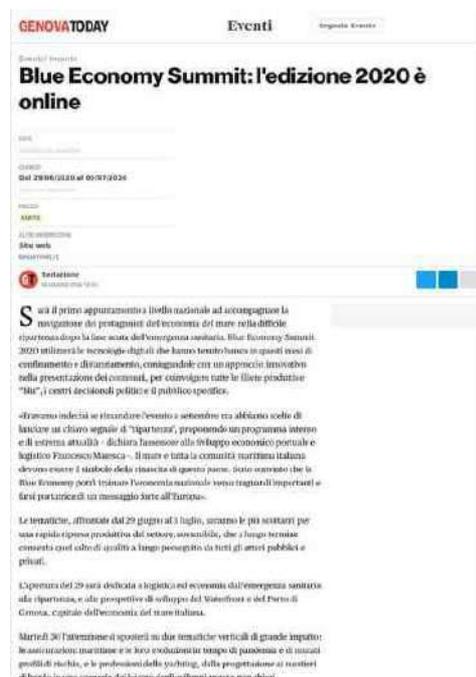
Blue Economy Summit 2020: dal 29 giugno 5 giorni di appuntamenti in streaming sui temi dell' economia del mare

(FERPRESS) - **Genova**, 4 GIU - Sarà il primo appuntamento a livello nazionale ad accompagnare la navigazione dei protagonisti dell' economia del mare nella difficile ripartenza dopo la fase acuta dell' emergenza sanitaria. Blue Economy Summit 2020 utilizzerà le tecnologie digitali che hanno tenuto banco in questi mesi di confinamento e distanziamento, coniugandole con un approccio innovativo nella presentazione dei contenuti, per coinvolgere tutte le filiere produttive "blu", i centri decisionali politici e il pubblico specifico. «Eravamo indecisi se rimandare l' evento a settembre ma abbiamo scelto di lanciare un chiaro segnale di "ripartenza", proponendo un programma intenso e di estrema attualità - dichiara l' assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca -. Il mare e tutta la comunità marittima italiana devono essere il simbolo della rinascita di questo paese. Sono convinto che la Blue Economy potrà trainare l' economia nazionale verso traguardi importanti e farsi portatrice di un messaggio forte all' Europa». Le tematiche, affrontate dal 29 giugno al 3 luglio, saranno le più scottanti per una rapida ripresa produttiva del settore, sostenibile, che a lungo termine consenta quel salto di qualità a lungo perseguito da tutti gli attori pubblici e privati. L' apertura del 29 sarà dedicata a logistica ed economia dall' emergenza sanitaria alla ripartenza, e alle prospettive di sviluppo del Waterfront e del **Porto di Genova**, capitale dell' economia del mare italiana. Martedì 30 l' attenzione si sposterà su due tematiche verticali di grande impatto: le assicurazioni marittime e le loro evoluzioni in tempo di pandemia e di mutati profili di rischio, e le professioni dello yachting, dalla progettazione ai mestieri di bordo in uno scenario del leisure dagli sviluppi ancora non chiari. Il Modello **Genova**, nelle sue diverse accezioni, tema dominante in queste settimane per gli insegnamenti e le suggestioni che il successo della ricostruzione del Ponte della Valpolcevera è in grado di fornire per immaginare e attuare un nuovo modello di governance della portualità e della logistica, andando oltre il campo delle infrastrutture, sarà protagonista indiscusso della giornata di mercoledì 1. Giovedì 2 luglio riflettori puntati sulle tecnologie e sull' innovazione sostenibile nella logistica marittima, con al mattino un focus su portualità e retroportualità, all' insegna dell' automazione, della digitalizzazione dei processi e delle tecnologie per la sicurezza del lavoro. Nel pomeriggio i lavori proseguiranno con un focus sulla navigazione, sempre in ottica di automazione ma anche di tecnologie per la sicurezza sanitaria di bordo. Blue Economy Summit 2020 approderà il 3 luglio a due tematiche estremamente critiche per l' economia del mare e per tutta l' Italia rivierasca: il turismo e la cultura del mare di massa mediata dagli sport nautici, dove **Genova** in particolare si appresta a diventare una meta privilegiata a livello internazionale. Il Blue Economy Summit, organizzato dall' Assessorato allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di **Genova**, rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di **Genova**, Università degli Studi di **Genova**, Camera di Commercio di **Genova**, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandatori Mediatori Marittimi.



Blue Economy Summit: l' edizione 2020 è online

Sarà il primo appuntamento a livello nazionale ad accompagnare la navigazione dei protagonisti dell' economia del mare nella difficile ripartenza dopo la fase acuta dell' emergenza sanitaria. Blue Economy Summit 2020 utilizzerà le tecnologie digitali che hanno tenuto banco in questi mesi di confinamento e distanziamento, coniugandole con un approccio innovativo nella presentazione dei contenuti, per coinvolgere tutte le filiere produttive "blu", i centri decisionali politici e il pubblico specifico. «Eravamo indecisi se rimandare l' evento a settembre ma abbiamo scelto di lanciare un chiaro segnale di "ripartenza", proponendo un programma intenso e di estrema attualità - dichiara l' assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca -. Il mare e tutta la comunità marittima italiana devono essere il simbolo della rinascita di questo paese. Sono convinto che la Blue Economy potrà trainare l' economia nazionale verso traguardi importanti e farsi portatrice di un messaggio forte all' Europa». Le tematiche, affrontate dal 29 giugno al 3 luglio, saranno le più scottanti per una rapida ripresa produttiva del settore, sostenibile, che a lungo termine consenta quel salto di qualità a lungo perseguito da tutti gli attori pubblici e privati. L' apertura del 29 sarà dedicata a logistica ed economia dall' emergenza sanitaria alla ripartenza, e alle prospettive di sviluppo del Waterfront e del **Porto di Genova**, capitale dell' economia del mare italiana. Martedì 30 l' attenzione si sposterà su due tematiche verticali di grande impatto: le assicurazioni marittime e le loro evoluzioni in tempo di pandemia e di mutati profili di rischio, e le professioni dello yachting, dalla progettazione ai mestieri di bordo in uno scenario del leisure dagli sviluppi ancora non chiari. Il Modello **Genova**, nelle sue diverse accezioni, tema dominante in queste settimane per gli insegnamenti e le suggestioni che il successo della ricostruzione del Ponte della Valpolcevera è in grado di fornire per immaginare e attuare un nuovo modello di governance della portualità e della logistica, andando oltre il campo delle infrastrutture, sarà protagonista indiscusso della giornata di mercoledì 1. Giovedì 2 luglio riflettori puntati sulle tecnologie e sull' innovazione sostenibile nella logistica marittima, con al mattino un focus su portualità e retroportualità, all' insegna dell' automazione, della digitalizzazione dei processi e delle tecnologie per la sicurezza del lavoro. Nel pomeriggio i lavori proseguiranno con un focus sulla navigazione, sempre in ottica di automazione ma anche di tecnologie per la sicurezza sanitaria di bordo. Blue Economy Summit 2020 approderà il 3 luglio a due tematiche estremamente critiche per l' economia del mare e per tutta l' Italia rivierasca: il turismo e la cultura del mare di massa mediata dagli sport nautici, dove **Genova** in particolare si appresta a diventare una meta privilegiata a livello internazionale. Il Blue Economy Summit, organizzato dall' Assessorato allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di **Genova**, rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di **Genova**, Università degli Studi di **Genova**, Camera di Commercio di **Genova**, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi.



Genova24

Genova, Voltri

Blue Economy Summit, dal 29 giugno al 3 luglio l'evento sarà in live streaming

Approccio innovativo nella presentazione dei contenuti per coinvolgere tutte le filiere produttive "blu"

Genova. Sarà il primo appuntamento a livello nazionale ad accompagnare la navigazione dei protagonisti dell'economia del mare nella difficile ripartenza dopo la fase acuta dell'emergenza sanitaria. Blue Economy Summit 2020 utilizzerà le tecnologie digitali che hanno tenuto banco in questi mesi di confinamento e distanziamento, coniugandole con un approccio innovativo nella presentazione dei contenuti, per coinvolgere tutte le filiere produttive 'blu', i centri decisionali politici e il pubblico specifico. «Eravamo indecisi se rimandare l'evento a settembre ma abbiamo scelto di lanciare un chiaro segnale di 'ripartenza', proponendo un programma intenso e di estrema attualità - dichiara l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca -. Il mare e tutta la comunità marittima italiana devono essere il simbolo della rinascita di questo paese. Sono convinto che la Blue Economy potrà trainare l'economia nazionale verso traguardi importanti e farsi portatrice di un messaggio forte all'Europa». Le tematiche, affrontate dal 29 giugno al 3 luglio, saranno le più scottanti per una rapida ripresa produttiva del settore, sostenibile, che a lungo termine consenta quel salto di qualità a lungo perseguito da tutti gli attori pubblici e privati. L'apertura del 29 sarà dedicata a logistica ed economia dall'emergenza sanitaria alla ripartenza, e alle prospettive di sviluppo del Waterfront e del **Porto** di Genova, capitale dell'economia del mare italiana. Martedì 30 l'attenzione si sposterà su due tematiche verticali di grande impatto: le assicurazioni marittime e le loro evoluzioni in tempo di pandemia e di mutati profili di rischio, e le professioni dello yachting, dalla progettazione ai mestieri di bordo in uno scenario del leisure dagli sviluppi ancora non chiari. Il Modello Genova, nelle sue diverse accezioni, tema dominante in queste settimane per gli insegnanti e le suggestioni che il successo della ricostruzione del Ponte della Valpolcevera è in grado di fornire per immaginare e attuare un nuovo modello di governance della portualità e della logistica, andando oltre il campo delle infrastrutture, sarà protagonista indiscusso della giornata di mercoledì 1. Giovedì 2 luglio riflettori puntati sulle tecnologie e sull'innovazione sostenibile nella logistica marittima, con al mattino un focus su portualità e retroportualità, all'insegna dell'automazione, della digitalizzazione dei processi e delle tecnologie per la sicurezza del lavoro. Nel pomeriggio i lavori proseguiranno con un focus sulla navigazione, sempre in ottica di automazione ma anche di tecnologie per la sicurezza sanitaria di bordo. Blue Economy Summit 2020 approderà il 3 luglio a due tematiche estremamente critiche per l'economia del mare e per tutta l'Italia rivierasca: il turismo e la cultura del mare di massa mediata dagli sport nautici, dove Genova in particolare si appresta a diventare una meta privilegiata a livello internazionale. Il Blue Economy Summit, organizzato dall'Assessorato allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova, rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di Genova, Università degli Studi di Genova, Camera di Commercio di Genova, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi. www.besummit.it.



Blue Economy Summit aprirà con la logistica

Ripartenza dell'economia del mare dopo l'emergenza sanitaria

Redazione

GENOVA Blue Economy Summit 2020 sarà il primo appuntamento a livello nazionale ad accompagnare la navigazione dei protagonisti dell'economia del mare nella difficile ripartenza dopo la fase acuta dell'emergenza sanitaria. Utilizzerà le tecnologie digitali che hanno tenuto banco in questi mesi di confinamento e distanziamento, coniugandole con un approccio innovativo nella presentazione dei contenuti, per coinvolgere tutte le filiere produttive blu, i centri decisionali politici e il pubblico specifico. Eravamo indecisi se rimandare l'evento a settembre ma abbiamo scelto di lanciare un chiaro segnale di ripartenza, proponendo un programma intenso e di estrema attualità dichiara l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca . Il mare e tutta la comunità marittima italiana devono essere il simbolo della rinascita di questo paese. Sono convinto che la Blue Economy potrà trainare l'economia nazionale verso traguardi importanti e farsi portatrice di un messaggio forte all'Europa». Le tematiche, affrontate dal 29 Giugno al 3 Luglio, saranno le più scottanti per una rapida ripresa produttiva del settore, sostenibile, che a lungo termine consenta quel salto di qualità a lungo perseguito da tutti gli attori pubblici e privati. L'apertura del 29 sarà dedicata a logistica ed economia dall'emergenza sanitaria alla ripartenza, e alle prospettive di sviluppo del Waterfront e del porto di Genova, capitale dell'economia del mare italiana. Martedì 30 l'attenzione si sposterà su due tematiche verticali di grande impatto: le assicurazioni marittime e le loro evoluzioni in tempo di pandemia e di mutati profili di rischio, e le professioni dello yachting, dalla progettazione ai mestieri di bordo in uno scenario del leisure dagli sviluppi ancora non chiari. Il Modello Genova, nelle sue diverse accezioni, tema dominante in queste settimane per gli insegnamenti e le suggestioni che il successo della ricostruzione del Ponte della Valpolcevera è in grado di fornire per immaginare e attuare un nuovo modello di governance della portualità e della logistica, andando oltre il campo delle infrastrutture, sarà protagonista indiscusso della giornata di mercoledì 1° Luglio. Giovedì 2 Luglio riflettori puntati sulle tecnologie e sull'innovazione sostenibile nella logistica marittima, con al mattino un focus su portualità e retroportualità, all'insegna dell'automazione, della digitalizzazione dei processi e delle tecnologie per la sicurezza del lavoro. Nel pomeriggio i lavori proseguiranno con un focus sulla navigazione, sempre in ottica di automazione ma anche di tecnologie per la sicurezza sanitaria di bordo. Blue Economy Summit 2020 approderà il 3 Luglio a due tematiche estremamente critiche per l'economia del mare e per tutta l'Italia rivierasca: il turismo e la cultura del mare di massa mediata dagli sport nautici, dove Genova in particolare si appresta a diventare una meta privilegiata a livello internazionale. Il Blue Economy Summit, organizzato dall'Assessorato allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova, rientra negli appuntamenti del Genoa Blue Forum promossi dal Comune di Genova, Università degli Studi di Genova, Camera di Commercio di Genova, Regione Liguria e Associazione Agenti Raccomandati Mediatori Marittimi.



Movida col freno: tutto chiuso all' una di notte

L' ordinanza del sindaco in vigore da domani: alle 21 stop alla vendita di alcolici per asporto. «Divertimento ok, ma con buon senso»

LA SPEZIA Prima il confronto con il prefetto e il questore, poi la firma.

Contro la malamovida e gli assembramenti sconsiderati nelle vie del centro città, ecco l' ordinanza del sindaco Pierluigi Peracchini. Da domani e fino al 31 luglio, nel quadrilatero cittadino individuato da via Aldo Ferrari, via Fiume, piazza Saint Bon, via XX Settembre, galleria Spallanzani, via Crispi, Viale Italia, passeggiata Morin e viale Amendola, ogni venerdì e sabato, dalle 21 entrerà in vigore il divieto di vendita per asporto di bevande alcoliche di qualunque gradazione e di bevande in contenitori di vetro; rimane ammessa la somministrazione di bevande alcoliche all' interno degli esercizi autorizzati, comprese le aree pertinenziali abilitate e attrezzate. Alla stessa ora, chiuderanno minimarket, esercizi di vicinato, medie e grandi strutture di vendita alimentare. Ma soprattutto, dall' una di notte scatterà la chiusura di tutti gli esercizi pubblici, un coprifuoco che non risparmia nessuno: bar, ristoranti, gli esercizi artigianali, i circoli privati abilitati alla vendita e somministrazione di alimenti e bevande, persino gli esercizi con distributori automatici. Un pugno duro, quello dell' amministrazione contro i comportamenti scorretti del week end, anche se il dispositivo è stato limato rispetto agli annunci dei giorni scorsi: lo stesso Peracchini aveva ipotizzato la chiusura obbligatoria dei locali alle 24, ma il confronto con la giunta, unito ai mal di pancia di molti titolari di bar e ristoranti che avevano lamentato l' orario individuato in prima battuta da Palazzo civico troppo restrittivo e limitante, ha avuto l' effetto di allungare l' attività dei locali fino all' una di notte. «L' ordinanza che ho firmato - spiega il sindaco Pierluigi Peracchini - vuole garantire il divertimento con buon senso e equilibrio. La decisione è quella di disciplinare meglio le attività commerciali del centro città, del centro storico e del quartiere Umbertino: nelle serate di venerdì e di sabato tutti i locali chiuderanno all' una di notte. L' obiettivo è di tutelare la buona movida e limitare al massimo episodi di vandalismo e assembramenti che purtroppo si sono verificati negli scorsi weekend. Comportamenti che potrebbero vanificare gli sforzi compiuti fino ad oggi e che mettono a serio rischio la salute e l' incolumità dei molti cittadini che invece sono rispettosi delle regole». D' altronde, il 'repertorio' mostrato negli ultimi due week end, è stato ampio: gravi episodi di vandalismo al patrimonio pubblico e privato, svariati casi di eccessivo assembramento di persone in strade e piazze cittadine, spesso in prossimità dei locali, ma anche l' uso scorretto delle mascherine nelle ore serali e notturne del week end; il tutto, ovviamente, aggravato da un consumo eccessivo di alcool. Un' ordinanza, quella firmata da Peracchini, condivisa anche dagli assessori alla sicurezza e al commercio, Gianmarco Medusei e Lorenzo Brogi. «Dispiace che per l' imprudenza di qualcuno ci debba rimettere anche la parte più sana della movida - spiega Medusei - così come mi dispiace per le attività, ma è un provvedimento preso per la tutela della salute pubblica. Il dispositivo della Questura garantirà controlli adeguati al rispetto dell' ordinanza, fermo restando che comportamenti gravi come gli assembramenti e l' abuso di alcool molto spesso si verificano anche prima dell' una di notte. Serve buon senso e serve tenere alta l' attenzione, anche sul fenomeno dell' alcool venduto ai minori: spesso succede che siano i maggiorenni ad acquistare l' alcool nei locali per poi a cederlo ai minori, un fenomeno che va monitorato e stroncato». L' assessore al commercio Lorenzo Brogi plaude invece alla decisione di chiudere i locali all' una e non - come ipotizzato





La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

nei giorni scorsi - alla mezzanotte, così come alla chiusura dei market dalle 21. «C'è stato un confronto con i titolari dei locali, credo sia importante aver dato la possibilità a bar e ristoranti di lavorare un'ora in più e di non chiudere alla mezzanotte, senza snaturare gli obiettivi dell'ordinanza» spiega l'assessore, che poi fa il punto sulla possibilità di spostare sulla passeggiata Morin parte della movida cittadina. «I titolari dei locali ci hanno illustrato un progetto, è nostra intenzione lanciare una manifestazione di interesse per vedere se c'è convinzione ad andare avanti su questa strada. Con l'**Autorità portuale** nessun problema sull'utilizzo della Morin a questo scopo». Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Container e merci, un inizio 2020 difficile «Bisogna ridurre costi e tariffe dei servizi portuali»

Maurizio Marendon, responsabile del settore **porto** per Lista per Ravenna, interviene sui dati negativi dei traffici portuali nei primi mesi del 2020 dello scalo ravennate: «Abbiamo dato l' allerta già il 14 maggio con la nota: 'Campanelli d' allarme sul **porto**. Nessuno pensa ad affrontare l' emergenza. Il rischio che il Covid faccia fuggire gli armatori'. La tanto incensata Jolly Vanadio è stata una rondine bella, non una primavera. Arrivata nel nostro scalo per caricare merce il cui **porto** naturale non poteva che essere Ravenna, dovendo imbarcare presse pesantissime prodotte dalla Sacmi di Imola, è arrivata 'vuota di carico' per non toccare i bassi fondali del canale, il cui rialzo dovrà ancora aspettare non poco. I celebrati 48 milioni delle Ferrovie serviranno certamente a potenziare il trasporto merci su rotaia a sinistra del canale Candiano e alla sua destra (sempre che, se e come si faccia il sottopasso di via Molinetto). Ma ci manca immensamente da una vita il raddoppio dei binari fra Ravenna e Bologna, 'capitale' della nostra regione, snodo primario di ogni traffico merci, per noi tuttavia impervio. Ci serve una sferzata di risorse fresche alle importazioni ed alle esportazioni che agevoli lo sviluppo di sistemi informatizzati efficienti e sicuri e dia velocità alle spedizioni eliminandone gli intoppi. Bisogna ridurre i costi, le tariffe e i dazi dei nostri carissimi servizi portuali, ché almeno ci aiutino a reggere l' odierna ingrata concorrenza con La Spezia e Venezia, nostri diretti concorrenti».



Porto, Lista per Ravenna: "Investimenti anche sui traffici e non solo sugli interventi urbanistici"

Ed ancora: "La tanto incensata Jolly Vanadio è stata una rondine bella, non una primavera. Arrivata nel nostro scalo per caricare merce il cui porto naturale non poteva che essere Ravenna"

"In questi giorni, il coro unisono delle **Autorità** locali ha molto cantato, quasi ballando sul Titanic, di una serie di manutenzioni portuali per 30 milioni (sugli accosti in destra canale, sull' attracco del traghetto, su nuove banchine) e di opere pubbliche a servizio di Marina di Ravenna e Porto Corsini per 15 milioni (il rifacimento delle banchine e fognature degradate della darsena pescherecci, il ripristino delle banchine in Fabbrica Vecchia/Marchesato, la ristrutturazione del mercato del pesce, la realizzazione del Parco delle Dune in sinistra canale). Se ne vagheggiava da tantissimo, qualche dubbio sulla celerità promessa rimane, specie per queste ultime opere. Ma sono investimenti che attengono positivamente all'"urbanistica" **portuale**, alcuni chiesti e sollecitati più volte da Lista per Ravenna. Avvantaggiano anche la ripresa dell' edilizia. Nulla però hanno a che fare col 30,4% dei traffici portuali perduti nei primi tre mesi dell' anno e col -28,9% di aprile, né con l' 11% in meno dei container pieni (vera ricchezza del nostro scalo) nel quadrimestre, che nel mese di aprile è stato un drammatico -17,8%. Né con le previsioni fosche che tolgono il sonno a chi nel porto ci lavora in proporzione alle merci in arrivo o in partenza: impresari, operatori, spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, ecc., tutti ormai allo stremo. Abbiamo dato l' allerta già il 14 maggio con la nota: "Campanelli d' allarme sul porto. Nessuno pensa ad affrontare l' emergenza. Il rischio che il Covid faccia fuggire gli armatori": è il pensiero di Maurizio Marendon, responsabile Porto e Ambiente di Lista per Ravenna. Ed ancora: "La tanto incensata Jolly Vanadio è stata una rondine bella, non una primavera. Arrivata nel nostro scalo per caricare merce il cui porto naturale non poteva che essere Ravenna, dovendo imbarcare presse pesantissime prodotte dalla Sacmi di Imola, è arrivata "vuota di carico" per non toccare i bassi fondali del canale, il cui rialzo dovrà ancora aspettare non poco. I celebrati 48 milioni delle Ferrovie serviranno certamente a potenziare il trasporto merci su rotaia a sinistra del canale Candiano e alla sua destra (sempreché, quando e come si faccia il sottopasso di via Molinetto). Ma ci manca immensamente da una vita il raddoppio dei binari fra Ravenna e Bologna, "capitale" della nostra regione, snodo primario di ogni traffico merci, per noi tuttavia impervio. Ci serve una sferzata di risorse fresche alle importazioni ed alle esportazioni che agevoli lo sviluppo di sistemi informatizzati efficienti e sicuri e dia velocità alle spedizioni eliminandone gli intoppi. Bisogna ridurre i costi, le tariffe e i dazi dei nostri carissimi servizi portuali, ché almeno ci aiutino a reggere l' odierna ingrata concorrenza con La Spezia e Venezia, nostri diretti concorrenti". E conclude Marendon: "Regione, Comune, **Autorità portuale**, Ferrovie dello Stato, spedizionieri, trasportatori su gomma, Dogane e SAPIR devono incontrarsi serratamente a più riprese, fino a concertare, attingendo a fondi nazionali, regionali ed europei, piani di sviluppo, interventi ed iniziative capaci di far diventare il nostro porto non già il "riferimento assoluto in tutto l' alto Adriatico", come ha gorgheggiato il sindaco di Ravenna, ma il vero porto della Regione Emilia-Romagna che non è mai stato, condizione irrinunciabile perché salga almeno nella serie A dell' Adriatico. Ma devono farlo subito e con obiettivi di breve o medio-breve termine. Prima che il porto di Ravenna si schianti nell' iceberg che si annuncia".

RAVENNATODAY Politica

Porto, Lista per Ravenna: "Investimenti anche sui traffici e non solo sugli interventi urbanistici"

Ed ancora: "La tanto incensata Jolly Vanadio è stata una rondine bella, non una primavera. Arrivata nel nostro scalo per caricare merce il cui porto naturale non poteva che essere Ravenna".

I più letti di oggi

1. **Giulia Berlusconi** - "L'arrivo di una nave di linea è un evento raro"
2. **La Pappa** - "In un'aula la legge è uguale per tutti"
3. **Grilli** - "Verzoni non è un leader"
4. **Leone** - "Il governo è un'entità"

Il testo dell'articolo:

In questi giorni, il coro unisono delle autorità locali ha molto cantato, quasi ballando sul Titanic, di una serie di manutenzioni portuali per 30 milioni (sugli accosti in destra canale, sull'attracco del traghetto, su nuove banchine) e di opere pubbliche a servizio di Marina di Ravenna e Porto Corsini per 15 milioni (il rifacimento delle banchine e fognature degradate della darsena pescherecci, il ripristino delle banchine in Fabbrica Vecchia/Marchesato, la ristrutturazione del mercato del pesce, la realizzazione del Parco delle Dune in sinistra canale). Se ne vagheggiava da tantissimo, qualche dubbio sulla celerità promessa rimane, specie per queste ultime opere. Ma sono investimenti che attengono positivamente all'"urbanistica" portuale, alcuni chiesti e sollecitati più volte da Lista per Ravenna. Avvantaggiano anche la ripresa dell'edilizia. Nulla però hanno a che fare col 30,4% dei traffici portuali perduti nei primi tre mesi dell'anno e col -28,9% di aprile, né con l'11% in meno dei container pieni (vera ricchezza del nostro scalo) nel quadrimestre, che nel mese di aprile è stato un drammatico -17,8%. Né con le previsioni fosche che tolgono il sonno a chi nel porto ci lavora in proporzione alle merci in arrivo o in partenza: impresari, operatori, spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, ecc., tutti ormai allo stremo. Abbiamo dato l'allerta già il 14 maggio con la nota: "Campanelli d'allarme sul porto. Nessuno pensa ad affrontare l'emergenza. Il rischio che il Covid faccia fuggire gli armatori": è il pensiero di Maurizio Marendon, responsabile Porto e Ambiente di Lista per Ravenna.

Ed ancora: "La tanto incensata Jolly Vanadio è stata una rondine bella, non una primavera. Arrivata nel nostro scalo per caricare merce il cui porto naturale non poteva che essere Ravenna, dovendo imbarcare presse pesantissime prodotte dalla Sacmi di Imola, è arrivata "vuota di carico" per non toccare i bassi fondali del canale, il cui rialzo dovrà ancora aspettare non poco. I celebrati 48 milioni delle Ferrovie serviranno certamente a potenziare il trasporto merci su rotaia a sinistra del canale Candiano e alla sua destra (sempreché, quando e come si faccia il sottopasso di via Molinetto). Ma ci manca immensamente da una vita il raddoppio dei binari fra Ravenna e Bologna, "capitale" della nostra regione, snodo primario di ogni traffico merci, per noi tuttavia impervio. Ci serve una sferzata di risorse fresche alle importazioni ed alle esportazioni che agevoli lo sviluppo di sistemi informatizzati efficienti e sicuri e dia velocità alle spedizioni eliminandone gli intoppi. Bisogna ridurre i costi, le tariffe e i dazi dei nostri carissimi servizi portuali, ché almeno ci aiutino a reggere l'odierna ingrata concorrenza con La Spezia e Venezia, nostri diretti concorrenti". E conclude Marendon: "Regione, Comune, **Autorità portuale**, Ferrovie dello Stato, spedizionieri, trasportatori su gomma, Dogane e SAPIR devono incontrarsi serratamente a più riprese, fino a concertare, attingendo a fondi nazionali, regionali ed europei, piani di sviluppo, interventi ed iniziative capaci di far diventare il nostro porto non già il "riferimento assoluto in tutto l'alto Adriatico", come ha gorgheggiato il sindaco di Ravenna, ma il vero porto della Regione Emilia-Romagna che non è mai stato, condizione irrinunciabile perché salga almeno nella serie A dell'Adriatico. Ma devono farlo subito e con obiettivi di breve o medio-breve termine. Prima che il porto di Ravenna si schianti nell'iceberg che si annuncia".



Marendon (LpRa): "Porto alla deriva, si balla come sul Titanic"

"In questi giorni, il coro unisono delle **Autorità** locali ha molto cantato, quasi ballando sul Titanic, di una serie di manutenzioni portuali per 30 milioni (sugli accosti in destra canale, sull' attracco del traghetto, su nuove banchine) e di opere pubbliche a servizio di Marina di Ravenna e Porto Corsini per 15 milioni (il rifacimento delle banchine e fognature degradate della darsena pescherecci, il ripristino delle banchine in Fabbrica Vecchia/Marchesato, la ristrutturazione del mercato del pesce, la realizzazione del Parco delle Dune in sinistra canale). Se ne vagheggiava da tantissimo, qualche dubbio sulla celerità promessa rimane, specie per queste ultime opere. Ma sono investimenti che attengono positivamente all'urbanistica' **portuale**, alcuni chiesti e sollecitati più volte da Lista per Ravenna. Avvantaggiano anche la ripresa dell' edilizia. Fin qui tutto ok" afferma Maurizio Marendon, responsabile Porto e Ambiente di Lista per Ravenna. "Nulla però hanno a che fare col 30,4% dei traffici portuali perduti nei primi tre mesi dell' anno e col -28,9% di aprile, né con l' 11% in meno dei container pieni (vera ricchezza del nostro scalo) nel quadrimestre, che nel mese di aprile è stato un drammatico -17,8%. Né con le previsioni fosche che tolgono il sonno a chi nel porto ci lavora in proporzione alle merci in arrivo o in partenza: impresari, operatori, spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, ecc., tutti ormai allo stremo. Abbiamo dato l' allerta già il 14 maggio con la nota: 'Campanelli d' allarme sul porto. Nessuno pensa ad affrontare l' emergenza. Il rischio che il Covid faccia fuggire gli armatori' continua Maurizio Marendon. "La tanto incensata Jolly Vanadio è stata una rondine bella, non una primavera. Arrivata nel nostro scalo per caricare merce il cui porto naturale non poteva che essere Ravenna, dovendo imbarcare presse pesantissime prodotte dalla Sacmi di Imola, è arrivata 'vuota di carico' per non toccare i bassi fondali del canale, il cui rialzo dovrà ancora aspettare non poco. I celebrati 48 milioni delle Ferrovie serviranno certamente a potenziare il trasporto merci su rotaia a sinistra del canale Candiano e alla sua destra (sempreché, quando e come si faccia il sottopasso di via Molinetto). Ma ci manca immensamente da una vita il raddoppio dei binari fra Ravenna e Bologna, 'capitale' della nostra regione, snodo primario di ogni traffico merci, per noi tuttavia impervio. Ci serve una sferzata di risorse fresche alle importazioni ed alle esportazioni che agevoli lo sviluppo di sistemi informatizzati efficienti e sicuri e dia velocità alle spedizioni eliminandone gli intoppi. Bisogna ridurre i costi, le tariffe e i dazi dei nostri carissimi servizi portuali, ché almeno ci aiutino a reggere l' odierna ingrata concorrenza con La Spezia e Venezia, nostri diretti concorrenti" spiega Maurizio Marendon. "Regione, Comune, **Autorità portuale**, Ferrovie dello Stato, spedizionieri, trasportatori su gomma, Dogane e SAPIR devono incontrarsi serratamente a più riprese, fino a concertare, attingendo a fondi nazionali, regionali ed europei, piani di sviluppo, interventi ed iniziative capaci di far diventare il nostro porto non già il 'riferimento assoluto in tutto l' alto Adriatico', come ha gorgheggiato il sindaco di Ravenna, ma il vero porto della Regione Emilia-Romagna che non è mai stato, condizione irrinunciabile perché salga almeno nella serie A dell' Adriatico. Ma devono farlo subito e con obiettivi di breve o medio-breve termine. Prima che il porto di Ravenna si schianti nell' iceberg che si annuncia" conclude Maurizio Marendon.



Il porto pronto per la ripresa

Numeri in calo nella movimentazione delle merci. Declino contenuto per i container in attesa della ripartenza

di Cristina Lorenzi CARRARA Il porto in attesa della ripartenza. Soprattutto delle grandi fabbriche del nord. Grave la situazione dello scalo marinello alla chiusura del lockdown. Come molte altre aziende l'economia del porto esce massacrata dalle settimane di chiusura del Paese e negli uffici del bilancio si stanno leccando le ferite. Per quanto riguarda merci e movimenti i segni per Marina sono, ovviamente, tutti meno. Per il primo quadrimestre del 2020 sono 26.240 i contenitori (che aumentano del 15%) e 888.692 tonnellate di merci sfuse corrispondenti a un più vistoso meno 18,9%. Aprile a due due facce con declino contenuto per i container, 6.261 teu (-0,6%) contro le merci in caduta libera, 187.501 tonnellate pari a meno 40,3%. Altri scenari sul versante crocieristico che, a fronte dei 40mila passeggeri (con La Spezia) di inizio anno, registra l'azzeramento dei movimenti, per lo stop alle crociere imposto dal coronavirus. Se Carrara piange, La Spezia non ride. 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 tonnellate (-16,5%). Più marcato il calo riferito ad aprile: 87.351 teu (-25,8%) e 1.082.029 tons (-25,3%). Sulla possibilità di risollevarsi e di tornare a vedere qualche segno più i vertici della Port authority non rivelano un eccessivo pessimismo. Francesco Di Sarcina, segretario generale di Adsp, sulla ripartenza spiega che dai porti di Spezia e Marina di Carrara vede arrivare messaggi confortanti. Secondo i vertici dell' **Autorità** non ci sarà da attendere troppo per ritrovare le performance precedenti quando i traffici riprenderanno. Con la riapertura delle fabbriche del nord si prevede che il quadro cambierà, così come si sta iniziando a generare produzione anche in export. Occorrerà tempo, ma si confida che nel giro di due mesi la situazione potrà migliorare notevolmente». Molto conta il decreto rilancio che prevede misure che si applicheranno anche ai terminalisti di Spezia, alle crociere e ai concessionari in genere. Risorse che sono a carico dell' **Autorità**. Lo Stato, col decreto di prossima conversione, indica i criteri per individuare i destinatari e destinatori ma sul quantum e sulle modalità di erogazione decideranno i vertici della Port authority. Per i fondi si prevede di sfruttare 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. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Berti (m5s)

«50 milioni in più per rilanciare i porti»

La battaglia dei 5 Stelle nell' emendamento al decreto «È un settore strategico per l' economia del territorio»

livorno Cinquanta milioni di euro in più da destinare ai porti italiani: è l' obiettivo di uno degli emendamenti al Decreto Rilancio firmati da Francesco Berti, deputato livornese del M5s. In ballo un incremento che porta «da 30 a 80 milioni» i fondi destinati alle **Autorità di Sistema Portuale** per fronteggiare la crisi economica determinata dall' emergenza sanitaria. In particolare, - spiega il parlamentare labronico - grazie alla proposta depositata dalla collega M5s Marta Grande, «aumentiamo di ben 9 volte (da 6 a 56) i milioni destinati a quelle **Autorità di Sistema** che, prive di risorse proprie o di avanzi di amministrazione, si trovano oggi in particolare difficoltà. Fondi che queste dovranno obbligatoriamente utilizzare per sostenere economicamente i lavoratori e le imprese portuali che costituiscono il vero motore del funzionamento dei nostri porti». Le principali novità del Decreto Rilancio sul fronte della portualità? Berti indica che, da un lato, c' è la possibilità per le istituzioni portuali di tagliare i canoni concessori relativi alla gestione di beni demaniali, aree e banchine marittime, servizi ed operazioni portuali anche per il supporto ai passeggeri («potranno essere ridotti o azzerati i canoni 2020 per quelle imprese portuali che hanno subito diminuzioni di fatturato»); dall' altra, c' è la possibilità per le **Autorità di sistema** di sostenere le imprese che forniscono lavoro **portuale** erogando un contributo di 60 euro ad ogni dipendente per ciascuna giornata lavorativa persa rispetto allo stesso mese del 2019 (e se l' ente non può contare su risorse proprie, «sono destinati 6 milioni di euro che con l' approvazione dell' emendamento potrebbero lievitare fino a 56») mentre altri 24 milioni sono previsti per l' indennizzo dei lavoratori delle cooperative che si occupano dei servizi di ormeggio. Le misure sul settore **portuale** già previste dal Decreto Rilancio («e ulteriormente rafforzate dall' emendamento proposto dal M5s»), a giudizio di Berti risulteranno «fondamentali per tutti i porti gestiti dall' Authority di Palazzo Rosciano. Il parlamentare dei Cinque Stelle ricordano come i dati del primo quadrimestre 2020 relativi agli scali portuali di Livorno, Piombino e dell' Isola d' Elba evidenziano «una situazione drammatica»: attracchi diminuiti del 19% «e gli arrivi delle crociere si sono addirittura ridotti del 81,3%». Situazione difficile anche per i porti di Piombino e dell' Isola d' Elba: hanno fatto registrare nello stesso periodo «una perdita del 56,8% nella movimentazione di passeggeri». E' opinione di Berti che da tutti questi dati emerga «la necessità di intervenire rapidamente per sostenere un settore fondamentale per l' economia del nostro territorio: quando parliamo di porti dobbiamo pensare sia alle centinaia di persone e di aziende che quotidianamente operano in questi scali logistici ma anche a tutto l' indotto che queste infrastrutture generano sul territorio». Il deputato citò un recente studio della Camera di Commercio per ricordare che «la filiera della movimentazione merci e passeggeri nella nostra provincia rappresenta da sola il 50% di quella di tutta la Toscana». I porti costituiscono un fattore determinante nello sviluppo della blue economy, avverte: un settore che nel solo 2018 «ha generato nella provincia di Livorno un valore aggiunto diretto e indiretto di circa 3 miliardi di euro» e l' emendamento proposto - è la conclusione - «va nella direzione di sostenere lavoratori, imprese ed operatori di un settore fondamentale e strategico per Livorno e per l' Italia intera». --



Il Tirreno

Livorno

Dopo l'ordinanza della capitaneria

Sui rimorchiatori l'altolà della Filt Cgil

Il sindacato dice no alla riorganizzazione che riduce il numero dei mezzi per via del calo dei traffici marittimi

livorno «L'ordinanza della Capitaneria di **porto** riguardante la riorganizzazione dei servizi di rimorchio calpesta la dignità dei dipendenti della Fratelli Neri e rende purtroppo necessario un utilizzo ancora più esteso degli ammortizzatori sociali». È il sindacato Filt Cgil provinciale a rincarare la dose all'indomani dell'intervento delle segreterie nazionali di tutto il fronte Cgil Cisl Uil di categoria per chiedere alla ministra di sospendere la circolare in base alla quale a **Livorno** è stata messa nero su bianco l'ordinanza che fa scendere il numero dei rimorchiatori presenti (da cinque a quattro nelle ore diurne e da tre a due in quelle notturne). Per il sindacato respinge al mittente la decisione della Capitaneria di **porto** di «emanare un'ordinanza così delicata senza prima avvertire e confrontarsi con il sindacato». È per tutto questo che «nelle prossime ore i lavoratori della Fratelli Neri si riuniranno in assemblea per valutare l'opportunità di eventuali forme di proteste», ricordando l'esigenza di salvaguardare «la dignità dei lavoratori e il rispetto di diritti conquistati in decenni di lotte e sacrifici». La Filt livornese sottolinea che i 70 lavoratori della Fratelli Neri operativi nel **porto** di **Livorno** si trovano già da tempo in difficoltà: la crisi dei traffici legata al Covid-19 ha portato, dal 17 aprile, a ricorrere al fondo d'integrazione salariale "Solimare". Ma adesso però arriva «un altro duro colpo: il taglio giornaliero di due rimorchiatori determinato dall'ordinanza della Capitaneria di **porto** renderà infatti necessario un utilizzo ancora più esteso degli ammortizzatori sociali». Per il sindacato «tutto ciò è ingiusto: i lavoratori non possono diventare il parafulmine della crisi». La Filt tiene a ricordare che «i dipendenti della Fratelli Neri, anche durante i giorni più critici dell'emergenza sanitaria Covid-19, hanno infatti sempre garantito il prezioso servizio dei rimorchiatori. Nessuno dei dipendenti si è mai tirato indietro: tutti i settanta lavoratori hanno sempre dimostrato grande professionalità, serietà e attaccamento per le sorti del nostro scalo». E adesso che le attività stanno «iniziando timidamente a ripartire», ecco che «si decide di voltare le spalle ai lavoratori: tutto ciò è ingiusto». --



«Rimorchiatori, basta col servizio ridotto»

I sindacati vogliono la ripresa dei turni normali. Settanta dipendenti Neri chiedono di tornare allo stipendio ante-covid

LIVORNO Il 27 maggio il ministero dei trasporti ha emanato un' ordinanza con la quale ha concesso alle autorità marittime, cioè le Capitanerie di porto, di organizzazione i servizi di rimorchio delle navi in base al calo dei traffici che si è verificato per l' emergenza coronavirus. «La capitaneria di Livorno il 1° giugno ha subito emesso a sua volta un' ordinanza che sarà valida fino al 31 luglio rinnovabile - racconta Giuseppe Gucciardo della Filt Cgil - dopo la richiesta della società armatrice Neri (alla quale fa capo il servizio rimorchisti, ndr) di rimodulare il servizio stesso. Questo significa che a partire dal 1° giugno la Neri può svolgere il servizio con 6 rimorchiatori invece di 8. A bordo di ogni rimorchiatore gli equipaggi sono compatibili da 3 persone. Con questo cambiamento 6 persone potenzialmente restano a casa con ammortizzatori sociali . Per loro esiste il fondo di integrazione salariale 'Solimare' al quale però avevano già fatto ricorso dal 17 aprile». «Questa situazione - denuncia Gucciardo - appesantisce ancora di più la situazione dei 70 dipendenti operativi della

Neri a Livorno perché già erano sotto ammortizzatori sociali dal 17 aprile. Stare a casa per un operativo della Neri significa perdere tra il 20 e il 30% del salario». A questo punto i lavoratori ieri sera si sono riuniti in assemblea con i delegati sindacali per decidere il da farsi non escluse forme di protesta. «La delusione dei lavoratori è grande perché anche durante i giorni più critici dell' emergenza sanitaria covid 19 hanno sempre garantito il prezioso servizio dei rimorchiatori. Nessuno dei dipendenti Neri si è mai tirato indietro. - sottolinea Gucciardo - La Capitaneria di porto inoltre ci avrebbe potuto consultare perché nulla lo avrebbe impedito e magari la questione poteva essere discussa insieme per attenuare l' impatto sui lavoratori. Capiamo che in questo momento non ha gli stessi traffici del pre-covid, però la società Neri poteva andare avanti come è stato fatto fino ad ora perché il ricorso al fondo di integrazione salariale in via straordinaria per i marittimi 'Solimare' non gli comporterà oneri economici aggiuntivi». E poi, sottolineano lavoratori e sindacati, si dovrebbe tornare verso una certa normalità per cui appare davvero strano ridurre il servizio proprio nella fase della ripresa. Monica Dolciotti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la fine di un' odissea

Diadema riprende il mare «Ma forse è un arrivederci»

«Magari in vista della auspicata ripartenza dei traffici» dice il comandante Täteo Cerimonia di saluto con istituzioni, Capuano (AdSP): «Crociere, nuovi territori»

PIOMBINO Non è un addio ma un arrivederci. A tempi migliori. Magari in vista della auspicata ripartenza dei traffici. A darlo è stato il comandante della nave Costa Diadema, Antonio Tommaso Täteo, durante lo scambio dei saluti con quanti in questi mesi hanno lavorato per consentire lo sbarco in sicurezza di oltre 800 marittimi di 21 nazionalità diverse. Dopo 65 giorni di permanenza nel porto di Piombino, la nave da crociera, che due giorni fa aveva ricevuto l'autorizzazione alla libera pratica da parte della Sanità marittima, nella tarda mattinata di ieri ha lasciato gli ormeggi, dirigendo la prua verso Civitavecchia, dove l'armatore intende concentrare le proprie unità navali. Alla cerimonia - cui è seguito il classico scambio dei crest - erano presenti tutte le istituzioni, a cominciare dal vice questore, Walter Delfino, dal sindaco di Piombino, Francesco Ferrari, e dall' **Autorità di Sistema**, rappresentata dal responsabile dell' Ufficio Territoriale piombinese, Claudio Capuano, e dalla dirigente Sandra Muccetti. Presenti anche il comandante in seconda della capitaneria di porto, Andrea Porzio, il comandante dei carabinieri, Massimiliano Massarelli, l' agente marittimo Alessandro Freschi, il capo degli ormeggiatori, Ettore Rosalba e il capo pilota, Igor Bazzano. Il comandante della Diadema ha espresso gratitudine alla città per il trattamento ricevuto: «Ringrazio tutti quanti per l' accoglienza - ha dichiarato Antonio Tommaso Täteo, davanti ai presenti intervenuti alla cerimonia -, grazie alla vostra professionalità e al supporto ricevuto, tutto è risultato semplice». Täteo ha anche dichiarato di aver apprezzato molto la funzionalità del porto di Piombino e della banchina Pecoraro, che ha dimostrato di poter ospitare una nave come la Diadema (con una lunghezza di 306 metri e una larghezza di 37): «Non posso escludere - ha anche detto - che per il prossimo futuro Costa decida di far scalare lo scalo portuale alle proprie navi». Si tratterebbe, per il comandante della nave, di una scelta dettata non certo dalla gratitudine per «l' ottima accoglienza», ma dalle funzionalità di un porto efficiente, perfettamente in grado di rispondere proattivamente alle esigenze della nave. «Grazie al successo dell' esperienza Diadema - ha chiosato Claudio Capuano - Piombino può esplorare nuovi territori nel business crocieristico, accogliendo navi più grandi di quelle che sino ad oggi hanno scalato le nostre banchine. La recente esperienza emergenziale, e l' apprezzatissimo riconoscimento del comandante Täteo, dimostrano che il porto piombinese può raggiungere questo obiettivo, traguardando nuovi orizzonti». Se mai Costa dovesse decidere di scalare il porto di Piombino con le proprie navi più grandi, «non ci faremo cogliere impreparati, ma lavoreremo per alzare gli standard qualitativi dei nostri servizi», ha concluso Capuano. Soddisfazione è stata espressa anche dal presidente dell' Adsp, Stefano Corsini: «Ringrazio tutti per l' impegno profuso - ha commentato - Piombino sta crescendo e l' armamento, anche attraverso questa esperienza di successo, comincia ad apprezzarne le potenzialità. In vista della stagione crocieristica sulle brevi distanze lo scalo portuale costituisce una destinazione di fascino, a due bracciate dall'



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Elba e con un territorio ricco di attrazioni naturali e storiche straordinarie. L' arriverci del comandante è il saluto che più giusto e che ricambiamo caldamente». «Ancora una volta - ha sottolineato il sindaco Ferrari - sono stati momenti emozionanti, come il giorno dell' arrivo quando migliaia di persone, da settimane in balia del mare in una condizione sanitaria critica, hanno salutato la città che li ha accolti. Siamo fieri di aver accolto questa nave che, con i suoi problemi complessi, era una sfida difficile che, insieme, abbiamo saputo affrontare senza riserve. Grazie Diadema per averci ricordato che la nostra città ha un cuore generoso». -© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Il saluto del sindaco alla Costa Diadema «E' solo un arrivederci»

PIOMBINO Ha suonato a lungo la sirena della Costa Diadema mentre lasciava il porto di Piombino. Un saluto alla città che l' ha accolta in piena emergenza covid 19. Dopo le parole di commiato del comandante Tateo, la nave ha mollato gli ormeggi ed è salpata alla volta di Civitavecchia. «Ancora una volta - ha detto il sindaco Francesco Ferrari - sono stati momenti emozionanti, come il giorno dell' arrivo quando migliaia di persone, da settimane in mare in una condizione sanitaria critica, hanno salutato la città che li ha accolti. Siamo fieri di aver accolto questa nave che, con i suoi problemi complessi, era una sfida difficile che, insieme, abbiamo saputo affrontare senza riserve. Ringrazio la Diadema per averci ricordato che la nostra città ha un cuore generoso». E quando la nave si è staccata dalla banchina che l' ha ospitata dal 30 marzo, dagli oblò molti membri dell' equipaggio hanno sventolato cartelli con scritto grazie! E ieri a salutare la Costa Diadema c' erano tutti i soggetti che hanno gestito l' emergenza dall' **Autorità portuale**, alle forze dell' ordine, Comune, Capitaneria, Ormeggiatori, volontari. Un saluto che sa di arrivederci come ha sottolineato il comandante Tateo, la speranza è infatti di rivedere la nave a Piombino con i turisti.

«Abbiamo risanato il bilancio»
Unicoop Tirreni, il sindaco generale Curcio da tre cifre del conto 2019 a proclama un 2020 senza crisi



Il saluto del sindaco alla Costa Diadema «E' solo un arrivederci»

Donate alla riabilitazione apparecchiature mediche per 20mila euro

Il sindaco non invitato al tavolo? «Fatto grave, ma capiamo perché»

Manfredi Potanti: «Il raddoppio della discarica è un danno al territorio su cui faremo luce»



Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

AdSP MTS: Arrivederci, Costa Diadema

Non è un addio ma un arrivederci. A tempi migliori. Magari in vista della auspicata ripartenza dei traffici. A darlo è stato il comandante della nave Costa Diadema, Antonio Tommaso Tateo, durante lo scambio dei saluti con quanti in questi mesi hanno lavorato per consentire lo sbarco in sicurezza di oltre 800 marittimi di 21 nazionalità diverse. Dopo 65 giorni di permanenza nel Piombino, la nave da crociera, che due giorni fa aveva ricevuto l' autorizzazione alla libera pratica dalla parte della Sanità Marittima, ha oggi lasciato gli ormeggi, dirigendo la prua verso Civitavecchia, dove l' armatore intende concentrare le proprie unità navali. Alla cerimonia - cui è seguito il classico scambio dei crest - erano presenti tutte le istituzioni, a cominciare dal vice questore, Walter Delfino, dal sindaco di Piombino, Francesco Ferrari, e dall' Autorità di Sistema, rappresentata dal responsabile dell' Ufficio Territoriale piombinese, Claudio Capuano, e dalla dirigente Sandra Muccetti. Presenti anche il comandante in seconda della Capitaneria di Porto, Andrea Porzio, il comandante dei carabinieri, Massimiliano Massarelli, l' agente marittimo Alessandro Freschi, il capo degli ormeggiatori, Ettore Rosalba e il capo pilota, Igor Bazzano. Il comandante della Diadema ha espresso gratitudine alla città per il trattamento ricevuto:

«Ringrazio tutti quanti per l' accoglienza - ha dichiarato davanti ai presenti intervenuti alla cerimonia -, grazie alla vostra professionalità e al supporto ricevuto, tutto è risultato semplice». Tateo ha anche dichiarato di aver apprezzato molto la funzionalità del porto di Piombino e della banchina Pecoraro, che ha dimostrato di poter ospitare una nave come la Diadema (con una lunghezza di 306 metri e una larghezza di 37): «Non posso escludere - ha anche detto - che per il prossimo futuro Costa decida di far scalo portuale alle proprie navi». Si tratterebbe, per il comandante della nave, di una scelta dettata non certo dalla gratitudine per «l' ottima accoglienza», ma dalle funzionalità di un porto efficiente, perfettamente in grado di rispondere proattivamente alle esigenze della nave. «Grazie al successo dell' esperienza Diadema - ha chiosato Claudio Capuano - Piombino può esplorare nuovi territori nel business crocieristico, accogliendo navi più grandi di quelle che sino ad oggi hanno scalato le nostre banchine. La recente esperienza emergenziale, e l' apprezzatissimo riconoscimento del comandante Tateo, dimostrano che il porto piombinese può raggiungere questo obiettivo, traguardando nuovi orizzonti». Se mai Costa dovesse decidere di scalare il porto di Piombino con le proprie navi più grandi, «non ci faremo cogliere impreparati, ma lavoreremo per alzare gli standard qualitativi dei nostri servizi», ha concluso Capuano. Soddisfazione è stata espressa anche dal presidente dell' AdSP, **Stefano Corsini**: «Ringrazio tutti per l' impegno profuso - ha detto - Piombino sta crescendo e l' armamento, anche attraverso questa esperienza di successo, comincia ad apprezzarne le potenzialità. In vista della stagione crocieristica sulle brevi distanze lo scalo portuale costituisce una destinazione di fascino, a due bracciate dall' Elba e con un territorio ricco di attrazioni naturali e storiche straordinarie. L' arrivederci del comandante è il saluto che più giusto e che ricambiamo caldamente». Guarda il video



Costa Diadema ha lasciato il porto di Piombino

Il comandante della nave ha apprezzato la funzionalità dello scalo

Redazione

PIOMBINO Dopo 65 giorni di permanenza nel porto Piombino, la nave da crociera Costa Diadema', che due giorni fa aveva ricevuto l'autorizzazione alla libera pratica dalla parte della Sanità Marittima, ha oggi lasciato gli ormeggi, dirigendo la prua verso Civitavecchia, dove l'armatore intende concentrare le proprie unità navali. Non è un addio ma un arrivederci. A tempi migliori. Magari in vista della auspicata ripartenza dei traffici. Queste le parole pronunciate dal comandante della nave, Antonio Tommaso Tateo, durante lo scambio dei saluti con quanti in questi mesi hanno lavorato per consentire lo sbarco in sicurezza di oltre 800 marittimi di 21 nazionalità diverse. Alla cerimonia cui è seguito il classico scambio dei crest erano presenti tutte le istituzioni, a cominciare dal vice questore, Walter Delfino, dal sindaco di Piombino, Alessandro Ferrari, e dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, rappresentata dal responsabile dell'Ufficio territoriale piombinese, Claudio Capuano, e dalla dirigente Sandra Muccetti. Presenti anche il comandante in seconda della Capitaneria di Porto, Andrea Porzio, il comandante dei Carabinieri, Massimiliano Massarelli, l'agente marittimo Alessandro Freschi, il capo degli ormeggiatori, Ettore Rosalba e il capo pilota, Igor Bazzano. Il comandante della Costa Diadema ha espresso gratitudine alla città per il trattamento ricevuto: Ringrazio tutti quanti per l'accoglienza ha dichiarato davanti ai presenti intervenuti alla cerimonia -, grazie alla vostra professionalità e al supporto ricevuto, tutto è risultato semplice. Tateo ha anche dichiarato di aver apprezzato molto la funzionalità del porto di Piombino e della banchina Pecoraro, che ha dimostrato di poter ospitare una nave come la Diadema (con una lunghezza di 306 metri e una larghezza di 37): Non posso escludere ha aggiunto che per il prossimo futuro Costa decida di far scalare Piombino alle proprie navi. Si tratterebbe, secondo il comandante della nave, di una scelta dettata non certo dalla gratitudine per l'ottima accoglienza, ma dalle funzionalità di un porto efficiente, perfettamente in grado di rispondere proattivamente alle esigenze della nave. Claudio Capuano ha quindi sottolineato che grazie al successo dell'esperienza Diadema, Piombino può esplorare nuovi territori nel business crocieristico, accogliendo navi più grandi di quelle che sino ad oggi hanno scalato le nostre banchine. La recente esperienza emergenziale, e l'apprezzatissimo riconoscimento del comandante Tateo, dimostrano che il porto piombinese può raggiungere questo obiettivo, traguardando nuovi orizzonti. Se mai Costa dovesse decidere di scalare il porto di Piombino con le proprie navi più grandi, non ci faremo cogliere impreparati, ma lavoreremo per alzare gli standard qualitativi dei nostri servizi, ha concluso Capuano. Infine, soddisfazione è stata espressa anche dal presidente dell'AdSp, Stefano Corsini: Ringrazio tutti per l'impegno profuso, Piombino sta crescendo e l'armamento, anche attraverso questa esperienza di successo, comincia ad apprezzarne le potenzialità. In vista della stagione crocieristica sulle brevi distanze lo scalo portuale costituisce una destinazione di fascino, a due bracciate dall'Elba e con un territorio ricco di attrazioni naturali e storiche straordinarie. L'arrivederci del comandante è il saluto che più giusto e che ricambiamo caldamente.



La Costa Diadema lascia Piombino

Non è un addio ma un arrivederci. A tempi migliori. Magari in vista della auspicata ripartenza dei traffici. A darlo è stato il comandante della nave Costa Diadema, Antonio Tommaso Tateo, durante lo scambio dei saluti con quanti in questi mesi hanno lavorato per consentire lo sbarco in sicurezza di oltre 800 marittimi di 21 nazionalità diverse. Dopo 65 giorni di permanenza nel Piombino, la nave da crociera, che due giorni fa aveva ricevuto l'autorizzazione alla libera pratica dalla parte della Sanità Marittima, ha oggi lasciato gli ormeggi, dirigendo la prua verso Civitavecchia, dove l'armatore intende concentrare le proprie unità navali. Alla cerimonia cui è seguito il classico scambio dei crest erano presenti tutte le istituzioni, a cominciare dal vice questore, Walter Delfino, dal sindaco di Piombino, Francesco Ferrari, e dall'Autorità di Sistema, rappresentata dal responsabile dell'Ufficio Territoriale piombinese, Claudio Capuano, e dalla dirigente Sandra Muccetti. Presenti anche il comandante in seconda della Capitaneria di Porto, Andrea Porzio, il comandante dei carabinieri, Massimiliano Massarelli, l'agente marittimo Alessandro Freschi, il capo degli ormeggiatori, Ettore Rosalba e il capo pilota, Igor Bazzano. Il comandante della Diadema ha espresso gratitudine alla città per il trattamento ricevuto: «Ringrazio tutti quanti per l'accoglienza ha dichiarato davanti ai presenti intervenuti alla cerimonia -, grazie alla vostra professionalità e al supporto ricevuto, tutto è risultato semplice». Tateo ha anche dichiarato di aver apprezzato molto la funzionalità del porto di Piombino e della banchina Pecoraro, che ha dimostrato di poter ospitare una nave come la Diadema (con una lunghezza di 306 metri e una larghezza di 37): «Non posso escludere ha anche detto che per il prossimo futuro Costa decida di far scalare lo scalo portuale alle proprie navi». Si tratterebbe, per il comandante della nave, di una scelta dettata non certo dalla gratitudine per «l'ottima accoglienza», ma dalle funzionalità di un porto efficiente, perfettamente in grado di rispondere proattivamente alle esigenze della nave. «Grazie al successo dell'esperienza Diadema - ha chiosato Claudio Capuano - Piombino può esplorare nuovi territori nel business crocieristico, accogliendo navi più grandi di quelle che sino ad oggi hanno scalato le nostre banchine. La recente esperienza emergenziale, e l'apprezzatissimo riconoscimento del comandante Tateo, dimostrano che il porto piombinese può raggiungere questo obiettivo, traguardando nuovi orizzonti». Se mai Costa dovesse decidere di scalare il porto di Piombino con le proprie navi più grandi, «non ci faremo cogliere impreparati, ma lavoreremo per alzare gli standard qualitativi dei nostri servizi», ha concluso Capuano. Soddisfazione è stata espressa anche dal presidente dell'AdSP, Stefano Corsini: «Ringrazio tutti per l'impegno profuso ha detto Piombino sta crescendo e l'armamento, anche attraverso questa esperienza di successo, comincia ad apprezzarne le potenzialità. In vista della stagione crocieristica sulle brevi distanze lo scalo portuale costituisce una destinazione di fascino, a due bracciate dall'Elba e con un territorio ricco di attrazioni naturali e storiche straordinarie. L'arrivederci del comandante è il saluto che più giusto e che ricambiamo caldamente».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

La guerra commerciale della benzina rischia di lasciare l' isola a secco

Ieri vertice urgente con il Prefetto: mentre va in scena lo scontro tra Beyfin ed Elbana Petroli nessuno rifornisce i distributori

Luca Centini / PORTOFERRAIOL' isola è appena entrata nella Fase 3, ma già rischia seriamente di restare senza benzina. Letteralmente. Ieri mattina, infatti, le pompe di diversi distributori di carburante sono rimasti a secco, tanto che non sono mancati i lettori che hanno segnalato il disservizio al Tirreno. Il motivo? La guerra commerciale della benzina che, ormai da qualche mese, cova sottotraccia ed è ufficialmente esplosa quando la compagnia Beyfin ha portato, effettuando per ora alcune "corse occasionali", una nuova nave speciale sul porto di Portoferraio, da cui sono sbarcate le autobotti cariche di carburante. L' intenzione è chiara: bypassare Elbana Petroli, società che gestisce da anni il deposito carburanti nella zona retroportuale e fa da intermediario, distribuendo il carburante stoccato ai vari distributori presenti sull' isola per conto della compagnia petrolifera Eni. Vertice col prefetto Lo scontro commerciale della benzina e le ripercussioni sulla distribuzione del carburante sul territorio elbano sono state al centro della videoconferenza con la Prefettura di Livorno a cui hanno partecipato ieri, oltre ai rappresentanti di Beyfin, Elbana Petroli ed Eni, anche l' **Autorità portuale** e le istituzioni locali. Il Comune di Portoferraio, con il sindaco Angelo Zini, ha indicato due priorità: da una parte avere la garanzia di un approvvigionamento 365 giorni l' anno del carburante ai distributori dell' isola, senza alcun tipo di disservizio. Dall' altra le garanzie dal punto di vista della sicurezza per la navigazione e del trasporto del carburante. Il prefetto, dopo aver ascoltato le varie posizioni, si è impegnato a convocare una conferenza dei servizi che si esprimerà sull' istanza presentata circa due mesi fa da Beyfin. La compagnia non intende più servirsi del servizio di intermediazione di Elbana Petroli, ma portare il carburante in maniera autonoma utilizzando l' imbarcazione messa a disposizione dall' agenzia Forti. E abbassando in questo modo i costi. Ma è proprio sul finire della riunione che è emersa la vera urgenza: il carburante in vari distributori dell' isola è già finito. la lite e lo stallo Tutti vogliono portare la benzina all' isola d' Elba. Ma, mentre lo scontro si accende, nessuno è in grado di farlo. È il paradosso che si è palesato a poche ore dal vertice con la prefettura. I sette distributori targati Beyfin sono a corto di benzina perché l' **Autorità portuale** di **sistema**, dopo aver concesso nei giorni scorsi il via libera ad alcune corse occasionali, non ha ancora rilasciato l' autorizzazione permanente richiesta dalla compagnia. Così la nave speciale non è più attraccata a Portoferraio (nei giorni scorsi ha ormeggiato al molo Massimo, da dove sono sbarcati i mezzi carichi di carburante). Per concedere l' autorizzazione dovranno essere valutate con attenzione le condizioni di sicurezza: tra gli elementi in ballo c' è il passaggio dei mezzi carichi di carburante fino al porto di Piombino, quindi le operazioni di imbarco e sbarco nei porti di Piombino e di Portoferraio e la coesistenza di questo servizio con la regolare attività dei traghetti. Ma non sono solo le pompe della Beyfin ed essere rimaste asciutte. Anche il servizio di distribuzione di Elbana Petroli si è inceppato. Il motivo? Il contratto tra la società elbana ed Eni è scaduto il 31 maggio e attende di essere rinnovato. Inoltre, ci sarebbero stati dei ritardi con l' ultimo rifornimento. Nonostante questo il deposito può contare su 40mila litri di carburante pronti ad essere distribuiti con l' autorizzazione di Eni.



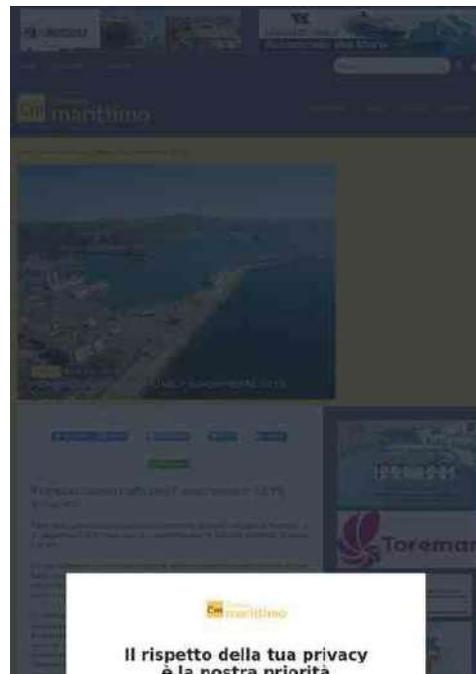
Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Obiettivo "sblocco" Insomma, la matassa è ingarbugliata. Ma prima di sbloccarla definitivamente la Prefettura conta almeno di superare l' emergenza immediata. Per questo, già nelle prossime ore, si cercherà di percorrere due strade parallele. Sono già stati avviati i contatti con Eni, affinché sia concessa ad Elbana Petroli l' autorizzazione a distribuire lo stock di carburante già disponibile. E si conta, al tempo stesso, sull' **Autorità portuale** affinché autorizzi una nuova corsa occasionale della nuova nave, in modo che siano rifornite anche le pompe della Beyfin. partita aperta La priorità, dunque, è approvvigionare l' Elba di carburante, proprio nei giorni in cui è ufficialmente partita la stagione del turismo, con lo sblocco degli spostamenti interregionali e tra i Paesi Ue. Ma la faccenda si fa ancora più complessa se si guarda al futuro equilibrio del settore. Beyfin dispone di sette distributori sul territorio elbano e vuole compiere un salto di qualità commerciale, puntando ad abbassare i costi sostenuti (e di conseguenza i prezzi) portando il carburante con propri mezzi. Nel campo avverso c' è Elbana Petroli. La società che da anni si occupa della distribuzione del carburante alla maggior parte delle compagnie presenti sull' isola dovrà resistere alle nuove pressioni commerciali e al tempo stesso definire il nuovo contratto con Eni. Il consigliere comunale di Fratelli d' Italia Luigi Lanera, nei giorni scorsi, ha portato dal sindaco Zini dieci lavoratori di Elbana Petroli per i quali «il futuro è a rischio». In questa partita si intrecciano anche le vicende urbanistiche, dal momento che il deposito costiero di Elbana Petroli pare incociliabile con il progetto di riqualificazione del waterfront e, nello specifico, del Porto Cantieri. La palla, adesso, passa alle istituzioni che nei prossimi giorni dovranno trovare una soluzione. Difficile, tuttavia, che qualcuno non resti scontento. --

Piombino calano i traffici nel I° quadrimestre -31,9%

04 Jun, 2020 Effetti della pandemia da Coronavirus sull' andamento dei traffici del **porto di Piombino** - Il 1° quadrimestre si è chiuso con una movimentazione di 944 mila tonnellate di merce (-31,9%) 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). Gli effetti pandemici sul quarto mese dell' anno confermano il trend di decrescita dei traffici portuali cominciatosi a registrare 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. Complessivamente, il 1° 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).



Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, ecco i traffici del 1° quadrimestre

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). Com' era lecito aspettarsi, il quarto mese dell' anno ha confermato il trend di decrescita dei traffici portuali cominciatisi 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 ad aprile ha registrato un calo di 150 mila tonnellate rispetto allo stesso mese dell' anno precedente. Complessivamente, il 1° 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. Scarica il report dell' Autorità di Sistema, pubblicato nella sezione 'Osservatorio Covid-19'.



Oggi salpa la Costa Magica rotta sul porto di Brindisi

Il dg Palomba: «Grande efficienza e professionalità» Il sindaco: «Orgogliosa»

LA PARTENZA ANCONA Oggi alle 16 la Costa Magica molla gli ormeggi per fare rotta su Brindisi. La comunicazione è avvenuta ieri durante la video conferenza fra tutti i soggetti che, dal 28 aprile, hanno lavorato in sintonia sulla gestione della permanenza della nave nello scalo dorico. A bordo rimangono ancora 304 componenti dell' equipaggio per i quali Costa Crociere continuerà ad organizzare un piano di rientro. «Ringrazio tutte le autorità per la grande professionalità ed efficienza mostrata durante questo periodo» ha detto Neil Palomba, dg Costa Crociere. «Si chiude per la nave e l' equipaggio un periodo difficilissimo e ne sono davvero felice - il commento del sindaco Valeria Mancinelli - Resto convinta della scelta fatta, dovevamo assumerci questa responsabilità in un momento così difficile. Ho già ringraziato istituzioni, operatori e imprese del mondo portuale che a vario titolo hanno lavorato a questa complessa operazione con grande professionalità. Più di tutti voglio ringraziare la stragrande maggioranza dei miei concittadini per la solidarietà mostrata nei confronti di questa scelta. Siamo una città di mare e alla gente di mare siamo legati in maniera speciale. Sono orgogliosa della mia Ancona». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Costa covid-free: lascia Ancona

Oggi alle 16 Costa Magica, l'imbarcazione giunta al porto di Ancona lo scorso 28 aprile, lascerà lo scalo portuale dorico dalle banchine 19 e 20, diretta a Brindisi. La comunicazione è avvenuta ieri durante la video conferenza fra tutti i soggetti che si sono occupati della gestione della permanenza della nave. «Siamo molto soddisfatti per l'esito di questa operazione» ha detto il governatore Luca Ceriscioli.

«E' senza mascherina»: disabile respinta
Membra di Jesi denuncia: «E' stata una sensazione brutta. Ho chiamato il supermercato, mi hanno detto che non volevano altri problemi»

Costa covid-free lascia Ancona
Nella foto un disabile con una sedia a rotelle che non ha potuto accedere al supermercato di Jesi. Il governatore Luca Ceriscioli ha detto che non volevano altri problemi

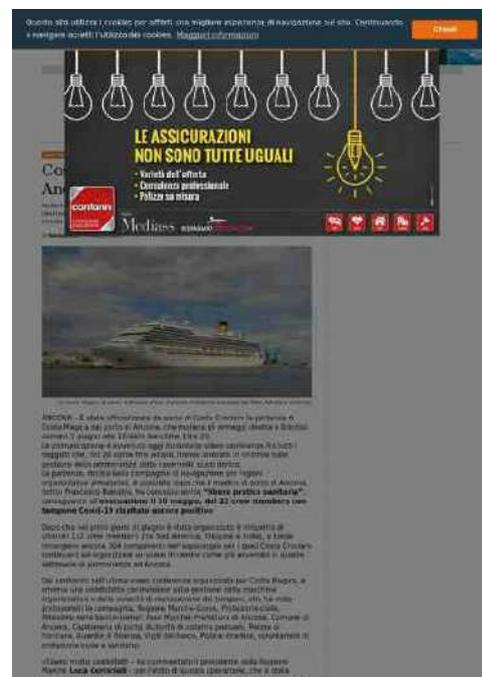


Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Costa Magica lascia il porto di Ancona e ringrazia le Marche

ANCONA - È stata ufficializzata da parte di Costa Crociere la partenza di Costa Magica dal porto di Ancona, che mollerà gli ormeggi diretta a Brindisi domani 5 giugno alle 16 dalle banchine 19 e 20. La comunicazione è avvenuta oggi durante la video conferenza fra tutti i soggetti che, dal 28 aprile fino ad ora, hanno lavorato in sintonia sulla gestione della permanenza della nave nello scalo dorico. La partenza, decisa dalla compagnia di navigazione per ragioni organizzative armatoriali, è possibile dopo che il medico di porto di Ancona, dottor Francesco Balestra, ha concesso ieri la "libera pratica sanitaria", conseguente all'evacuazione il 30 maggio, dei 22 crew members con tampone Covid-19 risultato ancora positivo. Dopo che nei primi giorni di giugno è stato organizzato il rimpatrio di ulteriori 112 crew members (fra Sud America, Filippine e India), a bordo rimangono ancora 304 componenti dell'equipaggio per i quali Costa Crociere continuerà ad organizzare un piano di rientro come già avvenuto in queste settimane di permanenza ad Ancona. Dal confronto nell'ultima video conferenza organizzata per Costa Magica, è emersa una soddisfatta condivisione sulla gestione della macchina organizzativa e della velocità di realizzazione dei tamponi, che ha visto protagonisti la compagnia, Regione Marche-Gores, Protezione civile, Ministero della Sanità-Usmaf, Asur Marche, Prefettura di Ancona, Comune di Ancona, Capitaneria di porto, Autorità di sistema portuale, Polizia di frontiera, Guardia di finanza, Vigili del fuoco, Polizia stradale, volontariato di protezione civile e sanitario. «Siamo molto soddisfatti - ha commentato il presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli - per l'esito di questa operazione, che è stata condotta velocemente e nella totale sicurezza sanitaria. Abbiamo rispettato gli impegni che avevamo assunto all'inizio, con la massima professionalità da parte di tutti gli enti e i soggetti del nostro territorio che hanno partecipato alla gestione di questa situazione, ai quali va il ringraziamento della Regione Marche». «Il grande lavoro di tutti di queste settimane - ha dichiarato **Rodolfo Giampieri**, presidente Autorità di sistema portuale - rappresenta lo spirito di accoglienza del porto e della città di Ancona e della comunità marchigiana. Sono orgoglioso e rassicurato, innanzitutto come cittadino, di come questa permanenza sia stata affrontata con efficienza da tutto il sistema operativo. Speriamo ora che il giallo di Costa Crociere possa tornare presto nel nostro porto secondo la vera mission della compagnia». «Desidero ringraziare a nome di Costa Crociere e dell'equipaggio della Costa Magica - ha proseguito Neil Palomba, direttore generale Costa Crociere - tutte le autorità locali per la grande professionalità ed efficienza mostrata durante questo periodo. La collaborazione e accoglienza che abbiamo trovato ad Ancona è stata da subito massima e oggi siamo felici di sapere che, grazie allo splendido lavoro di squadra, il nostro equipaggio è sicuro e la nostra nave è libera di tornare a solcare il mare». «Siamo felici in primo luogo per la nave e il suo equipaggio, per il quale sta terminando un periodo difficilissimo - ha sottolineato il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli -. Desidero ringraziare istituzioni e operatori di questo territorio per la compattezza e il rigore con cui hanno gestito una situazione complessa. E la stragrande maggioranza dei miei concittadini per la solidarietà mostrata nei confronti della scelta di accoglienza che abbiamo fatto. Siamo una città di mare e alla gente di mare siamo legati in maniera speciale». «Ringrazio tutti gli operatori del dipartimento di prevenzione della AV 2 - ha aggiunto il direttore generale dell'Asur Nadia Storti - per l'impegno la tempistica e la professionalità. La gestione della Costa Magica è esempio di come la nostra piccola regione si mostri di grande cuore e competenza quando tutte le istituzioni lavorano in sinergia». «Dal 28 aprile sino ad oggi - ha





Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

gran lavoro di squadra affinché l'ormeggio e la sosta della nave Costa Magica fossero sempre in sicurezza . Oltre alle autorità locali, desidero rivolgere un ringraziamento speciale al Comando di bordo e a tutto l'equipaggio che - come solo la Gente di Mare sa fare - ha sempre collaborato con la Capitaneria e le altre autorità interessate. La professionalità del bordo profusa al fine di gestire la delicata situazione creatasi, ha sicuramente contribuito al buon esito di tutta l'operazione».

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Costa Magica molla gli ormeggi «Grazie per l' accoglienza ricevuta»

ANCONA - Domani la partenza del colosso arrivato al porto a fine aprile. Neil Palomba, dg Costa Crociere: «Siamo felici di sapere che, grazie allo splendido lavoro di squadra, il nostro equipaggio è sicuro» Il sindaco Mancinelli: «Siamo una città di mare e alla gente di mare siamo legati in maniera speciale» La Costa Magica lascerà il porto dorico domani pomeriggio. Ad ufficializzarlo è stata Costa Crociere durante la video conferenza tra tutti i soggetti che, dal 28 aprile fino ad ora, hanno lavorato in sintonia sulla gestione della permanenza della nave nello scalo dorico. La partenza, decisa dalla compagnia di navigazione per ragioni organizzative armatoriali, è possibile dopo che il medico del porto di Ancona, il dottor Francesco Balestra, ha concesso la "libera pratica sanitaria", conseguente all' evacuazione avvenuta il 30 maggio dei 22 crew members con tampone Covid-19 risultato ancora positivo. Dopo che nei primi giorni di giugno è stato organizzato il rimpatrio di ulteriori 112 membri (fra Sudamerica, Filippine ed India), a bordo rimangono ancora 304 componenti dell' equipaggio per i quali Costa Crociere continuerà ad organizzare un piano di rientro come già avvenuto in queste settimane di permanenza ad Ancona. Per quaranta giorni è stata incessante la collaborazione tra Regione Marche-Gores, Protezione civile, Ministero della Sanità-Usmaf, Asur Marche, Prefettura di Ancona, Comune di Ancona, Capitaneria di porto, Autorità di sistema portuale, Polizia di frontiera, Guardia di finanza, vigili del fuoco, Polizia stradale, volontariato di protezione civile e sanitario. «Siamo molto soddisfatti - ha commentato il presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli - per l' esito di questa operazione, che è stata condotta velocemente e nella totale sicurezza sanitaria. Abbiamo rispettato gli impegni che avevamo assunto all' inizio, con la massima professionalità da parte di tutti gli enti e i soggetti del nostro territorio che hanno partecipato alla gestione di questa situazione, ai quali va il ringraziamento della Regione Marche». «Il grande lavoro di tutti di queste settimane - ha dichiarato **Rodolfo Giampieri**, presidente Autorità di sistema portuale - rappresenta lo spirito di accoglienza del porto e della città di Ancona e della comunità marchigiana. Sono orgoglioso e rassicurato, innanzitutto come cittadino, di come questa permanenza sia stata affrontata con efficienza da tutto il sistema operativo. Speriamo ora che il giallo di Costa Crociere possa tornare presto nel nostro porto secondo la vera mission della compagnia». «Desidero ringraziare a nome di Costa Crociere e dell' equipaggio della Costa Magica - ha proseguito Neil Palomba, direttore generale Costa Crociere - tutte le autorità locali per la grande professionalità ed efficienza mostrata durante questo periodo. La collaborazione e accoglienza che abbiamo trovato ad Ancona è stata da subito massima ed oggi siamo felici di sapere che, grazie allo splendido lavoro di squadra, il nostro equipaggio è sicuro e la nostra nave è libera di tornare a solcare il mare». «Siamo felici in primo luogo per la nave e il suo equipaggio, per il quale sta terminando un periodo difficilissimo - ha sottolineato il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli -. Desidero ringraziare istituzioni e operatori di questo territorio per la compattezza e il rigore con cui hanno gestito una situazione complessa. E la stragrande maggioranza dei miei concittadini per la solidarietà mostrata nei confronti della scelta di accoglienza che abbiamo fatto. Siamo una città di mare e alla gente di mare siamo legati in maniera speciale». «Ringrazio tutti gli operatori del dipartimento di prevenzione della AV 2 - ha aggiunto il direttore generale dell' Asur Nadia Storti - per l' impegno la tempistica e la professionalità. La gestione della Costa Magica è esempio di come la nostra piccola regione si mostri di grande cuore e competenza quando tutte le istituzioni lavorano in sinergia». «Dal 28 aprile sino ad



oggi - ha concluso l' ammiraglio Enrico Moretti , comandante dello scalo dorico - nel porto di Ancona è stato svolto un gran lavoro di squadra affinché l' ormeggio



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e la sosta della nave Costa Magica fosse sempre in sicurezza. Oltre alle Autorità locali, desidero rivolgere un ringraziamento speciale al Comando di bordo e a tutto l' equipaggio che - come solo la gente di mare sa fare - ha sempre collaborato con la Capitaneria e le altre Autorità interessate. La professionalità del bordo profusa al fine di gestire la delicata situazione creatasi, ha sicuramente contribuito al buon esito di tutta l' operazione».

Costa Magica molla gli ormeggi «Grazie per l' accoglienza»

ANCONA - Domani la partenza del colosso arrivato al porto a fine aprile. Neil Palomba, dg Costa Crociere: «Siamo felici di sapere che, grazie allo splendido lavoro di squadra, il nostro equipaggio è sicuro» Il sindaco Mancinelli: «Siamo una città di mare e alla gente di mare siamo legati in maniera speciale»

Costa Magica al porto La Costa Magica lascerà il porto dorico domani pomeriggio. Ad ufficializzarlo è stata Costa Crociere durante la video conferenza tra tutti i soggetti che, dal 28 aprile fino ad ora, hanno lavorato in sintonia sulla gestione della permanenza della nave nello scalo dorico. La partenza, decisa dalla compagnia di navigazione per ragioni organizzative armatoriali, è possibile dopo che il medico del porto di Ancona, il dottor Francesco Balestra, ha concesso la "libera pratica sanitaria", conseguente all'evacuazione avvenuta il 30 maggio dei 22 crew members con tampone Covid-19 risultato ancora positivo. Dopo che nei primi giorni di giugno è stato organizzato il rimpatrio di ulteriori 112 membri (fra Sudamerica, Filippine ed India), a bordo rimangono ancora 304 componenti dell' equipaggio per i quali Costa Crociere continuerà ad organizzare un piano di rientro come già avvenuto in queste settimane di permanenza ad Ancona. Per quaranta giorni è stata incessante la collaborazione tra Regione Marche-Gores, Protezione civile, Ministero della Sanità-Usmaf, Asur Marche, Prefettura di Ancona, Comune di Ancona, Capitaneria di porto, Autorità di sistema portuale, Polizia di frontiera, Guardia di finanza, vigili del fuoco, Polizia stradale, volontariato di protezione civile e sanitario.

«Siamo molto soddisfatti - ha commentato il presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli - per l' esito di questa operazione, che è stata condotta velocemente e nella totale sicurezza sanitaria. Abbiamo rispettato gli impegni che avevamo assunto all' inizio, con la massima professionalità da parte di tutti gli enti e i soggetti del nostro territorio che hanno partecipato alla gestione di questa situazione, ai quali va il ringraziamento della Regione Marche». Il trasferimento dei positivi in un Covid Hotel «Il grande lavoro di tutti di queste settimane - ha dichiarato **Rodolfo Giampieri**, presidente Autorità di sistema portuale - rappresenta lo spirito di accoglienza del porto e della città di Ancona e della comunità marchigiana. Sono orgoglioso e rassicurato, innanzitutto come cittadino, di come questa permanenza sia stata affrontata con efficienza da tutto il sistema operativo. Speriamo ora che il giallo di Costa Crociere possa tornare presto nel nostro porto secondo la vera mission della compagnia». «Desidero ringraziare a nome di Costa Crociere e dell' equipaggio della Costa Magica - ha proseguito Neil Palomba, direttore generale Costa Crociere - tutte le autorità locali per la grande professionalità ed efficienza mostrata durante questo periodo. La collaborazione e accoglienza che abbiamo trovato ad Ancona è stata da subito massima ed oggi siamo felici di sapere che, grazie allo splendido lavoro di squadra, il nostro equipaggio è sicuro e la nostra nave è libera di tornare a solcare il mare». «Siamo felici in primo luogo per la nave e il suo equipaggio, per il quale sta terminando un periodo difficilissimo - ha sottolineato il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli -. Desidero ringraziare istituzioni e operatori di questo territorio per la compattezza e il rigore con cui hanno gestito una situazione complessa. E la stragrande maggioranza dei miei concittadini per la solidarietà mostrata nei confronti della scelta di accoglienza che abbiamo fatto. Siamo una città di mare e alla gente di mare siamo legati in maniera speciale». L' equipe dei tamponi «Ringrazio tutti gli operatori del dipartimento di prevenzione della AV 2 - ha aggiunto il direttore generale dell' Asur Nadia Storti - per l' impegno la tempistica e la professionalità. La gestione della Costa Magica è esempio di come la



nostra piccola regione si mostri di grande cuore e competenza quando tutte le istituzioni lavorano in sinergia». «Dal 28 aprile sino ad oggi - ha concluso l' ammiraglio



cronachemaceratesi.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Enrico Moretti , comandante dello scalo dorico - nel porto di Ancona è stato svolto un gran lavoro di squadra affinché l' ormeggio e la sosta della nave Costa Magica fosse sempre in sicurezza. Oltre alle Autorità locali, desidero rivolgere un ringraziamento speciale al Comando di bordo e a tutto l' equipaggio che - come solo la gente di mare sa fare - ha sempre collaborato con la Capitaneria e le altre Autorità interessate. La professionalità del bordo profusa al fine di gestire la delicata situazione creatasi, ha sicuramente contribuito al buon esito di tutta l' operazione». Concessa la 'libera pratica sanitaria': la Costa Magica può salpare © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Costa Magica molla gli ormeggi domani e ringrazia le Marche e Ancona per l'ospitalità in massima sicurezza

È stata ufficializzata da parte di Costa Crociere la partenza di Costa Magica dal porto di Ancona che mollerà gli ormeggi diretta a Brindisi - domani alle 16 dalle banchine 19 e 20. La comunicazione è avvenuta oggi durante la video conferenza fra tutti i soggetti che, dal 28 aprile fino ad ora, hanno lavorato in sintonia sulla gestione della permanenza della nave nello scalo dorico. La partenza, decisa dalla compagnia di navigazione per ragioni organizzative armatoriali, è possibile dopo che il medico di porto di Ancona, dottor Francesco Balestra, ha concesso ieri la "libera pratica sanitaria", conseguente all' evacuazione il 30 maggio, dei 22 crew members con tampone Covid-19 risultato ancora positivo. Dopo che nei primi giorni di giugno è stato organizzato il rimpatrio di ulteriori 112 crew members (fra Sudamerica, Filippine ed India), a bordo rimangono ancora 304 componenti dell' equipaggio per i quali Costa Crociere continuerà ad organizzare un piano di rientro come già avvenuto in queste settimane di permanenza ad Ancona. Dal confronto nell' ultima video conferenza organizzata per Costa Magica, è emersa una soddisfatta condivisione sulla gestione della macchina organizzativa e della velocità di realizzazione dei tamponi, che ha visto protagonisti la compagnia, Regione Marche-Gores, Protezione civile, Ministero della Sanità-Usmaf, Asur Marche, Prefettura di Ancona, Comune di Ancona, Capitaneria di porto, Autorità di sistema portuale, Polizia di frontiera, Guardia di finanza, Vigili del fuoco, Polizia stradale, volontariato di protezione civile e sanitario. 'Siamo molto soddisfatti - ha commentato il presidente della Regione Luca Ceriscioli - per l' esito di questa operazione, che è stata condotta velocemente e nella totale sicurezza sanitaria. Abbiamo rispettato gli impegni che avevamo assunto all' inizio, con la massima professionalità da parte di tutti gli enti e i soggetti del nostro territorio che hanno partecipato alla gestione di questa situazione, ai quali va il ringraziamento della Regione Marche'. 'Il grande lavoro di tutti di queste settimane - ha dichiarato **Rodolfo Giampieri**, presidente Autorità di sistema portuale - rappresenta lo spirito di accoglienza del porto e della città di Ancona e della comunità marchigiana. Sono orgoglioso e rassicurato, innanzitutto come cittadino, di come questa permanenza sia stata affrontata con efficienza da tutto il sistema operativo. Speriamo ora che il giallo di Costa Crociere possa tornare presto nel nostro porto secondo la vera mission della compagnia'. 'Desidero ringraziare a nome di Costa Crociere e dell' equipaggio della Costa Magica - ha proseguito Neil Palomba, direttore generale Costa Crociere - tutte le autorità locali per la grande professionalità ed efficienza mostrata durante questo periodo. La collaborazione e accoglienza che abbiamo trovato ad Ancona è stata da subito massima ed oggi siamo felici di sapere che, grazie allo splendido lavoro di squadra, il nostro equipaggio è sicuro e la nostra nave è libera di tornare a solcare il mare'. 'Siamo felici in primo luogo per la nave e il suo equipaggio, per il quale sta terminando un periodo difficilissimo - ha sottolineato il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli -. Desidero ringraziare istituzioni e operatori di questo territorio per la compattezza e il rigore con cui hanno gestito una situazione complessa. E la stragrande maggioranza dei miei concittadini per la solidarietà mostrata nei confronti della scelta di accoglienza che abbiamo fatto. Siamo una città di mare e alla gente di mare siamo legati in maniera speciale'. "Ringrazio tutti gli operatori del dipartimento di prevenzione della AV 2 - ha aggiunto il direttore generale dell' Asur Nadia Storti - per l' impegno la tempistica e la professionalità. La gestione della Costa Magica è esempio di come la nostra piccola regione si mostri



di grande cuore e competenza quando tutte le istituzioni lavorano in sinergia". 'Dal 28 aprile sino ad oggi - ha concluso l' Ammiraglio Enrico Moretti, Comandante dello scalo dorico - nel porto di Ancona è stato svolto un gran lavoro di squadra affinché l' ormeggio



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e la sosta della nave Costa Magica fosse sempre in sicurezza. Oltre alle Autorità locali, desidero rivolgere un ringraziamento speciale al Comando di bordo e a tutto l' equipaggio che - come solo la Gente di Mare sa fare - ha sempre collaborato con la Capitaneria e le altre Autorità interessate. La professionalità del bordo profusa al fine di gestire la delicata situazione creatasi, ha sicuramente contribuito al buon esito di tutta l' operazione".

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«No al bilancio se l' Authority non utilizzerà il fondo rischi»

L' ULTIMATUM «Se non avremo rassicurazioni sull' utilizzo del fondo di accantonamento dell' **Autorità portuale** per dare liquidità alle imprese dello scalo, sempre più in sofferenza, non voteremo il bilancio dell' ente il prossimo 10 giugno». Questo l' aut aut dei sindacati di categoria comunicato ieri alla segretaria Roberta Macii. All' incontro, convocato per le 12, il presidente Francesco Maria di Majo non si è presentato ed è stata la segretaria a illustrare il piano di rilancio dell' ente. «Un piano per molti aspetti condivisibile spiega la referente dell' Ugl Mare Fabiana Attig in linea con i colleghi di Filt Cgil e Uil Trasporti che potrà dare frutti nel medio periodo. La situazione però è drammatica ora e servono provvedimenti d' urgenza e magari un impegno convinto del presidente della Regione. L' amministratore di Port Mobility, ad esempio, ci ha comunicato di non poter più anticipare la cassa integrazione e che se non ci saranno inversioni di tendenza, finita la cig, dovrà mettere in mobilità e poi licenziare parte dei lavoratori». «Per questo - aggiunge Alessandro Borgioni della Filt è vitale che prima dell' approvazione del bilancio, venga fatta una variazione per utilizzare parte dei 49 milioni del fondo rischi per immettere liquidità nelle aziende, specie quelle di interesse generale». I sindacati hanno perciò chiesto un nuovo incontro alla presenza di di Majo prima del 10. Intanto il numero uno di Molo Vespucci mercoledì ha avuto una riunione con i segretari confederali di Cgil, Cisl e Uil in cui si è parlato di traffici commerciali, banchina 24, ZIs, infrastrutture, transizione energetica e ricadute occupazionali. Il numero uno dell' ente ha illustrato le iniziative in corso, tra cui l' avvio di un tavolo col cluster per attivare nuove linee, ma anche la procedura di utilizzo per container della banchina 24. I sindacati hanno chiesto la ripresa del confronto a un tavolo istituzionale tra Regione, Governo, parti sociali, Enel e **Autorità portuale** e c' è stato l' impegno reciproco a lavorare per superare la crisi senza che vengano persi posti di lavoro. Cri.Ga © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Per ora solo in sosta inoperosa ma si rivedono le navi da crociera

PORTO Affacciarsi sul lungoporto Gramsci nei prossimi giorni riproporrà uno skyline che si pensava di non poter più ammirare in questi mesi. Invece, nel prossimo week end saranno ben 5 le navi da crociera ormeggiate in **porto**. Oltre alla alla Msc Grandiosa e alla Costa Vittoria, in sosta operosa già da due mesi nello scalo, da oggi e fino a domenica si aggiungeranno altri tre grattacieli del mare, che hanno deciso di far sosta a Civitavecchia. Ieri ha ormeggiato la Msc Divina, in giornata ancorerà nelle acque dello scalo portuale cittadino la Costa Diadema, che dalla fine di marzo era ferma a Piombino. La nave da crociera ha avuto il via libera sanitario, dunque potrà riprendere la navigazione e approderà in città per restarci, secondo quanto emerge dall' ambiente portuale, almeno fino a fine giugno. Così come la Costa Favolosa, attesa in banchina domenica. I cinque grattacieli del mare, tutti Covid free, cioè senza contagiati a bordo, saranno in sosta inoperosa, ovvero non riprenderanno a navigare ma si limiteranno a fare cambio equipaggi e hanno scelto Civitavecchia come scalo in cui restare ormeggiate, vuoi anche per la vicinanza con Roma e con l' aeroporto internazionale di Fiumicino. In ogni caso è una buona boccata d' ossigeno per lo scalo, perché, essendo ormai fuori dall' emergenza Coronavirus, almeno gli equipaggi (si parla di oltre 300 persone per unità navale) potranno scendere dalla nave e circolare liberamente in città. Cosa che può portare vantaggi per l' economia cittadina. Così come vantaggi ci saranno anche per chi opera in **porto**, soprattutto per i servizi tecnico-nautici e le società di interesse generale e servizi. Nei giorni di sosta di una nave da crociera, sono infatti previsti una serie di servizi che generano guadagni per lo scalo, come per esempio la fornitura di viveri a bordo, assistenza di vario tipo, la fornitura di elettricità e di acqua, oltre al pagamento per l' utilizzo della banchina. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP Civitavecchia: presente e futuro del porto. Condivisione tra Presidente dell' Authority e Cgil Cisl Uil

(FERPRESS) - Roma, 4 GIU - Il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo e i rappresentanti dei sindacati confederali di CGIL, CISL e UIL, Pomante (CGIL), Sagarriga Visconti, Galletta e Bottacchiari (CISL) e Turchetti (UIL) si sono incontrati lo scorso 3 giugno nella sede dell' Autorità Portuale di **Civitavecchia** per approfondire le tematiche inerenti la situazione attuale, le tutele sanitarie messe in atto, le problematiche occupazionali derivanti dalla contrazione del traffico crocieristico, anche e soprattutto le prospettive di sviluppo del **Porto** e la diversificazione delle attività. Tanti gli argomenti trattati, tutti di stretta attualità con particolare attenzione alla situazione dei porti del network laziale, principalmente **Civitavecchia**, e gli sviluppi di un futuro imminente. Traffici commerciali, banchina 24, ZLS, infrastrutture del territorio (completamento della tratta **Civitavecchia** Orte e viabilità su ferro), transizione energetica e le conseguenti ricadute occupazionali. "Il percorso intrapreso dall' AdSP volto ad attrarre nuovi traffici commerciali - ha spiegato il Presidente ai rappresentanti sindacali - si è arricchito di ulteriori importanti iniziative. Nei giorni scorsi gli uffici dell' AdSP hanno avviato un percorso con tutto il cluster portuale, armatori, imprese, autotrasportatori laziali, per l' attivazione di nuove linee in vista dello sviluppo che dovrebbe conseguire all' istituzione della Zona Logistica Semplificata laziale". Il presidente di Majo ha inoltre fatto presente ai rappresentanti sindacali che "la ZLS può rappresentare un contenitore molto importante in vista della transizione energetica. Il Just Transition Fund a livello europeo amplierà la dotazione finanziaria a disposizione dell' Italia e ci auspichiamo anche a favore di **Civitavecchia** e, in tale contesto, è necessario che il territorio si prepari sin da ora alla transizione energetica. Tutte quelle imprese che operano per la centrale dell' Enel, infatti, attraverso tali fondi, potranno essere sostenute negli eventuali processi di conversione ed adeguamento delle proprie attività". Argomento di discussione anche il futuro della banchina 24: "Il Presidente di Majo - dichiarano i rappresentanti sindacali - ci ha assicurato che la banchina 24 rimarrà una banchina polifunzionale. Per circa un anno, in virtù del decreto Rilancio, non ci sarà alcun problema per accogliere anche taluni container. Nel frattempo, si pronuncerà il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e si proseguirà nel percorso tracciato che è quello di intercettare parte del traffico commerciale che ancora oggi non transita per il **porto** di **Civitavecchia**". "Abbiamo ribadito con convinzione al Presidente - proseguono i massimi esponenti di CGIL, CISL e UIL - che è necessario realizzare in tempi brevi, con la ripresa del confronto a livello regionale e nazionale, quella rete infrastrutturale che è il fondamento sul quale costruire lo sviluppo di un territorio ricco di potenzialità e in assenza della quale l' intero alto Lazio rischia un pericoloso isolamento. Sono necessari interventi sulla tratta ferroviaria Orte Capranica **Civitavecchia** e non più rinviabile il completamento della **Civitavecchia**-Orte, che consentirebbe la creazione di una vera e propria piattaforma logistica, fondamentale per il rilancio del **porto** e dell' intera regione." "In questo momento è molto importante la condivisione di obiettivi e l' elaborazione di un progetto di sviluppo sostenibile per il territorio che affronti la transizione energetica e guardi al futuro. Per questo motivo è estremamente urgente la ripresa del confronto ad un tavolo istituzionale: tra regione, governo, parti sociali, Enel e Autorità Portuale- hanno concluso i rappresentanti di CGIL CISL UIL- sottolineando l' importanza, ai fini ambientali, della elettrificazione delle banchine portuali". Anche su questo ultimo punto il Presidente di Majo ha confermato



interesse e impegno. Nel prendere reciprocamente atto della disponibilità al confronto, che proseguirà con cadenza periodica anche nelle



FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

prossime settimane, il Presidente di Majo e Cgil Cisl Uil hanno confermato la comune volontà di accompagnare, ognuno nel rispetto delle proprie prerogative, il processo di perseguimento dei comuni obiettivi di sviluppo delle attività portuali, al fine di garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, messi a dura prova dalla crisi epidemiologica, oltre alla possibilità di incrementare le opportunità di lavoro attraverso il riposizionamento delle attività attualmente svolte dalle imprese e dall' intercettazione di nuovi traffici commerciali.

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Traffico merci, Civitavecchia ne perde un quinto nel primo trimestre

Il lockdown cominciato a marzo ha inciso negativamente anche sul numero di passeggeri e crocieristi

Inevitabile segno meno, in tempi di Covid, per il traffico merci registrato nel primo trimestre di quest' anno dai porti di **Civitavecchia**, Fiumicino e Gaeta , amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Sono state movimentate quasi tre milioni di tonnellate, con un calo del 17% rispetto ai primi tre mesi del 2019, di cui 1,9 milioni di tonnellate movimentate dal solo **porto** di **Civitavecchia** (-20,9%). Nello specifico, a **Civitavecchia** hanno transitato 1,1 milioni di tonnellate di rotabili (-11,9%) e 215 mila tonnellate di merci containerizzate (-33%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari ad oltre 26 mila teu (-26,7%). Nel periodo gennaio-marzo del 2020 i passeggeri dei servizi di linea nel **porto** di **Civitavecchia** sono stati 119 mila (-28,6%) e i crocieristi 173mila, il 16,8% in meno rispetto ai primi tre mesi del 2019.



Di Majo incontra i sindacati sui problemi portuali*Si è parlato di traffici commerciali, banchina 24, ZIs, infrastrutture del territorio*

Redazione

CIVITAVECCHIA Di Majo incontra i sindacati per approfondire le tematiche inerenti la situazione attuale, le tutele sanitarie messe in atto, le problematiche occupazionali derivanti dalla contrazione del traffico crocieristico, anche e soprattutto le prospettive di sviluppo del porto e la diversificazione delle attività. Tanti gli argomenti trattati, tutti di stretta attualità con particolare attenzione alla situazione dei porti del network laziale, principalmente Civitavecchia, e gli sviluppi di un futuro imminente. Traffici commerciali, banchina 24, ZIs, infrastrutture del territorio (completamento della tratta Civitavecchia Orte e viabilità su ferro), transizione energetica e le conseguenti ricadute occupazionali. Il percorso intrapreso dall'**AdSp** volto ad attrarre nuovi traffici commerciali ha spiegato il presidente ai rappresentanti sindacali si è arricchito di ulteriori importanti iniziative. Nei giorni scorsi gli uffici dell'**AdSp** hanno avviato un percorso con tutto il cluster portuale, armatori, imprese, autotrasportatori laziali, per l'attivazione di nuove linee in vista dello sviluppo che dovrebbe conseguire all'istituzione della Zona logistica semplificata laziale. Il presidente Di Majo ha inoltre fatto presente ai rappresentanti sindacali che la ZIs può rappresentare un contenitore molto importante in vista della transizione energetica. Il Just Transition Fund a livello europeo amplierà la dotazione finanziaria a disposizione dell'Italia e ci auspichiamo anche a favore di Civitavecchia e, in tale contesto, è necessario che il territorio si prepari sin da ora alla transizione energetica. Tutte quelle imprese che operano per la centrale dell'Enel, infatti, attraverso tali fondi, potranno essere sostenute negli eventuali processi di conversione ed adeguamento delle proprie attività. Argomento di discussione anche il futuro della banchina 24: il presidente di Majo dichiara ai rappresentanti sindacali ci ha assicurato che la banchina 24 rimarrà una banchina polifunzionale. Per circa un anno, in virtù del decreto Rilancio, non ci sarà alcun problema per accogliere anche taluni container. Nel frattempo, si pronuncerà il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e si proseguirà nel percorso tracciato che è quello di intercettare parte del traffico commerciale che ancora oggi non transita per il porto di Civitavecchia. Abbiamo ribadito con convinzione ai massimi esponenti di Cgil, Cisl e Uil che è necessario realizzare in tempi brevi, con la ripresa del confronto a livello regionale e nazionale, quella rete infrastrutturale che è il fondamento sul quale costruire lo sviluppo di un territorio ricco di potenzialità e in assenza della quale l'intero alto Lazio rischia un pericoloso isolamento. Sono necessari interventi sulla tratta ferroviaria Orte Capranica Civitavecchia e non più rinviabile il completamento della Civitavecchia-Orte, che consentirebbe la creazione di una vera e propria piattaforma logistica, fondamentale per il rilancio del porto e dell'intera regione.



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

BLOCCATA DALLA GUARDIA COSTIERA DOPO L' ARRIVO DALLA TURCHIA

«Questa nave non è sicura»

Un provvedimento di «detenzione» nel porto di Bari, per violazione di norme sulla sicurezza della navigazione, è stato disposto dalla Guardia costiera nei confronti della motonave General Cargo «Cc Delgada», battente bandiera portoghese, bloccata dal 1° giugno. «La nave - spiega la Guardia costiera - potrà ripartire solo dopo aver posto rimedio alle carenze». Il cargo, con a bordo soda caustica, è arrivato a Bari da Derince (Turchia).



Il porto Nave portoghese non sicura: bloccata

Un provvedimento di detenzione nel porto di Bari, per violazione di alcune norme sulla sicurezza della navigazione, è stato disposto dalla Guardia costiera nei confronti della motonave General Cargo "Cc Delgada", battente bandiera portoghese, bloccata dall' 1 giugno. "La nave - spiega la Guardia costiera potrà ripartire solo dopo aver posto rimedio alle carenze e reso più accettabili le condizioni di sicurezza della navigazione per i passeggeri, l' equipaggio ed il carico trasportabile". La decisione è stata presa dopo un sopralluogo a bordo degli ispettori "Port State Control" della Guardia Costiera di Bari, che hanno riscontrato sul mercantile "gravi deficienze in materia di sicurezza", con particolare riferimento agli impianti antincendio, alle dotazioni di bordo.

Popolare Bari citata dai soci per i danni
La Taki guida un' indagine gravissima che...

doki familia
SUPERMERCATI
VIENI A SCOPRIRE LA GRANDE QUALITÀ E LA REALE CONVENIENZA RC

ALCUNI ESEMP

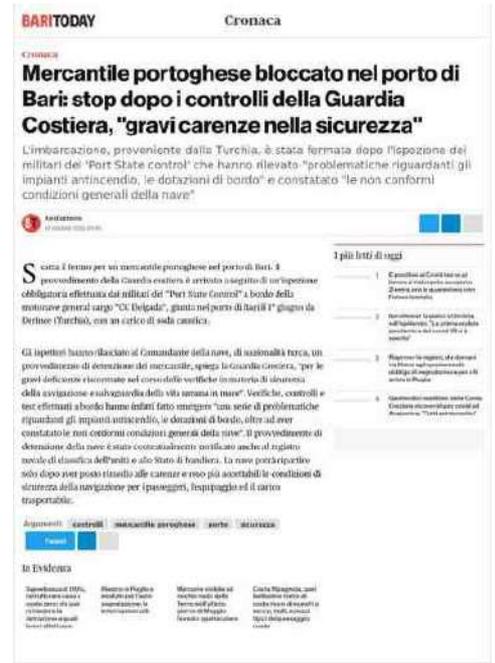
PASTA DI FRIGIO A 500g	5.90	SALAMINI PASTA DI SODIO BIANCO	7.68
PASTA DI FRIGIO A 100g	0.79	SALAMINI PASTA DI SODIO BIANCO	1.49
SALAMINI PASTA DI SODIO BIANCO	2.79	SALAMINI PASTA DI SODIO BIANCO	1.49

Il generale Nicotri ricorda Di Giovanni

Mercantile portoghese bloccato nel porto di Bari: stop dopo i controlli della Guardia Costiera, "gravi carenze nella sicurezza"

L'imbarcazione, proveniente dalla Turchia, è stata fermata dopo l'ispezione dei militari del 'Port State control' che hanno rilevato "problematiche riguardanti gli impianti antincendio, le dotazioni di bordo" e constatato "le non conformi condizioni generali della nave"

Scatta il fermo per un mercantile portoghese nel **porto** di **Bari**. Il provvedimento della Guardia costiera è arrivato a seguito di un' ispezione obbligatoria effettuata dai militari del "Port State Control" a bordo della motonave general cargo "CC Delgada", giunta nel **porto** di **Bari** il 1° giugno da Derince (Turchia), con un carico di soda caustica. Gli ispettori hanno rilasciato al Comandante della nave, di nazionalità turca, un provvedimento di detenzione del mercantile, spiega la Guardia Costiera, "per le gravi deficienze riscontrate nel corso delle verifiche in materia di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare". Verifiche, controlli e test effettuati a bordo hanno infatti fatto emergere "una serie di problematiche riguardanti gli impianti antincendio, le dotazioni di bordo, oltre ad aver constatato le non conformi condizioni generali della nave". Il provvedimento di detenzione della nave è stato contestualmente notificato anche al registro navale di classifica dell' unità e allo Stato di bandiera. La nave potrà ripartire solo dopo aver posto rimedio alle carenze e reso più accettabili le condizioni di sicurezza della navigazione per i passeggeri, l' equipaggio ed il carico trasportabile.



Puglia Live

Bari

Porto di Bari: la Guardia Costiera ispeziona e ferma un mercantile portoghese per gravi deficienze

04/06/2020 Gli Ispettori Port State Control della Guardia Costiera di **Bari**, a seguito dell'esito di un'ispezione obbligatoria effettuata nella giornata di ieri a bordo della motonave tipo General Cargo CC DELGADA, battente bandiera portoghese, giunta nel **porto** di **Bari** il giorno 1° giugno proveniente da Derince (Turchia) con un carico di soda caustica, hanno rilasciato al Comandante della nave, di nazionalità turca, un provvedimento di detenzione del mercantile per le gravi deficienze riscontrate nel corso delle verifiche in materia di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare. Gli ispettori della Guardia Costiera, specializzati in tali controlli, nel sottoporre infatti il mercantile portoghese ad una serie di verifiche, controlli e test hanno riscontrato una serie di problematiche riguardanti gli impianti antincendio, le dotazioni di bordo, oltre ad aver constatato le non conformi condizioni generali della nave. Logica conseguenza di una situazione generale così compromessa è stato quindi il rilascio del provvedimento di detenzione della nave, naturalmente notificato anche al registro navale di classifica dell'unità e allo Stato di bandiera. La nave potrà ripartire solo dopo aver posto rimedio alle carenze e reso più accettabili le condizioni di sicurezza della navigazione per i passeggeri, l'equipaggio ed il carico trasportabile.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie.

Porto di Bari: la Guardia Costiera ispeziona e ferma un mercantile per gravi deficienze
04/06/2020

Gli Ispettori "Port State Control" della Guardia Costiera di Bari, a seguito di un'ispezione obbligatoria effettuata nella giornata di ieri a bordo della motonave tipo General Cargo "CC DELGADA", battente bandiera portoghese, giunta nel giorno 1° giugno proveniente da Derince (Turchia) con un carico di soda caustica, hanno rilasciato al Comandante della nave, di nazionalità turca, un provvedimento di detenzione del mercantile per le gravi deficienze riscontrate nel corso delle verifiche in materia di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare.

Gli ispettori della Guardia Costiera, specializzati in tali controlli, nel sottoporre infatti il mercantile portoghese ad una serie di verifiche, controlli e test hanno riscontrato una serie di problematiche riguardanti gli impianti antincendio, le dotazioni di bordo, oltre ad aver constatato le non conformi condizioni generali della nave. Logica conseguenza di una situazione generale così compromessa è stato quindi il rilascio del provvedimento di detenzione della nave, naturalmente notificato anche al registro navale di classifica dell'unità e allo Stato di bandiera. La nave potrà ripartire solo dopo aver posto rimedio alle carenze e reso più accettabili le condizioni di sicurezza della navigazione per i passeggeri, l'equipaggio ed il carico trasportabile.

Testata giornalistica PugliaLive.net - Reg. n. 3/2007 del 11/01/2007 Viterbo
Direttore Responsabile - Niccolò Morisco
Editore - Associazione Culturale Pugliese - codice fiscale n. 9339521072

Il Comune non molla e punta al Cis

Completano il piano per la nuova economia i tavoli sul porto, sulla decarbonizzazione e sulla chimica verde Dopo la caduta del primo governo Conte e l'arrivo della pandemia, l'amministrazione ritorna all'attacco

Poca concretezza nei tavoli aperti con il ministero dello Sviluppo economico sul futuro del porto e sul phase out dal carbone ed un discorso da riprendere, per la terza volta, sul Contratto istituzionale di sviluppo. A tutto questo, oltre che al nuovo tavolo sul futuro della chimica la cui prima riunione sarà convocata dalla Regione l'8 di questo mese, è affidata la costruzione di un nuovo modello di sviluppo per Brindisi. Già, almeno in parte, indicato proprio dal piano strategico alla base degli interventi programmati nell'ambito del Cis: valorizzazione turistica della costa, logistica retroportuale e cultura. Il Contratto istituzionale di sviluppo, tuttavia, ha subito una nuova battuta d'arresto quando il decreto di istituzione era ormai dietro l'angolo. Tutto questo a causa dell'arrivo della pandemia da coronavirus. «Consentitemi una battuta», ha esordito mercoledì in conferenza stampa rispondendo sul Cis il sindaco Riccardo Rossi, che poi ha ricordato: «C'era il ministro Lezzi, eravamo lì, pronti, ed è caduto il governo. E ancora. Eravamo pronti, dopo un incontro a palazzo Chigi, al decreto che istituiva il Contratto istituzionale di sviluppo su Brindisi e Lecce ed è successo quello che è successo. Adesso riprenderemo per la terza volta le fila, sapendo che è una situazione particolarmente complicata, anche perché il governo, oggettivamente, lo posso comprendere, ha avuto altro su cui essere impegnato: la situazione si è parecchio complicata». Detto questo, tuttavia, l'amministrazione non ha alcuna intenzione di rinunciare. «Torneremo - ha garantito il sindaco - su quel discorso, perché è evidente che il Contratto istituzionale di sviluppo è uno degli strumenti tramite i quali, così come valeva prima a maggior ragione vale oggi, realizzare una serie di opere, di infrastrutture» necessarie per il rilancio del territorio e la costruzione di una nuova economia. «Penso in particolare - ha sottolineato Rossi - alla costa, che potrebbe essere un elemento di assoluto traino della nostra economia. Ma ha bisogno di investimenti molto importanti. Noi li abbiamo valutati tra 40 e 50 milioni di euro e senza un intervento di questo tipo, capite bene che andiamo con seria difficoltà a riqualificare 15 chilometri di costa. Quindi occorre un importante intervento». A maggior ragione oggi, dopo che a seguito della sentenza della Corte di Cassazione sulla vicenda Acque Chiare i comparti A e B sono diventati ufficialmente di proprietà del Comune di Brindisi: spiaggia, bar, ristorante, piscina, parcheggi, campi sportivi. Tutte strutture che potrebbero essere messe al servizio del progetto di rilancio e valorizzazione del litorale nord. Ovviamente, nel nuovo modello di sviluppo per Brindisi dovrebbe essere fondamentale anche il ruolo del porto, come dimostra parte degli interventi previsti dal Cis, nonostante le polemiche con l'**Autorità di sistema** riguardo agli iter autorizzativi di diverse opere pianificate dall'ente portuale. Ma anche quello dell'industria. Un'industria, tuttavia, decarbonizzata e che rinunci, secondo le ultime indicazioni del sindaco, anche alla plastica degli idrocarburi concentrandosi invece sulla chimica verde. Attualmente, tuttavia, i due tavoli aperti - su porto e decarbonizzazione - presso il ministero dello Sviluppo economico languono. «La sottosegretaria Todde - ha sottolineato il sindaco dopo l'incontro



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

in prefettura al quale ha partecipato anche la rappresentante del Mise - ha detto che ci sono tavoli aperti con il ministero dello Sviluppo economico: quello sul porto e quello sul phase out dal carbone. Diciamo che è il caso di dare un' accelerazione, perché io vorrei capire tante cose ancora. Quindi questi tavoli sono aperti ma per adesso stanno producendo poco». Infine, il nuovo tavolo sulla chimica, per il momento a livello regionale ma con l' obiettivo di coinvolgere il governo. «Occorre prendere col governo - ha concluso il sindaco - impegni seri, perché io vedo una grande attenzione su Taranto, come è giusto che sia, ma non vedo ancora una grande attenzione su Brindisi. Questa è una città che ha dato tanto negli ultimi sessant' anni. E quelle di cui parliamo sono multinazionali di Stato, i cui vertici sono nominati dal governo. Quindi bisogna spingere verso investimenti sulle nuove produzioni. Ma bisogna chiederle e ottenerle le nuove produzioni. Questa è una sfida che vogliamo aprire, vogliamo lanciare, a partire dal tavolo dell' 8 giugno. Che per qualcuno è la ritirata del sindaco ma mi pare che quel qualcuno non abbia capito che, invece, è l' apertura di una vertenza su Brindisi molto importante, dalla quale noi non arretriamo». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, verso la ripresa col nuovo servizio feeder

I sindacati dei trasporti di Cgil, Cisl e Uil e la società San Cataldo Taranto Terminal sono al lavoro per la ripartenza dal 9 luglio, con un nuovo servizio feeder, del movimento container nel porto di Taranto, che è assente da cinque anni. La società fa capo al gruppo turco Yilport ed è concessionaria del molo polisettoriale, dove è il terminal container in precedenza usato da Evergreen, per 49 anni. Nella ripresa del terminal, verrà gradualmente assorbita la manodopera ex Taranto Container Terminal, ex concessionario della banchina, oggi in carico all' Agenzia per il lavoro portuale. Sono circa 500 unità. «Al momento - dicono i sindacati dei trasporti facendo il punto sul confronto con Yilport - la condivisione di quanto necessario allo start up previsto per l' inizio di luglio è a buon punto, ma necessita, per la sua conclusione, la determinazione da parte della linea di navigazione dei livelli di traffico, delle toccate settimanali previste che risultano indispensabili alla quantificazione dei carichi di lavoro e della relativa forza lavoro da reimpiegare nell' immediato». «Altro aspetto determinante da conoscere per completare tale condivisione - dicono Cgil, Cisl e Uil trasporti - è la determinazione e la riattivazione del circuito doganale, indispensabile all' apertura del Terminal, anch' esso impattante sui carichi di lavoro e sulla organizzazione delle attività. Questo spiegano i sindacati - consentirà la definitiva quantificazione della forza lavoro necessaria allo start-up e che sarà prioritariamente selezionata tra le maestranze ex TCT come previsto dalla norma istitutiva la Tpwa», Taranto port workers agency, «che ha una finestra temporale al momento di altri 12 mesi circa». I sindacati assicurano «i lavoratori, le loro famiglie ed il territorio che si lavorerà giorno e notte, ove necessario, anche coinvolgendo l' Autorità portuale dello Ionio e istituzioni locali per completare tali valutazioni e consentire di soddisfare la scadenza dell' inizio di luglio per la riattivazione, seppur graduale, dell' infrastruttura, anche agevolando i percorsi burocratici ineludibili e compatibilmente con le attività di revamping dei mezzi e delle infrastrutture portuali e con i programmi di riconsegna graduale degli stessi alla San Cataldo Terminal». I sindacati dicono che «questo progetto è uno dei punti cardine della diversificazione produttiva ed economica di Taranto» e ben si coniuga con la «giusta e naturale aspettativa dei quasi 500 lavoratori ex Tct, collocati nella Taranto Port Workers Agency di ritrovare un lavoro stabile e duraturo avendo sofferto in questi lunghi 5 anni una serie indicibile di difficoltà. Si stanno affrontando con grosso senso di responsabilità - aggiungono i sindacati - il ruolo che le norme riservano alle organizzazioni firmatarie il contratto nazionale di lavoro dei porti nel tentativo di contemperare tutti gli interessi in campo ed agevolare una quanto più immediata e funzionale ripresa delle attività». Gli incontri, precisano le sigle, sono quasi quotidiani, è presente in videoconferenza il vertice di Yilport e c' è la «massima disponibilità nel trovare gli opportuni accordi che tutelino tutte le parti, a cominciare dagli stessi lavoratori. Da questi incontri, abbastanza proficui, sta venendo fuori concludono i sindacati dei trasporti - quella che sarà l' impostazione iniziale delle attività che deve necessariamente poi sfociare un assetto definitivo che miri a rendere nuovamente il molo polisettoriale una infrastruttura altamente performante e produttiva».



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

ROMA/PORTO DI TARANTO, 3 GIUGNO 2020. 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 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.



Taranto: affidata bonifica 'ex Yard Belleli'

Lavori per 45,5 milioni affidati da Sergio Prete alla Sogesid

Redazione

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. Il presidente di Sogesid Enrico Biscaglia ha invece posto l'accento sul fatto che Con questa importante convenzione 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 super portacontainer. 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.



Sindacati: container verso la partenza Incontri con Yilport per l'occupazione

La rinascita ufficiale per il Molo Polisettoriale si avvicina e tutte le parti stanno cercando di approntare nei minimi particolare questo momento. Le organizzazioni sindacali, oramai da settimane, sono impegnate nel confronto con Yilport per condividere il piano industriale concentrandosi su questa fase iniziale. In una nota unitaria firmata da Michele De Ponzio (Filtcgil), Oronzo Fiorino (Fitsil) e Carmelo Sasso (Uiltrasporti) si definisce l'interlocuzione «a buon punto» anche se mancano ancora dei dettagli importanti: livelli di traffico e toccate settimanali previste che risultano indispensabili alla quantificazione dei carichi di lavoro e della relativa forza lavoro da reimpiegare nell'immediato. Altro aspetto determinante da conoscere è la determinazione del circuito doganale indispensabile all'apertura del Terminal anch'esso impattante sui carichi di lavoro e sulla organizzazione delle attività. La prima linea container feeder della compagnia Cma Cgm sbarcherà a Taranto all'inizio del mese di luglio nonostante pandemia e congiuntura economica che avevano fatto tremare i polsi a tutto il settore dello shipping. Anche nella fase più critica del coronavirus, era stato il magnate Robert Yurskel Yildirm a confermare l'impegno su Taranto che, per ovvie ragioni, avrebbe però subito dei rallentamenti.

«Per questo la richiesta giunta dalla San Cataldo Container Terminal della necessità di condividere un piano industriale e occupazionale di emergenza che consentisse uno start-up veloce per il mese di luglio - spiegano i sindacati - ha imposto a tutti di mettere in campo un grosso impegno per far sì di riaccendere quanto prima la spia del porto di Taranto nello scenario del Mediterraneo profondamente stravolto dalla crisi mondiale». Impegno che si è tramutato in una serie serrata di incontri con la direttrice generale Raffaella Del Prete e con il management turco finalizzato alla condivisione delle linee guida principali e alla definizione di un più ampio e dettagliato piano industriale e occupazionale. «Questo lavoro è reso ancor più complesso dalla forte aspettativa del territorio che vede in questo progetto una dei punti cardine della diversificazione produttiva ed economica di Taranto - dicono De Ponzio, Fiorino e Sasso - e dalla giusta e naturale aspettativa dei quasi 500 lavoratori ex Tct collocati nella Taranto Port Workers Agency di ritrovare un lavoro stabile e duraturo avendo sofferto in questi lunghi 5 anni una serie indicibile di difficoltà». I sindacati raccontano di aver tenuto incontri quasi quotidianamente, alcuni anche con la partecipazione diretta di Yildirim seppur in video conferenza «a rimarcare la sua determinazione e il suo personale entusiasmo nel progetto, fornendo massima disponibilità nel trovare gli opportuni accordi che tutelino tutte le parti a cominciare dagli stessi lavoratori». Si sta lavorando quindi a un piano a step differenziati. Inevitabilmente, i primi tarati sull'impostazione iniziale mentre gli altri per creare un assetto definitivo che miri a rendere nuovamente il Molo Polisettoriale un'infrastruttura altamente performante e produttiva. «Questo consentirà la definitiva quantificazione della forza lavoro necessaria allo start-up che sarà prioritariamente selezionata tra le maestranze ex Tct come previsto dalla norma che ha una finestra temporale al momento di altri 12 mesi circa». I sindacati, infine, rassicurano i lavoratori «che si lavorerà giorno e notte, ove necessario, anche coinvolgendo l'Authority dello Ionio e istituzioni locali per completare tali valutazioni e consentire di soddisfare la scadenza dell'inizio di luglio per la riattivazione seppur graduale dell'infrastruttura,



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

anche agevolando i percorsi burocratici ineludibili e compatibilmente con le attività di revamping dei mezzi e delle infrastrutture portuali e con i programmi di riconsegna graduale degli stessi». Per far sì che questa nuova possibilità di rilancio del territorio, «nella quale in pochi altri insieme alle organizzazioni sindacali e alla **Autorità di Sistema Portuale** confidavano, diventi finalmente una storia di riscatto e successo per i lavoratori portuali e per la città di Taranto». A. Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il piano di Yilport: oltre 400 milioni di investimenti in 49 anni per il Terminal container di Taranto

Redazione

Taranto - Più di 400 milioni di euro in 49 anni, praticamente oltre 8 milioni di euro all'anno. Sono gli investimenti programmati dalla Yilport Holding per il San Cataldo Container Terminal (SCCT) del porto di Taranto. Investimenti che saranno diluiti lungo il periodo della durata della concessione, ottenuta - poco meno di un anno fa dall'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Jonio, dopo la messa in liquidazione del Terminal container di Taranto (Tct) e il disimpegno degli azionisti di maggioranza, il gruppo armatoriale taiwanese Evergreen e il terminalista Hutchison di Hong Kong. Ma solo alla fine di febbraio è stato firmato il documento di 'delivery': cioè, il verbale con cui l'AdSP ha consegnato ufficialmente le aree demaniali al SCCT. A circa tre mesi di distanza da quella firma, e Covid permettendo, la prima nave portacontainer è attesa per luglio nel porto di Taranto: sarà un'unità della flotta di CMA-CGM, quarto vettore marittimo mondiale per il traffico container. I piani di sviluppo del gruppo turco sono di arrivare ad una capacità annuale di 2,5 milioni di Teu nella prima Fase, per poi raggiungere 4 milioni di Teu nella seconda. I numeri sono noti, ma un paio di settimane fa i vertici della società ci hanno tenuto a ribadire, puntualizzando che il Covid ha solo rallentato i lavori, ma non li ha fermati smentendo quelle voci che nei mesi precedenti avevano ventilato un possibile disimpegno della Yilport Holding dal SCCT, il 22esimo terminal nel portafoglio del gruppo turco, il primo in Italia. Nei giorni scorsi, è sceso a Taranto anche il team degli ingegneri della Konecranes, la società a cui Yilport ha affidato il rinnovamento delle gru di banchina del San Cataldo Container Terminal. I lavori interesseranno 2 gru di banchina con un'estensione di 22 file e 5 gru di banchina con un'estensione di 18 file, 17 gru di piazzale, 1 gru mobile, 2 carrelli elevatori, 2 carrelli per la movimentazione dei contenitori vuoti e tutti i veicoli del terminal. Il piano di investimenti prevede oltre 20 milioni di euro per le gru di banchina ed i mezzi di piazzale, ma le risorse aumenteranno a 80 milioni di euro nel giro di 5 anni. Fino a raggiungere, secondo i piani della Yilport, circa 400 milioni di euro complessivi in 49 anni, la durata della concessione. Robert Yuksel Yildirim, presidente del Cda e ceo della Yilport Holding è stato chiaro: 'La Yilport Holding è determinata a sviluppare le relazioni commerciali a Taranto ed in Italia. Abbiamo firmato una concessione della durata di 49 anni e crediamo fermamente nel potenziale del San Cataldo Container Terminal. Dunque, siamo felici di restare per almeno 49 anni, non andiamo via. L'attuale pandemia dovuta al Covid-19 ed il suo impatto sul commercio mondiale non cambia i nostri piani. Anzi, stiamo ristrutturando il terminal e vogliamo che diventi uno dei principali hub in Italia'. Le potenzialità ci sono: SCCT è un terminal con acque profonde, visto che ha un pescaggio di 16,5 metri in grado di ospitare le grandi navi portacontainer. Nel Mediterraneo, il terminal è collocato in una zona strategica, al centro delle rotte commerciali più vicine collegate attraverso Gibilterra e il Canale di Suez. Robert Yildirim ha spiegato anche la sua nuova visione, i suoi piani aziendali a breve e medio termine per l'azienda. Abbiamo rivisto la nostra strategia di crescita e il piano aziendale quinquennale per il periodo 2020-2025, in linea con il nostro obiettivo di posizionarci tra i primi 10 operatori internazionali di terminal container entro il 2025. Daremo priorità aumento dell'efficienza nel nostro attuale portafoglio di 22 terminali in 10 paesi'.

Informative

Questo sito e gli strumenti di lavoro sono la prova tangibile dell'impegno del personale nei confronti dei clienti ed è l'obiettivo di offrire il miglior servizio possibile per il raggiungimento delle finalità previste dalla nostra politica.

Dal sito di scarico l'elenco di tutti i siti identificati. Cliccando e scaricando questa informativa, proponiamo la partecipazione in questa pagina, che serve al fine di migliorare e personalizzare il servizio ai nostri clienti.

Scopri di più e personalizza

Il piano di Yilport: oltre 400 milioni di investimenti in 49 anni per il Terminal container di Taranto

04 GIUGNO 2020 - Italiano



Taranto - Più di 400 milioni di euro in 49 anni, praticamente oltre 8 milioni di euro all'anno. Sono gli investimenti programmati dalla Yilport Holding per il San Cataldo Container Terminal (SCCT) del porto di Taranto. Investimenti che saranno diluiti lungo il periodo della durata della concessione, ottenuta - poco meno di un anno fa - dall'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Jonio, dopo la messa in liquidazione del Terminal container di Taranto (Tct) e il disimpegno degli azionisti di maggioranza, il gruppo armatoriale taiwanese Evergreen e il terminalista Hutchison di Hong Kong. Ma solo alla fine di febbraio è stato firmato il documento di 'delivery': cioè, il verbale con cui l'AdSP ha consegnato

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)



È ufficiale: Taranto entra nella rotazione del servizio container Turmed

'Dalla fine di luglio la compagnia di navigazione francese Cma Cgm sarà il primo vettore a scalare il nuovo terminal container Molo San Cataldo del porto di Taranto, dove il ramo terminalistico del suo azionista Yildirim avvierà prossimamente l'attività' Lo rivela l'ultimo report di DynaLiners precisando che lo scalo pugliese sarà inserito nella rotazione del servizio Turmed che tocca i porti di Aliaga, Gemlik, Izmit, Istanbul (Ambarli), Malta, Bizerte, Algiers, Sfax, Malta, Taranto nuovamente Aliaga'. La conferma arriva anche dal sito di Cma Cgm dove Taranto figura già nella rotazione del servizio sul quale sono impiegate tre piccole navi portacontainer da 850 Teu di capacità e 50 prese reefer. Il primo scalo di questa linea, preannunciato nei giorni scorsi dal presidente della port authority ionica Sergio Prete, segnerà il ritorno al lavoro del Molo Polisettoriale di Taranto.



'Dalla fine di luglio la compagnia di navigazione francese Cma Cgm sarà il primo vettore a scalare il nuovo terminal container Molo San Cataldo del porto di Taranto, dove il ramo terminalistico del suo

Ex portuali, chiesta la convocazione di un tavolo tecnico

Domenico Latino GIOIA TAURO Si riaccendono le speranze per circa 25 ex portuali licenziati da tempo che, ad oggi, non sono ancora riusciti a trovare una giusta ricollocazione e, per di più, rischiano di rimanere senza alcun sussidio. Mercoledì, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, accogliendo il loro disperato grido d' aiuto, ha infatti scritto ai ministeri competenti e alla Regione Calabria per chiedere la convocazione di un tavolo tecnico in cui valutare la fattibilità di inserirli negli elenchi dell' Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e la riqualificazione professionale, circostanza che gli consentirebbe di beneficiare delle indennità mensili previste e di essere gradualmente riassorbiti in un' attività. Si tratta di 13 ex dipendenti del terminalista "Automar Gioia Tauro S.p.a." che sostengono di aver subito l' ingiustizia di un licenziamento collettivo, dichiarato illegittimo dai tribunali di Palmi e Reggio Calabria, e che, a seguito di una diversa sentenza di entrambi, sono state dapprima reintegrati e poi rimessi alla porta, dopo la pronuncia della Corte d' Appello di Reggio. A distanza di un anno, però, sono ancora in attesa di avere un giudizio definitivo dalla Suprema Corte di Cassazione perché, a causa dell' emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del Covid-19, i tempi della giustizia si sono inevitabilmente allungati. Fino ad oggi sono riusciti a sopravvivere con il riconoscimento della disoccupazione "Naspi", che, però, è in scadenza a fine mese. Da qui la richiesta di un incontro urgente con il commissario, con la presenza dei sindacati, per valutare la possibilità di essere inseriti nella Port Agency di Gioia, essendo lavoratori che hanno i presupposti previsti dal decreto 243/2016, cioè, dipendenti che operavano e operano ai sensi dell' art. 18 della legge del 28 gennaio 1994 n. 84, addetti alla movimentazione di containers e mezzi gommati, e che usufruivano di ammortizzatori sociali. Stessa opportunità potrebbe essere concessa anche agli altri 12 lavoratori delle cosiddette "ditte esterne", il cui licenziamento è stato riconosciuto come illegittimo dal Giudice del Lavoro che, tuttavia, ha disposto la sola tutela indennitaria e non il reintegro. «In ambedue i casi, si tratta di lavoratori che, avendo operato per diversi anni nel porto di Gioia, hanno maturato un elevato grado di specializzazione e professionalità» evidenzia il commissario Agostinelli nella missiva indirizzata al MIT; al Dipartimento per i trasporti e, per conoscenza, tra gli altri, anche al ministero del Lavoro e delle Politiche sociali; al ministero dello Sviluppo economico e, ancora, alla presidente della Regione, Jole Santelli e al prefetto Massimo Mariani. L' ammiraglio, nel riferire di aver ricevuto le sopracitate istanze d' inserimento nella Port Agency, fa presente che la rinnovato compagine societaria del terminalista Mct (Til-Msc), lo scorso mese, ha chiesto di procedere ad un graduale riassorbimento di tutte le maestranze ancora in elenco. Partecipata al 100% dalla stessa **Autorità portuale** di Gioia Tauro, la "Port Agency" è stata costituita per supportare i 377 lavoratori che, nel 2017, erano stati dichiarati in esubero dal vecchio terminalista Contship-Mct. Oggi, grazie al subentro in Mct del gruppo Msc di Gianluigi Aponte, che ne ha assunto la quasi totalità, permangono in elenco soltanto 37 persone. Vanno approfondite le istanze d' inserimento nella Port Agency.



PORTO Lettera a Mit e prefetto

Automar, Agostinelli tende la mano agli ex lavoratori

GIOIA TAURO - La vicenda dei tredici dipendenti del terminal auto "Automar", da mesi senza lavoro, sta per prendere, sembra, una buona piega. La storia, è ritornata a galla nei giorni scorsi, quando questi lavoratori tra le righe di una lettera, hanno cercato aiuto al commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro Andrea Agostinelli. Il commissario, prendendo "a cuore" la situazione, a sua volta, spiega situazione in una lettera, indirizzata oltre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche a tutti gli organi competenti, compresi sindacati di categoria, Regione e Prefetto. Il commissario Agostinelli nella lettera sottolinea, tra l' altro, di aver ricevuto diverse istanze da parte, non solo dei 13 ex lavoratori "Au tomar", ma anche da altri lavoratori, circa una ventina, licenziati ma non ancora riassunti, che hanno manifestato formale richiesta di poter usufruire dei benefici connessi all' inserimento negli elenchi della Gioia Tauro Port Agency srl., una società partecipata, nata con lo scopo di fornire lavoro **portuale**, la riqualificazione professionale e la ricollocazione dei lavoratori al porto, che usufruivano di regimi di sostegno al reddito nella forma di ammortizzatori sociali. L' **Autorità Portuale**, comunque, detiene il 100% delle quote della società. «A tale scopo è stata rappresentata per circa la metà degli istanti, e precisamente per gli ex dipendenti Automar - scrive il commissario - la sostanziale identità di condizioni legittimanti l' ingresso in agenzia, giusti presupposti previsti dal decreto legge 243/2016, poi convertito, con modificazioni, dalla legge 18/2017, ovvero essere lavoratori in esubero e licenziati da una impresa operante ai sensi dell' art. 18 della legge 84/1994, e che usufruiva di ammortizzatori sociali all' epoca del licenziamento. I restanti lavoratori, licenziati per giustificato motivo oggettivo, ed il cui licenziamento è stato riconosciuto come illegittimo dal Giudice del Lavoro, che tuttavia ha disposto la sola tutela indennitaria e non il reintegro - ag giunge - erano dipendenti di imprese portuali che operavano ai sensi dell' art.16 della legge 84/1994, ma che, a seguito di regolare contratto di appalto, fornivano prestazioni lavorative ai terminalisti e che alla data degli esuberi godevano degli ammortizzatori sociali. In ambedue i casi di lavoratori che, avendo operato per diversi anni nel porto di Gioia Tauro, hanno maturato un elevato grado di specializzazione e professionalità. La positiva gestione del numero degli iscritti alla Gioia Tauro Port Agency e la corrispondente riduzione delle risorse economiche stanziare e non utilizzate - conclude - costituiscono elementi utili al fine di valutare in termini favorevoli le istanze». L' **Autorità Portuale**, infine, chiede di voler valutare la possibilità di convocare un tavolo tecnico -istituzionale, a fronte della innegabile valenza sociale delle istanze presentate, che valuti la fattibilità dell' inseri mento dei lavoratori richiedenti negli elenchi della Port Agency.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA T. Rfi può acquistare il tratto

Emendamento Pd gateway ferroviario

REGGIO CALABRIA - «Il gateway ferroviario del porto di Goia Tauro può finalmente essere completato. Il gruppo parlamentare Pd della Camera ha depositato a mia prima firma un emendamento al decreto Rilancio finalizzato alla piena acquisizione da parte di Rfi del tratto ferroviario Rosarno-San Ferdinando». Ad affermarlo è la deputata Pd, Enza Bruno Bossio. «Si tratta - prosegue - di un passaggio fondamentale, premessa per ogni ulteriore opera di riqualificazione e ammodernamento dell' infrastruttura ferroviaria che sarà a servizio dell' area portuale. Se questo raccordo di appena 4 chilometri non fosse rientrato sotto la gestione di Rfi anche gli investimenti sull' intermodalità di Gioia Tauro annunciati nei mesi scorsi dal presidente della Regione, Jole Santelli, non avrebbero avuto sbocco. Se, come ci auguriamo, sarà approvato l' emendamento Pd, realizziamo una sana collaborazione fra livelli istituzionali diversi. Una buona pratica che nasce durante la precedente legislatura regionale, sotto la guida dell' allora presidente Mario Oliverio e del vicepresidente con delega alla Logistica e al Sistema portuale Francesco Russo, e ora può giungere a compimento grazie all' impulso del ministero dei Trasporti. L' area portuale di Gioia Tauro, una delle infrastrutture più importanti del Mediterraneo, si ritroverà così nelle migliori condizioni logistiche per il trasporto veloce delle merci». «Ora - conclude la deputata Pd - la realizzazione del gateway può veramente dirsi ai nastri di partenza».



L'Unione Sarda

Cagliari

Le trattative. Incontri dopo il lockdown

Nuovo gestore e Cig: tre mesi di fuoco per il Porto canale

Al lavoro per salvare i dipendenti|BR|E l' Autorità portuale aspetta segnali

Il futuro del Porto Canale, la cassa integrazione per i lavoratori: una partita che si gioca su due campi. Mentre l' **Autorità portuale** ha prorogato sino al 31 agosto la call per le manifestazioni d' interesse dei soggetti interessati alla gestione, i dipendenti dello scalo sono preoccupati perché, stando così le cose, il 2 settembre si ritroveranno senza lavoro e senza stipendio. La gestione Ed è, forse, questo l' aspetto che preoccupa maggiormente. Non a caso a Roma tutte le parti in causa, dai sindacati alla Regione passando per i ministeri interessati, si stanno incontrando per trovare una soluzione. In effetti ci sarebbero tre strade da percorrere. Tutte, però, irte di ostacoli. I decreti La soluzione più praticabile sarebbe quella offerta dal cosiddetto "Decreto Genova" che consentirebbe la proroga di sei mesi della cassa integrazione. Ma può essere attivata solo in presenza di un soggetto interessato all' acquisizione (e, almeno per il momento, formalmente non c' è). «Anche il "Decreto Covid"», interviene Danilo Agus, sindacalista della Fit-Cisl, «consentirebbe una proroga di nove settimane più altre nove». In questo caso, però, deve essere chiesta dall' azienda (in questo caso, la Cict) che però al tavolo delle trattative ha mandato solo i liquidatori. La terza strada da seguire è quella legata al "Decreto rilancio" che sostiene le aziende storiche con oltre 250 dipendenti: al Porto Canale, però, sono meno. «Ma il ministero per lo Sviluppo economico», racconta Agus, «ha predisposto un emendamento per far calare quel numero da approvare in sede di conversione del decreto». Anche in questo caso entra in gioco la Cict che dovrebbe chiedere questo tipo di sostegno e, come chiedono il ministero per lo Sviluppo economico e l' assessorato regionale al Lavoro, congelare le lettere di licenziamento. La gestione Soluzioni che potrebbero essere bypassate se, nel frattempo, arrivasse un soggetto interessato a gestire il Porto Canale. La call per le manifestazioni d' interesse, scaduta il 1° giugno, è stata prorogata al 31 agosto. «Il lockdown», spiega il presidente dell' **Autorità portuale** Massimo Deiana, «ha fatto saltare i sopralluoghi che i soggetti interessati avrebbero dovuto necessariamente fare». E i soggetti che potrebbero acquisire la gestione non hanno potuto formalizzare il loro interesse informale. Adesso i blocchi non ci sono più. «Ma c' è da capire come si evolverà il mercato alla luce della pandemia». E, soprattutto, ci sono i problemi legati alla situazione cagliaritano: in particolare, i blocchi paesaggistici e la mancata realizzazione della zes (zona economica speciale). Ostacoli che devono essere necessariamente superati anche perché, stando alle voci che circolano al Porto Canale, ci sarebbero alcune società interessate. Quali sono? Impossibile saperlo: in questo genere di trattative nessuno mostra il proprio volto ma tratta attraverso advisor che, ovviamente, blindano l' anonimato del committente, almeno sino a quanto l' operazione non acquista un briciolo di concretezza. Marcello Cocco I decreti Genova, Covid e Rilancio potrebbero salvare, in un modo o nell' altro, il futuro dei dipendenti. Ma, per due di queste soluzioni, serve il coinvolgimento della Cict che continua a inviare al tavolo delle trattative solo i liquidatori.



Grimaldi invoca il modello spagnolo contro il di Tirrenia

Il gruppo Grimaldi di Napoli ha deciso di opporsi sia al decreto ministeriale firmato da Paolo De Micheli e da Roberto Speranza (Sanità) che fino al 12 giugno limita il trasporto passeggeri con la Sardegna a un solo vettore, sia all'articolo del decreto Rilancio che proroga di un anno (fino al 18 luglio 2021) i contributi pubblici per la continuità territoriale con le isole. Entrambe le misure favoriscono Compagnia Italiana di Navigazione, società del gruppo Onorato Armatori che nel 2012 ha rilevato **Tirrenia**. «Abbiamo impugnato il decreto al Tar del Lazio, all' Autorità Antitrust e all' Autorità Nazionale Anticorruzione. Ripeto: anche all' Anticorruzione», ha detto a MF Shipping&Logistica Emanuele Grimaldi, amministratore delegato dell' omonimo gruppo partenopeo. «Non si era mai visto prima d' ora un monopolio previsto per legge deciso dalla sera alla mattina», aggiunge poi, specificando che contro il provvedimento è stata richiesta la sospensiva. Grimaldi, oltre all' opposizione contro il decreto dei due ministeri (Trasporti e Salute) che riguarda il trasporto passeggeri con la Sardegna, annuncia anche un' altra battaglia legale avviata sulla proroga dei contributi pubblici (fino al 18 luglio 2021). «Il decreto ministeriale lo abbiamo impugnato sia in Italia che in Europa, così come a Bruxelles abbiamo impugnato la proroga dei contributi pubblici a **Tirrenia** per altri dodici mesi. E lo stesso abbiamo fatto anche in Finlandia contro il sistema di aiuti che finora ha escluso la nostra controllata Finlines dal sostegno pubblico concesso invece ad altre quattro compagnie, che grazie a questo potranno mantenere attive linee che altrimenti avrebbero chiuso. Tutto ciò causa un pregiudizio alle mie società e genera un' evidente distorsione della concorrenza», prosegue l' armatore napoletano. Grimaldi va anche oltre perché dice di non escludere la possibilità di «chiedere anche un risarcimento danni allo Stato per i contributi pubblici dati a un competitor quando sarà definitivamente accertato l' abuso disposizione dominante praticato sulle rotte con la Sardegna». Il riferimento è sempre a **Moby-Tirrenia**. Cin e Grimaldi starebbe pensando di chiedere allo Stato un risarcimento del danno economico patito in questi anni per effetto della scelta dello Stato di assegnare a un concorrente 72 milioni di euro all' anno di soldi pubblici per operare rotte dove altri player privati garantiscono lo stesso servizio senza sovvenzioni. Il numero uno di Grimaldi Group torna infine a sostenere il modello spagnolo di continuità territoriale marittima e suggerisce, se proprio lo Stato italiano intende spendere soldi pubblici per sovvenzionare delle linee, di assegnare in totale 18 milioni di euro all' anno per i collegamenti Genova-Porto Torres (5 milioni), Livorno-Olbia (5 milioni), Napoli-Cagliari (5 milioni) e la linea con le isole Tremiti (3 milioni) «che in assenza di contributi pubblici scomparirebbero nella stagione invernale». (riproduzione riservata)



La Nuova Sardegna

Cagliari

Stop alle navi da crociera saltano gli arrivi di giugno

Il Covid ferma gli sbarchi. L' assessora: «A rischio anche quelli di luglio e agosto» A breve si terrà un incontro su eventuali protocolli di sicurezza da adottare

GAVINO MASIA

PORTO TORRES Il coronavirus ha bloccato anche l' approdo delle navi da crociera nelle banchine dello scalo marittimo turritano. Una situazione che ha coinvolto l' intero mercato crocieristico internazionale e che di fatto ha anche annullato l' arrivo della nave Azamara Journey prevista questa mattina. E quello delle navi Marella Discovery e Mein Schiff, previsto invece il 14 e il 21 giugno. Già le normative pubblicate due mesi fa sull' intero territorio italiano dal Governo per fronteggiare l' emergenza Coronavirus, avevano purtroppo fatto prevedere l' annullamento del calendario degli scali delle navi da crociera programmati a Porto Torres per il 2020. «A causa del Covid-19 sono stati cancellati anche gli sbarchi delle navi da crociera che erano previsti a giugno - conferma l' assessora al Turismo Mara Rassa - e allo stato attuale non ci è ancora stata comunicata ufficialmente la cancellazione degli sbarchi del 14 luglio, del 16 e 18 agosto e dell' 11 ottobre: non escludiamo però che le compagnie possano prendere, purtroppo, questa decisione nelle prossime settimane». Anche il settore delle crociere ha dunque pesantemente risentito in tutto il mondo delle conseguenze del Covid-19, facendo venire meno tutte quelle aspettative che i commercianti turritani avevano previsto per cercare un rilancio economico dopo un periodo davvero buio. «In questi anni la nostra amministrazione ha potenziato i servizi di supporto e accoglienza dei visitatori - aggiunge l' assessora - ricevendo apprezzamenti da parte delle compagnie per la sensibilità dimostrata verso i loro ospiti. Qualcosa anche in questo modello ora dovrà sicuramente cambiare e nei prossimi giorni chiederemo un incontro congiunto, alla presenza di Capitaneria di porto, **Autorità di sistema** portuale, agenzie e operatori del servizio di accoglienza, per confrontarci insieme sui protocolli di sicurezza degli sbarchi dei turisti delle navi da crociera nell' eventualità in cui il settore crocieristico dovesse ripartire già da questa estate». Una speranza di tutti, comunque, considerando che già il primo scorcio di bella stagione non è stato proprio esaltante per diversi esercizi commerciali che hanno riaperto nei giorni scorsi. In previsione dei futuri sbarchi dei turisti dalle navi da crociera, l' interdizione al traffico nel centro cittadino va dall' incrocio tra il corso Vittorio Emanuele e via Mare e l' incrocio tra il Corso e via Ponte Romano. Dalle 8 alle 14 per gli sbarchi al mattino e dalle 14 alle 20 in caso di sbarchi pomeridiani.



Fase 3: pochi i turisti sbarcati a Cagliari da nave Tirrenia

Niente assalto dei turisti alla Sardegna. Al porto di Cagliari dalla nave Tirrenia appena arrivata da Civitavecchia spuntano una quindicina di auto e una trentina di passeggeri a piedi. Ma ad accoglierli ci sono parenti e amici: quasi tutti sono a Cagliari per riabbracciare i familiari o per lavoro. C'è qualche eccezione: una famiglia di tedeschi, mamma, papà e tre figli, è sbarcata nello scalo di Arbatax. E c'è un impiegato di banca di Pescara che ha deciso di sfruttare le ferie visitando le spiagge dell' isola. "Non ho dovuto effettuare nessuna registrazione - racconta all' ANSA Domenico Pratico, 38 anni - anche ieri ho chiamato Comune e Prefettura per ricevere istruzioni sugli adempimenti per il viaggio, e mi hanno assicurato che non occorrevo registrazioni. Certo, poi ho ha viaggiato da Pescara a Civitavecchia un pò con la paura di essere 'rimbalzato' al momento dell' imbarco, ma non c'è stato alcun problema. Dopo la rilevazione della temperatura sono tranquillamente salito a bordo: tutto a posto". E ora comincia la vacanza. "È la seconda volta che vengo in Sardegna. Questa volta - dice - mi dedicherò alla parte nord dell' isola".



Il decreto del 2 Giugno è da rivedere

Confitarma: dopo la proroga della convenzione Tirrenia non ci aspettavamo di essere ulteriormente penalizzati

Redazione

image_pdfimage_print ROMA Il decreto del 2 Giugno è da rivedere. 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.



Uggè: modificare decreto del 2 Giugno

Errore consentire la navigazione per la Sardegna solo a continuità territoriale

Redazione

ROMA Il vicepresidente di Confcommercio e Confrtrasporto Paolo Uggè ribadisce la necessità di intervenire sul decreto del 2 Giugno scorso, firmato in extremis dai ministri De Micheli e Speranza, relativo ai collegamenti marittimi con la Sardegna. Consentire la navigazione da e per la Sardegna solo ai servizi di continuità territoriale è un errore che penalizza l'isola e svariati cittadini. Quindi, come chiesto già ieri da Federlogistica, il decreto va modificato per le ragioni sostenute dalla nostra Federazione, dichiara Paolo Uggè. Diversa è invece la questione della proroga a Tirrenia, sulla quale si è pronunciato l'ex ministro ai trasporti Maurizio Lupi in termini inequivocabilmente forti spiega Uggè Occorre ricordare innanzitutto che, non essendo stata effettuata alcuna gara, la proroga ha evitato al popolo sardo di restare scollegato dal Continente. Se non si è fatta la gara non è responsabilità di Onorato, come si vuol far credere. La proroga era dunque necessaria come lo sarà la gara per la nuova assegnazione alla scadenza precisa Uggè In secondo luogo occorre evidenziare il periodo difficile che l'intero Paese stava attraversando: impensabile non intervenire attraverso una proroga, come infatti è stato fatto. La presa di posizione dell'ex ministro che parla di marchette è singolare, anche perché potrebbe essere interpretata, cosa che non ritengo sia, come un intervento a favore di qualche altro operatore. L'ex ministro sa bene che l'elemento urgenza, alla luce della situazione in atto, non poteva che produrre una breve estensione temporale prosegue il vicepresidente di Confrtrasporto-Confcommercio Comprendo che vi sia qualcuno che possa sentirsi danneggiato, ma il dovere di chi gestisce gli interessi di persone ha la prevalenza su altri aspetti, pur se comprensibili. Sono certo che da ministro anche l'onorevole Lupi avrebbe assunto una identica decisione. Non avrebbe certo affidato ad un altro armatore il servizio di continuità territoriale, senza sottoporlo a gara, conclude il vicepresidente di Confrtrasporto-Confcommercio.

Riapertura traffico ordinario per la Sardegna

Via libera della ministra ai collegamenti marittimi e aerei dal 5 Giugno

Redazione

image_pdfimage_print ROMA La riapertura del traffico passeggeri non residenti, da e per la Sardegna, avverrà a partire da venerdì 5 Giugno. In principio, stando a specifiche richieste giunte tramite lettera al Mit da parte della Regione Sardegna, la riapertura sarebbe avvenuta venerdì 12 Giugno. La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, valutato il flusso di passeggeri dal giorno 3 Giugno e considerata la presenza di collegamenti marittimi aggiuntivi anche su linee di traffico non soggette a onere di servizio pubblico e che operano a libera prestazione, ha ritenuto in accordo con la Regione Sardegna di anticipare al 5 Giugno la riapertura dei collegamenti marittimi, oltre che quelli aerei, per tutti i passeggeri.



Traghetti per la Sardegna, il decreto è da rivedere

GAM EDITORI

4 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: in Sardegna con un solo operatore marittimo

GAM EDITORI

4 giugno 2020 - "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 promotori 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".



Deidda (Fdl): dal porto canale di Cagliari allo sblocco delle pratiche Agea

'La prossima settimana, in Aula, inizierà la discussione sul DI Rilancio. Ho presentato molteplici emendamenti in merito, e continuerò a dare battaglia fin quando questo Governo non ci darà le giuste risposte. Affronterò la tematica inerente lo sblocco dei vincoli paesaggistici che impediscono, di fatto, gli investimenti per lo sviluppo del **Porto** Canale **Cagliari**. Già in passato - attraverso Ordini del Giorno ed Interrogazioni - ho cercato di non far cadere la questione del **Porto** Canale nell' oblio ma nessuna risposta ci è stata pervenuta da entrambi i Governi precedenti ed è stato ritenuto inammissibile parlarne nel famoso decreto 'mille proroghe'. Un altro emendamento riguarderà lo sblocco dei fondi in agricoltura. A causa di un' anomalia di sistema, infatti, moltissime pratiche sono bloccate in Agea e non permettono ai nostri agricoltori di ricevere quei premi in denaro che potrebbero ridare ossigeno alla loro attività, nonostante quest' ultimi abbiano presentato tutta la documentazione richiesta come le certificazioni antimafia. Affronterò anche il tema inerente la zona franca. Da sempre - noi di Fratelli d' Italia - chiediamo al Governo di riconoscere non solo alla Sardegna ma anche alle altre isole minori d' Italia - che soffrono la condizione di insularità - una fiscalità di vantaggio. Vogliamo, inoltre, che quest' ultima venga estesa anche ai Comuni montani sopra i 600 metri e con popolazione inferiore ai 3000 abitanti, costretti a combattere lo spopolamento a causa delle critiche condizioni ambientali.' È quanto dichiara il deputato di Fdl, Salvatore Deidda.



Fase 3, primi turisti sbarcati a Cagliari: pochi passeggeri e auto sul traghetto

Niente assalto dei turisti alla Sardegna. Al porto di Cagliari dalla nave Tirrenia appena arrivata da Civitavecchia spuntano una quindicina di auto e una trentina di passeggeri a piedi. Ma ad accoglierli ci sono parenti e amici: quasi tutti sono a Cagliari per riabbracciare i familiari o per lavoro. C'è qualche eccezione: una famiglia di tedeschi, mamma, papà e tre figli, è sbarcata nello scalo di Arbatax. E c'è un impiegato di banca di Pescara che ha deciso di sfruttare le ferie visitando le spiagge dell'isola. "Non ho dovuto effettuare nessuna registrazione - racconta all'Ansa Domenico Pratico, 38 anni -. Anche ieri ho chiamato Comune e Prefettura per ricevere istruzioni sugli adempimenti per il viaggio, e mi hanno assicurato che non occorrevo registrazioni. Certo, poi ho viaggiato da Pescara a Civitavecchia un po' con la paura di essere 'rimbalzato' al momento dell'imbarco, ma non c'è stato alcun problema. Dopo la rilevazione della temperatura sono tranquillamente salito a bordo: tutto a posto". E ora comincia la vacanza. "È la seconda volta che vengo in Sardegna. Questa volta - dice - mi dedicherò alla parte nord dell'isola".

The image shows a screenshot of the Sardinia Post website. The main headline reads "Fase 3, primi turisti sbarcati a Cagliari: pochi passeggeri e auto sul traghetto". Below the headline, there is a sub-headline "Il giorno 04/06" and "Cagliari, Cronaca, in evidenza 02". The article text is partially visible, starting with "Niente assalto dei turisti alla Sardegna...". The website layout includes a navigation bar at the top with "Cagliari", "Pescara", and "Ostia" links. There are also several promotional banners and advertisements on the right side of the page, including one for "LE IMPRESE ITALIANE TORNEANO PIU' SCORTE PRIMA, VE LO GARANTIAMO" and another for "niveo cubiti". At the bottom, there is a green banner for "NUOVE OFFERTE FINO AL 21 GIUGNO" and a small logo for "Cagliari" with the text "Fai da te".

ALIS,viaggiare da e per l' isola solo ed esclusivamente con la compagnia CIN-Tirrenia è inaccettabile

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 violazione 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" .



La Sardegna riapre a tutti. MIT: "Ci sono le condizioni"

Redazione

La Sardegna riapre a tutti. MIT: Ci sono le condizioni 04 Giugno 2020 - Redazione Roma La riapertura del traffico passeggeri non residenti, da e per la Sardegna, avverrà a partire da oggi, venerdì 5 giugno . Lo comunica il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In principio, stando a specifiche richieste giunte tramite lettera al Mit da parte della Regione Sardegna, la riapertura sarebbe avvenuta venerdì 12 giugno. La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli , valutato il flusso di passeggeri dal giorno 3 giugno si legge in una nota del Mit e considerata la presenza di collegamenti marittimi aggiuntivi anche su linee di traffico non soggette a onere di servizio pubblico e che operano a libera prestazione, ha ritenuto in accordo con la Regione Sardegna di anticipare al 5 giugno la riapertura dei collegamenti marittimi, oltre che quelli aerei, per tutti i passeggeri.

Informative

Il ministro e gli operatori il tema avrà la piena integrazione del governo (in caso di navigazione a indotto) e l'arrivo dei voli di linea e altri trasporti (aeromobili) per il funzionamento e per il funzionamento della Sicilia (aeromobili).

Esportati per la Sardegna

La Sardegna riapre a tutti. MIT: "Ci sono le condizioni"

04 GIUGNO 2020 - Redazione



Roma - La riapertura del traffico passeggeri non residenti, da e per la Sardegna, avverrà a partire da oggi, venerdì 5 giugno. Lo comunica il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In principio, stando a specifiche richieste giunte tramite lettera al Mit da parte della Regione Sardegna, la riapertura sarebbe avvenuta venerdì 12 giugno.

La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, "valutato il flusso di passeggeri dal giorno 3 giugno - si legge in una nota del Mit - e considerata la presenza di collegamenti marittimi aggiuntivi anche su linee di traffico non soggette a onere di servizio pubblico e che operano a libera prestazione, ha ritenuto in accordo con la Regione Sardegna di anticipare al 5 giugno la riapertura dei collegamenti marittimi, oltre che quelli aerei, per tutti i passeggeri."

Iscriviti alla newsletter

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

Dietrofront del Mit: via libera per tutti nel trasporto passeggeri con la Sardegna

La riapertura del traffico passeggeri non residenti, da e per la Sardegna, avverrà a partire da venerdì 5 giugno. Lo ha appena reso noto il Ministero dei trasporti ricordando che in principio, stando a specifiche richieste giunte tramite lettera al Mit da parte della Regione Sardegna, la riapertura sarebbe avvenuta venerdì 12 giugno. Solo Tirrenia Cin era stata autorizzata a operare linee per il trasporto passeggeri già dal 2 giugno e questo ha innescato le reazioni di Confrasperto, Federlogistica, Alis e altri stakeholder. Grimaldi Group ha addirittura impugnato il decreto ministeriale al Tar del Lazio, all'Anac e all'Antitrust. La nota del Mit appena circolata aggiunge: La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, valutato il flusso di passeggeri dal giorno 3 giugno e considerata la presenza di collegamenti marittimi aggiuntivi anche su linee di traffico non soggette a onere di servizio pubblico e che operano a libera prestazione, ha ritenuto in accordo con la Regione Sardegna di anticipare al 5 giugno la riapertura dei collegamenti marittimi, oltre che quelli aerei, per tutti i passeggeri. Almeno questo fronte di scontro fra armatori è stato dunque risolto.

The screenshot shows the homepage of shippingitaly.it. At the top, there are social media icons for Facebook and Twitter. The main header features the 'SHIPPING ITALY.IT' logo and a banner for 'AL FERDINANDI' celebrating its 100th anniversary. Below the header, a navigation menu includes 'HOME', 'PORTI', 'MEDICINE', 'CANTIERI', 'BREVETTI', 'POLITICA ASSICURAZIONI', and 'PIRE'. The main content area displays a news article with the headline 'Dietrofront del Mit: via libera per tutti nel trasporto passeggeri con la Sardegna'. A photograph of Paola De Micheli, the Minister of Infrastructure and Transport, is shown speaking at a podium. The article text is partially visible, matching the main text on the left.

Finisce all'Autorità Antitrust l'esclusiva a Tirrenia Cin per il trasporto passeggeri con la Sardegna

Il decreto firmato lo scorso 2 giugno dalla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, che ha riservato solo a Compagnia Italiana di Navigazione la possibilità di servire il trasporto passeggeri da e per la Sardegna fino al prossimo 12 giugno è stato oggetto di ricorso presso l'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato. L'indiscrezione è stata riportata questa mattina da MF-Milano Finanza e lo ha confermato a SHIPPING ITALY direttamente il Gruppo Grimaldi specificando che il motivo del ricorso non per una situazione situazione di monopolio di fatto, ma riconosciuta per legge. Insomma questo nuovo fronte di battaglia legale non è tanto contro la compagnia di traghetti del gruppo Onorato Armatori ma bensì contro il dicastero romano che ha volutamente limitato solo a Tirrenia la possibilità di offrire servizi di trasporto passeggeri con la Sardegna. Una previsione che, secondo Grimaldi ma non solo (contro questa misura si sono schierate anche Federlogistica e Confrtrasporto a cui aderisce il Gruppo Msc e quindi Grandi Navi Veloci), distorce la concorrenza sulle rotte fra l'isola e l'Italia continentale. Lo scorso 2 giugno il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, annunciando in una nota

le nuove disposizioni per il trasporto aereo e marittimo nei collegamenti con la Sardegna, aveva comunicato che per la Regione Sardegna, considerata la particolare situazione dell'organizzazione sanitaria dell'isola, fino al 12 giugno il trasporto marittimo e aereo (su Cagliari, Alghero e Olbia) di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna è limitato ai servizi svolti in continuità territoriale in servizio pubblico. Il trasporto delle merci non è invece soggetto a limitazioni'. Dunque tutte le compagnie escluse Tirrenia Cin possono avviare i propri collegamenti solo dal prossimo 13 giugno. Sempre il Gruppo Grimaldi, ma questa volta nel Mar Baltico, ha appena fatto sapere che la sua controllata Finnlines ha richiesto di poter accedere al programma di sostegno pubblico alle compagnie di navigazione elaborato dal governo finlandese che ha messo sul piatto 45 milioni di euro. Quattro operatori di traghetti hanno già ricevuto l'ok mentre Finnlines dice di essere ancora in attesa del semaforo verde ma con l'occasione ricorda: Società che competono nello stesso mercato devono avere parità di accesso al sostegno finanziario proveniente dallo Stato. La non discriminazione e la parità di condizioni in un mercato concorrenziale sono la base dei principi europei in materia di aiuti di Stato.



Il decreto firmato lo scorso 2 giugno dalla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, che ha riservato solo a Compagnia Italiana di Navigazione la possibilità di servire il trasporto passeggeri da e per la Sardegna fino

Traghetti Sardegna: anche Conftrasporto chiede di intervenire sul decreto del 2 giugno

Anche il vicepresidente di Confcommercio e Conftrasporto Paolo Uggè ribadisce la necessità di intervenire sul decreto del 2 giugno scorso, firmato in extremis dai ministri De Micheli e Speranza, relativo ai collegamenti marittimi con la Sardegna. Consentire la navigazione da e per la Sardegna solo ai servizi di continuità territoriale è un errore che penalizza l'isola e svariati cittadini. Quindi, come chiesto già ieri da Federlogistica, il decreto va modificato per le ragioni sostenute dalla nostra Federazione. Diversa è invece la questione della proroga a Tirrenia, sulla quale si è pronunciato l'ex ministro ai trasporti Maurizio Lupi in termini inequivocabilmente forti - spiega Uggè - Occorre ricordare innanzitutto che, non essendo stata effettuata alcuna gara, la proroga ha evitato al popolo sardo di restare scollegato dal Continente. Se non si è fatta la gara non è responsabilità di Onorato, come si vuol far credere. La proroga era dunque necessaria come lo sarà la gara per la nuova assegnazione alla scadenza - precisa Uggè - In secondo luogo occorre evidenziare il periodo difficile che l'intero Paese stava attraversando: impensabile non intervenire attraverso una proroga, come infatti è stato fatto.

La presa di posizione dell'ex ministro che parla di marchette è singolare, anche perché potrebbe essere interpretata, cosa che non ritengo sia, come un intervento a favore di qualche altro operatore". L'ex ministro sa bene che l'elemento urgenza, alla luce della situazione in atto, non poteva che produrre una breve estensione temporale - prosegue il vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio - Comprendo che vi sia qualcuno che possa sentirsi danneggiato, ma il dovere di chi gestisce gli interessi di persone ha la prevalenza su altri aspetti, pur se comprensibili. Sono certo che da ministro anche l'onorevole Lupi avrebbe assunto una identica decisione. Non avrebbe certo affidato ad un altro armatore il servizio di continuità territoriale, senza sottoporlo a gara, conclude il vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio.



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

Confitarma invita il governo a rivedere il decreto n. 227 del 2 giugno 2020 che limita fino al 12 giugno il trasporto marittimo di viaggiatori di linea da e verso la Sardegna ai soli servizi svolti in continuità territoriale, riaprendo tutti i collegamenti da e per la Sardegna verso i porti nazionali dal 13 giugno. È evidente spiegano in una nota - 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 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.



«Soltanto un pensiero: Reggio»

Z ero contagi ormai da otto giorni, Reggio è ripartita da un po'. Con quale stato d' animo la comunità può affrontare la sfida sanitaria e soprattutto economica dei prossimi mesi? **«Con lo stato d' animo di chi ce l' ha fatta attraverso il rispetto delle regole e il senso di responsabilità. I reggini hanno dimostrato di essere un esempio da seguire».** Qui l' emergenza per le casse comunali è doppia: ai mancati introiti per il "congelamento" dei tributi si somma il rischio default che pende da anni su Palazzo San Giorgio. **Crede davvero negli impegni assunti la scorsa settimana in videoconferenza con i sindaci metropolitani dal premier Conte?**

«Completa fiducia nelle parole del premier Conte e nel lavoro del Governo. Ma sappiamo, a Roma e a Catanzaro, che se i reggini troveranno porte chiuse, ebbene, le sfonderanno a calci». Il sindaco si è mai sentito solo nella "battaglia", specie nei periodi più caldi della Fase 1? «Il sindaco è solo per definizione, in questi momenti lo è ancora di più. Soprattutto quando prendi decisioni che limitano la libertà dei tuoi concittadini. Io ho chiuso parchi, cimiteri e mercati quando erano ancora aperti in quasi tutta Italia; ho vietato le passeggiate e le slot machine quando erano ancora consentite. L' ho fatto per ridurre il rischio contagio e i miei concittadini l' hanno capito».

In tanti hanno lanciato l' allarme usura legato alla crisi economica. Reggio ha gli anticorpi per uscirne indenne? «Sì, ma bisogna fare in modo che nessuno venga lasciato solo. In autunno la crisi economica si sentirà ancora di più, la mia amministrazione lavora per stare vicina agli ultimi, a chi non ha niente, ed agli imprenditori e lavoratori che stanno pagando un prezzo altissimo. Nessuno deve rimanere indietro. E in questo senso il lavoro di sinergia tra istituzioni e forze dell' ordine è fondamentale, quella "Squadra città" che da anni sta garantendo il ripristino e mantenimento della legalità».

Di recente ha denunciato che il piano industriale della Sacal per l' aeroporto è segreto come la ricetta della Coca Cola, eppure dal "Tito Minniti" passano inevitabilmente i destini della città. La buona notizia è, invece, l' attivazione del primo Frecciarossa Torino-Reggio. Come può Reggio recuperare centralità?

«Bene i treni, finalmente un treno preso dopo tanti anni di treni persi. Ma non basta. Lo sviluppo passa dall' intermodalità, ecco perché l' aeroporto è fondamentale. Che Sacal dica una volta per tutte ai reggini che idea ha per l' aeroporto dello Stretto. Solo così Reggio recupera la sua centralità nel Mediterraneo». I primi mesi di nuovo Governo regionale sono stati all' insegna delle polemiche tra Catanzaro e Reggio. L' ordinanza sulle riaperture bocciata dal Tar e l' emergenza rifiuti possono essere solo la punta dell' iceberg di tensioni ben più profonde? Se il buongiorno si vede dal mattino «Il mio unico pensiero è Reggio. La mia maglietta è quella amaranto, l' unico interesse è il bene dei reggini al di sopra di ogni appartenenza politica. E sul bene della città chiamo a raccolta, ancora di più oggi, tutte le forze sane. Non combatto contro qualcuno, semmai combatto per una sola e unica idea: Reggio. Ma se per difendere la città serve protestare non mi tiro certo indietro. Naturalmente protesta e politica devono stare insieme».

Parliamo un po' di politica. Col senno di poi, come giudica la scelta del Pd di "scaricare" Oliverio



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri

puntando tutto su Callipo? «Acqua passata. Inutile fare ragionamenti col senno di poi». Il Covid ha allungato il suo mandato e la città attende la data delle amministrative alle quali il sindaco uscente chiede la riconferma. Perché Reggio dovrebbe rivoltare Falcomatà? «Per non tornare indietro e dare continuità a un percorso che ha reso sempre i cittadini protagonisti di ogni scelta sul futuro della città. E perché a nessuno piace lasciare le cose a metà». Si rimprovera qualcosa nei 6 anni di mandato? «Si può sempre fare di più e meglio». **Inevitabile un passaggio sui rifiuti. Quando e come usciremo dall'emergenza?** «Quando la Città Metropolitana sarà completamente autonoma nella gestione degli impianti, e per questo ci vorrà ancora qualche mese. Per adesso l'emergenza va gestita. Questa è un'emergenza a orologeria che si sarebbe potuta e dovuta evitare. Un mese senza raccolta dei rifiuti non è accettabile. Reggio è stata offesa e umiliata ancora una volta». La nuova **Autorità portuale** dello Stretto sembra aver accantonato il progetto dell'approdo per i Tir al porto, puntando tutto invece sul turismo. È la strada giusta? «È l'unica strada possibile. Noi ci siamo opposti fin da subito a quel progetto scellerato. Ora, con la guida del presidente Mega, si sta lavorando allo sviluppo del porto in chiave crocieristica e diportistica. Insomma un vero porto turistico per una vera città turistica». **I lavori per il prolungamento del lungomare vanno avanti. Inevitabile pensare al Museo del mare, contestatissimo progetto prima accantonato e adesso - sembra - da lei stesso ripescato: si farà mai? E a proposito di opere pubbliche: quanto possono incidere nel rilancio dell'edilizia, uno dei settori trainanti dell'economia?** «Il Museo del mare è inserito nei Cis (contratti istituzionali di sviluppo), appena li firmeremo partiranno le procedure. In questi anni abbiamo ribaltato la vecchia convinzione che in Calabria i soldi non devono arrivare perché finiscono in mano alla 'ndrangheta. I soldi non solo sono arrivati (Pon, Patti, Decreto Reggio) e non sono finiti nelle mani sbagliate ma si sono progettate e realizzate le opere pubbliche. Basta dotarsi degli anticorpi giusti, cito su tutti il protocollo di legalità firmato in Prefettura». Turismo: non le pare ipocrita parlarne, soprattutto in ottica estiva, con i divieti di balneazione che costeggiano il litorale? Perché in 6 anni nulla è cambiato? «Non è affatto ipocrita parlarne. I dati degli ultimi anni dimostrano che c'è un crescente interesse verso la nostra città. Le istituzioni devono creare opportunità e in questi anni abbiamo lavorato per questo. Sulla balneazione le rilevazioni Arpacal sui siti inquinati sono passate da ventitré a otto. Ben quindici in meno. È un dato importante anche in vista di questa stagione estiva che, a causa del Covid, favorirà molto il turismo di prossimità». Processo Miramare: il verdetto si avvicina. È tranquillo l'imputato Falcomatà? «Non ci penso, sono concentrato esclusivamente sulla città e sui suoi bisogni. Al momento opportuno si affronterà, come sempre». Finiamo sognando. Chiuda gli occhi per un attimo e indichi cinque aggettivi per descrivere come vede Reggio tra cinque anni. «Ne bastano due: bella e gentile». Nostra intervista al sindaco Giuseppe Falcomatà.

L' assessore comunale ai trasporti Marino plaude all' iniziativa Mit

Adesso Sacal faccia la sua parte

«Bene il rilancio navale e ferroviario ora il "Minniti" sia hub di riferimento per le Eolie»

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" l' 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 del MIT: <http://www.mit.gov.it/index.php/comunicazione/news/stretto-di->





Il Quotidiano della Calabria

Messina, Milazzo, Tremestieri

sporto-marittimo-traffico-marittimo/avvi-so-alle?fbclid=IwAR0bHd7TWdFc79W0yjzuTeaaU7WRVg
GZ1zvL5NHXD21HCIQ034JQOBNjns.

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

DARIO RONDINELLA

L'assessore ai Trasporti plaude all'iniziativa del Mit, sostenuta dal presidente dell'**Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto Mario Mega "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, 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'.



De Micheli: si rilanci l' economia del mare

«Creare le condizioni migliori per una ripartenza completa di tutta l' economia del mare in perfetta sicurezza» dopo la crisi del Covid. È il percorso avviato dalla ministra delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli durante l' incontro in videoconferenza con i rappresentanti di Confitarma, Assarmatori, l' Associazione internazionale dell' industria crocieristica Clia e Federagenti. In pratica i grandi convogli del mare.



Rilancio economia del mare, Mit apre a sostegni

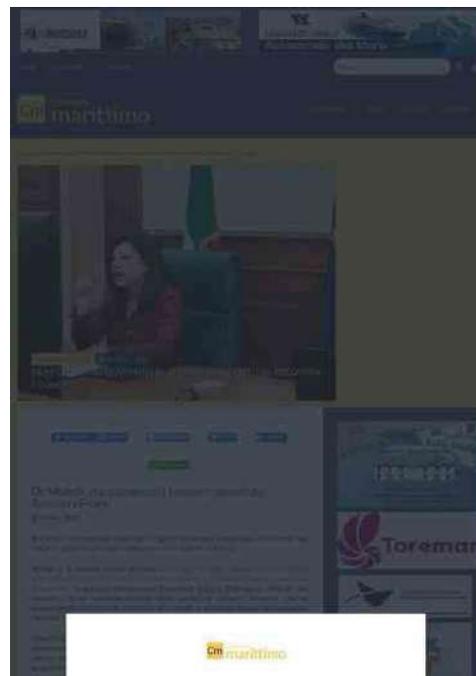
Regole sanitarie e organizzative condivise con armatori

- GENOVA, 04 GIU - "Creare le condizioni migliori per una ripartenza completa di tutta l' economia del mare" dopo la crisi del covid. E' il percorso avviato dalla ministra delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli nell' incontro in videoconferenza con i rappresentanti di Confitarma, Assarmatori, l' Associazione internazionale dell' industria crocieristica Clia e Federagenti. Sul tavolo la ripresa dell' attività in un comparto pesantemente colpito dai blocchi alla circolazione legati al contenimento dell' epidemia, che è emerso all' incontro, dovrà avvenire attraverso un protocollo di regole sanitarie e organizzative condiviso e misure economiche di sostegno mirate per l' intero settore. "L' obiettivo del Governo è uno solo - ha affermato la ministra al termine dell' incontro - far ripartire tutto il sistema dell' economia marittima nella piena sicurezza sanitaria. Ma per individuare le azioni più efficaci occorre effettuare un' analisi approfondita dell' offerta di servizi, della programmazione degli operatori e delle risorse che si possono rendere disponibili anche attraverso uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Fund che abbiamo chiesto in sede di Consiglio Europeo". Servirà "uno sforzo comune" per "misure innovative e di sistema" per il rilancio del trasporto marittimo e la ripartenza delle crociere, ha sottolineato, chiedendo a ciascuna associazione di indicare quindi un proprio rappresentante che sotto il coordinamento del Mit lavorerà alla definizione di tali misure. Un altro obiettivo è la stesura di un protocollo di prescrizioni sanitarie per la gestione dei passeggeri, che sarà sottoposto al Comitato Tecnico Scientifico. Dopo le schermaglie nei giorni scorsi tra Confitarma, che ha caldeggiato che anche le navi da crociera iscritte al Registro internazionale italiano possano operare nelle rotte di cabotaggio nazionale, e Assarmatori, che ha chiesto piuttosto di concentrare le risorse su chi ha garantito la continuità territoriale per il trasporto di persone e merci in collegamento con le isole, i toni sembrano farsi più concilianti. Per Assarmatori è intervenuto il presidente Stefano Messina che ha salutato l' incontro al Mit come "un' importante inversione di rotta nella considerazione del Governo circa l' importanza strategica del settore e del suo ruolo al servizio dell' intera economia del Paese", sottolineando quindi "l' estremo pragmatismo" della ministra. Fondamentali saranno i protocolli sanitari, ha sottolineato Federagenti, evidenziando l' emergenza senza precedenti e chiedendo supporto innanzitutto per i soggetti medi e piccoli.



De Micheli, stanziamento al settore trasporti del Recovery Fund

04 Jun, 2020 Si è svolto l'incontro del Tavolo per la ripresa del settore crocieristico- De Micheli agli armatori 'piano comune per rimettere in moto l'economia del mare" ROMA - E' il percorso avviato nel corso dell'incontro in video conferenza tra la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e i rappresentanti di Confitarma, Assarmatori, Cruise Line International Association (Clia) e Federagenti, dedicato alla ripartenza di un comparto cruciale come quello dei trasporti marittimi, che ha pesantemente risentito delle limitazioni alla mobilità e al turismo imposte dall'emergenza sanitaria. 'L'obiettivo del Governo è uno solo - ha affermato la Ministra - far ripartire tutto il sistema dell'economia marittima nella piena sicurezza sanitaria. Ma per individuare le azioni più efficaci occorre effettuare un'analisi approfondita dell'offerta di servizi, della programmazione degli operatori e delle risorse che si possono rendere disponibili anche attraverso uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Fund che abbiamo chiesto in sede di Consiglio Europeo'. 'E' fondamentale compiere uno sforzo comune - ha aggiunto - per mettere a punto misure innovative e di sistema che permettano il rilancio del settore del trasporto marittimo, che non si è mai fermato anche durante la fase più acuta dell'epidemia, e la ripartenza delle crociere in condizioni sanitarie sicure'. La Ministra ha chiesto a ciascuna associazione di categoria di indicare un rappresentante che sotto il coordinamento del Mit lavori per la definizione delle misure destinate al comparto crocieristico e per la condivisione delle regole organizzative e finanziarie in questa fase sperimentale di ripartenza, anche aprendo finestre derogatorie alle norme ordinarie che siano orientate al turismo e al lavoro. L'altro obiettivo è la stesura di un protocollo di prescrizioni sanitarie, da sottoporre al Comitato Tecnico Scientifico, per la gestione dei passeggeri. 'Dobbiamo procedere con celerità - ha concluso - per creare le condizioni migliori per una ripartenza completa di tutta l'economia del mare'.



Federagenti: Duci, bene volontà di De Micheli, ma con massima attenzione ai più deboli

(FERPRESS) - Roma, 4 GIU - "Nel 2020 le navi da crociera avevano previsto 4800 scali nei porti italiani per movimentare quasi 13 milioni di passeggeri. Circa due terzi di questo mercato è già stato azzerato e non esistono grandi speranze di salvarne il resto. Così una nota di Federagenti diffusa oggi. Di fronte a un' emergenza senza precedenti, Federagenti, il cui Presidente, Gian Enzo Duci, ha partecipato insieme agli altri soggetti del settore al confronto con il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, ha evidenziato due necessità cogenti. Da un lato, definire e validare i protocolli sanitari per consentire il riavvio per gradi di questo mercato (già ripartito, ad esempio, in Germania dal 1 giugno con le prime crociere fluviali); dall' altro, supportare in via prioritaria i soggetti imprenditoriali medi e piccoli che - come le agenzie marittime specializzate - nei porti vivono solo di servizi al settore crocieristico e che, in alcuni casi, terminata nel novembre scorso la stagione 2019, non hanno prospettive di traffico (e reddito) fino alla stagione 2021.



Trasporti marittimi, De Micheli agli armatori, un piano comune per rimettere in moto l' economia del mare

(FERPRESS) - Roma, 4 GIU - Un confronto con tutti gli operatori per "rimettere in moto l' economia del mare" dopo la crisi da Covid19, attraverso un protocollo di regole sanitarie e organizzative condiviso e misure economiche di sostegno mirate per l' intero settore. E' il percorso avviato nel corso dell' incontro in video conferenza tra la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e i rappresentanti di Confitarma, Assarmatori, Cruise Line International Association (Clia) e Federagenti, dedicato alla ripartenza di un comparto cruciale come quello dei trasporti marittimi, che ha pesantemente risentito delle limitazioni alla mobilità e al turismo imposte dall' emergenza sanitaria. "L' obiettivo del Governo è uno solo - ha affermato la Ministra - far ripartire tutto il sistema dell' economia marittima nella piena sicurezza sanitaria. Ma per individuare le azioni più efficaci occorre effettuare un' analisi approfondita dell' offerta di servizi, della programmazione degli operatori e delle risorse che si possono rendere disponibili anche attraverso uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Fund che abbiamo chiesto in sede di Consiglio Europeo". "E' fondamentale compiere uno sforzo comune - ha aggiunto - per mettere a punto misure innovative e di sistema che permettano il rilancio del settore del trasporto marittimo, che non si è mai fermato anche durante la fase più acuta dell' epidemia, e la ripartenza delle crociere in condizioni sanitarie sicure". La Ministra ha chiesto a ciascuna associazione di categoria di indicare un rappresentante che sotto il coordinamento del Mit lavori per la definizione delle misure destinate al comparto crocieristico e per la condivisione delle regole organizzative e finanziarie in questa fase sperimentale di ripartenza, anche aprendo finestre derogatorie alle norme ordinarie che siano orientate al turismo e al lavoro. L' altro obiettivo è la stesura di un protocollo di prescrizioni sanitarie, da sottoporre al Comitato Tecnico Scientifico, per la gestione dei passeggeri. "Dobbiamo procedere con celerità - ha concluso - per creare le condizioni migliori per una ripartenza completa di tutta l' economia del mare".



Rimettere in moto l'economia del mare

Fondamentale compiere uno sforzo comune che permetta il rilancio del trasporto marittimo

Redazione

ROMA Rimettere in moto l'economia del mare dopo la crisi da Covid-19, attraverso un protocollo di regole sanitarie e organizzative condiviso e misure economiche di sostegno mirate per l'intero settore, è quanto affermato dalla ministra dei Trasporti Paola De Micheli durante un confronto con tutti gli operatori. E' il percorso avviato nel corso dell'incontro in video conferenza tra la ministra e i rappresentanti di Confitarma, Assarmatori, Cruise Line International Association (Clia) e Federagenti, dedicato alla ripartenza di un comparto cruciale come quello dei trasporti marittimi, che ha pesantemente risentito delle limitazioni alla mobilità e al turismo imposte dall'emergenza sanitaria. L'obiettivo del Governo è uno solo ha affermato la ministra far ripartire tutto il sistema dell'economia marittima nella piena sicurezza sanitaria. Ma per individuare le azioni più efficaci occorre effettuare un'analisi approfondita dell'offerta di servizi, della programmazione degli operatori e delle risorse che si possono rendere disponibili anche attraverso uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Fund che abbiamo chiesto in sede di Consiglio Europeo. E' fondamentale compiere uno sforzo comune ha aggiunto per mettere a punto misure innovative e di sistema che permettano il rilancio del settore del trasporto marittimo, che non si è mai fermato anche durante la fase più acuta dell'epidemia, e la ripartenza delle crociere in condizioni sanitarie sicure. La ministra ha chiesto a ciascuna associazione di categoria di indicare un rappresentante che sotto il coordinamento del Mit lavori per la definizione delle misure destinate al comparto crocieristico e per la condivisione delle regole organizzative e finanziarie in questa fase sperimentale di ripartenza, anche aprendo finestre derogatorie alle norme ordinarie che siano orientate al turismo e al lavoro. L'altro obiettivo è la stesura di un protocollo di prescrizioni sanitarie, da sottoporre al Comitato Tecnico Scientifico, per la gestione dei passeggeri. Dobbiamo procedere con celerità ha concluso per creare le condizioni migliori per una ripartenza completa di tutta l'economia del mare.



Economia del mare: incontro tra De Micheli e operatori per rilanciare il comparto dopo il Covid19

Rimettere in moto l'economia del mare dopo la crisi da Covid19 con un protocollo di regole sanitarie e organizzative condiviso e misure economiche di sostegno mirate per l'intero settore. Con questo obiettivo si è svolto il confronto in video conferenza tra la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e i rappresentanti di Confitarma, Assarmatori, Cruise Line International Association (Clia) e Federagenti. L'incontro è nato per supportare la ripartenza di un comparto cruciale come quello dei trasporti marittimi, che ha pesantemente risentito delle limitazioni alla mobilità e al turismo imposte dall'emergenza sanitaria. L'obiettivo del Governo è uno solo ha affermato la Ministra far ripartire tutto il sistema dell'economia marittima nella piena sicurezza sanitaria. Ma per individuare le azioni più efficaci occorre effettuare un'analisi approfondita dell'offerta di servizi, della programmazione degli operatori e delle risorse che si possono rendere disponibili anche attraverso uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Fund che abbiamo chiesto in sede di Consiglio Europeo. E' fondamentale compiere uno sforzo comune ha aggiunto per mettere a punto misure innovative e di sistema che permettano il rilancio del settore del trasporto marittimo, che non si è mai fermato anche durante la fase più acuta dell'epidemia, e la ripartenza delle crociere in condizioni sanitarie sicure. La Ministra ha chiesto a ciascuna associazione di categoria di indicare un rappresentante che sotto il coordinamento del Mit lavori per la definizione delle misure destinate al comparto crocieristico e per la condivisione delle regole organizzative e finanziarie in questa fase sperimentale di ripartenza, anche aprendo finestre derogatorie alle norme ordinarie che siano orientate al turismo e al lavoro. L'altro obiettivo è la stesura di un protocollo di prescrizioni sanitarie, da sottoporre al Comitato Tecnico Scientifico, per la gestione dei passeggeri. Dobbiamo procedere con celerità ha concluso per creare le condizioni migliori per una ripartenza completa di tutta l'economia del mare.



Il Secolo XIX

Focus

La ministra De Micheli pronta ad accogliere la richiesta di deroga. Msc porterà tre ammiraglie a Genova nel 2021

Crociere con itinerari solo italiani Il governo verso il sì al gruppo Costa

Simone Gallotti / GENOVA C'È l'apertura a deroghe sul Registro Internazionale e l'impegno a reperire risorse per il cabotaggio italiano. Paola De Micheli ieri ha rimesso in riga - letteralmente gli armatori italiani «senza mai scendere ad un livello basso nella discussione» sottintendendo irritazione per le polemiche degli ultimi giorni, come si faceva notare ancora ieri nei corridoi del ministero. Il clima nel settore È diventato incandescente nei giorni scorsi e la vulcanica ministra ha messo in chiaro alcuni punti: le crociere ripartiranno con protocolli sanitari adeguati e Msc e Costa Crociere saranno pari ai blocchi di partenza. Il ministero ha spiegato la strategia: È difficile pensare che si possa dare il via libera ai motori della navi, senza pensare alle difficoltà di quelle con bandiera italiana. Al di là degli aspetti tecnici, l'esecutivo sarebbe orientato a concedere l'estensione dei benefici del Registro internazionale anche al Registro ordinario. E infatti nel comunicato finale È ben specificato che verranno valutate «finestre derogatorie alle norme ordinarie che siano orientate al turismo e al lavoro». Per Costa Crociere È un punto segnato. Ora bisogna decidere l'arco temporale della nuova disposizione che potrebbe

durare sino a un anno, come aveva annunciato la stessa ministra nella sua visita a Genova la scorsa settimana. Sui 150 milioni del tesoretto degli armatori invece È tutto rimandato. Un comitato di "saggi" aiuterà la ministra a studiare meglio le carte, a cominciare dalla reale consistenza del risparmio ottenuto con le navi ferme nei porti. I magnifici 4 sono Gian Enzo Duci (Federagenti), Beniamino Maltese (Confitarma), il direttore generale di Clia Francesco Galiotti e Stefano Messina (Assarmatori). «L'obiettivo del governo È uno solo o ha spiegato Paola De Micheli far ripartire tutto il sistema dell'economia marittima nella piena sicurezza sanitaria. Ma per individuare le azioni più efficaci occorre un'analisi approfondita dell'offerta di servizi, della programmazione degli operatori e delle risorse che si possono rendere disponibili anche attraverso uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Fund che abbiamo chiesto in sede di Consiglio Europeo». Questo passaggio indica la strategia per reperire i fondi anche per il cabotaggio: il settore va aiutato e i soldi potrebbero arrivare dal bazoooka europeo. Anche sulla Sardegna e la polemica scoppiata nei giorni scorsi quando le uniche navi autorizzate a ripartire erano quelle di Onorato, la ministra ha promesso un cambiamento, consentendo a tutti gli operatori di poter riprendere i collegamenti già da oggi. «Siamo molto soddisfatti - spiega il presidente di Confitarma Mario Mattioli - c'È una risposta sul Primo registro quando si menziona uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Found, sia al mondo delle crociere quando si citano finestre derogatorie alle norme ordinarie». «Va dato atto o ha spiegato Stefano Messina di Assarmatori o dell'estremo pragmatismo della ministra, che ha affrontato le tematiche del settore senza formulare grandi promesse, ma affrontando con realismo le problematiche gravissime di riavvio dell'attività». Federagenti ha puntato l'attenzione sulle esigenze del settore: «Bisogna supportare in via prioritaria i soggetti imprenditoriali medi e piccoli che - come le agenzie marittime specializzate - nei porti vivono solo di servizi al settore crocieristico e che, in alcuni casi, terminata nel novembre scorso la stagione 2019, non hanno prospettive di traffico (e reddito) fino alla stagione 2021». Intanto Msc ha annunciato che le navi resteranno ferme nei porti sino a fine luglio, ma È già pronta per gli itinerari del 2021. Genova favorita, con le tre ammiraglie: «Nella stagione estiva del prossimo anno, Msc schiererà a Genova le tre navi





Il Secolo XIX

Focus

Seaside e Seaview, e la sorella maggiore Seashore, che avrà appena preso servizio e avrà anch' essa come home-port il capoluogo ligure» ha spiegato la compagnia. Le tre navi saranno affiancate, sempre con base sotto la Lanterna, da Fantasia e Poesia.

Trasporti: Assarmatori, incontro Mit importante per il settore

Messina, segno inversione rotta su considerazione Governo

"Il primo segnale positivo e in controtendenza per un settore come quello marittimo che sta soffrendo al di là di ogni negativa previsione le conseguenze dell' emergenza Covid 19. Il confronto aperto oggi dalla ministra delle Infrastrutture e trasporti on. Paola De Micheli, assume, in quest' ottica, il significato di un' importante inversione di rotta nella considerazione del Governo circa l' importanza strategica del settore e del suo ruolo al servizio dell' intera economia del Paese". A esprimersi così è Stefano Messina, presidente di Assarmatori, al termine di un incontro al quale hanno partecipato tutte le rappresentanze significative del trasporto marittimo, e che si è concluso con l' apertura di un tavolo di confronto nel quale saranno decise le misure per rivitalizzare sia il settore crocieristico, sia quello dei traghetti anche con la finalità essenziale di garantire il mantenimento dei collegamenti marittimi che non si sono mai interrotti nonostante le ingenti perdite delle aziende coinvolte in questo comparto. Secondo Assarmatori, proprio l' istituzione di un gruppo di lavoro ad hoc, al quale parteciperanno oltre alla stessa Assarmatori, Confitarma, Clia, Federagenti e il comando generale delle capitanerie di porto, sarà la chiave di lettura per concretizzare le misure e definire i protocolli in grado di far ripartire questo comparto. "Va dato atto - ha concluso Messina - dell' estremo pragmatismo espresso dalla Signora Ministra, che ha affrontato le tematiche del settore senza formulare grandi promesse, ma affrontando con realismo le problematiche gravissime di riavvio dell' attività sostenendo la necessità di una ripartenza globale dell' intero settore". (ANSA).



Crociere: Federagenti "Ripartire senza dimenticare nessuno"

"Persi 2/3 terzi degli scali 2020. Agenzie marittime sofferenti"

(ANSA) - GENOVA, 04 GIU - Vanno definiti i protocolli sanitari per consentire il riavvio graduale del mercato delle crociere stoppato dall' emergenza Coronavirus, senza dimenticare i soggetti più deboli della filiera, come le agenzie marittime specializzate, senza prospettive di traffico fino alla prossima stagione. Sono i due punti che il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci ha sottolineato al tavolo sulle crociere con il ministro dei Trasporti Paola De Micheli. "Nel 2020 le navi da crociere avevano previsto 4.800 scali nei porti italiani per movimentare quasi 13 milioni di passeggeri - evidenzia una nota di Federagenti - Circa due terzi di questo mercato è già stato azzerato e non esistono grandi speranze di salvarne il resto". Un' emergenza senza precedenti, che richiede la validazione di protocolli sanitari in modo che il mercato possa per gradi ripartire e un sostegno allargando la visuale oltre che alle compagnie anche alle realtà più piccole. "Vanno supportati in via prioritaria i soggetti imprenditoriali medi e piccoli che - come le agenzie marittime specializzate - nei porti vivono solo di servizi al settore crocieristico e che, in alcuni casi, terminata nel novembre scorso la stagione 2019, non hanno prospettive di traffico (e reddito) fino alla stagione 2021" (ANSA).



Trasporti: Confitarma, tavolo Mit segno di attenzione alle crociere

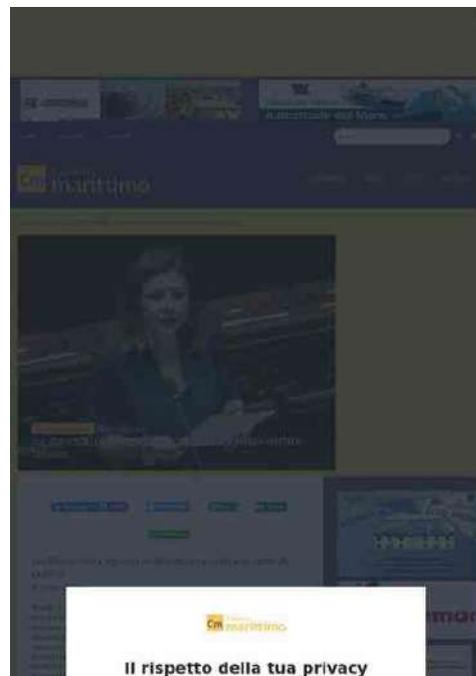
Resta la richiesta di crociere nazionali per navi internazionali

Dopo il tavolo oggi al Mit Confitarma in una nota ringrazia la ministra Paolo De Micheli per l'iniziativa. "Denota grande attenzione per l'armamento e in particolare per le crociere che, nell'ambito dello shipping, risultano quelle tra i settori più duramente colpiti dagli effetti della pandemia", sottolinea l'associazione. Per quanto riguarda i protocolli sanitari, l'industria ha illustrato una bozza di documento da proporre all'amministrazione (Mit e Salute) che sarà discussa in un tavolo ad hoc che verrà convocato nei prossimi giorni. Riguardo alle regole per la ripartenza delle crociere, Confitarma ha ribadito che il suo emendamento per consentire al vettore nazionale con navi da crociera già iscritte nel Registro internazionale di poter effettuare temporaneamente crociere anche tra soli porti nazionali. Tale richiesta non comporta oneri aggiuntivi a carico dello Stato rispetto a quanto già stanziato, è di breve durata e serve anche per testare l'applicabilità e l'efficacia del protocollo tecnico-sanitario in via di emanazione. Il presidente dell'associazione Mario Mattioli ha ribadito anche che le tematiche delle crociere e delle navi del Primo registro si trovano su due piani distinti e non intersecabili tra loro. Per le unità del Primo Registro secondo Confitarma occorre un intervento ad hoc di sostegno in considerazione dell'ingente perdita di fatturato registrato dall'inizio della crisi per la pandemia Covid-19, pur avendo continuato a garantire le forniture essenziali al Paese. "Leggo con piacere il comunicato del Ministero - afferma Mattioli - da cui si evince sia una risposta sul primo registro quando si menziona "uno stanziamento dedicato al settore trasporti del recovery fund", sia al mondo delle crociere quando si citano "finestre derogatorie alle norme ordinarie"". (ANSA).



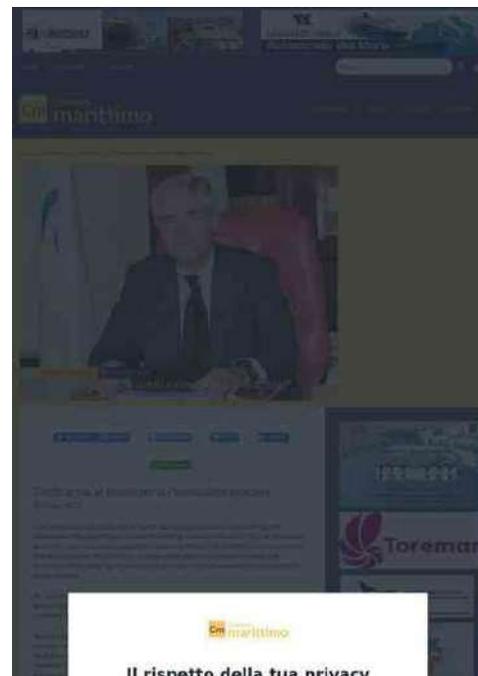
Sul Piano della ripresa delle crociere soffiano venti di guerra

04 Jun, 2020 ROMA - E' ancora in corso di svolgimento il Tavolo degli operatori del settore crocieristico , incontro iniziato nel primo pomeriggio di oggi e non ancora concluso, promosso dal Mit e durante il quale la ministra Paola De Micheli , come aveva annunciato la scorsa settimana, dovrebbe presentare il Piano con cui vengono fissate le linee guida - tempi e modalità - della ripresa per il comparto delle crociere . Presenti all' incontro le compagnie armatoriali Costa Crociere ed MSC , le associazioni armatoriali (Confitarma e Assarmatori) i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e Trasporti con a capo la ministra ed altri operatori del settore crocieristico. Una riunione preannunciata particolarmente difficile perchè vede lo scontro del comparto armatoriale nazionale, rappresentato da Confitarma e Assarmatori, sul tema delle "mini crociere di cabotaggio ". La formula proposta da Costa Crociere che, tuttavia, per poterle effettuare, necessiterebbe di una modifica preventiva alla norma istitutiva del Registro Internazionale delle navi. Infatti la compagnia che sede in Italia, tuttavia, è una controllata della anglo-americana Carnival Corporation, e le navi essendo iscritte nel Registro Internazionale operano su rotte internazionali ciò impedisce l' offerta di crociere in porti ed itinerari solo italiani sui collegamenti di cabotaggio. La Compagnia, tramite l' associazione di categoria Confitarma, ha presentato un emendamento per modificare tale legge. Sul versante opposto si trovano Assarmatori e il Gruppo MSC , dell' armatore ginevrino-partenopeo Gianluigi Aponte, che come il competitor vorrebbe ripartire proponendosi ad un mercato tutto italiano ed avrebbe già la possibilità di operare tramite i servizi di linea. Nei giorni scorsi Assarmatori in una nota dichiarava la propria « contrarietà» « all' emendamento ispirato da Confitarma - scriveva Assarmatori in una nota - per permettere a chi già gode delle agevolazioni fiscali e contributive introdotte con la legge 30/98 (istitutiva del Registro internazionale) di praticare anche rotte di cabotaggio nazionale» - Pertanto contrarietà alle crociere di cabotaggio, chiedendo alla ministra il sostegno alle compagnie che svolgono i servizi di linea .



Confitarma, al Tavolo per la ripresa delle crociere:

04 Jun, 2020 Confitarma ha partecipato oggi al Tavolo convocato per discutere con tutte le parti interessate della ripartenza delle crociere e dei necessari protocolli sanitari da attuare per garantire la sicurezza dei passeggeri e ringrazia la Ministra De Micheli per la sua iniziativa che denota grande attenzione per l' armamento e in particolare per le crociere che, nell' ambito dello shipping, risultano quelle tra i settori più duramente colpiti dagli effetti della pandemia. Per quanto riguarda i protocolli sanitari, l' industria ha illustrato una bozza di documento da proporre all' Amministrazione (MIT e Salute) che sarà discussa in un tavolo ad hoc che verrà convocato nei prossimi giorni. Riguardo alle regole per la ripartenza delle crociere, Confitarma ha ribadito che il suo emendamento per consentire al vettore nazionale con navi da crociera già iscritte nel Registro internazionale di poter effettuare temporaneamente crociere anche tra soli porti nazionali. Tale richiesta non comporta oneri aggiuntivi a carico dello Stato rispetto a quanto già stanziato, è di breve durata e serve anche per testare l' applicabilità e l' efficacia del protocollo tecnico-sanitario in via di emanazione. Il presidente Mattioli ha ribadito anche che le tematiche delle crociere e delle navi del Primo registro si trovano su due piani distinti e non intersecabili tra loro. Per le unità del Primo Registro secondo Confitarma occorre un intervento ad hoc di sostegno in considerazione dell' ingente perdita di fatturato registrato dall' inizio della crisi per la pandemia Covid-19, pur avendo continuato a garantire le forniture essenziali al Paese. 'Leggo con piacere il comunicato del Ministero - afferma Mario Mattioli - da cui si evince sia una risposta sul primo registro quando si menziona 'uno stanziamento dedicato al settore trasporti del recovery fund', sia al mondo delle crociere quando si citano 'finestre derogatorie alle norme ordinarie'.



Informare

Focus

Federagenti, necessario supportare le piccole e medie imprese che accusano l' effetto del blocco delle crociere

La federazione degli agenti marittimi ha evidenziato che queste aziende non hanno prospettive di traffico e reddito fino alla stagione 2021. Se da un lato ha manifestato apprezzamento per la volontà della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, e di tutti gli attori protagonisti nel comparto dello shipping di far ripartire il prima possibile il settore crocieristico, volontà che è stata espressa al tavolo convocato per discutere della ripartenza di queste attività bloccate dalla pandemia di Covid-19, dall' altro Federagenti ha evidenziato la necessità che la ripartenza avvenga ma senza dimenticare i soggetti più deboli del settore. Ricordando che nel 2020 le navi da crociera avevano previsto 4.800 scali nei porti italiani per movimentare quasi 13 milioni di passeggeri, la federazione degli agenti marittimi italiani ha sottolineato che tuttavia circa due terzi di questo mercato è già stato azzerato e non esistono grandi speranze di salvarne il resto. Di fronte a un' emergenza senza precedenti Federagenti, il cui presidente, Gian Enzo Duci, ha partecipato insieme agli altri soggetti del settore al confronto con la ministra, ha evidenziato due necessità cogenti: da un lato definire e validare i protocolli sanitari per consentire il riavvio per gradi di questo mercato (già ripartito, ad esempio, in Germania dal primo giugno con le prime crociere fluviali); dall' altro, supportare in via prioritaria i soggetti imprenditoriali medi e piccoli che - come le agenzie marittime specializzate - nei porti vivono solo di servizi al settore crocieristico e che, in alcuni casi, terminata nel novembre scorso la stagione 2019, non hanno prospettive di traffico (e reddito) fino alla stagione 2021.



Informatore Navale

Focus

Federagenti: bene la volontà del ministro e di tutto il comparto shipping di ripartire, ma senza dimenticare i più deboli del settore

Roma, 4 giugno 2020 - Nel 2020 le navi da crociera avevano previsto 4800 scali nei porti italiani per movimentare quasi 13 milioni di passeggeri. Circa due terzi di questo mercato è già stato azzerato e non esistono grandi speranze di salvarne il resto. Di fronte a un' emergenza senza precedenti, Federagenti, il cui Presidente, Gian Enzo Duci, ha partecipato insieme agli altri soggetti del settore al confronto con il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, ha evidenziato due necessità cogenti. Da un lato, definire e validare i protocolli sanitari per consentire il riavvio per gradi di questo mercato (già ripartito, ad esempio, in Germania dal 1 giugno con le prime crociere fluviali); dall' altro, supportare in via prioritaria i soggetti imprenditoriali medi e piccoli che - come le agenzie marittime specializzate - nei porti vivono solo di servizi al settore crocieristico e che, in alcuni casi, terminata nel novembre scorso la stagione 2019, non hanno prospettive di traffico (e reddito) fino alla stagione 2021.



De Micheli accende il faro su crociere e traghetti

E' il primo segnale positivo per un settore che sta soffrendo al di là di ogni negativa previsione I

Redazione

ROMA De Micheli accende il faro su crociere e traghetti. E' il primo segnale positivo e in controtendenza per un settore come quello marittimo che sta soffrendo al di là di ogni negativa previsione le conseguenze dell'emergenza Covid 19. Il confronto aperto dalla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, assume, in quest'ottica, il significato di un'importante inversione di rotta nella considerazione del Governo circa l'importanza strategica del settore e del suo ruolo al servizio dell'intera economia del Paese. Ad esprimersi così è Stefano Messina, presidente di Assarmatori, al termine di un incontro al quale hanno partecipato tutte le rappresentanze significative del trasporto marittimo, e che si è concluso con l'apertura di un Tavolo di confronto nel quale saranno decise le misure per rivitalizzare sia il settore crocieristico, sia quello dei traghetti anche con la finalità essenziale di garantire il mantenimento dei collegamenti marittimi che non si sono mai interrotti nonostante le ingenti perdite delle aziende coinvolte in questo comparto. Secondo Assarmatori, proprio l'istituzione di un Gruppo di Lavoro ad hoc, al quale parteciperanno oltre alla stessa Assarmatori, Confitarma, Clia, Federagenti e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, sarà la chiave di lettura per concretizzare le misure e definire i protocolli in grado di far ripartire questo comparto. Va dato atto ha concluso Messina dell'estremo pragmatismo espresso dalla ministra, che ha affrontato le tematiche del settore senza formulare grandi promesse, ma affrontando con realismo le problematiche gravissime di riavvio dell'attività sostenendo la necessità di una ripartenza globale dell'intero settore.



Confitarma al tavolo per discutere la ripresa delle crociere

Roma, 4 giugno 2020 - Confitarma ha partecipato oggi al Tavolo convocato per discutere con tutte le parti interessate della ripartenza delle crociere e dei necessari protocolli sanitari da attuare per garantire la sicurezza dei passeggeri e ringrazia la Ministra De Micheli per la sua iniziativa che denota grande attenzione per l' armamento e in particolare per le crociere che, nell' ambito dello shipping, risultano quelle tra i settori più duramente colpiti dagli effetti della pandemia. Per quanto riguarda i protocolli sanitari, l' industria ha illustrato una bozza di documento da proporre all' Amministrazione (MIT e Salute) che sarà discussa in un tavolo ad hoc che verrà convocato nei prossimi giorni. Riguardo alle regole per la ripartenza delle crociere, Confitarma ha ribadito che il suo emendamento per consentire al vettore nazionale con navi da crociera già iscritte nel Registro internazionale di poter effettuare temporaneamente crociere anche tra soli porti nazionali. Tale richiesta non comporta oneri aggiuntivi a carico dello Stato rispetto a quanto già stanziato, è di breve durata e serve anche per testare l' applicabilità e l' efficacia del protocollo tecnico-sanitario in via di emanazione. Il Presidente Mattioli ha ribadito anche che le tematiche delle crociere e delle navi del Primo registro si trovano su due piani distinti e non intersecabili tra loro. Per le unità del Primo Registro secondo Confitarma occorre un intervento ad hoc di sostegno in considerazione dell' ingente perdita di fatturato registrato dall' inizio della crisi per la pandemia Covid-19, pur avendo continuato a garantire le forniture essenziali al Paese. "Leggo con piacere il comunicato del Ministero - afferma Mario Mattioli - da cui si evince sia una risposta sul primo registro quando si menziona "uno stanziamento dedicato al settore trasporti del recovery fund", sia al mondo delle crociere quando si citano "finestre derogatorie alle norme ordinarie".



The screenshot shows the Sea Reporter website with the article title "Confitarma al tavolo per discutere la ripresa delle crociere". The article text is partially visible, starting with "Roma, 4 giugno 2020 - Confitarma ha partecipato oggi al tavolo convocato per discutere con tutte le parti interessate della ripartenza delle crociere...". A small photo of a man in a suit is also visible on the page.

Federagenti: Tavolo delle crociere, bene la volontà del ministro De Micheli

Roma, 4 giugno 2020 - Nel 2020 le navi da crociera avevano previsto 4800 scali nei porti italiani per movimentare quasi 13 milioni di passeggeri. Circa due terzi di questo mercato è già stato azzerato e non esistono grandi speranze di salvarne il resto. Di fronte a un' emergenza senza precedenti, Federagenti, il cui Presidente, Gian Enzo Duci, ha partecipato insieme agli altri soggetti del settore al confronto con il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, ha evidenziato due necessità cogenti. Da un lato, definire e validare i protocolli sanitari per consentire il riavvio per gradi di questo mercato (già ripartito, ad esempio, in Germania dal 1 giugno con le prime crociere fluviali); dall' altro, supportare in via prioritaria i soggetti imprenditoriali medi e piccoli che - come le agenzie marittime specializzate - nei porti vivono solo di servizi al settore crocieristico e che, in alcuni casi, terminata nel novembre scorso la stagione 2019, non hanno prospettive di traffico (e reddito) fino alla stagione 2021.



MIT: via al Tavolo per crociere e traghetti. Mattioli: Cruise in primo piano. Messina e Duci: Segnale positivo da De Micheli

Redazione

Roma Saranno quattro i membri del comitato ristretto che il ministero dei Trasporti ha chiesto alle associazioni per trovare una sintesi tra le diverse posizioni. Stefano Messina (Assarmatori), Gian Enzo Duci (Federagenti), Beniamino Maltese (Confitarma) e Francesco Galiotti (Clia) dovranno supportare la ministra Paola De Micheli nella definizione del superamento del Registro per far ripartire le crociere in Italia e ridare ossigeno all'industria dei traghetti. Confitarma ha partecipato oggi al tavolo attorno al quale c'erano tutte le rappresentanze significative del trasporto marittimo: Per quanto riguarda i protocolli sanitari, l'industria ha illustrato una bozza di documento da proporre all'amministrazione (MIT e Salute) che sarà discussa in un tavolo ad hoc che verrà convocato nei prossimi giorni, ha spiegato l'associazione.

Mario Mattioli Riguardo alle regole per la ripartenza delle crociere, Confitarma ha ribadito che il suo emendamento per consentire al vettore nazionale con navi da crociera già iscritte nel Registro internazionale di poter effettuare temporaneamente crociere anche tra soli porti nazionali. Tale richiesta, secondo l'associazione, non comporta oneri aggiuntivi a carico dello Stato rispetto a quanto già stanziato, è di breve durata e serve anche per testare l'applicabilità e l'efficacia del protocollo tecnico-sanitario in via di emanazione. Il presidente Mario Mattioli ha sottolineato che le tematiche delle crociere e delle navi del Primo registro si trovano su due piani distinti e non intersecabili tra loro. Per le unità del Primo Registro secondo Confitarma occorre un intervento ad hoc di sostegno in considerazione dell'ingente perdita di fatturato registrato dall'inizio della crisi per la pandemia Covid-19, pur avendo continuato a garantire le forniture essenziali al Paese, ha aggiunto Mattioli . Che ha concluso: 'Leggo con piacere il comunicato del Ministero, da cui si evince sia una risposta sul Primo registro quando si menziona uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Found', sia al mondo delle crociere quando si citano finestre derogatorie alle norme ordinarie'. Buona la prima anche per Assarmatori i. L'incontro è stato un segnale positivo e in controtendenza per un settore come quello marittimo che sta soffrendo al di là di ogni negativa previsione le conseguenze dell'emergenza Covid 19', ha dichiarato Stefano Messina, presidente di Assarmatori . Incontro anticipato da una vigilia ad alta tensione per l'armamento italiano dopo l'affondo di Messina nei confronti di Confitarma , accusata di sostenere un emendamento solo pro Costa Crociere, dimenticandosi dell'industria dei traghetti. Stefano Messina A quanto pare, l'incidente è rientrato. Visto che l'incontro di oggi si è concluso con l'apertura di un Tavolo di confronto nel quale saranno decise le misure per rivitalizzare sia il settore crocieristico, sia quello dei traghetti anche con la finalità essenziale di garantire il mantenimento dei collegamenti marittimi che non si sono mai interrotti nonostante le ingenti perdite delle aziende coinvolte in questo comparto. Secondo Assarmatori , proprio l'istituzione di un gruppo di lavoro ad hoc, al quale parteciperanno anche Confitarma , Clia , Federagenti e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, 'sarà la chiave di lettura per concretizzare le misure e definire i protocolli in grado di far ripartire questo comparto'. 'Va dato atto - ha concluso Messina - dell'estremo pragmatismo espresso dalla Signora Ministra, che ha affrontato le tematiche del settore senza formulare grandi promesse, ma affrontando con realismo le problematiche gravissime di riavvio dell'attività sostenendo la necessità di una ripartenza globale dell'intero settore'. Gian Enzo Duci Gian Enzo Duci, presidente di



MIT: via al tavolo per crociere e traghetti. Mattioli: "Cruise in primo piano". Messina e Duci: "Segnale positivo da De Micheli"

04 GIUGNO 2020 | 10:40



Roma - Saranno quattro i membri del comitato ristretto che il ministero dei Trasporti ha chiesto alle associazioni per trovare una sintesi tra le diverse posizioni. Stefano Messina (Assarmatori), Gian Enzo Duci (Federagenti), Beniamino Maltese (Confitarma) e Francesco Galiotti (Clia) dovranno supportare la ministra Paola De Micheli nella definizione del superamento del Registro per far ripartire le crociere in Italia e ridare ossigeno all'industria dei traghetti.

Confitarma ha partecipato oggi al tavolo attorno al quale c'erano tutte le rappresentanze significative del trasporto marittimo. Per quanto riguarda i protocolli sanitari, l'industria ha illustrato una bozza di documento da

Iscriviti alla newsletter

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

Federagenti , presente all'incontro, ha condiviso la volontà del ministro e di tutti gli attori protagonisti nel comparto dello shipping di ripartire il prima possibile, Ma ha anche ricordato che 'nel 2020 le navi da crociera avevano previsto 4800 scali nei porti italiani per movimentare quasi 13 milioni di passeggeri. Circa due terzi di questo



mercato è già stato azzerato e non esistono grandi speranze di salvarne il resto'. Di fronte a un'emergenza senza precedenti, Duci ha evidenziato due necessità cogenti. Da un lato, definire e validare i protocolli sanitari per consentire il riavvio per gradi di questo mercato (già ripartito, ad esempio, in Germania dal 1° giugno con le prime crociere fluviali); dall'altro, supportare in via prioritaria i soggetti imprenditoriali medi e piccoli che come le agenzie marittime specializzate nei porti vivono solo di servizi al settore crocieristico e che, in alcuni casi, terminata nel novembre scorso la stagione 2019, non hanno prospettive di traffico (e reddito) fino alla stagione 2021'.

De Micheli agli armatori: "Ripartire tutti nelle crociere" (o non riparte nessuno)

Nell'incontro virtuale fra le due anime della crocieristica (Msc Crociere e Assarmatori da una parte, Costa Crociere e Confitarma dall'altra, oltre a Clia) andato in scena oggi di fronte all'esecutivo la ministra dei trasporti, Paola De Micheli, in estrema sintesi ha invitato le compagnie a trovare una quadra e una sintesi comune altrimenti a perderci saranno tutti i contendenti. I due temi sul tavolo erano le crociere fra porti italiani e le compagnie di traghetti che chiedono disperatamente supporto dopo i cali di fatturato subiti pur dovendo continuare a mantenere attivi i collegamenti. Una nota del dicastero parla di un confronto con tutti gli operatori per 'rimettere in moto l'economia del mare' dopo la crisi da Covid19, attraverso un protocollo di regole sanitarie e organizzative condiviso e misure economiche di sostegno mirate per l'intero settore. E' questo il percorso avviato tra la Ministra e i rappresentanti di Confitarma, Assarmatori, Cruise Line International Association (Clia) e Federagenti, dedicato alla ripartenza di un comparto cruciale come quello dei trasporti marittimi, che ha pesantemente risentito delle limitazioni alla mobilità e al turismo imposte dall'emergenza sanitaria è scritto in una nota. 'L'obiettivo del Governo è uno solo - ha affermato la ministra - far ripartire tutto il sistema dell'economia marittima nella piena sicurezza sanitaria. Ma per individuare le azioni più efficaci occorre effettuare un'analisi approfondita dell'offerta di servizi, della programmazione degli operatori e delle risorse che si possono rendere disponibili anche attraverso uno stanziamento dedicato al settore trasporti del Recovery Fund che abbiamo chiesto in sede di Consiglio Europeo'. Questa è la prima novità importante emersa dal confronto. La De Micheli ha poi aggiunto: 'E' fondamentale compiere uno sforzo comune per mettere a punto misure innovative e di sistema che permettano il rilancio del settore del trasporto marittimo, che non si è mai fermato anche durante la fase più acuta dell'epidemia, e la ripartenza delle crociere in condizioni sanitarie sicure'. La Ministra ha chiesto a ciascuna associazione di categoria di indicare un rappresentante che sotto il coordinamento del Mit lavori per la definizione delle misure destinate al comparto crocieristico e per la condivisione delle regole organizzative e finanziarie in questa fase sperimentale di ripartenza, anche aprendo finestre derogatorie alle norme ordinarie che siano orientate al turismo e al lavoro. Finestre derogatoria significa dare la possibilità a Costa Crociere di operare nel cabotaggio nazionale. Per Confitarma il rappresentante in questo tavolo tecnico sarà Beniamino Maltese (Costa Crociere), per Federagenti il presidente Gian Enzo Duci, Francesco Galietti per Clia Italia e Luigi Merlo (Msc) per Assarmatori. L'altro obiettivo è la stesura di un protocollo di prescrizioni sanitarie, da sottoporre al Comitato Tecnico Scientifico, per la gestione dei passeggeri. 'Dobbiamo procedere con celerità per creare le condizioni migliori per una ripartenza completa di tutta l'economia del mare' ha concluso la ministra, lasciandoti intendere una volta di più che la ripartenza dovrà essere per tutti. Confitarma ha fatto sapere, per quanto riguarda i protocolli sanitari, che l'industria ha illustrato una bozza di documento da proporre all'amministrazione (Mit e Salute) da discutere in un tavolo ad hoc che verrà convocato nei prossimi giorni. Il Presidente Mattioli ha ribadito anche che le tematiche delle crociere e delle navi del Primo registro si trovano su due piani distinti e non intersecabili tra loro. Per le unità del Primo Registro secondo Confitarma occorre un intervento ad hoc di sostegno in considerazione dell'ingente perdita di fatturato registrato dall'inizio della crisi per la pandemia Covid-19, pur avendo continuato a garantire le forniture essenziali al Paese. Mattioli ha concluso dicendo: 'Leggo con piacere il comunicato del Ministero da cui si evince sia una risposta sul primo registro quando si menziona uno





crociere quando si citano finestre derogatorie alle norme ordinarie'. Federagenti nel vertice ha evidenziato due necessità cogenti: Da un lato definire e validare i protocolli sanitari per consentire il riavvio per gradi di questo mercato (già ripartito, ad esempio, in Germania dal 1 giugno con le prime crociere fluviali); dall'altro supportare in via prioritaria i soggetti imprenditoriali medi e piccoli che, come le agenzie marittime specializzate, nei porti vivono solo di servizi al settore crocieristico e che, in alcuni casi, terminata nel novembre scorso la stagione 2019, non hanno prospettive di traffico e reddito fino alla stagione 2021. Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha definito il vertice con la ministra 'un'importante inversione di rotta nella considerazione del Governo circa l'importanza strategica del settore e del suo ruolo al servizio dell'intera economia del Paese'. Secondo Assarmatori proprio l'istituzione di un gruppo di Lavoro ad hoc al quale parteciperanno anche Confitarma, Clia, Federagenti e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, sarà la chiave di lettura per concretizzare le misure e definire i protocolli in grado di far ripartire questo comparto. 'Va dato atto - ha concluso Messina - dell'estremo pragmatismo espresso dalla ministra, che ha affrontato le tematiche del settore senza formulare grandi promesse, ma affrontando con realismo le problematiche gravissime di riavvio dell'attività sostenendo la necessità di una ripartenza globale dell'intero settore'.

Cosa può fare un porto per la sua città

In pochi mesi, il caos provocato dal coronavirus ha cambiato il mondo. La risposta all' epidemia, più del virus stesso, ha il potenziale per alterare permanentemente l' equilibrio dell' economia globale. Potrebbe essere l' occasione per innescare un cambiamento nel settore del trasporto marittimo, in particolare la decarbonizzazione e la digitalizzazione delle operazioni delle navi. Come le bolle virtuali della visione del mondo, create dagli algoritmi dei social media e dalle notizie false, l' industria dello shipping sta vivendo nella sua terra di fantasia di digitalizzazione, alimentata dalla delusione dei fornitori e dalla disinformazione dei media. Il cambiamento sta avvenendo, ma molto più lentamente e in modo non uniforme di quanto si sostiene. La tecnologia attualmente presente a bordo delle navi, nei centri operativi gestiti dagli armatori e nelle sedi delle compagnie di navigazione risulta ancora frammentata e disconnessa. La vision descritta dai leader della tecnologia e ripetuta fedelmente nei talk show e dalla stampa marittima sembra vivere in una bolla virtuale separata dalla realtà fisica. L' attuale crisi spingerà le navi fuori dal mercato? Il quadro economico cambierà abbastanza da generare un nuovo modello di nave? Un noleggiatore quanto dovrà pagare una nave verde con un equipaggio qualificato e con a bordo le ultime tecnologie, se poi i porti non si sono ancora evoluti per operare detto traffico? Operatività delle navi e dei porti saranno le discriminanti per dominare un futuro 'prossimo venturo'. Affermare che un porto è crocevia delle catene di approvvigionamento, che connette modalità di trasporto, energia ed industria blu, fa parte di una figura retorica, fin quando una pianificazione portuale non influenza il territorio e la città di mare che ne 'cum plana' la sua geografia economica generando occupazione. Un porto e il suo organo di gestione sono al servizio dell' economia e della società territoriale, cittadina e regionale del sistema portuale. I management di un porto e della rispettiva città di mare sono partner strategici di un piano che deve rispondere alle principali sfide odierne di decarbonizzazione e digitalizzazione. L' organizzazione di un Sistema portuale non può essere al servizio solo di un porto, ma dovrà essere funzionale a tutti i porti del sistema per consentire di sviluppare ulteriormente l' intera regione e per essere competitivo. Poiché i porti di un Sistema hanno un ruolo diversificato, l' obiettivo stesso del Sistema portuale dovrà essere di 'facilitatore' di un processo trasportistico sostenibile al servizio degli utenti che coinvolgono interessi molto più ampi, una comunità portuale molto più ampia di cui la città ne fa parte a pieno titolo. L' Italia dei porti ha bisogno di una politica essenziale che fornisca al settore un quadro giuridico solido e stabile, che riesca a tener conto del ruolo complesso e in evoluzione degli organi di gestione dei porti; un quadro legislativo solido, ma flessibile con cui lavorare; trasparenza finanziaria, concorrenza e consultazione senza ostacolare lo sviluppo del porto verso un futuro che si adatta sempre più mutevole ed imprevedibile. E' necessario offrire all' industria portuale la stabilità giuridica necessaria per sviluppare i propri porti e migliorare la propria agilità per adattarsi a un mondo in rapido cambiamento. Decarbonizzare il 'porto' significa che, accanto alla decarbonizzazione delle attività e delle operazioni sotto la diretta responsabilità dell' ente di gestione del porto, tutte le parti interessate e tutte le attività dovranno avere i loro programmi, obiettivi e piani di decarbonizzazione. Le Autorità portuali possono facilitare e incoraggiare in una certa misura la decarbonizzazione delle parti interessate, ma la responsabilità principale spetta a ciascuna parte interessata, compresa la città di mare di quel porto. La città per il suo porto dovrà essere complementare e cercare di 'sburocratizzare' una programmazione e pianificazione portuale senza intralci e comprendere che un 'nuovo' sviluppo,



Il quadro economico cambierà abbastanza da generare un nuovo modello di nave? Un noleggiatore quanto dovrà pagare una nave verde con un equipaggio qualificato e con a bordo le ultime tecnologie, se poi i porti non si sono ancora evoluti per operare detto traffico? Operatività delle navi e dei porti saranno le discriminanti per dominare un futuro 'prossimo venturo'. Affermare che un porto è crocevia delle catene di approvvigionamento, che connette modalità di trasporto, energia ed industria blu, fa parte di una figura retorica, fin quando una pianificazione portuale non influenza il territorio e la città di mare che ne 'cum plana' la sua geografia economica generando occupazione. Un porto e il suo organo di gestione sono al servizio dell' economia e della società territoriale, cittadina e regionale del sistema portuale. I management di un porto e della rispettiva città di mare sono partner strategici di un piano che deve rispondere alle principali sfide odierne di decarbonizzazione e digitalizzazione. L' organizzazione di un Sistema portuale non può essere al servizio solo di un porto, ma dovrà essere funzionale a tutti i porti del sistema per consentire di sviluppare ulteriormente l' intera regione e per essere competitivo. Poiché i porti di un Sistema hanno un ruolo diversificato, l' obiettivo stesso del Sistema portuale dovrà essere di 'facilitatore' di un processo trasportistico sostenibile al servizio degli utenti che coinvolgono interessi molto più ampi, una comunità portuale molto più ampia di cui la città ne fa parte a pieno titolo. L' Italia dei porti ha bisogno di una politica essenziale che fornisca al settore un quadro giuridico solido e stabile, che riesca a tener conto del ruolo complesso e in evoluzione degli organi di gestione dei porti; un quadro legislativo solido, ma flessibile con cui lavorare; trasparenza finanziaria, concorrenza e consultazione senza ostacolare lo sviluppo del porto verso un futuro che si adatta sempre più mutevole ed imprevedibile. E' necessario offrire all' industria portuale la stabilità giuridica necessaria per sviluppare i propri porti e migliorare la propria agilità per adattarsi a un mondo in rapido cambiamento. Decarbonizzare il 'porto' significa che, accanto alla decarbonizzazione delle attività e delle operazioni sotto la diretta responsabilità dell' ente di gestione del porto, tutte le parti interessate e tutte le attività dovranno avere i loro programmi, obiettivi e piani di decarbonizzazione. Le Autorità portuali possono facilitare e incoraggiare in una certa misura la decarbonizzazione delle parti interessate, ma la responsabilità principale spetta a ciascuna parte interessata, compresa la città di mare di quel porto. La città per il suo porto dovrà essere complementare e cercare di 'sburocratizzare' una programmazione e pianificazione portuale senza intralci e comprendere che un 'nuovo' sviluppo,



Il Nautilus

Focus

il porto non potrà essere perseguito: 'Se il porto muore, la città non vivrà'. Oggi, più di ieri, è necessario avere una vision di sviluppo della città che traguardi obiettivi reali; avere la consapevolezza che una dichiarazione di 'fine industria pesante' senza una transizione praticabile, crea disoccupazione, generando povertà a migliaia di famiglie. Comprendere che il gas, fonte di energia fossile a più basso impatto emissivo, rappresenta una componente crescente nei prossimi anni: il 60% nel 2025 e dell' 85% nel 2050. In questo percorso, una città di mare può essere partner di eccellenza strategica per il suo porto e nel frattempo stabilire piani attuativi per ricercare nuove tecnologie e sistemi innovativi. Una transizione energetica potrà essere funzionale per una città che vuole raggiungere nuove modalità di sviluppo e nuove opportunità di lavoro, frenando la continua destabilizzazione del proprio territorio. Un porto per far ri-partire la sua città ha bisogno che i vari progetti siano messi in cantiere senza vincoli burocratici; il rilancio immediato delle zone economiche speciali per dare altro impulso agli investimenti imprenditoriali. La città per il suo porto dovrà solo svegliarsi da un sogno per non sbarcare nell' isola del giorno di prima, o come scriveva Umberto Eco dell' isola che non c' è! Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.

chi ha fornito e continua a fornire servizi essenziali alla continuità territoriale, pur in presenza di un crollo del fatturato senza precedenti. Lavoriamo insieme su questo, per il bene del nostro Paese».

