



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 17 giugno 2020**



Prime Pagine

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

Primo Piano

16/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	25
Porti, ancora 70 milioni		
17/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	26
Porti, più risorse		

Trieste

17/06/2020	Il Piccolo Pagina 19	27
Piattaforma logistica Trieste apre agli esuberanti della Ferriera		

17/06/2020	Il Piccolo Pagina 26	29
<hr/>		
17/06/2020	Il Piccolo Pagina 26	30
<hr/>		
16/06/2020	Corriere Marittimo	31
<hr/>		
17/06/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4	34
<hr/>		

Venezia

17/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 8	<i>Giacomo Costa</i>	35
<hr/>			
17/06/2020	Corriere del Veneto Pagina 8		37
<hr/>			
17/06/2020	Il Gazzettino Pagina 34		38
<hr/>			
17/06/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19		39
<hr/>			
16/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	40
<hr/>			
16/06/2020	Informazioni Marittime		41
<hr/>			
16/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	42
<hr/>			
16/06/2020	Sea Reporter		43
<hr/>			
16/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	44
<hr/>			
16/06/2020	Venezia Today		45
<hr/>			

Savona, Vado

17/06/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 29		46
<hr/>			
17/06/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 29		47
<hr/>			
17/06/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 38	<i>ELENA ROMANATO</i>	48
<hr/>			
17/06/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 34		49
<hr/>			
17/06/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 34		50
<hr/>			
16/06/2020	PrimoCanale.it	<i>MATTEO CANTILE</i>	51
<hr/>			

Genova, Voltri

17/06/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 13		52
<hr/>			

Ravenna

17/06/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 25	<i>ANDREA TARRONI</i>	55
<hr/>			
17/06/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 25		56
<hr/>			
17/06/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 45		57
<hr/>			
17/06/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	<i>ALBERTO GHIARA</i>	58
<hr/>			
16/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1		59
<hr/>			
17/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14		60
<hr/>			
16/06/2020	Ferrovie		61
<hr/>			

Marina di Carrara

17/06/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 19		63
<hr/>			
16/06/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1		64
<hr/>			
17/06/2020	La Gazzetta Marittima		65
<hr/>			

Livorno

17/06/2020	Il Tirreno Pagina 15		66
<hr/>			
17/06/2020	Il Tirreno Pagina 15		67
<hr/>			
16/06/2020	Il Nautilus		69
<hr/>			
16/06/2020	Informare		70
<hr/>			
16/06/2020	Informazioni Marittime		71
<hr/>			
16/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	72
<hr/>			
16/06/2020	Portnews		73
<hr/>			
16/06/2020	shippingitaly.it		74
<hr/>			
16/06/2020	Toscana24 Sole24Ore		75
<hr/>			

17/06/2020 **La Gazzetta Marittima** 76
La Fortezza Vecchia riapre alla città: programma di visite sotto controllo

Piombino, Isola d' Elba

17/06/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 13 78
Liberty Magona, sessanta posti di lavoro dallo sbarco sulle nuove banchine portuali

17/06/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 13 79
Due i concessionari per i prossimi 30 anni

17/06/2020 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 51 80
«La città e il porto sono bloccati»

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/06/2020 **Ancona Today** 81
Porto, il tour velico "Appuntamento in Adriatico-Assonautica" fa tappa ad Ancona

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/06/2020 **La Gazzetta Marittima** 82
Nel porto di Gaeta concessione a Interterminal

Napoli

17/06/2020 **Il Mattino (ed. Napoli)** Pagina 30 83
La rete dei contatti «eccellenti» per il controllo delle vie del mare

Salerno

16/06/2020 **Salerno Today** 85
Molo Masuccio Salernitano, il cantiere è in via di ultimazione

Bari

17/06/2020 **Il Sole 24 Ore** Pagina 12 *Andrea Biondi* 86
Dècina: «La scienza non ha evidenze di danni da 8 miliardi di telefonini»

Brindisi

16/06/2020 **Brindisi Report** 87
Lavori di consolidamento sospesi: interdetta la banchina Dogana

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

16/06/2020 **Avvisatore Marittimo** Pagina 1 88
Gioia Tauro taglierà la sua banchina per inserirci bacino

17/06/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14	89
Gioia Tauro			

Olbia Golfo Aranci

17/06/2020	La Nuova Sardegna	Pagina 33	<i>DARIO BUDRONI</i>	90
Al via i lavori nell' ex Sep: nasce l' università del mare				

Catania

17/06/2020	La Sicilia	Pagina 14	91
«La Zes deve costituire il punto di partenza per il rilancio dell' area metropolitana»			
17/06/2020	Quotidiano di Sicilia	Pagina 2	92
Zes in Sicilia, i sindacati: Subito una cabina di regia			

Augusta

17/06/2020	La Sicilia (ed. Siracusa)	Pagina 18	93
Politica e sindacati tutti d' accordo «Zes? Occasione da non sprecare»			

Palermo, Termini Imerese

17/06/2020	Quotidiano di Sicilia	Pagina 4	95
Zes siciliane, passo avanti per lo sviluppo economico			
16/06/2020	SiciliaNews24		96
Istituite le Zes in Sicilia: la soddisfazione di Musumeci, adesso il credito d' imposta			

Focus

17/06/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6	97	
Economia del mare, la ricchezza sommersa				
17/06/2020	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3	98	
Armatori, il braccio di ferro sui fondi del decreto occupa le audizioni parlamentari				
17/06/2020	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 2	<i>ALBERTO GHIARA</i>	99
«Mediterraneo, così cambiano i traffici portuali dopo la pandemia»				
16/06/2020	FerPress		101	
BlueMonitorLab: nel rapporto sulla Blue economy Ue sottostimati i dati su cantieristica, turismo blue, nautica da diporto				
16/06/2020	Informazioni Marittime		103	
L' economia blu fattura 750 miliardi di euro				
16/06/2020	Sea Reporter		104	
L' Europa riscopre la Blue Economy				
16/06/2020	Portnews		106	
Porti ancora in mezzo alla tempesta				
16/06/2020	Portnews		107	
Marittimi, odissea senza fine				
16/06/2020	FerPress		108	
DI Rilancio: Sindacati, basta caos autoproduzione nei porti. Regole valgono per tutti				

16/06/2020	Informare		109
<hr/>			
16/06/2020	Informazioni Marittime		110
<hr/>			
16/06/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	111
<hr/>			
16/06/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	112
<hr/>			
16/06/2020	shippingitaly.it		113
<hr/>			
17/06/2020	Italia Oggi Pagina 39	<i>FRANCO RICCA</i>	114
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 68281
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
SHOP ONLINE

THE ORIGINAL MOJITO.

La proposta
Una via dedicata a Regeni
in ogni città italiana
di **Ernesto Galli della Loggia**
a pagina 30

Salute
Esami e visite
Che cosa cambia
per chi si sottopone
a un esame o visita
in un ospedale
dopo il Covid-19

Domani gratis
Terapie e ricette
Le nuove regole
post Covid
Maria Giovanna Faiella
chiedete l'inserito in edicola

SCARPA
SHOP ONLINE

THE ORIGINAL MOJITO.

La scuola dimenticata

I BAMBINI ALL'ULTIMO BANCO

di Carlo Verdelli

Se il governo si togliesse per un attimo la mascherina dagli occhi, vedrebbe subito l'iceberg a cui sta andando incontro. Una specie di iceberg fantasma, a cui nessuno sembra dare eccessiva importanza. Si parla della scuola, e sembra un divagare.

Dal lavoro alle imprese, dalla sanità ai diritti civili, dal debito pubblico che cresce alla competitività che cala, le emergenze lasciate in dote da una reiterata gestione irresponsabile della cosa pubblica sono esplose tutte insieme sotto la furia demolitrice del Covid. E adesso si cerca di correre ai ripari, mettendo pezze dove si può, convocando improbabili Stati generali, invece che in Parlamento, nella silvestre Villa Pamphilj in Roma, articolando piani di rinascita in 9 capitoli, 55 voci, 102 proposte, già destinati agli archivi prima ancora di essere presi sul serio in esame dalla politica. E comunque, anche nel libro dei sogni, il tema «istruzione» aranca nel comparto «Investimento in formazione e ricerca», annegato tra 6 punti di cui uno soltanto è dedicato al diritto allo studio.

Eppure l'iceberg Scuola avanza verso la nave Italia a una velocità spaventosa, nella colpevole incuranza generale. È l'unico settore per cui non è ancora stato previsto nemmeno un protocollo per la ripartenza. Otto milioni di studenti aspettano da inizio marzo una qualche prospettiva per il loro ritorno in classe.

continua a pagina 30

Fase 3, l'attacco di Bonomi. Mossa della Fed americana, volano le Borse. Mattarella: mercati decisivi. Nuova Alitalia al via

«A rischio un milione di posti»

Commercio e piccole imprese in pressing sul governo. E Conte: il piano a settembre

I giudici Torna il «cattivo». Ispezione di Bonafede



Massimo Carminati, 62 anni, mentre lascia il carcere di Oristano dopo 5 anni e sette mesi di detenzione

Mafia Capitale, Carminati è libero

di Giovanni Bianconi

Il «nero», Massimo Carminati, protagonista di Mafia Capitale, dopo 5 anni e 7 mesi in cella è libero. Ispezione di Bonafede. **alle pagine 20 e 21**

Il blitz Venti ordini di custodia. Il maxi sequestro



Blitz contro il clan Casamonica, a Roma: arresti e il sequestro di un «tesoro» per 20 milioni di euro

Casamonica, gli arresti e il tesoro

Nuovo colpo all'impero del clan Casamonica: 20 arresti, sequestri di beni per 20 milioni. I soldi nascosti nei muri. Le intercettazioni. **a pagina 22**

PRESUNTO FINANZIAMENTO

I Cinque Stelle e il Venezuela: a Milano aperta un'inchiesta

di Giuseppe Guastella

La Procura di Milano ha aperto un fascicolo conoscitivo sui presunti 3,5 milioni di euro che nel 2010 sarebbero partiti dal Venezuela per finire a Gianroberto Casaleggio, il fondatore del Movimento 5 Stelle assieme a Peppe Grillo. Titolare dell'inchiesta, senza indagati né ipotesi di reato, è il procuratore aggiunto Maurizio Romanelli. Un finanziamento illecito o «fake news» nel tentativo di offuscare l'immagine del Movimento?

a pagina 13

Sono a rischio «un milione di posti di lavoro». Il Commercio e le piccole imprese chiedono interventi al governo. E il premier dice: «Il piano a settembre». Questo mentre la Fed americana amplia il sostegno ai mercati e le Borse volano. **alle pagine 2 e 3**

GIANNELLI



La curva del virus Dal picco del 17 marzo fino al 13 giugno Lombardia, ricoveri in calo: erano 1.564, ora 11 al giorno

di Simona Ravizza

In Lombardia il numero dei ricoveri giornalieri per coronavirus è oggi in rapida discesa, e una serie di dati permettono finalmente di documentarlo. I ricoverati erano il 13 giugno, 13 il 12, 16 l'11 e il 10, mentre il 29 maggio (per esempio) erano ancora 37. Altro dato incoraggiante: i pazienti che si presentano in ospedale sono tornati al livello di gennaio, quando ancora non si sapeva che il Covid-19 si fosse già diffuso nella regione.

a pagina 5

LA PANDEMIA

Malati, 8 milioni nel mondo Pechino sempre più chiusa

di Irene Soave

Uno su mille, al mondo, ha il coronavirus. Sono oltre 8 milioni, i contagi di Covid. Più di uno su quattro si trovano negli Stati Uniti, dove si registrano 2,1 milioni di casi, uno su 9 è in Brasile, che ne ha 880 mila. Dei 438 mila morti nel mondo la quota maggiore si trova negli Stati Uniti (16 mila), in Brasile (44 mila), Regno Unito (42 mila). Intanto Pechino richiude le scuole.

a pagina 8

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

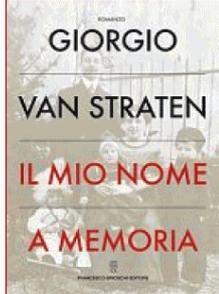
Il memefreghista

Il Salvini smascherato che alita addosso a un albergatore di Tropea e si ingozza di ciliegie in quel di Verona, mentre al suo fianco Zaia sta parlando di neonati defunti, non è un provocatore inconsapevole. Il suo rifiuto delle regole fa parte di una strategia. Come le finte arrabbiature appena qualcuno osa fargli notare l'inopportunità sanitaria di trasformarsi in fotomodello per folle smaniose di leakers assertivi (il famoso selfismo-leninismo). Ogni qual volta il disprezzo esibito per le precauzioni diventa oggetto di un «meme» satirico in Rete, il Salvini gongola in cuor suo. Dopo mesi di distanziamenti ossessivi e autocertificazioni sfiniti, nel Paese sta montando un'onda ribellista e Matteo, l'Impaziente Zero, intende cavalcarla. Un destino cin-

co e barman lo ha privato del governo e del babau migranti. Ma, in attesa degli sconquassi sociali del Dopovirus, egli sente di dover ripartire dall'insofferenza delle moltitudini per tutto ciò che sa di rispetto verso il prossimo (La notizia che il Covid ci avrebbe resi migliori era fortemente esagerata). Quel tizio di Padova che ha parcheggiato la fuoristrada sotto i portici del centro per non bagnarla potrebbe diventare un simbolo della nuova resistenza, ma certo non il solo. Il Salvini punta a fare il pieno di consensi tra coloro che disprezzano le coperture in plexiglas e gli abusi di amuchina. Non gli sarà difficile far passare il principio che le mascherine, come tutte le cose antipatiche, sono di sinistra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE



La storia di un nome,
di una famiglia che lo porta,
di due secoli di esperienze
di uomini e donne nell'Europa
da Napoleone alle soglie del Duemila.



00617
9 7711 20 498008





Carminati, come ai bei tempi, esce di galera dopo 5 anni e mezzo. Complimenti alla Cassazione che, disoccupata per il Covid, ci ha messo 8 mesi per la sentenza



Mercoledì 17 giugno 2020 - Anno 12 - n° 166
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

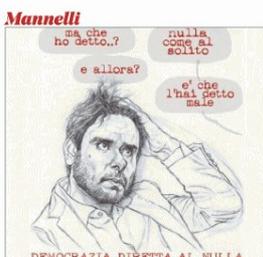


€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,00 con il libro "Libero Grassi"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

TORINO-LIONE L'altolà dei giudici contabili
Tav, Corte Conti Ue:
"Uno spreco inutile"

■ Antieconomico, non sarà pronto prima del 2050, con un altissimo costo "ambientale". Sembrano i No Tav, invece sono i tecnici Ue: "Il progetto non è più sostenibile". E quantificano: "Ci vorrà mezzo secolo per compensare le emissioni"

DI FOGGIA A PAG. 12



OGGI LA MATURITÀ Assalto alla diligenza
Pd, Iv e FI: più soldi
alle scuole paritarie

■ Nel giorno in cui milioni di studenti affrontano l'esame finale nella Fase 5 - più soli e di fretta, tra incertezze e paure - Pd e Italia Viva spingono per dare 500 milioni di euro agli istituti privati (religiosi e non)

DELLA SALA, DE RUBERTIS E MARRA A PAG. 6-7

Oggi le coliche

» Marco Travaglio

Fermo restando che certe cartacce buone per avvolgere il pesce, comunemente definite "quotidiani", sono un po' meno attendibili di *Tiramolla*, fa sempre un certo effetto constatare come chiunque sia libero di diffondere *fake news* a profusione nella beata indifferenza del cosiddetto Ordine dei giornalisti. L'altra sera, in una rassegna stampa, ho visto campeggiare su due cosiddette testate nazionali il mio nome cubitale con gigantografia, manco avessi sterminato un esercito. Ma ho dovuto attendere l'indomani per scoprire che avessi fatto di tanto grave per meritarmi cotanto rilievo: si trattava nientemeno che del finanziamento bancario di 2,5 milioni chiesto dalla nostra società Seif a Unicredit e ottenuto perché, con questi chiari di luna, c'è il rischio che chi ci deve dei soldi (distributori, edicole, concessionarie e investitori pubblicitari ecc.) ritardi i pagamenti e interrompa i flussi di cassa, fondamentali per un giornale che vive delle copie vendute. Un prestito puramente precauzionale per investimenti in immobilizzazioni, cui speriamo di non dover mai attingere, visto che le nostre vendite sono in aumento. Un prestito che la legge 662 del '96 (24 anni fa, 13 anni prima che nascessimo) ha stabilito fosse garantito dal Medio Credito Centrale, se destinato a investimenti.

Sapete come ha titolato *Libero*, giornale di proprietà degli Angelucci che tutti noi paghiamo da 20 anni a botte di decine di milioni? "Sia benvenuto Travaglio tra gli assistiti di Stato. Pecunia non olet". Firmato: Renato Farina che, non contento di prendere lo stipendio da noi, si faceva pure pagare il doposbarco come "agente Betulla" nel Sismi di Pollari&Pompa. E non osiamo immaginare quali informazioni passasse, visto che non distingue un elefante da un paracarro: infatti s'è inventato un "aiuto di Stato" al *Fatto*, che si sarebbe "infilato fra i bisognosi strozzati dal Covid-19", "ha approfittato del decreto sul Covid" e ora "infilava la mano nelle tasche di Pantalone". Per non essere da meno, quell'altra parodia di giornale visibile solo in tv, *il Riformista* dell'imputato Romeo e dell'impunito Sansonetti, ha titolato a tutta prima: "Regime: dal governo 2,5 milioni al *Fatto* di Travaglio". E già scemenze e falsità sul finanziamento "garantito dal governo Conte... utilizzando uno degli ultimi decreti del governo, quelli che hanno come scopo il salvataggio delle nostre imprese colpite dal virus" perché "il *Fatto*, probabilmente potendo contare su una certa simpatia a Palazzo Chigi, è riuscito a intrufolarsi e a mettere in tasca i soldi", dopo la nota "conquista della presidenza dell'Eni" e sempre in attesa di invadere la Polonia.

SEGLUE A PAGINA 20

Comuni chiusi, anzi no: audio incastra Fontana

23.2: VERTICE SU ZONA ROSSA IN 9 PAESI FRA LODI E CREMONA

MILOSA A PAG. 4

LE PATACCHE INFINITE DELLA DESTRA
 Conte: "Falso dossier anti-M5S" Patto con Di Maio su rinvio Mes

RAI, LE PROPOSTE DELL'AD OGGI IN CDA
 Salini: la regola contro Fazio e il tetto agli agenti delle star

I SITI ROSA DI TIFO SATIRICO SUL WEB
 Le "bimbe" pazze per Conte, Mattarella e Zaia: Renzi flop

BARBACETTO E DE CAROLIS A PAG. 2 E 13 | ROSELLI A PAG. 10 | SALVINI A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro L'Apocalisse è lì a pag. 3
- Monaco Conte alla Prodi a pag. 9
- Robecchi Bonomi chiagni&fotti a pag. 9
- Ranieri MasterSalvini a pag. 10

CHIEDI CHI ERANO GLI EROI
 La collezione di graphic novel di Paper First



40 ANNI FA LA STRAGE
 "Guarda, cos'è?": Ustica, l'emporio di tutti i depistaggi

CORRIAS A PAG. 17



NEL CENTENARIO
 Diteci la vostra battuta preferita di Alberto Sordi

A PAG. 18

La cattiveria
 Torna libero Massimo Carminati. Il centrodestra a Roma ha finalmente un degno candidato

WWW.FORUM.SPINOZA.IT



ANNO XXV NUMERO 143 ... MERCOLEDÌ 17 GIUGNO 2020 - € 1,80

Cari grillini, basta con le fregnacce. Il movimento 5 Crono è il miglior spettacolo mai messo in scena da Grillo. Risate, troll e conflitti

Combatte con tutta la forza possibile contro il mostro che ha contribuito a creare. Molla calci negli stinchi a coloro che rimpiangono il passato con la Lega. Prende a ceffoni tutti coloro che non prestano giuramento di fedeltà alla bandiera dell'Europa...

La matùrità è come il cloruro d'ammonio. La stagione pandemica poteva portarsi via anche un esame inutile. Peccato. C'è un racconto del "Sistema periodico"...

Scontri etnici a Digione. Quattro giorni di botte fra cecceni e arabo-francesi, ma è una cosa che va avanti da mesi in tutta la Francia. Lunedì sera la polizia francese è stata costretta a organizzare una spedizione...

La differenza tra giustizia e talk-show

Invece di ispezionare i tempi dei processi, e mandare a casa i magistrati incapaci, da noi si mandano gli ispettori quando si ha notizia di qualcosa che allarma la pubblica opinione.

Come non essere contenti della decisione di Dj Bonafede di mandare gli ispettori a ispezionare la scarcerazione di Massimo Carminati? Accertarono che le motivazioni del tribunale sono corrette. Che Carminati detto "Er Ceccone" per aver preso un occhio in uno scontro a fuoco con la polizia...



La matùrità è come il cloruro d'ammonio

La stagione pandemica poteva portarsi via anche un esame inutile. Peccato. C'è un racconto del "Sistema periodico"...

C'è un racconto del "Sistema periodico" di Cromo, in cui Levi racconta un caso bizzarro della sua vita di chimico. Un giorno un collega gli dice di aver trovato nella formula di un antrigine prodotto dalla sua ditta un componente che non avrebbe dovuto esserci...

I nuovi studi sul Covid

Una ricerca dice che l'età media delle vittime del virus è 80 anni e che la morte arriva dopo circa 11 giorni.

Roma. Sono 210 i contagi da nuovo coronavirus accertati nelle ultime 24 ore in Italia. 143 dei quali in Lombardia, a fronte di oltre 64 mila tamponi processati. I casi totali salgono a 237.500. I nuovi decessi sono 34, nel complesso dalla fine di febbraio il totale è di 94.400. Mentre i guariti sono 1.516 in più, 178.526 in aggregato...

I dati inventati di Tridico

L'Ifstat conferma che il Rdc non ha affatto ridotto la povertà assoluta del 60 per cento. Che dice ora l'Inps?

Roma. Il presidente dell'Inps Pasquale Tridico ha diffuso dati falsi sull'impatto del reddito di cittadinanza sulla riduzione della povertà. Il Foglio aveva già scritto a dicembre, appena Tridico aveva dato fiato alle trombe della propaganda grillina...

Sterilizzati ma vivi

Il virus ha tolto ai maturandi qualcosa di immenso, "ma questa notte è ancora nostra".

L'esame di maturità ha attraversato i miei sogni negli anni, anzi nei decenni successivi a quella mattina di luglio in cui sono uscita di casa in bicicletta per andare a fare l'orale. Di ANNALISA BENNI

La soldatessa di Bojo

Il premier inglese mette a capo della commissione Antirazzismo Munira Mirza e accende la miccia nel Labour

Milano. Quando a gennaio Grazia UK chiese al neopremier britannico, Boris Johnson, quali fossero le cinque donne che più avevano influenzato le sue scelte...

Fase Bonomi

Dove punta la linea lombardo-aggressiva verso il governo della nuova Confindustria

Milano. Dal sostegno a Industria 4.0 alle critiche per una fase 3 "che non si vede". In mezzo, le previsioni drammatiche sul 2020 e il progetto partito. Programmi: "Portare l'Italia fuori dall'euro". Ha confidato ai suoi devoti follower: "Una forza anti sistema che ormai il Movimento cinque stelle non rappresenta più".

Iraggati che la maturità l'hanno già fatta

Perché saremo concentrati a giudicare più gli esaminatori che i maturandi

Questa sarà una strana maturità. Voglio dire, vista la serie di norme che regolano gli esami, che probabilmente saremo più concentrati a giudicare gli esaminatori che i maturandi. DI ANTONIO PASCALE

Urca, arriva il partito di Pappalardo (pardon, Paragone)

L'ultima volta che avevamo sgarbiato la gazzata così tanto per la nascita di un partito (soddisfatto, per ora siamo solo alla nazionalizzazione del partito) fu nel 2019 quando, da quando i Cinque stelle hanno tradito la loro anima pop stracciacula - è arrivato Gianluigi Paragone, forse uno dei politici più invincibili dell'ultima infornata. Con lo sprezzo del pericolo dei mo-

Il fantasma del virus

L'esempio che arriva da alcuni paesi in cui il Covid è ricomparso dimostra che la regola d'oro è una: restare in guardia

A Pechino, dopo due mesi in cui la Cina è stata quasi del tutto libera di casi, è scoppiato un nuovo focolaio di Covid-19, che ha fatto registrare 106 casi. CATTIVI SCIENZIATI - DI ENRICO BUCALDI

Il fantasma del virus

L'esempio che arriva da alcuni paesi in cui il Covid è ricomparso dimostra che la regola d'oro è una: restare in guardia

In Italia, di certo non stiamo assistendo a una ripresa globale dell'epidemia; al contrario, possiamo affermare che la tendenza discendente continua, per quanto poco accurati siano i numeri che ci vengono forniti e in Europa, fatta eccezione per la Polonia e la Romania, dappertutto si vede una ritirata della prima ondata epidemica.



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
MERCLEDÌ 17 GIUGNO 2020 Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI Anno XLVII - Numero 143 - 1.50 euro*

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

I 50 anni di Italia-Germania 4-3: tutti i segreti della partita del secolo Veronese alle pagine 28-29

SOLDI A M5S: INDAGANO I PM CACACCIA AL TESORO

La Procura di Milano apre un'inchiesta sui milioni venezuelani ai grillini. Timbri e viaggi diplomatici, ecco cosa non torna
«Scarcerare i boss? Bonafede era d'accordo»

Il caso della presunta valigetta con 3,5 milioni di euro inviata da Chavez a Casaleggio, svelato dal giornale spagnolo *Abc*, diventa politico. Ieri Renzi ha attaccato l'alleanza di governo, chiedendo di indagare sui soldi venezuelani così come si è fatto per i finanziamenti russi alla Lega. Intanto, le presunte prove del falso non reggono: dai timbri alle foto dei grillini a Caracas, ecco tutto quel che non torna nella difesa M5s.

Biloslavo, Caruso e Manzo alle pagine 2-3 e 4

HANNO DISTRUTTO LA POLITICA ESTERA

di Augusto Minzolini

Nella Montecitorio semideserta di fine lockdown, Paolo Zangrillo, coordinatore di Forza Italia in Piemonte e fratello del medico di fiducia del Cav, scuote la testa mentre guarda a ritroso le posizioni del 5stelle in politica estera. «Valigetta con i soldi a Casaleggio o no - osserva - il punto è un altro: i grillini cosa avrebbero dovuto fare di più di quello che hanno fatto per difendere in Italia il regime venezuelano? E la stessa cosa potrei dire per la Cina: se è vera la notizia del giornale spagnolo di tre milioni e mezzo dati da Maduro a Casaleggio, allora la Cina, parlo in via ipotetica, potrebbe avere dato dieci volte tanto per come Di Maio e compagni hanno favorito il 5G di Pechino o la via della seta. Ma la questione vera è la "pressapocchezza" con cui le coalizioni da noi trattano la politica estera. Anche noi come facciamo a stare con una Lega anti Europa, che non capisce come per noi la Bce ha la stessa importanza della terapia intensiva per i malati di Covid: senza la Bce saremmo già in bancarotta! Salvini e la Meloni dovrebbero fare lo stesso discorso solenne che fece Berlinguer sulla Nato. Dire: siamo sotto l'ombrello protettivo dell'euro!».

Due passi e trovi un renziano che fa discorsi più o meno analoghi. «Al di là dei soldi - osserva Gennaro Migliore - i grillini sono un movimento troppo permeabile dall'esterno. In pochi anni hanno simpatizzato per tre regimi diversi: il Venezuela, la Russia, la Cina. Ecco perché la politica estera dovrebbe tornare a essere una delle discriminanti su cui si fonda un'alleanza di governo».

Eh sì, nei tempi andati della prima Repubblica, una volta considerati brutti e ora rivalutati da tutti, il primo capitolo di un programma di governo era la politica estera. Senza un accordo ferreo su quei temi, sull'atlantismo, non si andava da nessuna parte. Ora nei programmi delle coalizioni la politica estera si salta a piè pari. La (...)

segue a pagina 3

LA CINETECA METTE OTTO FILMATI IN RETE

Sorpresa, Milano antifascista celebra il Mussolini socialista

di Giordano Bruno Guerri



FOTO INEDITA Benito Mussolini ha appena abbandonato il Ps

Dopo avere abbandonato il Partito socialista e fondato *Il popolo d'Italia*, nel 1914, Benito Mussolini aveva fatto la sua guerra: prima al fronte, dove fu ferito, poi dalla sede del quotidiano. Aveva intuito per tempo che, al termine del conflitto, l'Italia non sarebbe più stata (...)

segue a pagina 23

MONTANELI E LA FURIA CONTRO LE STATUE

Il processo lungo al secolo breve e una generazione ferma al '900

di Vittorio Macioce

a pagina 10

LA CRISI DELLE SALE POST COVID

Il film più visto al cinema ha incassato 1.200 euro

di Cinzia Romani

Ma il titolo fu più azzeccato e in linea con i tempi grami del nostro cinema. *I Miserabili*, infatti, ieri, nella prima giornata di riapertura delle sale, dopo la serrata dovuta al Covid 19, ha incassato appena 1.282 euro, registrando a malapena 261 presenze. Poche le sale aperte ma la «ripartenza» del cinema è sconcertante.

a pagina 24

LA SCELTA DELLA ROCKSTAR

Vasco svela la sua Musa «Vi spiego chi era Silvia»

di Paolo Giordano

Bum! A bruciapelo Vasco Rossi piomba sui social e rivela il volto di Silvia, la protagonista della sua prima canzone. «Eccola la Silvia», ha scritto su Instagram a corredo delle due foto di una ragazza giovane, la prima con gli occhi sognanti, la seconda con un abito da liceale. «Jenny e Silvia (...)

segue a pagina 18

L'ANALISI

Nel Paese dei sussidi che dimentica le imprese

di Carlo Lottieri

C'è un'Italia che da anni combatte una difficile battaglia per sopravvivere. Gli ultimi dati Istat (che si riferiscono alla fase pre-epidemia) parlano di una riduzione del numero di quanti vivono sotto la soglia della povertà (nel 2019, in effetti, sarebbero il 6% in meno rispetto al 2018), ma si tratta di un'informazione ormai invecchiata. È infatti evidente quanto tutto sia cambiato in questi ultimi mesi. Le misure adottate dal governo per fronteggiare il Covid-19 non solo hanno cancellato ogni sforzo fatto in precedenza, ma hanno pure aggravato - e di molto - una situazione già difficile. Come da più parti è stato rilevato, queste cifre Istat che indicherebbero un flebile miglioramento rispetto al 2018 si riferiscono a una fase remota, dato che lo stop obbligato a tante attività di vario tipo ha già (...)

segue a pagina 9

RETATA DAI CASAMONICA

Carminati libero non chiude il caso di Roma mafiosa

di Giuseppe Marino

Due istantanee, scattate a cinque anni di distanza. Nella prima, del 2015, i 5 Stelle a piazza del Campidoglio che gridano «onestà». La seconda è di ieri mattina e vede Massimo Carminati uscire dal carcere di Oristano. In mezzo la conquista grillina di Roma che segna il trionfo del populismo (...)

segue a pagina 13

Paolucci e Tagliarini alle pagine 12-13

IN CENTO FIRMANO UN APPELLO A CONTE

Se per i grillini l'emergenza è lo spinello da legalizzare

Domenico Di Sanzo

Direttorio, task force, congresso vero, reggenza di Beppe Grillo o Giuseppe Conte *leader maximo*? Nel M5s regna il caos, ma i parlamentari grillini hanno ritrovato l'unità sulla legalizzazione della cannabis. Sul fronte interno, quello del futuro del partito, nelle ultime ore il dato da segnalare è il ritorno di Grillo. Ma è una pazzia idea che si scontrerebbe presto con la realtà. L'obiettivo immediato è un accordo Di Maio e i contiani-fichiani per isolare «Dibba».

con Napolitano a pagina 5

LE MOSSE DEL CAVALIERE

Berlusconi: «Io in campo contro pm e giallorossi»

Pier Francesco Borgia

a pagina 8

IN ITALIA: FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SULL'INCHIESTA DI ALESSANDRO SALLUSTI. IL QUOTIDIANO È IN VENDITA PER 1,50 EURO

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

MILANO ROMA
ponzi.com
ponzonline.info
ponzinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 17 giugno 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, scontro tra esperti. Ipotesi verifica super partes

Strage di Pioltello: perizia Rfi accusa Trenord «frenata irregolare»

Consani a pagina 6



DOMANI IN REGALO SPECIALE FASE 11

ristora
INSTANT DRINKS

La Maturità spaventa solo i prof

Oggi l'esame di Stato, distanziati e con mascherina. Ma tanti docenti hanno rinunciato per paura, altri sono stati precettati. Lotta al virus, scoperta inglese: un farmaco da 6 euro blocca la malattia. Il Covid arretra: solo 177 pazienti in rianimazione

Servizi da p. 2 a p. 4

Il fallimento di un sistema

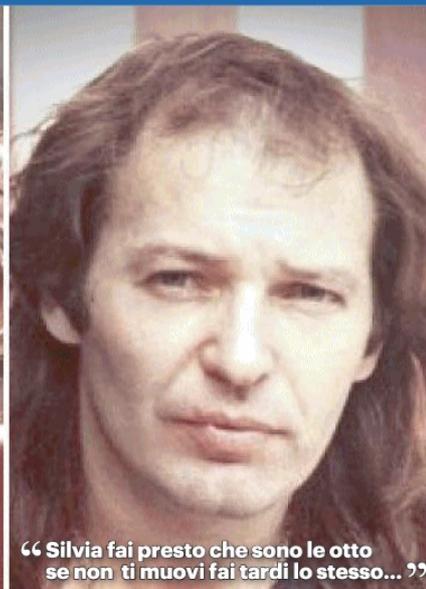
Questa scuola non fa crescere i nostri ragazzi

Davide Rondoni

Iniziano gli esami di maturità. E auguriamo a tutti i ragazzi che arrivano a questo appuntamento provati e anche confusi da mesi difficili di essere tutti promossi, maturati. Di certo non è maturata l'Italia, che continua a considerare la scuola come faccenda secondaria, non centrale. Non lo è di solito, e nemmeno lo è in questa fase delicata di crisi e ripresa. Ritardi, confusione, insegnanti che non si presenteranno per paura, mancanza di indicazioni plausibili, incertezze. E tanti nodi irrisolti, dalla finta autonomia alla mancanza di integrazione nel sistema pubblico di scuola statale e scuola nata per iniziativa sociale.

Continua a pagina 2

IL ROCKER SVELA IL VOLTO CHE HA ISPIRATO LA SUA PRIMA CANZONE LEI, FIGLIA DEL BARISTA DI ZOCCA: «CHE REGALO, 43 ANNI DOPO»



“Silvia fai presto che sono le otto se non ti muovi fai tardi lo stesso...”

IO, LA SILVIA DI VASCO

Zanasi a pagina 19

DALLE CITTÀ

Milano

Crollo nel palazzo a ridosso del cantiere M4 17 evacuati

Anastasio e Palma a pag. 7 e nelle Cronache

Milano

Stupro dell'amica Massari si difende «Era d'accordo»

Giorgi nelle Cronache

Garlasco

Mio nonno e i suoi Giri in maglia nera

G.Moroni nelle Cronache



Mister Eataly predica ottimismo scacciacrisi

La ricetta di Farinetti «È l'ora di reagire»

Cocchi a pagina 5



L'algoritmo spinge le immagini senza veli

Buferà su Instagram Premia le foto sexy

Rossi a pagina 18

PREOCCUPAZIONI COSTANTI? DALLA RICERCA SCIENTIFICA NASCE

LAILA
È il tuo spazio nella vita quotidiana.

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

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SCP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 16/05/2020.





Le Monde diplomatique

IN EDICOLA IL NUMERO DI GIUGNO La finta pace del commercio; Kakistocrazia; negli Usa, «niente cambierà»; tre ipotesi geopolitiche; i tranelli del debito



Domani l'ExtraTerrestre

CAMBIA IL CLIMA Gli agrumeti non rendono più e in Sicilia il nuovo trend sono i frutti tropicali. Il boom della produzione dell'avocado



Culture

GIULIO GIORELLO Addio al filosofo che ha contribuito a combattere l'analfabetismo scientifico
Santambrogio, Dorato pagina 11

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

MERCOLEDÌ 17 GIUGNO 2020 - ANNO L - N° 144

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Aboubakar Soumahoro, ieri incatenato a Villa Pamphili foto di Stella Levantesi

«Ascoltate gli invisibili». Dopo una giornata di protesta incatenato davanti alla sede degli Stati generali, il sindacalista dei braccianti Aboubakar Soumahoro è stato ricevuto a Villa Pamphili dal premier Conte. Che s'impegna su decreti sicurezza e agricoltura. Intanto la regolarizzazione non decolla: appena 32mila domande, il 90% colpe badanti pagina 2



Oltre la siepe

FUORI DALLA LOMBARDIA EPIDEMIA SOTTO CONTROLLO. IL PESO DEL LOCKDOWN SUI BAMBINI, LO STUDIO DEL GASLINI

Calano i nuovi casi, zero in 8 regioni

■ Calano i nuovi casi di Covid-19. Domina sui dati nazionali la componente lombarda del focolaio italiano, anche se in maniera meno preponderante. In otto regioni non sono stati rilevati nuovi casi: tutto il sud, più Trentino-Alto Adige e Val D'Aosta. Fuori dalla Lombardia l'epi-

demia sembra sotto controllo. Anche chi non si è ammalato, come la quasi totalità dei minori, ha patito il coronavirus a livello mentale. Irritabilità e disturbi del sonno le conseguenze psicologiche più diffuse tra bambini e adolescenti durante il lockdown. Lo rivela una ricerca dell'osp-

edale pediatrico Gaslini di Genova: «Il benessere dei più piccoli appare assediato allo stesso modo degli adulti, a prescindere dallo stato psico-sociale di partenza, per effetto diretto del confinamento stesso e per il riflesso delle condizioni familiari contingenti». **CAPOCCIA A PAGINA 6**

STATI UNITI
I focolai nella cintura del sole

■ Con le riaperture, dall'Arizona alla Carolina, i contagi sono in aumento. Il problema della mancanza di direttive e della pressione sociale si ripresenta in

anche in stati meno affini a Trump. L'amministrazione esorta le autorità locali a rassicurare: più casi dovuti all'aumento dei test. **CATUCCIA A PAGINA 7**

MAFIA CAPITALE
Toma libero l'ex Nar Massimo Carminati



■ Alle 13.30 di ieri, per Massimo Carminati si sono aperti i cancelli del carcere di Oristano. L'ex militante dei Nar, una vita a cavallo tra eversione neofascista e criminalità, era detenuto dal dicembre del 2014, quando era scattata l'operazione «Mondo di Mezzo». **SANTORO A PAGINA 5**

all'interno

Data del voto Elezioni o lezioni?
Il problema è il referendum

ANDREA FABOZZI **PAGINA 4**

Cina/India Scontri armati al confine, i primi dal '75

MATTEO MIAVALDI **PAGINA 9**

Siria Caesar Act, sanzioni di Trump Paese alla fame

MICHELE GIORGIO **PAGINA 8**

ISTAT
2019, povertà in calo Ma arriva l'onda Covid



■ L'Istat attesta un calo della povertà assoluta nel 2019, ma i dati rischiano di essere superati dalla nuova crisi sociale innescata dal Covid 19. Nel nuovo contesto gli strumenti a disposizione possono rivelarsi inadeguati, a cominciare dal «reddito di cittadinanza» **ROBERTO CICCARELLI PAGINA 3**

BLACK LIVES MATTER
Usa, spari bianchi sulla protesta nera



■ Mentre Trump firmava un ordine esecutivo che non riforma la polizia, ma lascia tutto com'è, in New Mexico un gruppo di bianchi, parte di quella che i media hanno definito «milizia», hanno sparato sui manifestanti che tentavano di rimuovere la statua di un colonizzatore spagnolo. **CATUCCIA A PAGINA 9**

Colonialismo
Montanelli
simbolo d'un Paese
immemore

DAVIDE CONTI

Il proverbio cinese recita «Quando il dito indica la luna lo stolto guarda il dito». Il dibattito pubblico in Italia non ha mancato, nel pieno di un movimento che solleva a livello globale la vitale questione della lotta al razzismo, al compito di confermare la validità di questo adagio. Si è avviato una dibattito sulle statue erette in onore di personalità pubbliche da conservare da una presunta «furia iconoclasta», eludendo del tutto il senso di fondo di tali azioni.
— segue a pagina 11 —

I bond di Paolo Savona
Risparmio privato
e spesa pubblica,
è la leva italiana

LUIGI PANDOLFI

La forza dell'Italia? Nel rapporto con l'estero e nel risparmio privato. Dopo Bankitalia, è Paolo Savona, presidente della Consob, a sottolineare la specificità italiana, nel suo discorso all'incontro annuale con il mercato finanziario. Partiamo dai conti con l'estero. Nei dodici mesi terminanti a marzo 2020, il surplus del nostro conto corrente è stato di 57,7 miliardi di euro (il 3,2% del Pil), da 43,4 miliardi nel corrispondente periodo del 2019.
— segue a pagina 4 —

Csm
Il falso obiettivo
delle correnti
e il clientelismo

LIVIO PEPINO

C'è, in magistratura, una questione morale evidente e grave. Il reticolo di intralazzi, raccomandazioni e pressioni rivelato dal trojan installato sul telefono dell'ex presidente dell'Associazione magistrati Luca Palamara è solo la conferma di una situazione nota da tempo. A ciò la politica, la stampa e una parte della magistratura (comprensiva anche di chi quei metodi ha ampiamente utilizzato in un passato più o meno recente) rispondono stracciandosi le vesti.
— segue a pagina 15 —

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giur. C. 10/2004
 00617
 9 770295 213000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 166
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 17 Giugno 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

La Maturità
Colloquio a 2 metri di distanza
«Ma non diventi un esaminato»
Lorena Loiacono a pag. 9



Il libro
Capi, colleghi e carriere
la guida di Morelli all'ecosistema dell'ufficio
Mario Ajello a pag. 14



L'intervista
Righeira e l'estate che non finisce mai
«Ora e sempre vamos a la playa»
Enzo Gentile a pag. 15



La finale di Coppa Italia Stasera la sfida con la Juve nell'Olimpico deserto. Callejon titolare, Milik favorito su Mertens

Gattuso: vinciamo per la città di Napoli
Sarri nervoso: non è vero che non ho mai vinto

Pino Taormina

Nell'Olimpico deserto stasera la finale di Coppa Italia contro la Juventus. La spinta di Gattuso per gli azzurri: «Vinciamo per la città». E in campo schiera callejon titolare. Il vero dubbio è in attacco: Milik e Mertens si sono alternati per tutto il tempo, in una staffetta che rende omaggio - oggi saranno esattamente 50 anni da Italia-Germania Ovest 4-3 - alla più storica delle alternanze, quella tra Mazzola e Rivera. Chi giocherà dall'inizio? L'impressione è che tocchi al polacco. Intanto Sarri replica alle accuse: «Non ho vinto niente? E le 8 promozioni?»; poi l'affondo: «La sfida contro gli azzurri? Non me ne frega niente».
Bruno Majorano e Roberto Ventre da pag. 17 a 19



Il punto
L'EFFETTO SOSTA RIDUCE IL DIVARIO
Francesco De Luca

Arrivare a sfidare la Juve per la Coppa Italia dà pienamente il senso del lavoro compiuto in questi mesi da Gattuso a Napoli.
Continua a pag. 38

Tifo e feste ai tempi del Covid
DALL'AMMUNA ALL'AMUCHINA
Anna Trieste

Tra le varie ipotesi di interazione umana capaci di produrre contatto epidemico ed emissione di liquidi corporei a zeffun' ea beverun'.
Continua a pag. 38

La Corte Suprema Usa
SE IL DIRITTO SI ADEGUA IN RITARDO ALLA SOCIETÀ

Giuseppe Tesaurò

La notizia che la Corte Suprema degli Stati Uniti, cioè la loro Corte costituzionale federale, ha dichiarato illegittimo il licenziamento di tre lavoratori dipendenti a motivo dello status di transessuale e/o del mutamento di sesso dichiarato alla nascita è di sicuro tra quelle che possono considerarsi buone. Non proprio in assoluto sorprendente, ma dati gli umori di Trump al riguardo e della sua amministrazione, con le specifiche preventive dichiarazioni in proposito, ci si poteva aspettare una decisione diversa.
Continua a pag. 39

Truffe cassa integrazione il record della Campania

►Tra aprile e maggio 2500 richieste fasulle: aziende fittizie per intascare i soldi Strappo degli industriali: «Conte succube dei 5 Stelle, serve un governo diverso»

Valerio Iuliano

Nella corsa agli ammortizzatori sociali spunta la maxi-truffa: il record è in Campania dove tra aprile e maggio 2500 domande per intascare i sussidi sono state presentate da aziende fittizie. Intanto si consuma lo strappo tra Conte e gli industriali che accusano il premier: «È succube dei 5 Stelle, serve un governo diverso».
A pag. 2
Gentili a pag. 5

I focus del Mattino

Turisti, dimezzati gli stranieri 30 milioni di arrivi in meno

Nando Santonastaso

Federalberghi ha appena reso noto che quasi un terzo degli alberghi italiani non riaprirà a giugno. E l'Enit, l'Ente nazionale per il turismo, concorda: «Sarà un'estate molto pesante per il turismo in Italia». Dimezzati gli arrivi dei turisti stranieri, si stima che saranno 30 milioni in meno.
A pag. 6

La svolta newco

Alitalia riparte ma resta lo scoglio degli esuberi

«Per Alitalia nascerà una newco che non sarà un carrozzone di Stato», il premier Conte annuncia la svolta per la compagnia di bandiera. Ma resta il nodo degli esuberi.
Gentili e Mancini a pag. 4

L'intervista
«Dopo il virus gli italiani ancora distanti dalla scienza»



Walter Ricciardi
Dobbiamo imparare la lezione: serve un patto tra esperti e istituzioni

Lucilla Vazza

«L'epidemia non è finita» e per Walter Ricciardi «serve un patto esperti-istituzioni: italiani ancora distanti dalla scienza».
A pag. 11

Mondo di mezzo Bonafede invia gli ispettori Carminati il Nero torna libero grazie alla giustizia lumaca



Allegrì e Marani a pag. 12

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

CATTIVO UMORE?

SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
60 mg capsule molli
olio essenziale di lavanda

14 CAPSULE MOLLI

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

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Loggare attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accolli il tuo farmacista. Aut. Min. 10/02/2020.





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 166 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE



Mercoledì 17 Giugno 2020 • S. Ranieri

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Lo studio
Attacchi d'ansia e notti difficili il lockdown dei bambini
Vazza a pag. 23



Serie A
Quarantena soft per i calciatori Spadafora: «No, è contro il decreto»
Bernardini nello Sport

Primo trofeo post Covid
L'Olimpico riapre per la Coppa Italia: Napoli-Juve serata per la storia
Angeloni, Mauro e Tina nello Sport



Il Messaggero
META!
ilmessaggero.it/sport

L'Italia e la povertà
La strategia dei sussidi: anatomia di un errore

Francesco Grillo

«Ci sono cinque giganti da rimuovere sulla strada per la ricostruzione: si chiamano fame, malattia, ignoranza, squalore e disoccupazione». Non tutti i rapporti redatti da esperti mancano di efficacia narrativa e politica: quello che fu commissionato da Winston Churchill all'economista conservatore William Beveridge nel Giugno del 1941 proprio mentre l'Inghilterra provava a riorganizzarsi dopo aver resistito all'urto dei bombardamenti dell'aviazione tedesca, ebbe un successo straordinario. Partendo da una visione precisa - «se vogliamo una società liberale capace di sopravvivere alle proprie contraddizioni, dobbiamo costruire un sistema efficiente per combattere la povertà - pose le basi per la costruzione dei sistemi di welfare che, come dice oggi Angela Merkel, definiscono cosa è l'Europa».

Dopo settant'anni, la pandemia ci pone di fronte ad una sfida simile e nuova: di fronte alle povertà nuove e alle nuove forme di disuguaglianza che l'emergenza scopre, dobbiamo costruire forme di assistenza che non possono più quelle di un secolo che era più lento. Può essere un "reddito di cittadinanza" (che molti Paesi stanno sperimentando), una parte di un progetto di revisione del sistema? Può esserlo l'intuizione di fornire un supporto a chiunque si trovi in una condizione di necessità, prescindendo dalla sua condizione lavorativa (come succede per gli ammortizzatori sociali tradizionali)?

Continua a pag. 14

Alitalia riparte, scoglio esuberanti

►Vertice a Palazzo Chigi: nasce la Newco, è scontro Pd-M5S su nuovi vertici e duemila occupati
►Stati Generali, Confindustria: un milione di posti a rischio. Oggi affondo di Confindustria al governo

ROMA Nasce la Newco Alitalia. Stati generali, l'allarme della Confindustria.

Servizi alle pag. 2 e 3

Inchiesta di Bonafede. Il caso dei tempi lunghi in Cassazione



Massimo Carminati all'uscita del carcere di Oristano (foto LAPRESSE/Sotto), il sequestro ai Casamonica

Giustizia lenta, Carminati libero

Scaduti i termini di custodia. I pm temono la fuga

ROMA Sono scaduti i termini di custodia cautelare: Massimo Carminati esce dal carcere di Oristano. Il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede ha inviato gli ispettori. Si teme la fuga.

Allegri, Mangani e Marani alle pag. 6 e 7

Sequestro milionario, 20 arresti

Retata di Casamonica, il boss «Tuteliamo la mala romana»



Scarpa a pag. 15

La polemica sui soldi dal Venezuela

Caso Maduro, scontro Renzi-grillini

E sullo statuto sfida tra Grillo e Dibba

Simone Canettieri

Guerra per cambiare le regole nel M5S: Di Battista, dopo lo scontro con Grillo, è in pressing sugli iscritti, potrebbe raccogliere le



firme per chiedere il voto sul leader. Intanto sul caso dei fondi neri dal Venezuela, il leader di Italia Viva Renzi: «Si chiarisca, come fatto per il caso Russia-Lega». A pag. 5 Nicotra a pag. 4

Maturità a ostacoli e distanziamenti

«Non è un esame»

►Una prova senza precedenti per 500 mila giovani Ajello (Invalsi): non sia l'epilogo di un anno storto

ROMA È il giorno della Maturità nell'anno del Covid, una prova senza precedenti per 500 mila studenti. E Anna Maria Ajello, presidente dell'Invalsi, in un'intervista a *Il Messaggero* avverte: «Non diventi un esame o ci rimetteranno i più bravi. Purtroppo esiste una percezione diffusa su questo esame di Stato, che lo rappresenta come un esame semplice».

Loiacono a pag. 9
Giovanni Ricciardi a pag. 9

Come funzionerà

Per lo studente colloquio in 5 fasi

ROMA Oggi si parte con l'unica prova prevista: un maxi colloquio di un'ora che andrà a sostituire le tre prove degli anni passati. L'interrogazione si svolgerà in cinque fasi: ecco come.

A pag. 8

Locatelli (Cts) denuncia: «Girava molto prima di Codogno»

«La Lombardia scoprì tardi il virus»

Mauro Evangelisti

«I numeri della Lombardia? Colpa del virus scoperto tardi. Circolava molto prima del paziente di Codogno». Così il professor Franco Locatelli, presidente del Consiglio superiore di sanità e membro del Comitato tecnico scientifico, in una intervista a *Il Messaggero*, sul caso dei contagi che in Lombardia continuano ad essere registrati. Locatelli ripete: «L'importante ora è non compromettere i risultati che il comportamento amministrativo degli italiani ci ha consentito di raggiungere».

A pag. 12

«Troppi 3 giorni, c'è il Covid»

Pillola per l'aborto, il caso Umbria fa cambiare le regole sui ricoveri



Raffaella Troili

Aborto farmacologico verso nuove linee guida. Dopo le polemiche per la scelta dell'Umbria di obbligare a 3 giorni di ricovero, il ministro Speranza si rivolge al Ccs per un parere che aggiorni i protocolli fermi al 2010. La Tesci: «Decisione per tutelare le donne». Zampa: «C'è il Covid, si rischia».

A pag. 11

IL CAPRICORNO VERSO LA RIPRESA

IL CAPRICORNO VERSO LA RIPRESA

Buongiorno, Capricornio! Linea della vita, segnata sulla vostra mano da Saturno, è indubbiamente vostro pianeta dominante, e signore del tempo, del destino, della fatalità... Dopo il salto nel vicino Acquario, il 21 marzo, è di ritorno nel vostro segno e prima di tutto vorrà sapere come state, come lavorate, con chi collaborate. Eliminate subito la domanda che vi imbarazza, parlate d'amore. Auguri.

L'oroscopo all'interno

Il decreto del presidente: nessun riferimento al razzismo

Trump: meno soldi agli agenti violenti

Anna Guaita

Finanziamenti federali ai dipartimenti di polizia locali saranno legati al raggiungimento di nuovi standard, compreso lo stop del ricorso da parte dei poliziotti alla tecnica dello strangolamento. Il presidente Donald Trump ha firmato l'ordine esecutivo per una riforma limitata del sistema di polizia. Un atto che potrebbe non calmare le proteste che ancora continuano nel paese dopo la morte dell'afroamericano George Floyd per mano dei poliziotti.

A pag. 13

Seul: la risposta sarà dura

Coree, la miccia di Kim: salta in aria il palazzo del dialogo



ROMA Una enorme esplosione e il palazzo simbolo del dialogo tra le due Coree, inaugurato appena due anni fa, in pochi minuti si è disintegrato. Con la distruzione della sede dell'ufficio di collegamento intercoreano a Kaesong, la più meridionale delle città nordcoreane, Kim Jong-un ha messo in pratica le sue minacce.

Cocco a pag. 13

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

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 17 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Bologna, il mister in campo

Appello di Mihajlovic
«Doniamo per la ricerca
contro la leucemia»

Giordano e commento di Canè a pagina 7



DOMANI IN REGALO
SPECIALE FASE 11

ristora
INSTANT DRINKS

La Maturità spaventa solo i prof

Oggi l'esame di Stato, distanziati e con mascherina. Ma tanti docenti hanno rinunciato per paura, altri sono stati precettati. Lotta al virus, scoperta inglese: un farmaco da 6 euro blocca la malattia. Il Covid arretra: solo 177 pazienti in rianimazione

Servizi
da p. 2 a p. 5

Il fallimento di un sistema

Questa scuola non fa crescere i nostri ragazzi

Davide Rondoni

Iniziano gli esami di maturità. E auguriamo a tutti i ragazzi che arrivano a questo appuntamento provati e anche confusi da mesi difficili di essere tutti promossi, maturati. Di certo non è maturata l'Italia, che continua a considerare la scuola come faccenda secondaria, non centrale. Non lo è di solito, e nemmeno lo è in questa fase delicata di crisi e ripresa. Ritardi, confusione, insegnanti che non si presenteranno per paura, mancanza di indicazioni plausibili, incertezze. E tanti nodi irrisolti, dalla finta autonomia alla mancanza di integrazione nel sistema pubblico di scuola statale e scuola nata per iniziativa sociale.

Continua a pagina 2

IL ROCKER SVELA IL VOLTO CHE HA ISPIRATO LA SUA PRIMA CANZONE LEI, FIGLIA DEL BARISTA DI ZOCCA: «CHE REGALO, 43 ANNI DOPO»



“Silvia fai presto che sono le otto se non ti muovi fai tardi lo stesso...”

IO, LA SILVIA DI VASCO

Zanasi a pagina 19

DALLE CITTÀ

Bologna

Nuovo stadio, l'obiettivo del Comune è risparmiare

Giordano in Cronaca

Bologna, blitz dei carabinieri

Traffico di cocaina dal Brasile, nove arresti

Orlandi in Cronaca

Bologna, l'assalto

Agenzia delle Entrate, code e proteste

F. Moroni in Cronaca



Mister Eatly predica ottimismo scacciacrisi

La ricetta di Farinetti «È l'ora di reagire»

Cocchi a pagina 5



L'algoritmo spinge le immagini senza veli

Buferà su Instagram Premia le foto sexy

Rossi a pagina 18

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

50mg capsule negli allevatori di animali

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

LAILA

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

ATTIVO UMORE?

SONNO DISTURBATO?

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SCP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 16/05/2020.

AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 17 GIUGNO 2020

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
INTERVENTI
SERVIZIO SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXIV - NUMERO 143, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

RICERCA DEL GASLINI SU 3 MILA FAMIGLIE
Ansia e sonno-veglia stravolti
L'effetto Covid su bimbi e ragazzi

COLUCCIA / PAGINA 11



CAMOGLI LIMITA GLI ASSEMBRAMENTI
San Fruttuoso a numero chiuso:
la baia ospiterà solo 146 bagnanti

GALEOTTI / PAGINA 11



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 14
Genova	Pagina 17
Xte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

IL GOVERNO: NEL CAPITALE F2I E CDP Chiuso il dossier su Autostrade Conte: si al piano oppure revoca

Il premier Conte forza i tempi sul dossier Autostrade e annuncia una svolta entro fine giugno. «L'ho già detto ai ministri competenti», spiega, aggiungendo che «la proposta transattiva di Autostrade per l'Italia è inaccettabile per il governo». La società, secondo il governo, dovrebbe accettare la soluzione definita dal governo e fare entrare nel Cda Cassa depositi e prestiti e F2I. Se la risposta di Autostrade sarà un no, allora sarebbe già pronta la revoca della concessione.

TOMASELLO / PAGINA 4

COINVOLTI ANCHE I VERTICI DEL PRIMO SCALO TURISTICO D'ITALIA: AVREBBERO AFFIDATO I LAVORI A UNA DITTA LEGATA AI CLAN

Rapallo, terremoto in porto «La camorra dietro la bonifica»

Nove misure cautelari per lo smaltimento dei resti degli yacht distrutti dalla mareggiata del 2018

Mafia Capitale, Carminati torna libero: «Un motivo c'è»



Massimo Carminati esce dal carcere di Oristano dopo 5 anni e 7 mesi (foto Lapresse) CAPURSO, CORBI, LONGO E PINNA / PAGINE 4 E 5

IL COMMENTO

MAURIZIO DE GIOVANNI
MA QUEL MEZZO SORRISO
LASCIA LA SENSAZIONE
CHE PENSI DI AVER VINTO

Sarà sembrato molto azzurro il cielo sopra Oristano, a Massimo Carminati. E sul volto smagrito e teso, nei pressi di un angolo della bocca, aleggiava il fantasma di un ghigno tutto da leggere: legittima felicità per la libertà ritrovata a margine di una piega della legge, probabilmente.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

I lavori per il recupero e lo smaltimento di 435 yacht ormeggiati nel porticciolo di Rapallo danneggiati durante la mareggiata dell'ottobre 2018 furono affidati dalla Porto Carlo Riva - l'azienda che ha in gestione lo scalo - a ditte legate alla camorra e ai clan dei Casalesi. È un quadro inquietante quello che emerge dall'indagine "Caronte" che ha portato i carabinieri di Santa Margherita ad arrestare 9 tra imprenditori, manager del settore della nautica, ingegneri e operatori portuali (uno in carcere, sette ai domiciliari, uno con divieto di dimora). Tutti accusati di reati che vanno dal traffico illecito dei rifiuti, alla violenza privata aggravata dal metodo mafioso, all'illecita concorrenza con violenza e minaccia.

FREGATTI, PEDEMONTE E PONTE / PAGINE 2 E 3

ROLLI

PER LE REGIONALI
VOTO IN SICUREZZA

PD E 5 STELLE
RISPETTANO GIÀ
IL DISTANZIAMENTO



L'ANALISI

ANDREA CASTANINI

GLI ETERNI FANTASMI
CHE LACERANO IL PD
NEL VOTO IN LIGURIA

Va in scena l'ultima stagione della fiction intitolata "La sinistra ligure si fa male da sola", appuntamento fisso di ogni scadenza elettorale da un quarto di secolo. Ci sono nuovi protagonisti intorno al possibile candidato governatore, Ferruccio Sansa. E le prime puntate sono state avvincenti.

L'ARTICOLO, DE FAZIO E ROSSI / PAGINE 9 E 23

BUONGIORNO

È abbastanza normale (non molto, abbastanza) che parecchi si arroventino per la scarcerazione di Massimo Carminati, carinamente detto il cecato per mancanza d'un occhio, dopo cinque anni e sette mesi di galera durante i quali è stato coralmemente raccontato come un Totò Riina con un innesto di Al Capone, e con gli artigiani alla gola di Mafia capitale. Si è anche fatto quattro anni al 41 bis, il carcere duro, con benefici di isolamento, luce accesa giorno e notte, incontri coi parenti diradati eccetera. Poi è successo che in Cassazione l'accusa di mafia è caduta ed è rimasta quella di corruzione (più altre frattaglie). E qui la faccenda si fa abbastanza semplice, anche per gli incompetenti. Carminati era in carcerazione preventiva e la carcerazione preventiva non dura in eterno, ha termini precisi. E per corruzione sono più

Chiamate l'ambulanza

MATTIA FELTRI

brevi che per mafia. Elementare, no? Nel caso di Carminati, stabilito che non è mafioso bensì corrotto, erano scaduti. Quando calcoleranno la nuova pena, tornerà dentro. Fin qui la rubricetta rientrerebbe nel novero del servizio pubblico. Sennonché il presunto ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede, ha disposto delle ispezioni per punire eventuali errori o negligenze, ma in realtà per rivendicare la vicinanza al popolo, a costo di certificare la lontananza dall'amor proprio. Non è finita. Il suo diretto concorrente in fatto di statura istituzionale, il presunto ex ministro dell'Interno, Matteo Salvini, lo ha preso in giro perché, gnagnagnero, dopo tanti boss un altro capobastone se ne torna a casa. E a questo punto la rubricetta esce dal novero del servizio pubblico per entrare in quello del servizio sanitario. —

FARMACIA DELLA AQUILA

Consegna Diretta 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 Giacometti 30/32R - 16143 Genova (GE)
farmaciadellaquila.net

Danielli
la pasta fresca

Dal 1967 pasta fresca di alta qualità

**CONSEGNA A DOMICILIO
RAPIDA E SICURA:**

- TELEFONO 010.562.383
- 0993.888.72.92
- Telegram: DanielliPastaFresca
- Whatsapp: 346.64.64.762
- Dal sito DanielliShop.it

Via Galata 41/r - tel & fax: 010 562383
Via Ruspoli 3 cane presso Mercato della Foce
tel. 393 8887292



€ 2,50* in Italia — Mercoledì 17 Giugno 2020 — Anno 156°, Numero 166 — ilsole24ore.com

*In vendita abbinate obbligatoriamente con Focus del Sole 24Ore (Il Sole 24Ore € 4,00 + Focus € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati, il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata.

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



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi
Decreto liquidità:
prestiti più facili
per imprese
e professionisti



Venerdì con Il Sole
Cappotto termico?
Caldaje? Che cosa
sono i lavori per cui
scatta il bonus 110%

— inserito all'interno del quotidiano

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

0422 1628070
fly@airday.it
www.airday.it

FTSE MIB 19625,63 +3,46% | SPREAD BUND 10Y 179,80 -6,00 | €/S 1,1308 +0,49% | BRENT DTD 40,64 +3,93% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

La Fed lancia le Borse, Wall Street +1,8%

I MERCATI

Listini mondiali in risalita dopo gli interventi varati dalla Banca centrale Usa

Dati congiunturali positivi ma Powell avverte: «Rischi a lungo termine»

Riduzione chiusa in redazione alle 22.15

Borse mondiali effervescenti dopo le misure di sostegno ai mercati della Fed oltre che della giapponese (Boj). Piazza Affari ha chiuso a +3,5% trascinata dai titoli bancari. Wall Street +1,8%. Sulla corsa dei listini hanno pesato anche i dati congiunturali positivi in Usa, oltre al ventoso piano di Trump da mille miliardi di dollari per le infrastrutture. Ieri sera il governatore Powell ha ammonito che la ripresa inizia ma restano rischi a lungo termine. **Lope e Valsania** — a pag. 5

I NUMERI CHE SPINGONO I MERCATI

USA
I consumi
ripartono:
boom
delle vendite

17,5
La crescita percentuale
delle vendite al dettaglio in Usa
a maggio, sopra le stime

GIAPPONE
Anche dalla Boj
maxi piano
di sostegno

PETROLIO
Il Brent recupera
quota 40 dollari:
taglia pure l'Iraq

— Servizi a pag. 5

— Servizi a pag. 5

Sissi Bellomo — a pag. 5

Savona: «BTP di guerra per rilanciare il Paese»

AUTHORITY E REGOLE

Il presidente Consob propone bond pubblici irredimibili al 2%

Il risparmio degli italiani, una ricchezza immobiliare, finanziaria e monetaria pari a 4.445 miliardi a fine 2019, mai come ora può contribuire a portare fuori il paese da una delle crisi peggiori della sua storia. Ne è convinto Paolo Savona, presidente Consob, che propone l'emissione di titoli di Stato irredimibili, esonerati fiscalmente e con un tasso al 2% per i risparmiatori.

— Servizi alle pagine 2-3

L'ANALISI

DAL RISPARMIO PRIVATO I FONDI PER LE IMPRESE

di Fabio Tamburini

Paolo Savona è presidente della Consob ma non rinuncia ad andare oltre, capace di farlo grazie alla grande esperienza e all'attitudine ad avere una visione complessiva, forse di altri tempi.

— Continua a pagina 3

INCHIESTA. ITALIA FASE 3



Rischio desertificazione. La raffineria di Priolo Gargallo: il distretto energetico siciliano ora teme la fuga delle imprese

Il distretto energetico di Siracusa ora teme la desertificazione



Sull'asse Augusta-Priolo-Melilli (Siracusa), il principale polo energetico italiano, il lockdown non ha bloccato la produzione, ma le aziende sono in grave crisi. Sotto accusa i vincoli del Piano della qualità dell'aria, ma pesa il calo dei consumi petroliferi. **Nino Amadore** — a pag. 12

«Cuneo fiscale zavorra, poco attenti alle imprese»

LA DENUNCIA DI BONOMI

«Bisogna riorientare il Paese verso la crescita del lavoro, del reddito, della produttività e dell'innovazione». Il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, lo scrive nella premessa al volume "Italia 2030. Proposte per lo sviluppo", che consegnerà oggi al presidente del Consiglio

nell'incontro a Villa Pamphili. «Finora è mancata una qualunque visione sulla Fase 3, serve un piano di crescita pluriennale che punti su lavoro e innovazione». L'obiettivo è recuperare non solo i dieci punti di Pil che si perderanno quest'anno, ma anche i tre punti che a fine 2019 ancora mancavano per arrivare ai livelli del 2008.

Nicoletta Picchio — a pag. 6

LE IMPRESE

Innovazione 4.0 e green: bonus al 15%

Carmine Fotina — a pag. 8

LAVORO

La stima Nadef: 400-500 mila posti persi

Pogliotti e Tucci — a pag. 9

9,34

Fintech Fusione Sia-Nexi: Fase 2 al via con focus sui cambi

Carlo Festa — a pag. 21

I miliardi di capitalizzazione di Nexi a Piazza Affari. Ieri il titolo del big italiano dei pagamenti digitali è salito dell'1,67% a 14,89 euro, portando il guadagno degli ultimi dodici mesi a oltre il 60 per cento.

CD
CHRISTIAN DOMINICI

CREDITI IVA
FINANZA D'IMPRESA

www.christiandominici.it

Il Fisco spiega le proroghe per i tributi comunali

CONTROLLI FISCALI

Stop alla notifica delle ingiunzioni ma non degli accertamenti esecutivi

Il ministero dell'Economia e delle finanze spiega a contribuenti ed enti locali come vanno applicate le disposizioni sui controlli che sono state varate per fare

fronte all'emergenza Covid. Con la risoluzione n. 6 arrivano una serie di chiarimenti di rilievo. In primo luogo, per il Mef, è previsto il divieto di notifica fino alla fine di agosto per le ingiunzioni, ma non per gli accertamenti esecutivi. Inoltre, per i tributi locali è previsto che tutti i termini, compresi quelli in scadenza a fine anno, potranno beneficiare di una proroga di 85 giorni.

Luigi Lovecchio — a pag. 27

PAGELLE FISCALI E ACCERTAMENTO

L'integrativa salva dalle liste

Cerofolini e Pegorin — a pag. 27

PANORAMA

ANTITRUST

Apple, faro Ue su musica e pagamenti

In un contesto politico già molto teso tra Bruxelles e Washington, la Commissione europea ha annunciato ieri l'apertura di una doppia indagine ai danni di Apple. L'esecutivo comunitario sospetta che il colosso Usa approfitti della sua posizione dominante in due campi: la musica distribuita su Internet da Apple Store e il metodo di pagamento elettronico Apple Pay. L'azienda ha definito «infondati» i sospetti europei.

— a pagina 18

SUMMIT NEI PROSSIMI GIORNI

Segretario con un direttore M5S cerca un futuro

Un summit con tutti i più importanti esponenti M5S nei prossimi giorni potrebbe definire il futuro del Movimento: l'ipotesi più accreditata al momento sembra quella dell'elezione di un segretario affiancato da un direttore.

Manuela Perrone — a pag. 10

I 500 COMUNI CONTRARI

Cellulari e 5G, nessuna prova scientifica di danni alla salute

Andrea Biondi

— a pag. 12

MAFIA CAPITALE

Carminali scarcerato, opposizioni all'attacco

Scatta l'ispezione di via Arenula sulla scarcerazione di Massimo Carminali. Ieri il protagonista del processo di Mafia capitale è uscito dal carcere di Oristano senza alcuna ulteriore restrizione di libertà come l'obbligo di firma o di dimora. Dure proteste dall'opposizione.

— a pagina 10

ENGLISH

DA DOMANI IN EDICOLA
Con «Business english» il corso per l'inglese commerciale

In edicola da domani al prezzo di 9,90 euro

Javoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Il pharma crea posti di lavoro con l'intelligenza artificiale

Antonio Larizza — a pag. 32



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 17 giugno 2020
Anno LXXVI - Numero 166 - € 1,20
S. Ranieri di Pisa

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciceriaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6990

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

Libero Carminati dopo 5 anni e 7 mesi di carcere preventivo. Bonafede si scandalizza, ma è da lui il problema



Il buco Nero della giustizia

DI FRANCO BECHIS

Massimo Carminati detto il Nero è tornato ieri in libertà dopo 5 anni e 7 mesi di carcerazione preventiva trascorsi in gran parte in regime di 41 bis, quello di privazione strettissima della libertà riservato a terroristi e mafiosi. Non farà grande impressione ai lettori, perché veniamo da settimane di scelte incredibili del ministero della Giustizia guidato da Alfonso Bonafede durante le quali invocando i rischi Covid 19 sono stati scarcerati e restituiti alle proprie case più di 400 fra mafiosi, camorristi e appartenenti alla 'ndrangheta anche di primissimo piano, quindi figuriamoci se non può uscire dal carcere uno come Carminati per cui è stata esclusa definitivamente ogni accusa di appartenenza ad associazione mafiosa. Proprio ieri per altro è venuta fuori durante un'audizione in commissione antimafia una nuova incredibile verità sulla scarcerazione di uno dei boss di spicco della camorra, come Pasquale Zagaria, il tesoriere dell'omonimo clan dei casalesi con base a Casapenna guidato dal fratello Michele. (...)

segue a pagina 10

Il Tempo di Osho

Comincia la Maturità con un solo maxi orale



"Me raccomanno nun copiate"

Conti a pagina 8

Gli Stati particolari

Il direttore del teatro Brancaccio

«Con soltanto duecento posti impossibile riaprire le sale»

De Matteis a pagina 5

Il ristorante di Trastevere

«Senza turisti locali vuoti Lo Stato ci ha dimenticato»

Verucci a pagina 4

Il team manager della Primavera Rugby

«Non possiamo più giocare E i soldi stanno finendo»

Zotti a pagina 4

CAMERA CON BAVAGLIO

Confessione di un deputato «Con la scusa del Covid hanno fatto fuori i cronisti»

La Rosa a pagina 6



Campidoglio
A Roma riaprono le aree gioco
Ma sono distrutte
a pagina 12

OLIMPICO SENZA TIFOSI
Juventus e Napoli si giocano la Coppa Italia
Ciccirelli a pagina 21

ALLART CENTER
PORTE • FINESTRE • VERANDE

AL CENTRO DELLA TUA CASA

Via Tiburtina 255 - 00162 Roma (Metro Bologna) #sempreinbuonemani

Tel. 06 491404 - www.allartcenter.it

Il diario
di Maurizio Costanzo

In queste ore hanno riaperto quasi tutte le frontiere. Non ricordo a che numero di fase siamo, comunque ci si può muovere andando in giro per l'Europa o forse anche altrove. La domanda che sorge spontanea è: «ma dove andiamo?» e «perché andiamo?» Non credo possa essere, il turismo, l'unica spinta. Mi viene in mente che, forse, giriamo, andiamo per farci vedere, per dire che esistiamo, che il covid non ci ha bruciato le ali e che faremo, diremo, incontreremo. Un mio lontano parente, molto anziano, raccomandava: Quando incontri qualcuno, digli che l'hai pensato. E lui è contento. Così la fase 3: passiamo girare, ma, anche se siamo fermi, siamo contenti.

Mercoledì 17 Giugno 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 141 - 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



BILANCI
Sui beni d'impresa rivalutazione in proroga costante
Leone-Lettieri a pag. 37

QUOTA 100
Al via l'anticipo di Tfs/Tfr agli statali. Il Dpcm in Gazzetta
Ceriano a pag. 40

SICUREZZA
Un Covid manager anche per lo studio professionale
Ferrara a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Cassa integrazione - La bozza di dl con le relazioni
P.a. - Il decreto sull'anticipo del Tfs
Covid - Il protocollo per la sicurezza negli studi
Bancomat - L'ordinanza sui prelievi abusivi

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



Crediti d'imposta pronto cassa

Tempi certi sulle disponibilità derivanti dalla cessione dei crediti d'imposta per ecobonus, superbonus e ristrutturazioni. Liquidità entro il 10 del mese successivo

Per superbonus, ecobonus e ristrutturazioni, tempi certi sulla disponibilità del credito. Quest'ultimo dovrà essere reso fruibile il 10 del mese successivo alla cessione, confermando il meccanismo utilizzato con lo sconto in fattura. Altra questione da affrontare è quella della piattaforma dove questi crediti saranno scambiati. La richiesta che arriva dalle imprese è quella di creare un'unica piattaforma.
Bartelli a pag. 33

Riforme? L'Ue le ha chieste a febbraio ma Conte e Colao fingono di non saperlo



Quando il polverone mediatico degli Stati generali si sarà diradato, sul tavolo resterà il solo elenco delle riforme che l'Italia dovrà fare per ottenere gli aiuti di Recovery fund e Bce. Quell'elenco è il documento con cui la Commissione europea segnalava le riforme necessarie. «Utilizzare entrate straordinarie per accelerare la riduzione del rapporto debito/pil; spostare la pressione fiscale dal lavoro, riducendo le agevolazioni fiscali e riformando i valori catastali; contrastare l'evasione fiscale, potenziando i pagamenti elettronici obbligatori; attuare pienamente le passate riforme pensionistiche».
Oldani a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO
La vicenda della commissione Colao è stata imbarazzante. Esso era stato incaricato dal governo di stendere un rapporto multidisciplinare su come far riprendere l'Italia. La commissione era composta da 17 membri altamente qualificati. Il rapporto finale però non aveva potuto essere illustrato ufficialmente al premier Conte perché non era interessato a farsi spiegare da Colao a che conclusioni fosse giunto. Il documento è poi stato travolto dal clamore degli Stati generali che servivano di più a Conte perché erano una sua creazione mentre il merito del rapporto della commissione non poteva che essere di Colao. Quest'ultimo è stato infine invitato a presentare le sue idee a Villa Pamphili, ma lunedì mattina come primo intervento della giornata. Molti ministri non erano nemmeno presenti. Nel rapporto stampa l'intervento anche se il paper ad esso relativo non era riservato, dato che era già stato diffuso la settimana precedente.

CONTI RECORD
Conad, via al rebranding degli iper, largo all'online
Sottilaro a pag. 18



Il tuo business riparte in sicurezza

Le nostre soluzioni per l'unlock
Strumenti per la rilevazione della temperatura corporea e per il distanziamento fisico. Scopri tutti gli strumenti smart per ripartire senza rischi. voda.it/soluzioniunlock

Ready? **vodafone business**

TEMPERATURA 36,5° MASCHERINA

Con «Credito alle imprese» a € 6,00 in più; Con «Il decreto legge Rilancio» a € 6,00 in più; con «Modello 730 e redditi 2020» a € 6,00 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 17 giugno 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Toscana, il governatore e la gara da 4 miliardi vinta dai francesi

Il maxi appalto per i trasporti Anche Rossi tra gli indagati

Brogioni e Caroppo a pagina 6



ristora
INSTANT DRINKS

La Maturità spaventa solo i prof

Oggi l'esame di Stato, distanziati e con mascherina. Ma tanti docenti hanno rinunciato per paura, altri sono stati precettati. Lotta al virus, scoperta inglese: un farmaco da 6 euro blocca la malattia. Il Covid arretra: solo 177 pazienti in rianimazione

Servizi
da p. 2 a p. 4

Il fallimento di un sistema

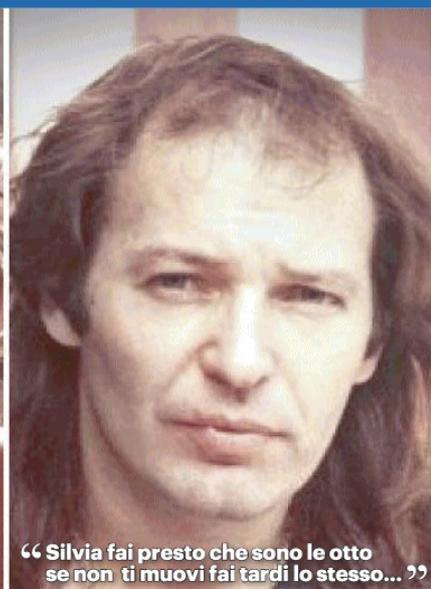
Questa scuola non fa crescere i nostri ragazzi

Davide Rondoni

Iniziano gli esami di maturità. E auguriamo a tutti i ragazzi che arrivano a questo appuntamento provati e anche confusi da mesi difficili di essere tutti promossi, maturati. Di certo non è maturata l'Italia, che continua a considerare la scuola come faccenda secondaria, non centrale. Non lo è di solito, e nemmeno lo è in questa fase delicata di crisi e ripresa. Ritardi, confusione, insegnanti che non si presenteranno per paura, mancanza di indicazioni plausibili, incertezze. E tanti nodi irrisolti, dalla finta autonomia alla mancanza di integrazione nel sistema pubblico di scuola statale e scuola nata per iniziativa sociale.

Continua a pagina 2

IL ROCKER SVELA IL VOLTO CHE HA ISPIRATO LA SUA PRIMA CANZONE LEI, FIGLIA DEL BARISTA DI ZOCCA: «CHE REGALO, 43 ANNI DOPO»



«Silvia fai presto che sono le otto se non ti muovi fai tardi lo stesso...»

IO, LA SILVIA DI VASCO

Zanasi a pagina 19

DALLE CITTÀ

Perugia, arrestato di nuovo

Era libero dopo uno stupro e ha violentato un'altra ragazzina

Pontini a pagina 16

Firenze

La Tari slitta a dicembre Aiuto per le aziende

Servizio in Cronaca

Firenze

Attività in crisi Un patto sociale per gli affitti

Servizio in Cronaca



Mister Eataly predica ottimismo scacciacrisi

La ricetta di Farinetti «È l'ora di reagire»

Cocchi a pagina 5



L'algoritmo spinge le immagini senza veli

Bufera su Instagram Premia le foto sexy

Rossi a pagina 18

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?
CATTIVO UMORE?
SONNO DISTURBATO?

Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
50mg capsule rosse alle candele d'arredo
Nuovo farmaco con estratto Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
LAILA
Più spazio alla vita.
CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

M. MENARINI
Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SCP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Ascolta il tuo farmacista. Aut. Min. 10/95/2020.





la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Leonardo da Vinci
CANTINE LEONARDO DA VINCI
I vini ispirati dal genio

IL VINO COME
LEONARDO
COMANDA.

shop.leonardodavinci.it

Anno 45 - N° 142

Mercoledì 17 giugno 2020

In Italia € 1,50

Regeni, il Pd a Conte "Chieda subito il processo"

Lettera di Zingaretti a Repubblica: "Accordi bilaterali con l'Egitto solo dopo avere ottenuto le condizioni per giudicare gli indagati". La vendita delle navi non ancora autorizzata, manca la firma di Di Maio

Bugani, ex vice di Casaleggio: ai 5S serve un leader, ma non è il premier

Il commento

Perché i grillini non sono un partito

di **Carlo Galli**

Se fosse vero che dal 2010 il M5s prendeva denari illeciti da Paesi stranieri, mentre gridava "onestà" nelle piazze, sarebbe per molti una fortissima delusione. E forse la pietra tombale su tutta un'esperienza politica.

• a pagina 26

La cassa integrazione

Lavoro, una sola riforma possibile

di **Tito Boeri**

Si moltiplicano i progetti, ma non c'è ancora un piano su come spendere i soldi del Recovery Fund. Nel frattempo la politica economica del governo è ferma alla fase uno.

• a pagina 6
con un servizio di **Valentina Conte**

Il Pd chiede coerenza sul caso Regeni: prima il processo poi la vendita delle navi. In una lettera inviata a *Repubblica* il segretario Nicola Zingaretti scrive: «Il Cairo deve fornire i dati tecnici per avviare il procedimento». L'ultimo ok alle fregate Fremm spetta alla commissione degli Esteri. Intanto sul fronte politico dei 5 Stelle Max Bugani dice «no al direttorio. Conte capo? Sì brucebbe in due mesi». E sui presunti finanziamenti l'ipotesi è che ci sia stato un tentativo per orientare la politica in Italia e Ue in vista del voto in Venezuela.

di **Cuzzocrea, Foschini e Mensurati** • alle pagine 2,3 e 4

Libia, i nuovi equilibri

Adesso l'Italia confina con Russia e Turchia

di **Lucio Caracciolo**
• a pagina 27

Scontri alla frontiera, almeno venti morti



▲ **La protesta** Manifestanti indiani esibiscono cartelli contro il presidente cinese Xi Jinping

Cina-India, fuoco sull'Himalaya

di **Raimondo Bultrini** • a pagina 14

Virus

Pronto il piano da 2,7 miliardi per il vaccino a tutta l'Europa

di **Alberto D'Argenio** e **Tonia Mastrobuoni**



La Commissione Ue di Ursula von der Leyen lancia il piano per il vaccino europeo. Sul piatto Bruxelles mette 2,7 miliardi per negoziare accordi di prelazione con tutte le aziende impegnate contro il Covid.

• a pagina 11

Pechino trema e chiude scuole e quartieri

di **Filippo Santelli**

Nel giorno in cui il bilancio dei contagi nel mondo supera gli otto milioni, Pechino alza l'allerta, chiude le scuole e blinda alcuni quartieri dopo il nuovo focolaio in un mercato della città. Intanto secondo uno studio nel Regno Unito, un farmaco steroideo ridurrebbe la mortalità del 35 per cento.

• a pagina 10

Il libro

Paolo Rumiz e la quarantena sulla porta di casa

di **Vittorio Lingiardi**

Per esempio, noi italiani stiamo disciplinatamente a casa più per rispetto dell'altro o più per paura dell'altro? È una delle domande che il diario della quarantena di Paolo Rumiz, i suoi appunti per una clausura, ci rivolge.

• a pagina 30

La svolta di Trump



Addio Cops il poliziotto Usa esce dai film

di **Gabriele Romagnoli**
• a pagina 17
Federico Rampini • a pagina 16

L'uomo delle trame



Appello in ritardo Carminati torna in libertà

di **Angeli, Autieri e Vincenzi**
• alle pagine 20 e 21
con un commento di **Carlo Bonini**

camilleri ANEP
fondazione

Il tuo 5X1000

Con il tuo 5 x 1000 puoi contribuire a sostenere i figli delle vittime del dovere che hanno sacrificato la vita per la libertà e la sicurezza del Paese. Il primo a crederci è stato il Maestro Andrea Camilleri quando ci ha aiutato a creare la Fondazione che porta il suo nome.

Quest'anno abbiamo finanziato anche l'assunzione a tempo determinato di due medici impegnati rispettivamente in un reparto di malattie infettive ed in un reparto di terapia intensiva, per offrire un supporto concreto al personale sanitario impegnato in prima linea nel contrasto al Covid-19.

Firma nella dichiarazione dei redditi lo spazio riservato alle Onlus, scrivendo il

Codice Fiscale 97601580588

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

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

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

con
Libro "Wuhan - diario
di una città chiusa" € 15,40

NZ



Nord Corea La regina di ferro che toglie la scena al fratello Kim

MASTROLILLI E PIZZATI - PP. 14-15

Torino Città in crisi, foto del Paese Profumo: la speranza dai giovani

PAOLO GRISERI E LUIGI LA SPINA - PP. 24-25



Coppa Italia Stasera Napoli-Juve In palio il primo trofeo dopo il virus

GIANLUCA ODDENINO - PP. 28-29



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 17 GIUGNO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • IL ANNO 154 • N.164 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) • II ART. 1 COMMA 1, DDB-TO • www.lastampa.it • GNN

NEL DECRETO SICUREZZA SOLO LE MODIFICHE CHIESTE DA MATTARELLA. LA LEGA ATTACCA: INSULTO AGLI ITALIANI

Atlantia e migranti, vince Di Maio

Conte chiude il dossier Autostrade: nel capitale F2i e Cdp o scatterà la revoca della concessione

IL SONDAGGIO

IN UN ANNO È CRESCIUTO DI 5,5 PUNTI

LA CORSA SOLITARIA DEL PREMIER

ALESSANDRA GHISLERI

Nonostante le difficoltà è stato l'anno di Conte. Secondo l'ultimo rapporto Euromedia Research il premier è cresciuto di cinque punti e mezzo nell'indice di fiducia degli italiani. È l'unico che ha continuato a crescere assieme a Giorgia Meloni che guadagna due punti e mezzo. E i 5 Stelle? Beppe Grillo e Gianroberto Casaleggio in dieci anni hanno costruito un Movimento che, cooptando semplici cittadini dalla vita "normale", è riuscito a raccogliere alle elezioni politiche del 4 marzo 2018 il 32,7%, ottenendola guida del Paese.

CONTINUA A PAGINA 7

IL RECOVERY FUND E L'APERTURA DI ORBAN

L'AUTARCHIA IMPOSSIBILE DEL CAPITANO

MARCELLO SORGI

Adesso Salvini dice che è tutto merito suo, e senza l' sms da lui inviato a Orban per accontentare Conte, la posizione dei Paesi del gruppo di Visegrad (Ungheria, Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia) nell'Ue a proposito del Recovery Fund non sarebbe mai cambiata. E in effetti, la pirocetta compiuta dal leader ungherese a nome del Visegrad cambia notevolmente lo scenario dell'Unione, che si accinge di qui a luglio a decidere sulla proposta della Von der Leyen di varare un fondo da 750 miliardi.

CONTINUA A PAGINA 21

Conte chiude il dossier Autostrade: nel capitale F2i e Cdp o scatterà la revoca della concessione ad Atlantia. Nel decreto sicurezza solo le modifiche chieste da Mattarella. Salvini annuncia battaglia: «Un insulto agli italiani». Il Pd: approvare anche lo Ius Cultureae. SERVIZI - PP. 4-6

L'INTERVISTA

Leosini alle donne "Via dai violenti"

MARIA CORBI

Franca Leosini si meraviglia della polemica nata per una frase pronunciata durante la seconda puntata di Storie Maledette e diretta a Sonia Bracciale, accusata di essere la mandante dell'omicidio del marito violento. - P. 11

Carminati è libero: "Bugie su di me, io non sono il diavolo"



L'ex Nar Massimo Carminati torna in libertà dopo 5 anni e 7 mesi di carcere

ALESSANDRO TOSCO / L'ESPRESSO - CAPURSO, LONGO E PINNA - PP. 2-3

IL GHIGNO OBLIQUO DI MAFIA CAPITALE

MAURIZIO DE GIOVANNI

Sarà sembrato molto azzurro il cielo sopra Oristano, a Massimo Carminati. E sul volto smagrito e teso, nei pressi di un angolo della bocca, aleggiava il fantasma di un ghigno tutto da leggere: legittima felicità per la libertà ritrovata a margine di una piega della legge, probabilmente.

CONTINUA A PAGINA 21

LA SCUOLA

SI PARTE, C'È SOLO L'ORALE

Un'ora sui banchi È una maturità mai vista prima

Sarà una maturità stravolta dai protocolli creati per svolgere le prove in sicurezza. Non ci sarà la «Notte prima degli esami». E non ci saranno il tema, i commenti, la ricerca degli errori del ministero e la caccia ai cellulari negli zaini. AMABILE E TADDA - PP. 8-9

LO SCRITTORE DOPO LE LEZIONI SOCIALI

Saviano: ragazzi usate bene la vostra rabbia

ROBERTO SAVIANO

Attraverso le mie «Lezioni da Quarantena» su Instagram in queste settimane ho visto la scuola diventare uno spazio di resistenza vera: ragazze e ragazzi che si connettono con l'ansia di perdersi la scuola, di non stare al passo con gli altri, di non prendere abbastanza.

CONTINUA A PAGINA 9

I RICORDI DEL CANTAUTORE OTTANTENNE

Guccini: la vita è più larga di un esame

FRANCESCO GUCCINI

Ricordo vagamente il mio esame di maturità, sono davvero passati troppi anni. Quello che so però è che non l'ho mai sognato in seguito, quindi non devo averlo vissuto come un incubo. Ho sognato invece tante volte di essere sul palco e non ricordarmi le parole poco prima di cantare.

CONTINUA A PAGINA 9

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
www.enotecacompra.it

BUONGIORNO

È abbastanza normale (non molto, abbastanza) che parecchi arruolanti per la scarcerazione di Massimo Carminati, carinamente detto il cecato per mancanza d'un occhio, dopo cinque anni e sette mesi di galera durante i quali è stato coralmemente raccontato come un Totò Riina con un innesto di Al Capone, e con gli artigli alla gola di Mafia capitale. Si è anche fatto quattro anni al 41 bis, il carcere duro, con benefici di isolamento, luce accesa giorno e notte, incontri coi parenti diradati eccetera. Poi è successo che in Cassazione l'accusa di mafia è caduta ed è rimasta quella di corruzione (più altre frattaglie). E qui la faccenda si fa abbastanza semplice, anche per gli incompetenti. Carminati era in carcere preventivo e la carcerazione preventiva non dura in eterno, ha termini precisi. E per corruzione sono più brevi

Chiamate l'ambulanza

MATTIA FELTRI

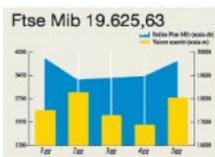
che per mafia. Elementare, no? Nel caso di Carminati, stabilito che non è mafioso bensì corrotto, erano scaduti. Quando calcoleranno la nuova pena, tornerà dentro. Fin qui la rubricetta rientrerebbe nel novero del servizio pubblico. Senonché il presunto ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede, ha disposto delle ispezioni per punire eventuali errori o negligenze, ma in realtà per rivendicare la vicinanza al popolo, a costo di certificare la lontananza dall'amor proprio. Non è finita. Il suo diretto concorrente in fatto di statura istituzionale, il presunto ex ministro dell'Interno, Matteo Salvini, lo ha preso in giro perché, gnagnagnero, dopo tanti boss un altro capobastone se ne torna a casa. E a questo punto la rubricetta esce dal novero del servizio pubblico per entrare in quello del servizio sanitario.

Infarto e ictus fanno ancora più vittime del coronavirus. **COMBATTIAMOLI INSIEME!**

doni il **5x1000** a
Cardioteam Foundation Onlus
codice fiscale **97696730015**

Dr. Marco DIENA

www.cardioteamfoundation.org



BORSA +3,46% 1€ = \$1,1308

BORSE ESTERE	
Dow Jones	26.363 ▲
Nasdaq	9.904 ▲
S&P 500	3.154 ▲
Nikkei	22.806 ▲
Francfort	12.216 ▲
Zurigo	10.054 ▲
Londra	5.843 ▲
Parigi	4.992 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,1308 ▲
Euro-Sterline	0,8537 ▼
Euro-Yen	121,28 ▲
Euro-Fr.Sv.	1,0717 ▲
Euro-Yuan	8,0041 ▲
MISURAMENTI	
Btp 10 Y	1,1043 ▼
Bund 10 Y	-0,8448 ▼
FUTURE	
Euro-Btp	141,73 ▲
Euro-Bund	175,24 ▲
Fies Mib	18,200 ▲

Telecom +7,7% ed Enel +2,8%: alla borsa piace la rete Tim-Cdp

Titoli in fermento a Piazza Affari dopo la conferma che il fondo Macquarie punta a rilevare il 50% di Open Fiber

Follis a pagina 15

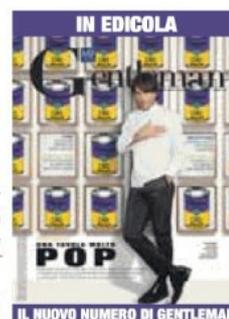


Armani: la mia casa compie 20 anni

Intervista al creativo in occasione del fuorisalone phigital Cimato in MF Fashion

Anno XXXII n. 118 Mercoledì 17 Giugno 2020

€2,00 *Classedtori*



Con MF7 Magazine for Fashion n. 105 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF8 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF9 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF10 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF11 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF12 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF13 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF14 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF15 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF16 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF17 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF18 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF19 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF20 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF21 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF22 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF23 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF24 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF25 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF26 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF27 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF28 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF29 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF30 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF31 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF32 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF33 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF34 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF35 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF36 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF37 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF38 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF39 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF40 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF41 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF42 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF43 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF44 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF45 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF46 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF47 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF48 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF49 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF50 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF51 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF52 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF53 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF54 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF55 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF56 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF57 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF58 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF59 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF60 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF61 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF62 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF63 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF64 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF65 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF66 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF67 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF68 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF69 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF70 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF71 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF72 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF73 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF74 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF75 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF76 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF77 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF78 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF79 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF80 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF81 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF82 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF83 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF84 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF85 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF86 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF87 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF88 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF89 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF90 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF91 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF92 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF93 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF94 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF95 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF96 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF97 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF98 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF99 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00) - Con MF100 Magazine for Living n. 36 a €5,00 (€10 + €3,00)

*Manifesto del presidente Consob: servono war bond irredimibili ad alto rendimento
 Savona consiglia un nuovo ordine monetario. L'Italia usi bene il risparmio privato
 Ma dalla sua relazione spunta un mercato ingessato: il 77% delle quotate non è scalabile*



Le prediche utili

BORSE OK CON I CANTIERI DI TRUMP: MILANO +3,5%

AL VIA DOMANI

Banche, arrivano le maxi-Tltro Bce: attesi 1.400 miliardi con tassi fino a -1%

TRATTATIVE

Rimini-Vicenza avvia i negoziati con Bologna per il polo delle fiere

CALCIO & AFFARI

Per la Roma Friedkin è pronto all'offerta cash ma senza rilancio

Il tuo business riparte in sicurezza

Le nostre soluzioni per l'unlock
 Strumenti per la rilevazione della temperatura corporea e per il distanziamento fisico. Scopri tutti gli strumenti smart per ripartire senza rischi. voda.it/soluzioniunlock

Ready?

vodafone business

TEMPERATURA 36,5°
 MASCHERINA

Avvisatore Marittimo

Primo Piano

In audizione alla Camera, Assoporti chiede più risorse alle Adsp

Porti, ancora 70 milioni

Sarebbero circa 230 milioni le spese a cui stanno andando incontro i porti italiani, per il traffico perso e gli sgravi agli operatori. Le authorities chiedono un'integrazione. Confetra propone una serie di emendamenti al DL Rilancio

Roma. In questa fase i porti hanno bisogno di un sostegno finanziario più deciso da parte del governo. Lo ha detto il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, in audizione alla commissione Trasporti della Camera, assieme al quale ha tutto il cluster marittimo, da Confitarma ad Assarmatori, passando per Confetra. Rossi ha detto che per «mettere in condizione le Autorità portuali di adempiere agli interventi che correttamente il decreto Rilancio prevede per il settore, c'è una necessità di integrare le entrate mancanti», per circa 70 milioni di euro. Rossi calcola, per il 2020, un disavanzo complessivo di gestione per il sistema dei porti pari a circa 230 milioni di euro, tra la perdita dovuta alle minori movimentazioni (con un calo dei volumi tra il 10 e il 20 per cento) e gli interventi previsti dal decreto come la riduzione dell'importo dei canoni concessori. Solo in parte questo disavanzo può essere recuperato tramite l'utilizzo degli avanzi di gestione disponibili, che ammontano a 160 milioni. Secondo questa stima sono necessari, dunque, almeno altri 70 milioni. Intanto Confetra ha presentato al Parlamento una serie di emendamenti al DL Rilancio, ora che è iniziato il processo di conversione in legge. In audizione, sottolinea la confederazione, è stata riconosciuta la centralità della logistica e sono state stanziare grandi risorse per tamponare l'emorragia di lavoro e fatturati. Ora, però, c'è da intervenire sulle «esigue risorse stanziare a vantaggio di porti e cluster portuale», secondo Silvia Moretto, vicepresidente vicaria di Confetra segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
L'informazione al servizio del porto
ANNO LXXV - N. 48
17 GIUGNO 2020

In audizione alla Camera, Assoporti chiede più risorse alle Adsp
Porti, ancora 70 milioni
Sarebbero circa 230 milioni le spese a cui stanno andando incontro i porti italiani, per il traffico perso e gli sgravi agli operatori. Le authorities chiedono un'integrazione. Confetra propone una serie di emendamenti al DL Rilancio

Dieci importanti opere in corso
Ravenna e Livorno, dragaggi più vicini tra gare e meno SIN

Giulia Taurò taglierà la sua banchina per inserirci bacino

Cresiti potenzia servizio
Carrara-Porto Torres ritorna settimanale

Napoli, intervista all'ex direttore
Squadra poco incisiva
Cerruti lascia Assoporti

Arrivi & Partenze: Napoli (2-8) - Salerno (0-11) - Giulia Taurò (13-13)

Avvisatore Marittimo

Primo Piano

Porti, più risorse

Intervenuta, insieme al resto del cluster marittimo italiano, in audizione alla Commissione Trasporti della Camera. La confederazione logistica che siede nel Cnel ha presentato una dozzina di emendamenti al DL Rilancio. «Abbiamo presentato a Palazzo Chigi e alla ministra De Micheli spiega Moretto - il nostro dossier sulle semplificazioni. Aspettiamo l'allegato Infrastrutture e il PNR per capire la direzione di marcia che, anche nei nostri settori, il governo vorrà intraprendere. Abbiamo apprezzato il taglio dell'IRAP, anche se la principale misura di civiltà fiscale resta la riduzione del cuneo sul costo del lavoro. E in questa direzione, abbiamo presentato al MEF una compiuta proposta che potrebbe riguardare almeno, sperimentalmente in una prima fase, gli 8 milioni di lavoratori privati che non si sono fermati durante il lockdown».

DALLA PRIMA PAGINA
Porti, più risorse
La confederazione logistica italiana, attraverso il Cnel, ha presentato una dozzina di emendamenti al DL Rilancio. «Abbiamo presentato a Palazzo Chigi e alla ministra De Micheli spiega Moretto - il nostro dossier sulle semplificazioni. Aspettiamo l'allegato Infrastrutture e il PNR per capire la direzione di marcia che, anche nei nostri settori, il governo vorrà intraprendere. Abbiamo apprezzato il taglio dell'IRAP, anche se la principale misura di civiltà fiscale resta la riduzione del cuneo sul costo del lavoro. E in questa direzione, abbiamo presentato al MEF una compiuta proposta che potrebbe riguardare almeno, sperimentalmente in una prima fase, gli 8 milioni di lavoratori privati che non si sono fermati durante il lockdown».

GRIMALDI GROUP Short Sea Services
La Dorsale Adriatica
La Dorsale Tirrenica
Scegliendo la nuova confederazione logistica risparmi fino al 50% rispetto ai costi del trasporto stradale.
www.grimaldi.com • +39 061 462 777 • cargo@grimaldi.com • http://cargo.grimaldi.com



Il Piccolo

Trieste

la riconversione dello stabilimento siderurgico

Piattaforma logistica Trieste apre agli esuberi della Ferriera

Dopo il pressing della Regione vertici di Icop-Plt pronti ad assumere alcuni dei 163 operai di Servola in bilico. Accordo di programma, oggi ultimo confronto

Diego D' Amelio La trattativa sull' Accordo di programma per la riconversione della Ferriera di Servola arriva all' ultima curva. Il pressing della Regione ha convinto Piattaforma logistica Trieste ad accettare che almeno parte dei 70 nuovi assunti nelle future attività portuali venga scelta prioritariamente tra i 163 lavoratori in esubero dello stabilimento siderurgico. Istituzioni e privati stanno così cercando di arginare la perdita occupazionale derivante dalla chiusura dell' area a caldo e il passo di Plt pare sbloccare l' iter, anche se il Mise e il gruppo Arvedi dovranno chiarire la possibilità di mantenere o meno i rispettivi impegni presi nei mesi scorsi sul riassorbimento della manodopera. Oggi il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli ha convocato d' urgenza quello che considera l' ultimo tavolo politico sull' Adp prima della firma. Il testo dell' Accordo è stato aggiornato nelle scorse settimane, dopo l' intesa sulla cessione dei terreni trovata fra Icop-Plt e Arvedi. Patuanelli considerava chiusi i giochi, ma la giunta Fedriga ha preteso che i privati assumano maggiori impegni sul fronte occupazionale. Un invito rivolto tanto al cavalier Giovanni Arvedi (alla luce della pioggia di milioni arrivata dal

governo), quanto al presidente di Icop Vittorio Petrucco, il cui piano industriale poggia su 70 nuove assunzioni e sul totale assorbimento delle 38 unità impiegate nella banchina oggi gestita da Arvedi. Icop-Plt era intenzionata a selezionare i nuovi addetti fra lavoratori già formati alla logistica, ma il costruttore Petrucco e lo spedizioniere Francesco Parisi hanno alla fine aderito alle richieste di Regione e Mise, impegnandosi a pescare fra i 163 esuberanti della Ferriera. A patto che siano giovani e dunque di facile riconversione. Una prima parte del reclutamento potrebbe avvenire già entro fine anno, alleviando la condizione di una parte dei lavoratori interinali del laminatoio, cui il gruppo Arvedi non ha rinnovato il contratto e che non sono coperti dalla cassa integrazione. Per loro scatterebbe l' ombrello della formazione pagata dalla Regione: un percorso di almeno un anno e mezzo per arrivare addestrati all' inizio del lavoro sulla Piattaforma logistica. Il punto di caduta è stato trovato nel confronto fra Petrucco e Rosolen, con la mediazione del commissario straordinario dell' **Autorità portuale** Mario Sommariva. E proprio ieri sera è stato illustrato ai sindacati nel corso di un incontro ad hoc in Regione. In discussione c' è il destino di 163 dei 580 addetti della Ferriera: 66 interinali con contratto scaduto e 97 lavoratori in esubero. Per i primi è già cominciata la ricerca di un nuovo impiego, mentre gli altri sono in cassa e cinquanta di essi lavoreranno per due anni alla fase di smantellamento e messa in sicurezza. Per tutti loro non c' è certezza nell' Accordo di programma: alcune decine di dipendenti andranno in pensione, ma quasi nessuno degli altri accetterà l' esodo incentivato in assenza di alternative e in più ci sono gli interinali finiti direttamente in strada. Nel corso della conference call organizzata a ora di pranzo, nella pausa degli Stati generali di Villa Pamphilj, Patuanelli dovrà chiarire che ne è dell' annunciato protocollo con Fincantieri per l' assorbimento di una parte dei 163: una soluzione per ora sparita dal radar, così come quella avanzata a suo tempo da Arvedi, con il previsto trasferimento di una settantina di operai in uno stabilimento metallurgico di San Giorgio di Nogaro. Pur essendo esclusivo beneficiario dei 55 milioni stanziati dal Mise a sostegno della riconversione triestina (più i 25 assegnati dal Mise per lo stabilimento di Cremona), il gruppo siderurgico non accetta



Il Piccolo

Trieste

invece la richiesta di vincolarsi a nuove assunzioni a Trieste, continuando a impegnarsi sui 417 addetti previsti per raddoppio del laminatoio (338), centrale elettrica (41) e banchina (38). Il ministro Patuanelli tenterà la composizione oggi, durante il nuovo confronto politico convocato con l'obiettivo di superare l'ultimo ostacolo alla firma. --©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Ma l'Italia è Paese corrotto?

L'Italia è certamente tra i Paesi meno corrotti al mondo. O no? A sostegno di tale affermazione vi sarebbe il comportamento dell'Anac, **Autorità indipendente** che ha recentemente defenestrato il presidente dell'**Autorità portuale** di Trieste, che pur gode della stima incondizionata delle istituzioni e dei cittadini della nostra città, anche per gli eccellenti risultati della sua gestione che hanno portato il nostro porto al primo posto tra i porti italiani. Davvero se l'Anac ha ritenuto prioritario questo caso (legato verosimilmente a qualche segnalazione di origine a noi ignota) non vi possono essere nel nostro fortunato paese casi più gravi di cui occuparsi. Certo, l'Anac ha soltanto applicato la legge, anche se questa presentava qualche criticità. Ma l'esposto era circostanziato, l'istruttoria accurata, il rispetto delle garanzie pieno. E ciò spiega che questo provvedimento era come suol dirsi in casi come questo, dovuto. Ora vedremo se, oltre che a Berlino, c'è un giudice anche a Roma, nel qual caso l'Anac potrebbe avere qualche sorpresa. Ma ritorniamo all'esordio: ricorrendo a Wikipedia scopriamo con meraviglia che, nell'indice di corruzione percepita, l'Italia è tra gli ultimi Paesi europei, venticinquesima su trenta. Vorrei tanto trovare una classifica di efficienza/efficacia delle **autorità anticorruzione** europee. Ma non le trovo. Dario Santin



Il Piccolo

Trieste

Resti in carica chi ha qualità

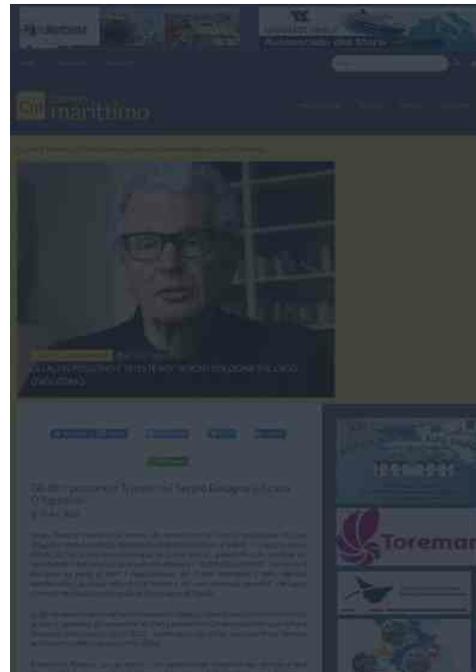
Il piano C teorizzato in maniera capziosa dal ricercatore di Diritto costituzionale dell' Università di Trieste che propone di salvare il lavoro fatto in porto da Zeno D'Agostino senza Zeno D'Agostino va interpretato come un tentativo di porre un punto di vista ultra legalitario senza riconoscere la ineluttabile necessità, specie dove impera l'interesse pubblico, di mantenere ai propri compiti chi dimostra le qualità più adatte. Luciano Hodnik



Gli altri possono e Trieste no? Sergio Bologna sul caso D' Agostino

16 Jun, 2020 Sergio Bologna interviene in merito alla vicenda che ha visto la destituzione di Zeno D' Agostino dalla presidenza dell' Autorità di Sistema portuale di **Trieste** - Il 4 giugno scorso l'ANAC, dichiarava decaduto il manager, da cinque anni alla guida dello scalo triestino, per inconferibilità dell'incarico. La vicenda ha sollevato il "CASO D' AGOSTINO" con prese di posizione da parte di tutti i rappresentanti del cluster marittimo e della logistica, manifestazioni di piazza nella città di **Trieste** e nei porti nazionali, interventi che hanno chiesto il ritorno di D' Agostino alla guida del **porto** di **Trieste**. Sergio Bologna è esperto del settore trasporti e logistica, docente presso diverse Università in Italia e Germania, già consulente del Cnel e membro del Comitato scientifico per il Piano Nazionale della Logistica (2010-2012) - coordinatore del settore merci del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (1998-2000). Il professor Bologna, in una lettera - che pubblichiamo integralmente - inviata al blog **Trieste** FAQ (Frequently Asked Questions) interviene sulla destituzione di D' Agostino partendo dall'analisi geo-politica di come la Cina abbia finanziato la spesa pubblica americana, abbia raggiunto il controllo della logistica globale ma soprattutto europea, il controllo dell'e-commerce europeo, fino ad arrivare alla Via della Seta e a « Quelli che hanno creato un clima avvelenato attorno a D' Agostino ». Lettera di Sergio Bologna: Gli altri possono e **Trieste** no? «Vi diciamo chi ha fatto entrare i cinesi nella logistica europea

Novembre 2016 Donald Trump viene eletto Presidente degli Stati Uniti. Molte sono le istituzioni e le personalità che gli hanno dato dei consigli, in maniera formale o informale, su come vincere e su cosa fare nel caso di vittoria. Tra queste un certo signor Stephen Schwarzman, noto nel mondo della finanza internazionale come Amministratore Delegato e presidente di Blackstone, il fondo d'investimento e gestione di capitali più ricco del mondo. Giugno 2017, Blackstone vende al fondo sovrano cinese China Investment Corporation (CIC) la sua piattaforma logistica Logisor, presente in 17 paesi, per una superficie complessiva di 13,7 milioni di metri quadri (70% in Gran Bretagna) per la somma record di 12,25 miliardi di euro. I cinesi diventano uno dei padroni del territorio europeo e in particolare delle infrastrutture dedicate allo stoccaggio, alla manipolazione e alla distribuzione delle merci. I cinesi finanziano la spesa pubblica americana Chi è China Investment Corporation (CIC)? Per diversi anni è stato il soggetto che ha gestito l'acquisto di buoni del Tesoro americani. Avendo un forte surplus commerciale e quindi una disponibilità di dollari come pochi altri paesi al mondo, la Cina ha per lungo tempo finanziato, di fatto, il deficit pubblico USA. Senza questi acquisti cinesi di bond americani gli Stati Uniti non avrebbero potuto affrontare né le spese militari, né le missioni spaziali, di cui si sono vantati. A seguito del progressivo raffreddamento dei rapporti tra Cina e Stati Uniti, CIC ha diminuito fortemente fino a cessare la sua attività di finanziatore del deficit pubblico USA ed ha preferito investire in società private americane. In questo modo tramite Blackstone ha acquisito, per esempio, parte della catena di alberghi Hilton e altre attività remunerative nel settore turismo per poi concentrare i suoi sforzi sulla logistica. I rapporti con Blackstone si sono fatti via via più intensi al punto di realizzare degli scambi azionari tra i due gruppi. Dopo aver ceduto Logisor, Blackstone si è ricomperata (buy back) il 10% delle azioni (fonti: mingtiandi, Bloomberg, Reuters, Financial Times). La Cina mette a segno un altro colpo nella logistica europea. Nella gara per accaparrarsi di Logisor, CIC aveva un concorrente, la società di Singapore Global Logistic Properties (GLP). Delusa per aver perduto la gara, GLP si è accontentata di acquisire il gruppo franco-britannico Gazely, per la somma di 2,8 miliardi di dollari, che



controllava, al tempo dell' acquisizione, 3 milioni di metri quadrati



Corriere Marittimo

Trieste

di superfici dedicate alla logistica così distribuite: 57% in Gran Bretagna, 25% in Germania, 14% in Francia e il resto in Olanda. Ma Gazely era entrata anche in operazioni d' immobiliare logistico in Italia, nel distretto di Piacenza. Poco tempo dopo l' annuncio del 'colpo' realizzato da GLP, l' agenzia Reuters dava questa notizia: 'GLP is in the process of being taken over for \$11.8 billion by a leading Chinese private equity consortium backed by senior executives from GLP, marking Asia' s largest private equity buyout () In Monday' s statement, the consortium taking over GLP said it supports GLP' s entry into Europe.' In sostanza GLP non era che un paravento di interessi cinesi, rappresentati da un consorzio di banche che ora completavano l' operazione impadronendosi di GLP. Oggi, giugno 2020, GLP è il primo gruppo d' immobiliare logistico del Far East con un portafoglio a livello mondiale di 62 milioni di metri quadri di spazi dedicati. Alla fine del 2017 la Cina quindi disponeva di un totale di 16,7 milioni di metri quadri di superficie dedicata alla logistica, per la maggior parte in Gran Bretagna, ma i circa 4/5 milioni di metri quadri sul continente erano sufficienti per porre le basi di un' espansione ulteriore nei paesi della UE. I cinesi comprano in Europa aziende di logistica e trasporti. Il ruolo di HNA. Dopo la crisi del 2008 i cinesi hanno comperato a man bassa società che si occupano di trasporti e logistica in Europa: compagnie aeree, aeroporti, società di catering, leasing di container, noleggio veicoli (Aigle Azur, Trailer Services, Swissport, SEACO, Cargolux, gategroup). Il veicolo della penetrazione cinese era inizialmente rappresentato da una compagnie aerea regionale, HNA, che possiede Hainan Airlines e altre piccole compagnie regionali. Dalle acquisizioni di HNA sembra evidente l' intenzione di controllare il trasporto di merci cinesi ad alto valore aggiunto mediante aerei cargo e di distribuirle in una rete di piattaforme in parte controllate da CIC. Ma mancavano ancora alcuni anelli alla catena. Per facilitare le operazioni in Europa e muoversi più agilmente sui mercati finanziari europei HNA compie un' operazione spettacolare, che le costerà molto cara: acquista il 9,9% delle azioni di Deutsche Bank, diventandone in questo modo il principale azionista. In Germania il governo di Angela Merkel non si oppone, la vigilanza della Bundesbank scatta solo se una società estera acquista dal 10% in su di un' importante banca tedesca. Con il 9,9% HNA si è messa al riparo dalla vigilanza. In quel periodo Deutsche Bank è governata da un britannico, John Cryan, che ne ha commesse di tutti i colori nel periodo della finanza 'creativa' coi derivati e anche dopo, incorrendo in multe e sanzioni che sono costate all' Istituto più di 18 miliardi di euro (v. l' articolo di Claudio Gatti, Il caso Deutsche tra tante multe e pochi controlli, su 'Il Sole24Ore' del 18.3.2017). La politica avventuristica di Cryan porta la banca tedesca sull' orlo del crollo, il valore delle sue azioni precipita, HNA ha problemi con altri investimenti effettuati, cede gran parte delle azioni della DB ma la botta inaspettata del Covid 19 le assesta il colpo mortale. Le ultime notizie di Bloomberg, di aprile 2020, sono che la HNA sta per essere 'salvata' dallo stato cinese. L' ingresso dei cinesi nel mercato dell' e-commerce europeo Le acquisizioni di HNA nel settore logistica e trasporti non sono le uniche. Molto significativa per i suoi possibili sviluppi nel mercato ferroviario l' acquisizione nel 2016 di CIDEON Engineering da parte di China Railway Construction Company. Il know how di CIDEON è indispensabile per poter ottenere i certificati di sicurezza qualora un' azienda cinese volesse impiantare in Europa una società di trazione ferroviaria. Ma il salto di qualità vero e proprio avviene con lo sbarco di Alibaba sul mercato europeo. Alibaba controlla il 63% delle azioni di Cainiao smart logistics network, un gruppo specializzato nella consegna di pacchi espresso, nei servizi postali e in tutto quello che attiene al commercio elettronico. Ha la forza e la dotazione tecnologica in grado di competere con Amazon. Sul mercato interno cinese è in competizione con JD.com, altro gigante cinese dell' e-commerce che nel giugno 2018 strinse un' alleanza con Google per preparare l' espansione verso altri mercati (Stati Uniti, Europa). Alibaba sbarca in Europa nel 2018, con l' intenzione di accelerare la sua trasformazione da marketplace a logistics provider ma non sempre all' annuncio di determinati investimenti seguono i fatti. All' inizio dell' epidemia di Covid 19 aveva ancora delle difficoltà a far accettare la sua piattaforma di vendite online Aliexpress sia ai grandi gruppi che alle numerose PMI italiane. L' esplosione dell' e-commerce in tutti i paesi nei

quali è stato imposto il lockdown Il mercato dell' immobiliare logistico e tutto quello che ha a che fare con l' home delivery ha visto uno sviluppo esplosivo durante i mesi della pandemia. Perciò i gruppi che sono ben posizionati in questo settore si preparano a un salto di qualità. Alibaba e JD.com tornano a concentrarsi sul mercato interno



Corriere Marittimo

Trieste

cinese, JD.com ha già annunciato di voler investire due miliardi di dollari nel buy back di sue azioni. E la Via della Seta? E il grande progetto One Belt One Road? Riflettendo su quello che è successo in questi ultimi anni in Europa, anche sulla base delle scarse notizie che abbiamo dato, risulta evidente quanto rumore inutile è stato fatto attorno alla Via della Seta. Quanto stupidi e privi di consistenza gli allarmi su una possibile conquista cinese di infrastrutture strategiche, in primis i porti. Mentre alcuni strillavano come le oche capoline, i cinesi s' erano già tranquillamente installati nelle reti distributive europee. Non c' era bisogno che passassero dai porti di Trieste o da Venezia o da Genova per arrivare al cuore dell' Europa. Ci erano già arrivati. E li avevano fatti arrivare gli americani, anzi, i repubblicani USA. A conclusione di queste poche note il lettore è invitato ad andarsi a guardare un video: (VAI ALL' INTERVISTA) Si tratta di un' intervista che Stephen Schwarzman ha rilasciato durante il suo soggiorno a Davos, in occasione del vertice del gennaio 2020 . Nella quale spiega candidamente quali sono le ragioni secondo le quali lui trova molto più logico per gli Stati Uniti collaborare con la Cina invece di continuare a cercare occasioni di scontro. Una Cina alla quale riconosce di essere assai più avanti degli USA nelle nuove tecnologie. Lui che tiene a precisare l' m a republican. Quelli che hanno creato un clima avvelenato attorno a d' Agostino In Italia l' unico investimento cinese consistente nei porti è stato quello di Savona-Vado, dove i cinesi sono presenti con una quota consistente ma di minoranza nella società che ha ottenuto la concessione del terminal container, APM Terminal, che fa parte del grande gruppo danese Maersk. Eppure a Savona nessuno ha protestato, anzi. Il movimento d' opinione che a Trieste ha alimentato la sceneggiata contro d' Agostino, quasi fosse lui la quinta colonna dell' imperialismo cinese, a Savona non si è fatto sentire . Insomma tutti - americani, francesi, tedeschi, italiani - possono trafficare, vendere asset importanti ai cinesi, fare scambi azionari, costituire joint venture e i triestini no? Le scelte che ha fatto d' Agostino, in particolare quella di rinsaldare i legami storici tra il porto di Trieste e la Mitteleuropa, si sono rivelate talmente giuste che proprio le vicende del Covid 19 si sono incaricate di confermare». Sergio Bologna.

In 3.000 in piazza a Trieste per D'Agostino

Venerdì la manifestazione in piazza Unità d'Italia per il presidente del porto destituito dall'Anac

ALICE FUMIS TRIESTE. «Giù le mani da Zeno». È un coro unico quello intonato oggi da cittadini, portuali e sindacati, scesi venerdì scorso in piazza dell'Unità d'Italia a Trieste per ribadire che il presidente del porto «non si tocca». Più di 3.000 persone, secondo le stime della Questura, hanno raggiunto il centro della città a sostegno di Zeno D'Agostino, destituito dalla carica di presidente dell'Autorità di sistema portuale di Trieste dopo un pronunciamento dell'Autorità Anticorruzione sull'inconferibilità dell'incarico. Mentre la battaglia legale prosegue, con il ricorso presentato da D'Agostino e dall'Authority al tribunale amministrativo del Lazio e l'udienza calendarizzata per il prossimo 24 giugno, è stata la città a far sentire il sostegno a chi guida il porto dal 2015 (prima come commissario, poi come presidente). I triestini non ci stanno, si stringono attorno ai lavoratori e al loro leader. E accolgono con lunghi applausi D'Agostino: «Oggi chi è in piazza è qui per un ideale, non per una persona» dice D'Agostino. Dal palco invita all'unità, dopo che alcuni fischi si levano verso l'assessore regionale del Friuli Venezia Giulia, Pierpaolo Roberti. La politica presente, di diversi schieramenti - tra loro anche la democratica Debora Serracchiani - insiste D'Agostino, «è un segno delle istituzioni che si mettono assieme. Non fate l'errore di dividervi». Un invito che arriva alla piazza anche dagli stessi portuali. I lavoratori indossano i loro gilet. Sono arrivati all'appuntamento in corteo, portando uno striscione e accendendo fumogeni. Tra i manifestanti ci sono bandiere di Trieste e dei sindacati, i cui rappresentanti salgono a turno sul palco a sostegno del porto. L'evento è sostenuto dai sindacati Cgil, Cisl, Uil, Usb e Ugl. Presente il mondo della cultura, con lo scrittore Paolo Rumiz: «C'è incredulità», osserva, per quanto successo. «Siamo qui per la dignità». Ma D'Agostino invita a essere diversi e a non agire come gli altri si aspetterebbero: «C'è la partita e ce la giochiamo. Vinceremo e torneremo tutti», gli fa eco il commissario straordinario del porto, Mario Sommariva. D'Agostino si dice «fiducioso». A chi gli chiede se è forse pronto a diventare sindaco della città, risponde deciso: «Io voglio solo fare il presidente del porto».



Telecamere, appostamenti e nuove regole in laguna Battaglia per la sicurezza

Stretta della Capitaneria su chi trasporta passeggeri

Giacomo Costa

VENEZIA Per il questore si tratta di una «guerra di posizione», la Capitaneria di porto parla di un «cambio di passo», la polizia locale si schiera per farsi soprattutto «vedere, prima che per multare». Comunque la si voglia raccontare, spira un'aria diversa in laguna in queste settimane: le barche delle forze dell'ordine sono sempre di più, gli appostamenti si moltiplicano seguendo le segnalazioni di chi va in barca rispettando le regole, persino le norme ora cambiano, con la Capitaneria che impone misure stringenti - e diverse - tanto alle imbarcazioni che trasportano passeggeri quanto a quelle da diporto privato. Il tema è la sicurezza in laguna, alle porte dell'estate, la prevenzione degli incidenti ma anche la possibilità di perseguire con più strumenti chi mette a rischio la navigazione nei canali. Nelle scorse settimane c'è stato un primo confronto tra le forze dell'ordine per riorganizzare la gestione e il controllo in laguna, coordinando le diverse competenze. Un altro summit è previsto nei prossimi giorni per arrivare velocemente a un piano organico. E intanto ci sono stati controlli e sequestri anche ieri, al Lido e alle Fondamente nove. Un tassello fondamentale l'ha già posato la Capitaneria di porto, che lunedì ha pubblicato una nuova ordinanza: agganciandosi alle norme nazionali della navigazione ha eliminato la deroga che esisteva per Venezia sull'obbligo di dotare tutte le barche da trasporto passeggeri e dunque vaporetto Actv, lancioni, taxi, i mezzi di Alilaguna, le motonavi turistiche, di un sistema identificativo automatico, l'Ais. E' dispositivo, dal costo medio di circa mille euro, che serve a comunicare costantemente la tipologia, la posizione, la rotta e la destinazione finale di ogni natante che lo impiega, uno strumento fondamentale per ricostruire la dinamica degli eventuali incidenti (tanto che, potendo, lo si sarebbe esteso anche ai «mototopi» da trasporto merci, per i quali però manca l'aggancio al codice nazionale). Le barche hanno tempo un anno per dotarsene. La seconda parte dell'ordinanza rende più chiaro individuare quando una barca - anche da diporto - sta correndo troppo: la «planata» è indice di velocità eccessiva e, per evitare contestazioni davanti al giudice di pace, è confermata dalla scia che quando è corredata dai «baffi» a prua, testimonia assieme all'assetto della barca l'eccesso di velocità. Se la Capitaneria si è mossa in questo senso, la questura ha già messo in campo la squadra di acquascooter, capaci di inseguire, anticipare e circondare anche i «cofani» più rapidi. Le moto d'acqua sono state schierate nei punti «caldi» del traffico acquatico, come ha spiegato il questore Maurizio Masciopinto - per rendere evidente il controllo e scoraggiare i comportamenti scorretti: «Venezia ha una grande ricchezza nelle abitudini dei suoi giovani, nel loro vivere la laguna con le loro imbarcazioni, nel trovarsi e muoversi a ritmo di musica - dice - lo non vorrei mai distruggere questa tradizione, ma è importante che la laguna venga vissuta con la giusta consapevolezza. Il nostro scopo è eliminare i comportamenti pericolosi, le corse spericolate, le "gare", magari con i fuoribordo elaborati». Nella squadra di pronto intervento nautico sono stati trasferiti i poliziotti veneziani che conoscono meglio canali e rii. In dieci giorni ci sono stati inseguimenti, multe da settemila euro, minorenni fermati mentre la sera correvano «a manetta». Altrettanto stanno facendo i vigili urbani con il servizio sicurezza alla navigazione: le pattuglie presidiano i punti dove si verificano più spesso corse sfrenate, segnalate dai cittadini. Le barche della polizia locale stanno monitorando il canale delle



Scoasse, che affianca il Lido, quello di Sant' Erasmo e delle Vignole, il canale della Giudecca e la zona dell' Erbaria, oltre al bacino di



San Marco che resta osservato speciale.

Sistema Ais sulle barche, i motoscafisti: «Ci escludano dall' obbligo»

Non è il gps, che l' ex amministrazione voleva introdurre su ogni barca dopo l' incidente tra il vaporetto e la gondola dove viaggiava il professor Joachim Vogel, deceduto ormai sette anni fa a Rialto. Ma è l' Ais, un sistema, simile, di controllo in remoto, solo un po' più costoso (ogni apparecchio costa circa 3.500 euro), e a volerlo su ogni imbarcazione a motore che trasporta passeggeri è la Capitaneria di porto che ne ha inserito l' obbligo nell' ordinanza pubblicata due giorni fa per contrastare il moto ondoso, tutelare il delicato equilibrio di Venezia e soprattutto poter verificare con precisione le dinamiche di eventuali incidenti nelle acque di sua competenza. L' Ais dovrà essere installato entro il giugno 2021 ed è facile che la novità scatenerà polemiche. «Speriamo di esserne esclusi», dice Valter Cici, rappresentante dei motoscafisti di Ascom Confcommercio. I tassisti e i trasportatori ricorsero al Tar contro il gps e non è detto che non impugnino anche questa ordinanza. «Per la dimensione dei nostri mezzi e il tipo di servizio non ci sembra necessario - continua Cici - ci sono imbarcazioni da trasporto ben più grandi delle nostre, poi servirebbe solo nel canale della Giudecca e in bacino di San Marco». Le acque di competenza della Capitaneria comprendono anche parte del Tronchetto e il dispositivo non sarebbe necessario altrove in laguna (il Comune ha Argos per effettuare controlli). «È un provvedimento che presenta profili di illegittimità - spiega l' avvocato Jacopo Molina - ricordo che contro il gps si è già pronunciato il Tar del Veneto». La novità non va a toccare solo i motoscafisti, le flotte di Actv e Alilaguna devono sottostare anche loro all' obbligo: il gps che hanno a bordo non è compatibile, serve proprio l' Ais. L' idea di introdurlo era stata ventilata l' autunno scorso, a pochi mesi dall' incidente dell' Msc Opera a San Basilio e, all' epoca, Alilaguna verificò l' impatto economico dell' operazione: 300 mila euro per adeguare le proprie barche. Una spesa importante specie oggi dopo la crisi per l' emergenza da Covid-19. Un investimento che per Actv sarà ben più significativo. «Dovremo valutare», commenta l' azienda del trasporto pubblico locale di Venezia. Mancano ancora dodici mesi, c' è dunque tempo per avviare il confronto con la Capitaneria. E c' è anche tutta l' estate, eventualmente, per ricorrere contro l' ordinanza: la legge dà 60 giorni per contestarla e con agosto di mezzo la deadline è settembre. (g. b.)



Canal Grande, nuovo grande fratello

Il Comune ha installato il sistema di sensori e telecamere Simile al Tutor, segnalerà all'istante le infrazioni nautiche. Ora è in corso la fase sperimentale, per la rilevazione di numero e tipo di imbarcazioni circolanti a fini statistici

VENEZIA Si chiama MoMa ma non ha nulla a che spartire con il museo di New York. Assieme a SiSa (che per i più anziani non è la schedina) sarà il nocciolo duro del controllo della polizia locale sul traffico acqueo. Un sistema che si preannuncia preciso e intelligente che, a regime non permetterà che si sgarri non solo sulla velocità, ma su molti altri comportamenti impropri, come la produzione di moto ondoso, le inversioni non segnalate, gli ormeggi dove non si può. Insomma, qualcosa che una volta omologato farà dimenticare i fiaschi di Argos e gli innumerevoli ricorsi avversi alle multe che tanto sono costati alle casse del Comune. Il nuovo sistema è basato su telecamere e sensori, tutto già installato, che sono in grado di riconoscere velocità, tipi di barche e targhe, tutto automaticamente. Il sistema è funzionante, anche in fase di sperimentazione e sta fornendo alla Smart control room del Tronchetto una serie di importanti informazioni, comunque utili per il controllo del traffico. Il sistema è integrato, modulare, facilmente scalabile e aperto, con funzionamento automatico, H24 anche in condizioni meteo avverse. IL MONITORAGGIO Due sono i sistemi attivi. Il primo è il monitoraggio della mobilità acquea (MoMA) con l'obiettivo del controllo del traffico acqueo ai fini statistico-comportamentali. Si basa sulla tecnologia di image recognition propria dell'intelligenza artificiale, classifica i natanti per classe, conta i transiti nel tempo (anche tra canali differenti), per segmento attraversato e per classe del natante, individua la velocità istantanea dei natanti. Inoltre, ricostruisce le traiettorie, rileva, interpreta ed evidenzia alcune tipologie di comportamenti anomali: sensi di navigazione non ammessi, inversioni ad U, attraversamenti ortogonali, ormeggi vietati e calcola gli indici di moto ondoso e di traffico acqueo. SISTEMA SANZIONATORIO Il Sistema sanzionatorio (SiSa) è in via di omologazione, poiché finora non erano mai stati utilizzati sistemi sanzionatori che registravano velocità considerate bassissime per le automobili. Il sistema è basato sul principio del Tutor, con il calcolo della velocità media ogni 250 metri circa ed è in grado di distinguere anche le zone con differenti limiti di velocità. Con la tecnologia di PlateMatching già usata con successo per controllare se le auto sono assicurate o sottoposte correttamente a revisione, il sistema riconosce automaticamente l'imbarcazione associando i simboli contenuti nella targa al proprietario. Quindi, una volta a regime, gestirà in modo automatico anche le sanzioni, come accade nelle strade. «Non c'è interesse a svantaggiare qualcuno - spiegano i tecnici di Ca' Farsetti - ma solo la dimostrazione che l'amministrazione a cuore le sorti di questa città, dei suoi canali e di chi la abita. Ancora una volta si ribadisce come sia urgente disciplinare, in modo unitario e funzionale la gestione delle acque lagunari, come previsto da una Legge del 2014 che è sempre in attesa di un decreto attuativo (proposto dal sottosegretario Martella) che doveva arrivare entro il 31 marzo 2015. La soluzione immediata- concludono - proposta ancora molto rima delle elezioni, è quella che il Governo nomini il sindaco Commissario straordinario al Moto ondoso, come già nel 2002». Michele Fullin



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

altre due prove al Lido

Slitta il test generale del Mose Sarà il 10 luglio con il ministro

Cronoprogramma del **Mose** modificato. Dopo i ripetuti annunci degli ultimi mesi («Il 30 giugno sarà pronto per essere sollevato in caso di emergenza») arriva il primo rinvio. Il test del **Mose** sulle tre bocche di porto in contemporanea slitta al 10 luglio. Motivazioni tecniche. Perché prima della grande prova ripresa dalle tv sarà necessario valutare con attenzione la risposta del sistema nelle due bocche più importanti, Treporti e Lido. Problemi di manutenzione delle barriere che sono le più «vecchie», calate sul fondo del mare nel lontano 2013. Ecco perché i tecnici del Consorzio Venezia Nuova hanno stabilito di fare altre due prove preliminari. Il 25 giugno a San Nicolò (Lido Sud), il 2 luglio a Treporti (Lido Nord). E motivazioni anche di tipo politico. Alla grande prova congiunta delle 78 paratoie sollevate tutte insieme dovrà partecipare anche la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. Che ha annunciato la sua presenza per il giorno 10. Cerimonia in grande stile voluta dal commissario Elisabetta Spitz. Che somiglia più a una inaugurazione che a un test. Come è stata qualche settimana fa quella di Chioggia, con il sollevamento contemporaneo delle paratoie a Malamocco e Chioggia. Il **Mose** è finito dunque? Per la verità sono tanti i tasselli che ancora mancano alla chiusura della grande opera, progettata nel 1988, la cui prima pietra è stata posta nel 2003 dal governo Berlusconi. Problemi di ritardi e poi lo scandalo tangenti, che ha portato in carcere funzionari pubblici e vertici degli uffici statali e regionali che si occupavano del **Mose**. Oltre a politici come il presidente della Regione Galan e l'assessore alle Infrastrutture Renato Chisso. L'Anac di Cantone e il prefetto di Roma aveva no inviato in laguna amministratori straordinari per sostituire il Cda del Consorzio. --A.V.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Covid-19, Venezia: aiuti fino a 2 milioni di euro per i portuali. Il via libera di Pino Musolino

Redazione

Venezia - Con un regolamento attuativo, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, ha autorizzato per l'anno 2020 un riconoscimento alle imprese art. 17 un contributo di 60 euro per ogni dipendente (da intendersi come soci-lavoratori e dipendenti) in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019 e nello stanziamento complessivo di 2 milioni di euro per l'anno 2020. Il regolamento della AdSP applica l'art. 199 del DL Rilancio che, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani per effetto dell'emergenza Covid-19, autorizza le AdSP, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, a corrispondere ai soggetti fornitori di lavoro portuale di cui all' art. 17 84/94 un contributo, nel limite massimo di 2 milioni di euro per l'anno 2020 e di 60 euro per ogni dipendente, in relazione alle minori giornate di lavoro rispetto al 2019, importo cumulabile con indennità mancato avviamento (IMA). La prima erogazione riguarderà i mesi di febbraio-maggio. Le somme successive verranno erogate per i periodi di competenza giugno luglio agosto/settembre ottobre/novembre dicembre. 'Per poter accedere al contributo, i soggetti fornitori del lavoro portuale temporaneo di cui all'art. 17 devono farne richiesta comunicando mensilmente i dati relativi agli avviamenti mensili per gli anni 2019 e 2020, tramite dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà debitamente sottoscritta da parte del legale rappresentante', si legge nel regolamento dell'AdSP. 'Il soggetto beneficiario deve quindi assicurare che il contributo confluisca nel reddito dei dipendenti in ragione delle minori giornate di lavoro nei periodi a confronto. Lo stesso è cumulabile con l' IMA. AdSP MAS si riserva di adeguare le previsioni contenute nel presente Regolamento, anche di ordine numerico e dare/avere, alle mutate condizioni normative in particolare per effetto della conversione in corso del D.L. 34/2020 o a provvedimenti di ordine interpretativo, ove venisse meno o fosse modificato il presupposto, fino alla eventuale ripetizione di quanto versato in differtità', conclude il regolamento



Covid-19, Venezia: aiuti fino a 2 milioni di euro per i portuali. Il via libera di Pino Musolino

16 GIUGNO 2020 - Inedito



Venezia - Con un regolamento attuativo, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, ha autorizzato per l'anno 2020 un riconoscimento alle imprese art. 17 un contributo di 60 euro per ogni dipendente (da intendersi come soci-lavoratori e dipendenti) in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019 e nello stanziamento complessivo di 2 milioni di euro per l'anno 2020. Il regolamento della AdSP applica l'art. 199 del DL Rilancio che, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani per effetto dell'emergenza Covid-19, autorizza le AdSP, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, a corrispondere ai soggetti fornitori di lavoro portuale di cui all' art. 17 84/94 un contributo, nel limite massimo di 2 milioni di euro per l'anno 2020 e di 60 euro per ogni dipendente, in relazione alle minori giornate di lavoro rispetto al 2019, importo cumulabile con indennità mancato avviamento (IMA). La prima erogazione riguarderà i mesi di febbraio-maggio. Le somme successive verranno erogate per i periodi di competenza giugno luglio agosto/settembre ottobre/novembre dicembre. 'Per poter accedere al contributo, i soggetti fornitori del lavoro portuale temporaneo di cui all'art. 17 devono farne richiesta comunicando mensilmente i dati relativi agli avviamenti mensili per gli anni 2019 e 2020, tramite dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà debitamente sottoscritta da parte del legale rappresentante', si legge nel regolamento dell'AdSP. 'Il soggetto beneficiario deve quindi assicurare che il contributo confluisca nel reddito dei dipendenti in ragione delle minori giornate di lavoro nei periodi a confronto. Lo stesso è cumulabile con l' IMA. AdSP MAS si riserva di adeguare le previsioni contenute nel presente Regolamento, anche di ordine numerico e dare/avere, alle mutate condizioni normative in particolare per effetto della conversione in corso del D.L. 34/2020 o a provvedimenti di ordine interpretativo, ove venisse meno o fosse modificato il presupposto, fino alla eventuale ripetizione di quanto versato in differtità', conclude il regolamento

Iscriviti alla newsletter

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

Informazioni Marittime

Venezia

A luglio nuovo servizio rotabili regolare Venezia-Libia

Al Terminal Rinfuse approda "Ivan", ro-ro con circa cento camion in imbarco, destinati al porto di Khoms

Oggi al porto di Venezia ha preso il via la sperimentazione di un nuovo servizio con la Libia. Al Terminal Rinfuse Venezia è approdata la ro-ro Ivan, che sta caricando circa 100 camion in partenza per il porto di Khoms, vicino Tripoli. «Nonostante la situazione di conflitto in Libia perduri da diversi anni, i vari comparti dell' economia e con la essi la vita delle comunità devono continuare a poter contare su attività e approvvigionamenti», commenta sul suo sito l' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale. L' agente marittimo che si sta occupando della spedizione, Agencies, assicura che da metà luglio sarà garantito un servizio regolare che attualmente è l' unico di questo tipo in Adriatico.



Collegamento regolare tra Venezia e la Libia

Ormezzata al Terminal Rinfuse Venezia la nave ro-ro 'Ivan'

Redazione

VENEZIA Da metà Luglio il porto di Venezia offrirà un nuovo collegamento regolare con la Libia. Si tratta dell'unica linea in tutto l'Adriatico verso il Paese nord africano. Come sottolinea l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, nonostante la situazione di conflitto in Libia perduri da diversi anni, i vari comparti dell'economia e con essi la vita delle comunità devono continuare a poter contare su attività e approvvigionamenti. In questo quadro, oggi ha ormeggiato al Terminal Rinfuse Venezia, la nave ro-ro Ivan che caricherà circa 100 camion in partenza per il porto di Khoms, vicino a Tripoli. Agencies Srl assicura che da metà Luglio, sarà garantito un collegamento regolare che attualmente è l'unico di questo tipo in Adriatico. La società è agente generale per l'Italia della compagnia di navigazione Atlantis Seaways, operatore ro-ro impegnato nel trasporto merci dall'Italia per la Libia,



The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI S.R.L.' with navigation links for 'MAGAZINE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTRI PORTI'. The main article title is 'Collegamento regolare tra Venezia e la Libia' with a sub-headline 'Ormezzata al Terminal Rinfuse Venezia la nave ro-ro "Ivan"'. Below the title is a photograph of the ship 'Ivan' at the terminal. The article text is partially visible, starting with 'VENEZIA - Da metà Luglio il porto di Venezia offrirà un nuovo collegamento regolare con la Libia...'

Sea Reporter

Venezia

Collegamenti regolari tra il porto di Venezia e la Libia da metà luglio, unico servizio in Adriatico

Venezia, 16 giugno 2020 - Nonostante la situazione di conflitto in Libia perduri da diversi anni, i vari comparti dell' economia e con la essi la vita delle comunità devono continuare a poter contare su attività e approvvigionamenti. In questo quadro, oggi a **Venezia** è ormeggiato, presso il terminal TRV, il Ro Ro "Ivan" che caricherà circa 100 camion in partenza per il **porto** di Khoms, vicino a Tripoli. La società Agencies srl assicura che, da metà luglio, sarà garantito un servizio regolare che attualmente è l' unico di questo tipo in Adriatico.



Porto di Venezia: da metà luglio linea regolare con la Libia, unico servizio in Adriatico

Redazione

Venezia Nonostante la situazione di conflitto in Libia perduri da diversi anni, i vari comparti dell'economia e con la essi la vita delle comunità devono continuare a poter contare su attività e approvvigionamenti. In questo quadro, oggi a Venezia è ormeggiato, presso il terminal TRV , il Ro Ro 'Ivan' che caricherà circa 100 camion in partenza per il porto di Khoms , vicino a Tripoli. La società Agencies assicura che, da metà luglio, sarà garantito un servizio regolare che attualmente è l'unico di questo tipo in Adriatico.



Porto di Venezia: da metà luglio linea regolare con la Libia, unico servizio in Adriatico

16 GIUGNO 2020 - Redazione



Venezia - Nonostante la situazione di conflitto in Libia perduri da diversi anni, i vari comparti dell'economia e con la essi la vita delle comunità devono continuare a poter contare su attività e approvvigionamenti. In questo quadro, oggi a Venezia è ormeggiato, presso il terminal TRV, il Ro Ro "Ivan" che caricherà circa 100 camion in partenza per il porto di Khoms, vicino a Tripoli. La società Agencies assicura che, da metà luglio, sarà garantito un servizio regolare che attualmente è l'unico di questo tipo in Adriatico.

Iscriviti alla newsletter

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

Venezia Today

Venezia

Qualità dell'aria durante il Covid: traffico fermo, inquinanti in picchiata

I risultati dello studio Life Prepair con partners Regione Veneto e Arpav presentati in videoconferenza venerdì. Mercoledì Bettin e Zanella incontrano Vula Tsetsi dei Verdi del Parlamento europeo

Il traffico messo fuori uso dal lockdown imposto per contenere il coronavirus, a marzo 2020, e i parametri di biossido e monossido di azoto (NO₂ e NO) rilevati da Arpav precipitati in picchiata. È il sunto semplificato degli esiti dello Studio preliminare degli effetti delle misure Covid sulle emissioni in atmosfera e sulla qualità dell'aria nel Bacino Padano, realizzato nell'ambito del Progetto europeo Life Prepair, i cui risultati preliminari relativi ai trend di alcune sorgenti di inquinamento atmosferico, nel mese di marzo, verranno presentati venerdì 19 giugno alle 11.30 in videoconferenza. Lo studio riguarda tutti i tipi di traffico, anche quello acquatico, e vari settori economici, per i quali sono stati considerati gli effetti delle emissioni. Fra i partner del progetto Regione del Veneto e Arpav che hanno guardato all'andamento della qualità dell'aria nel bacino del Po, nel periodo in cui sono progressivamente entrate in vigore le misure di contenimento dell'epidemia. Una condizione inedita che nella sua drammaticità ha creato un'occasione per studiare le dinamiche della qualità dell'aria in una delle aree più critiche d'Europa, quella del Bacino Padano, tra le più fortemente colpite dall'emergenza sanitaria. Sul Veneto Arpav aveva già prodotto un focus in cui è stato rilevato per tutto il periodo del lockdown, dal 23 febbraio al 31 marzo, una diminuzione delle emissioni da traffico dal 30 all'80% per i veicoli leggeri sulle strade urbane ed extraurbane, e un decremento dal 24 al 97% delle emissioni dagli aeroporti. Per contro, le emissioni da riscaldamento domestico civile non hanno subito riduzioni; si è registrato invece un lieve incremento, probabilmente per la maggiore permanenza della popolazione in casa. Per quanto riguarda le concentrazioni degli inquinanti in aria, si sono registrate, a seconda delle province, diminuzioni variabili dal 19% al 50%, per il biossido di azoto e dal 22 al 32% per il PM10, rispetto alla media degli anni 2016-2019. In generale questa diminuzione può ricondursi sia alla riduzione delle emissioni che all'influenza delle condizioni meteorologiche avute nel marzo 2020. L'analisi è stata completata con la valutazione delle concentrazioni di monossido di azoto (NO). Quest'ultimo, a differenza dell'inquinante che nel semestre invernale è direttamente emesso dalle sorgenti emissive, principalmente il traffico, l'impatto del lockdown sulle concentrazioni giornaliere di NO del mese di marzo 2020 sono decisamente inferiori a quelle del mese di marzo degli anni 2016-2019. Effetto evidente in tutti i capoluoghi. Le riduzioni si attestano tra il 56 e il 73%, confermando che i dati di NO mostrano il segnale più chiaro legato alle restrizioni sul traffico veicolare imposte durante il lockdown. La riduzione complessiva delle emissioni risulta notevole, in base allo studio, anche per quanto riguarda gli aeroporti della regione (Venezia, Treviso e Villafranca di Verona): fino al 97% nell'ultima settimana del mese di marzo 2020. Per il porto di Venezia la riduzione stimata è del 16%, mentre per il porto di Chioggia è del 42%. La stima della riduzione delle emissioni per effetto del decremento dei consumi energetici nella seconda metà di marzo è del 52% nel settore terziario, del 27% nel settore industriale, del 20% nel settore termoelettrico, mentre per il settore residenziale si stima un incremento delle emissioni di circa il 10% a causa della permanenza della popolazione negli edifici domestici. Gianfranco Bettin e Luana Zanella discuteranno di Green New Deal, alla base di «una nuova politica per rigenerare ambiente, lavoro ed economia, che sia davvero utile a Venezia, con Vula Tsetsi, segretaria generale dei Verdi al parlamento europeo. L'incontro si svolgerà online, in diretta dal canale YouTube dei Verdi del Veneto e dalla pagina Facebook dei Verdi del

The screenshot shows a news article from 'VENEZIA TODAY' under the 'Attualità' section. The main headline is 'Qualità dell'aria durante il Covid: traffico fermo, inquinanti in picchiata'. Below the headline, there is a sub-headline: 'I risultati dello studio Life Prepair con partners Regione Veneto e Arpav presentati in videoconferenza venerdì. Mercoledì Bettin e Zanella incontrano Vula Tsetsi dei Verdi del Parlamento europeo'. The article text is partially visible, starting with 'Il traffico messo fuori uso dal lockdown...'. To the right of the main text, there is a sidebar titled 'I più letti di oggi' with a list of four articles. At the bottom of the article, there are two sub-sections: 'Il Bacino Padano' and 'PM10', each with a short introductory paragraph.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La società Monaco vuole le aree di Mondomarine

All' Authority un' offerta ufficiale per ottenere la concessione e usare i piazzali L' attuale permesso provvisorio È assegnato a Palumbo ma scade il 30 giugno

Giovanni Vaccaro / SAVONA Si riapre la partita per ottenere la concessione sulle aree esterne dell' ex cantiere navale Mondomarine, oggi gestito da Palumbo Savona Superyachts. Dopo la battaglia legale, con una serie di ricorsi al Tar e agli organi superiori, È arrivata all' **Autorità di sistema portuale** la conferma che la concorrente Monaco Marine Italia ha intenzione di presentare una propria offerta per ottenere l' utilizzo dei piazzali. L' attuale concessione provvisoria È in scadenza il 30 giugno. Palazzo San Giorgio l' aveva assegnata a Palumbo Savona Superyachts per salvaguardare l' occupazione e non bloccare l' attività appena ripresa, dietro richiesta di licenza per l' utilizzo temporaneo delle aree demaniali. Dopo l' istanza preliminare, Monaco Marine Italia dovrà formalizzare la proposta con tutti gli elementi necessari per decidere alla commissione che verrà nominata da Palazzo San Giorgio. La presentazione formale delle domande di assegnazione del titolo per utilizzare gli spazi esterni del cantiere sarà tra il 18 e il 23 agosto. La concessione dovrebbe essere assegnata definitivamente in autunno. Ovviamente È scontato che anche Palumbo Savona Superyachts presenterà una propria proposta, visto che i piazzali esterni sono fondamentali per proseguire l' attività svolta all' interno dei capannoni. Resta ancora da capire quali intenzioni saranno manifestate dall' altra azienda concorrente, Rodriguez Yacht Italy, anch' essa firmataria di altri ricorsi. Proprio quello presentato da quest' ultima, giunto al Consiglio di Stato, aveva portato i giudici a imporre all' **Autorità portuale** di rivedere i parametri dei punteggi della gara, senza però ravvisare la necessità di bandirne una nuova. La questione oggi preoccupa i 47 lavoratori e sindacati, che vorrebbero evitare una nuova situazione di stallo, con un' azienda che opera nei capannoni, ma che, per portare gli scafi alla banchina del porto, rischia di dover passare "in casa" di una concorrente. Il caso È stato anche affrontato nell' ultimo consiglio comunale di Savona. Marco Raverà, consigliere del gruppo di opposizione "Rete a sinistra", ha presentato un' interpellanza. La risposta È toccata all' assessore allo Sviluppo economico, Maria Zunato, che ha fatto il punto della situazione ricordando la scadenza del 30 giugno e confermando l' istanza presentata da Monaco Marine Italia. «La situazione rimane precaria o ha commentato Fabrizio Ferraro, segretario provinciale di Rifondazione Comunista -, con il rischio di far saltare i lavori per le attuali commesse di un fiore all' occhio dell' industria savonese. Siamo totalmente delusi. Si ponga rimedio alla sbadatezza sollecitando celermente risposte dall' **Autorità portuale**: i lavoratori del cantiere non possono aspettare ancora».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Addio all' ultimo tratto del tubo per il carbone

Addio all' ultimo tratto del nastro trasportatore, l' enorme "tubo" verde -azzurro che attraversava l' abitato di Vado e dentro al quale il carbone veniva trasportato dal porto ai depositi della centrale termoelettrica. Lunedì mattina la ditta Vernazza Autogru, che ha rilevato le aree lasciate libere da Tirreno Power, inizierà lo smontaggio del condotto sopraelevato, ultimo retaggio del ciclo del carbone dopo la demolizione di una delle due ciminiere della centrale. Vernazza aveva acquisito da Tirreno Power gli spazi del carbonile per costruire la propria sede operativa, far nascere una scuola di formazione per tecnici specializzati nel settore e ospitare il parco mezzi. E il "tubo" del nastro trasportatore costituisce una struttura ormai inutile che intralcia anche la fruizione delle aree destinate alle autogru. L' **Autorità portuale** aveva già fatto demolire il tratto più vicino al mare per fare posto ai nuovi varchi doganali nelle aree alle spalle del centro commerciale "Molo 8.44".

Industria in crisi

Funivie, dopo sette mesi tutto è ancora fermo. L'allarme dei sindacati

La società Monaco vuole le aree di Mondomarine

Addio all'ultimo tratto del tubo per il carbone

BUS
L'orario estivo delle linee urbane e extraurbane della provincia di Savona
Martedì 16 e mercoledì 17 giugno in omaggio con il Biscione 200

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

savona. intanto la società palumbo proseguirà l'attività in lungomare matteotti sino alla fine di giugno

Ex Mondomarine, si riapre la gara per la concessione

Da domani al 31 agosto le società interessate potranno inviare un piano industriale per rilevare il cantiere

ELENA ROMANATO

elena romanato savona Mondomarine, si riapre la partita per la concessione pluriennale dei cantieri navali che, dopo ricorsi e pronunce di Tar e Consiglio di Stato, dovrebbe mettere fine ad un contenzioso iniziato due anni fa. Domani verrà pubblicata l'istanza di concessione presentata da Monaco Marine Italia, con il relativo piano industriale, e fino al 31 agosto le altre aziende interessate ai cantieri potranno partecipare. Sarà poi una commissione a valutare il piano industriale ritenuto migliore e in base a quello affidare la concessione ventennale. Attualmente è Palumbo Savona Superyachts a lavorare nei cantieri di Lungomare Matteotti con una concessione temporanea, in scadenza a fine mese. La concessione verrà prorogata, probabilmente fino a fine anno, in modo da arrivare alla chiusura delle procedure per l'assegnazione pluriennale. I lavoratori impiegati nei cantieri sono 31 e 19 le imbarcazioni in fase di lavorazione: 5 in secca nei capannoni, 8 nei piazzali e 6 all'ormeggio. Due anni fa, dopo il fallimento di Mondomarine e il caso giudiziario che ne era nato, la concessione ventennale era stata aggiudicata tramite gara a Palumbo. Ma Monaco Marine Italia e Cantieri Rodriguez avevano presentato ricorso al Tar Liguria che aveva annullato la gara. Palumbo Savona Superyachts si era appellato al Consiglio di Stato, ma il ricorso era stato respinto. Il Consiglio di Stato però non aveva imposto all'**Autorità di sistema portuale** di fare una nuova gara. I giudici amministrativi avevano scelto un'altra strada: rivedere i criteri per l'assegnazione dei cantieri navali, con una rivalutazione dei piani industriali presentati e una valutazione fatta in base ai nuovi criteri indicati dai giudici amministrativi. Dei cantieri navali di Lungomare Matteotti si è parlato nell'ultimo Consiglio comunale in seguito ad una interpellanza all'assessore Zunato, presentata dal Consigliere comunale di Rete a Sinistra Marco Ravera. «I cantieri sono il fiore all'occhiello dell'industria savonese - dice Rete a Sinistra - ma il 30 giugno scadrà la concessione demaniale dell'area, con il rischio di far saltare i lavori per le attuali commesse». - © RIPRODUZIONE RISERVATA

23 LUGLIO 2020 - 11.000 lire - 100 pagine - 100% carta riciclata

SAVONA

Ex Mondomarine, si riapre la gara per la concessione
Da domani al 31 agosto le società interessate potranno inviare un piano industriale per rilevare il cantiere

La caserma dei pompieri nell'area degli ex Baglietto

Tuerchia, faccina e tetto via ai lavori a Villa Rosa

savona. troppo alti, quasi illeggibili

Cartelli "modello watussi" per le regole della spiaggia

«I cartelli non salvano le persone». A sostenerlo da tempo sono i volontari addestrati al salvataggio della Società Nazionale di Salvamento. E' vero. Ma quando i cartelli non si possono nemmeno leggere perchè sistemati troppo in alto, allora il problema diventa ancora più complicato. Collocati agli ingressi delle spiagge libere da Zinola al Prolungamento, in molti casi dei due cartelli di «Attenzione» e «Divieto», si legge soltanto quello che indica i divieti. L' altro, quello delle attenzioni, risulta sistemato così in alto che è impossibile leggere le prescrizioni e gli obblighi. Per riuscire a leggerlo bisogna essere dei pallavolisti, cestisti o watussi. E' così per la spiaggia libera di Zinola e per quelle della Natarella e Fornaci. La situazione cambia completamente nella vicina Vado Ligure, dove i cartelli di attenzione, obblighi e divieti sono sistemati agli ingressi delle spiagge libere ad altezza d' uomo. Perfettamente leggibili in tutte le disposizioni riportate. I cartelli sono dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale-Ufficio Territoriale di Savona. Si tratta di sapere però chi li ha sistemati in questo modo agli ingressi delle spiagge libere di Savona. m.c. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



vado ligure. la decisione del sindaco

Controlli anti virus difficili l' arenile libero resta chiuso

Spiaggia libera attrezzata chiusa al pubblico. Lo stabilisce un' ordinanza del sindaco Monica Giuliano, emanata lunedì. Una decisione assunta non solo per evitare assembramenti, ma anche per tutta una serie di problemi strutturali e di gestione e dai danni provocati dalla mareggiata dello scorso novembre. «Il tratto di spiaggia libera attrezzata temporaneamente chiuso ma potenzialmente fruibile tra la struttura servizi e lo stabilimento Colton Bay - si legge nell' ordinanza - per risultare accessibile e sicuro necessita di interventi di riorganizzazione degli ingressi. Anche a causa delle precarie condizioni dell' edificio servizi e dell' inagibilità del tratto di arenile danneggiato dalle mareggiate, occorre che sia opportunamente attrezzato e presidiato per evitare assembramenti». Con una nota al Comune il gestore della spiaggia libera attrezzata, la Cooperativa Arcadia di Albenga, avrebbe rinunciato alla gestione per l' attuale stagione estiva, chiedendo l' avvio della procedura per la cessazione anticipata del contratto. C' è attesa, tra l' altro, per i lavori per la diga sovratta a protezione della costa da parte di **Autorità** di **Sistema**. a. am. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Costa sposta le navi, le compagnie scrivono ai marittimi: crociere verso la ripartenza

MATTEO CANTILE

di Matteo Cantile martedì 16 giugno 2020 GENOVA - Le crociere sono ancora bloccate e le navi ferme in **porto** sono ormai diventate parte dello scenario delle città portuali anche nella nostra regione: Genova, **Savona** e La Spezia hanno le banchine occupate dalle ammiraglie di Msc e Costa in attesa di poterle vedere ancora in mare. La ripartenza, anche solo con tocche sui porti nazionali, non appare così lontana, per questo Costa Crociere, per ottimizzare la gestione della propria flotta in questo momento di pausa, ha deciso di riposizionare alcune delle proprie navi. Tra queste Costa Luminosa, che ha lasciato oggi il **porto** di **Savona** per dirigersi verso La Spezia, e Costa Deliziosa, anch' essa partita oggi da Genova alla volta di Civitavecchia. Sia Costa che Msc, nei giorni scorsi, hanno scritto ai loro marittimi preannunciando che a breve tutti coloro che sono in possesso di un contratto valido saranno chiamati a tornare in servizio: entrambe le compagnie stanno studiando le modalità per permettere agli equipaggi di imbarcarsi e ipotizzano una ripartenza entro il prossimo mese di agosto. Approfondimenti Crociere, altre due navi Costa aspettano un **porto**. Msc ha completato gli sbarchi Crociere, Bagnasco: "Sosteniamo il progetto del gruppo Costa" Msc Fantasia in arrivo a Genova: a bordo 7 persone positive al Covid e uno con sintomi Turismo, Costa Crociere chiede il via libera per gli itinerari 100% in Italia Crociere, Federagenti: "Si alla ripartenza, senza dimenticare i pi deboli"

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The main headline is "Costa sposta le navi, le compagnie scrivono ai marittimi: crociere verso la ripartenza" by Matteo Cantile, dated Tuesday, June 16, 2020. The article text is partially visible, discussing the cruise industry's plans for a partial restart in August, mentioning Costa Crociere's fleet management and the departure of Costa Luminosa from Savona. The article includes a sub-section "Approfondimenti" with links to related news, a "Video" section with three video thumbnails, and a sidebar with advertisements for "coop ipercoop", "GRIF HOUSE", and "SAMPLACE".

L' intervento

Terminal portuali un piano per ripartire

di Luca Becce * C ome Assiterminal, l' associazione italiana che raggruppa le principali aziende terminal operator e imprese portuali che operano nel nostro Paese sia commerciali (container, rinfuse e merci varie) sia passeggeri (crociere e traghetti), con due lettere del 19 e 30 marzo, avevamo rappresentato la gravità della situazione che si stava delineando nel comparto della portualità passeggeri e merci per effetto del Covid-19 e contestualmente avevamo presentato alcune proposte di misure a favore degli operatori e lavoratori del comparto, il quale svolge un ruolo strategico per l' export ed import nazionali e nelle economie territoriali. Da allora (periodo durante il quale insieme ad altri attori della logistica non ci siamo mai fermati) la situazione non presenta indicatori di miglioramento e non si riscontrano nel medio periodo previsioni positive. Forniamo alcuni dati. Passeggeri: nel primo semestre 2020 si prevedono perdite nei porti italiani superiori al 70% (più di 7 milioni di passeggeri), con la cancellazione di 2800 scali marittimi. I Terminal crociere di fatto subiscono l' azzeramento delle attività e al momento nessun segno di ripresa per il secondo semestre 2020.

L' impatto negativo stimato solo per il primo semestre in termini di valore è di oltre 3 miliardi di euro. Merci: si riscontrano pesanti conseguenze nei porti e Terminal commerciali per il traffico merci che stanno perdendo dal 20 al 40 % rispetto al 2019; unica eccezione Gioia Tauro (con prevalenza però di attività di transhipment). Il ritorno a regime sarà molto lento; tutti gli analisti prevedono che gli effetti negativi si dispiegheranno ancora a lungo nel traffico merci, anche con riguardo a quello container, sino al 2021. Tali effetti hanno un impatto diretto sulle aziende terminalistiche diversamente da quanto avviene per le shipping lines che possono riequilibrare attraverso economie di scala (blank sailings in combinato con i noli marittimi). D' altronde per i porti transita più del 40% dell' import/export del Paese e ciò riflette le dinamiche di previsione di PIL e di bilancia commerciale. In questo scenario è evidente come la sospensione temporanea per un breve periodo del pagamento dei canoni concessori ed autorizzativi risulti del tutto insufficiente ed inidonea a tutelare i diritti e la tenuta delle aziende portuali interessate. Quanto sta avvenendo, imputabile solo a fattori esogeni, impone quantomeno una significativa riduzione di canoni a carico delle imprese, in applicazione di principi generali di diritto comune. Le disposizioni su materia non sono sufficienti né adeguate nel testo e nella sostanza, soprattutto dove al comma 8 si prevede il limite complessivo di 10 milioni per far fronte alla riduzione dei canoni riguardante tutti i terminal operator e le imprese portuali interessate. Pertanto, è necessario apportare almeno alcune modifiche di integrazione alle disposizioni inserite nel suddetto articolo. In particolare occorre stabilire un congruo stanziamento non inferiore a 80 milioni di euro per il 2020 utilizzando pure gli avanzi di amministrazione delle **authority**. Occorre prevedere la possibilità di un pagamento rateizzato sino al 2021 compreso, dei canoni residui determinati al netto delle riduzioni. In coerenza con la normativa euro-unitaria ed interna, è necessario che ciascuna **authority** verifichi, in contraddittorio con il concessionario, l' equilibrio economico e finanziario sotteso a ciascuna



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

concessione, l' incidenza prospettica dell' evento di forza maggiore, le misure di riequilibrio in riduzione dei canoni anche attraverso un congruo prolungamento della concessione, non inferiore almeno a 24 mesi, ovvero di altre condizioni economicamente rilevanti. * presidente Assiterminal © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Sech-Psa, via libera all'unione a fine mese

Il via libera all'operazione che porterà all'unione tra Sech e il terminal Psa di Genova dovrebbe arrivare entro la fine del mese. Il prossimo comitato di gestione È stato convocato per il 30 giugno (quello di oggi sarà dedicato al bilancio dell' Authority) e in quella riunione sarà presentato il parere dell'avvocatura di Stato che il presidente Paolo Signorini aveva richiesto prima di poter dare luce verde al contestato matrimonio tra i due principali terminal del porto di Genova. Le carte da Roma sono arrivate da qualche tempo e a quanto apprende Il Secolo XIX non sarebbero negative per l'operazione.



PORTO I TRAFFICI

Jolly Vanadio, il colosso dei mari destinato a tornare a Ravenna

Riccardo Cantelli, agency manager della Ignazio Messina&C: «Se vogliamo sfruttare al meglio le nostre imbarcazioni (le più grandi del mondo) dovremo riapprodare sull' Adriatico»

ANDREA TARRONI

RAVENNA «Una giornata che porteremo nel cuore, e per la professionalità trovata a Ravenna oltre che per un' opportunità che abbiamo visto aprirsi. Un evento come l' attracco della Jolly Vanadio non rimarrà un unicum per la nostra esperienza nello scalo romagnolo». Riccardo Cantelli, agency manager della Ignazio Messina&C, può parlare a nome di una compagnia di navigazione che dispone di una flotta con le imbarcazioni Ro -Ro portacontaineri più grandi mai costruite al mondo. La storica società genovese le ha progettate in-house ed una di queste, la Jolly Vanadio appunto, ha compiuto un' operazione storica per il porto bizantino. Si è trattato, un mese fa, della nave più grande che abbia mai avvicinato la banchina ravennate ed aveva ormeggiato al Terminal Nord, Società del Gruppo Sapir. Un' imbarcazione di 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37,5. metri di larghezza, era giunta in Candiano attraverso l' agenzia marittima Italteam Shipping, e ha imbarcato con destinazione Iraq un carico eccezionale costituito da 30 sottostazioni elettriche prodotte a Lodi (si tratta di trailer di pesovariabile tra le 30 e le 80 tonnellate). E da altri 20 colli, tra cui due presse prodotte dalla Sacmi di Imola, da 125 tonnellate di peso ciascuna. Operazioni di imbarco che erano state svolte con modalità ro -ro utilizzando carrelli della Compagnia Portuale e che erano state possibili grazie alle particolari caratteristiche della nave e alla sua grande versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce e in particolare alla rampa poppiera, che ha una portata di 350 tonnellate e una larghezza massima di 12,5 metri. Aveva collaborato a quel weekend peculiare per il porto ravennate an chela Società Traghetti & Crociere, che aveva messo a disposizione le proprie aree per lo stoccaggio temporaneo dei colli da imbarcare. «Certamente questa nostra "prima volta" a Ravenna è stata facilitata dalla situazione che stiamo vivendo in Liguria e Basso Piemonte nella condizione delle infrastrutture viarie. Assicuro che per noi - spiega Cantelli - è stato un periodo difficile, in cui abbiamo dovuto reinventare la nostra logistica. E questo ha agevolato l' arrivo della Jolly a Ravenna». L' agency manager della Ignazio Messina aggiunge però che «indipendentemente dalla situazione contingente e pur considerando il fatto che deteniamo un terminal qui a Genova, se vogliamo sfruttare al meglio le nostre navi l' alternativa Adriatica non rimarrà un episodio». Il dirigente della Messina infatti, dopo aver esplicitato che «stiamo osservando con attenzione le evoluzioni che si stanno concretizzando a Ravenna con il progetto Hub» rileva anche che «purtroppo qui a Genova abbiamo anche un problema di altezze, per cui determinati trasporti dovranno vedere una soluzione differente da quella dello scalo in cui siamo basati. E a Ravenna siamo stati accolti benissimo».



Traffico ro-ro tornato ai livelli di prima della pandemia

RAVENNA Il traffico su rotabili è stato l'ultimo a segnalare la crisi e, nel **porto di Ravenna**, è anche il primo a risollevarsi. Quando già il Covid infuriava, agli inizi di marzo, il terminal traghetti era ancora in overbooking. Poi una brusca frenata e una rapida discesa. E ora, già sensibile, una risalita che infonde coraggio. Nelle ultime settimane si sono infatti cominciati a vedere alcuni segnali positivi del traffico dei cosiddetti Ro -Ro, ovvero le navi a carico orizzontale adatti alla logistica dei container poi trasportabili su ferro. Fiore all'occhiello nel **porto di Ravenna** di questo genere di trasporti è il "T&C Terminal Container", i cui dati recentemente diffusi fanno ben sperare nell'uscita dal momento di crisi connesso all'emergenza sanitaria. La movimentazione degli approdi in queste prime settimane di giugno ha infatti superato il riempimento medio del 2019 (421 rotabili nelle operazioni di sbarco/imbarco per ogni approdo) e, segnale altrettanto positivo, i traghetti sono nuovamente partiti lasciando a terra per overbooking fino a 64 semirimorchi. Finalmente, dopo il brusco calo dei traffici registrato in pieno lockdown (da marzo la movimentazione dei rotabili ha avuto una flessione che è arrivata a superare il 40% rispetto allo stesso periodo del 2019), si intravede una inversione di tendenza che auspichiamo sia confermata nei prossimi mesi. Ricordiamo che il Terminal Traghetti, gestito da Alberto Bissi, occupa mediamente 70 addetti tra dipendenti e esterni ed è uno dei gate nazionali delle Autostrade del Mare (traffico combinato mare -gomma) che opera con i principali vettori marittimi come Grimaldi e Tirrenia e che ha movimentato nel 2019 oltre 75.000 semirimorchi sulla linea **Ravenna -Brindisi -Catania**, spostandoli dalla strada verso una modalità di trasporto sostenibile.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Il relitto in pialassa

Com'è che non si parla più della Berkan B?

Anche per la Berkan B tutto tace. Conclusa l'indagine giudiziaria e vinta da Micoperi la gara per lo smaltimento, della nave di cui si è parlato anche sui telegiornali nazionali per l'enorme disastro ecologico che ha provocato, non si sa più nulla. Probabilmente verrà sventolato un iter burocratico intricato o dandone responsabilità al covid19, ma intanto la piallassa di Ravenna continua la sua sofferenza, con una potenziale bomba ecologica che può scoppiare da un momento all'altro. Vorremmo chiarezza da parte dell' **Autorità di sistema portuale** e del sindaco. Maurizio Marendon (ingegnere e responsabile porto e ambiente Lista per Ravenna)



RAVENNA, IL PROGETTO PORT HUB AL CONSORZIO GRANDI LAVORI

ALBERTO GHIARA

RAVENNA. La commissione incaricata di esaminare e valutare le due offerte pervenute relative alla realizzazione delle opere previste nel Progetto Ravenna Port Hub, ha concluso il proprio lavoro, individuando nel consorzio stabile Grandi Lavori e Dredging International - a cui sono associati Fincosit, Rcm Costruzioni, Technital, Sispi e F&M Ingegneria - il soggetto che realizzerà, tra le altre opere, anche l'escavo da cinque milioni di metri cubi nel porto di Ravenna. L'offerta prevede un costo totale dell'opera di 198 milioni di euro. La Commissione, nominata il 20 aprile scorso ha terminato così nei tempi che erano stati previsti il proprio incarico.



Avvisatore Marittimo

Ravenna

Ravenna e Livorno, dragaggi più vicini tra gare e meno SIN

Ravenna. Due porti si avvicinano agli importanti lavori di dragaggio, Ravenna e Livorno, il primo in una fase più avanzata del secondo, avendo completato degli importanti passi, tra appalti e deperimetrazioni. Per quanto riguarda Ravenna, sono stati aggiudicati i lavori, che la Commissione di gara ha affidato al Consorzio Stabile Grandi Lavori Scarl e Dredging International n.v. Zwijndrecht (Belgio). 5 milioni di metri cubi di sabbie da eliminare per un costo complessivo di 198 milioni di euro. Al netto di eventuali ricorsi, il prossimo passo sarà la stipula del contratto, poi la progettazione esecutiva e infine l'avvio dei cantieri, «ragionevolmente per la fine dell'anno», si aspetta l'autorità portuale. "Ravenna Port hub" vale complessivamente 235 milioni. Include: escavo di 5 milioni di metri cubi di sedimenti, per approfondire i fondali del porto sino a 12 metri e mezzo; rifacimento del primo lotto di banchine per oltre 6,5 chilometri di lunghezza totale, adeguandole ai nuovi fondali; realizzazione di una nuova banchina di un chilometro in penisola Trattaroli, dove sorgerà anche un nuovo terminal container. Il completamento del progetto consentirà anche la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale, per circa 200 ettari, direttamente collegate alle banchine, ai nuovi scali ferroviari merci e al sistema autostradale. segue in ultima pagina



Avvisatore Marittimo

Ravenna

Ravenna e Livorno

Per quanto riguarda Livorno, negli ultimi due anni sono state portate avanti tutte le attività tecnicoscientifiche necessarie per conoscere la qualità dei fondali e dei sedimenti del porto. L'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale ha ora chiesto al ministero dell'Ambiente la convocazione della Conferenza dei Servizi, così da approvare la deperimetrazione del Sito di Interesse Nazionale (SIN). Nella lettera l'authority livornese ha spiegato al ministero dell'Ambiente di aver terminato, in collaborazione con ISPRA ed ARPAT, le attività di campionamento a mare e le relative analisi di laboratorio finalizzate all'aggiornamento della caratterizzazione dei sedimenti marini. Sono quindi considerate concluse l'insieme delle indagini prescritte dal Decreto Direttoriale MATTM dell'8 giugno 2016, come si legge nella lettera, per cui l'Autorità di sistema portuale che fa capo a Livorno chiede così la convocazione della Conferenza dei Servizi per approvare i valori di riferimento (dei sedimenti) e procedere con la deperimetrazione dell'area, permettendo così il rilancio delle attività commerciali.

The collage consists of three distinct parts. The top part is a page from the 'Avvisatore Marittimo' magazine, showing various articles and a table of contents. The middle part is a logo for 'GRIMALDI GROUP Short Sea Services' featuring a map of the Mediterranean Sea and the text 'La Dorsale Adriatica' and 'La Dorsale Tirrenica'. The bottom part is a photograph of a large industrial facility, possibly a port terminal, with a truck in the foreground.

Ferrovie

Ravenna

Porto Di Ravenna. Via ai lavori di RFI per il nuovo ponte Teodorico

Cresce l' economia **portuale**, si libera la stazione ferroviaria di Ravenna da una buona parte del traffico merci e si riqualifica un' area a ridosso del **centro** storico. Sono partiti in questi giorni i lavori di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) per il rifacimento del ponte Teodorico, il cavalca-ferrovia che sovrasta i binari delle linee Bologna-Ravenna e Ferrara-Ravenna e collega la zona della Darsena al **centro** città. Il nuovo ponte, del costo di 9 milioni di euro, scavalcherà il fascio di binari della stazione centrale, sarà ad arco, con un' unica campata di 56 metri di ampiezza: dimensioni che consentono di far transitare sui binari sottostanti i treni che trasportano carichi alti quattro metri allo spigolo, la cosiddetta "autostrada viaggiante" e i container High Cube. L' opera rientra nel potenziamento dell' hub **portuale** di Ravenna che Rete ferroviaria italiana realizza per quasi 74 milioni, uno degli investimenti più consistenti tra gli scali marittimi. Strategica per lo sviluppo del Porto di Ravenna sarà infatti la realizzazione delle nuove stazioni merci sinistra e destra Candiano, che avvicineranno la destinazione dei treni merci alle aree di carico e scarico interne al comprensorio **portuale**, evitando lo stop intermedio nella stazione ferroviaria di Ravenna che potrà così finalmente dire addio allo scalo merci in area urbana.

"Un intervento per potenziare un hub strategico per l' Italia e primo punto di approdo delle merci importate in Emilia-Romagna", sottolinea il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, oggi durante il sopralluogo ai cantieri del Ponte Teodorico assieme al sindaco Michele Da Pascale, all' assessore regionale alle Infrastrutture, Andrea Corsini, e a Vincenzo Cefaliello, Direttore Produzione Emilia-Romagna di RFI. "Un' infrastruttura pubblica fondamentale per la competitività e l' attrattività del territorio, e quindi per la nostra economia e le nostre imprese- prosegue- e un' opera che libera una parte importante della città migliorandone la vivibilità e riducendo l' interferenza delle linee ferroviarie con la viabilità urbana. Una scelta che guarda alla sostenibilità, al trasporto su ferro e non su gomma e alla riqualificazione degli spazi, contribuendo a rimettere in modo l' economia attraverso la leva degli investimenti pubblici, fondamentale per la ripartenza. Continuiamo quindi a fare squadra con enti locali, territori e partner privati perché si possa tornare a crescere e creare occupazione di qualità", chiude Bonaccini. "Seguendo le indicazioni dell' Unione europea- aggiunge Corsini- intendiamo favorire sempre più il potenziamento della multi-modalità basata su ferrovie, vie navigabili interne e infrastrutture marittime. Insieme a Rfi, alla città di Ravenna e all' Autorità del Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale abbiamo sostenuto l' intera fase di analisi e progettazione degli interventi, grazie a un protocollo d' intesa sullo sviluppo di quello che per noi è un punto di snodo nevralgico dell' economia regionale". "E' un investimento molto importante per diversi motivi, mettiamo in sicurezza il ponte che aveva bisogno di interventi, favoriamo la crescita dell' economia **portuale** potenziando il porto e riqualifichiamo l' intera zona con un intervento di valore- spiega il sindaco De Pascale-. Si tratta del primo step che va nella direzione di incrementare e ottimizzare il traffico commerciale su ferro e migliorare la circolazione, nella consapevolezza che la crescita e lo sviluppo dello scalo **portuale** di Ravenna, che riveste un ruolo fondamentale in termini regionali, nazionali e internazionali, non può prescindere dal potenziamento delle infrastrutture al suo servizio. Nella stessa direzione vanno anche gli altri interventi contenuti negli accordi sottoscritti con Rfi, Regione Emilia-Romagna e **Autorità portuale** che permetteranno di deviare traffico merci dalla stazione ferroviaria sul bivio portuale e di potenziare il servizio passeggeri. In un' area strategica, il ponte Teodorico è stato progettato per rendere il traffico merci sempre più contenuto dal porto via ferroviaria, implementando i collegamenti, riducendo tempi gestionali e aumentando l' efficacia delle scelte per arrivare a lungo".

Ferrovie.it utilizza alcuni cookie per il proprio funzionamento. Se vuoi saperne di più e negare il consenso, [clicca qui](#). Chiudendo il banner, scorrendo la pagina o cliccando su un link accetterai all'uso dei cookie.

16 giugno 2020

Porto Di Ravenna. Via ai lavori di RFI per il nuovo ponte Teodorico

Comunicata stampa Gruppo FS

Cresce l'economia portuale, si libera la stazione ferroviaria di Ravenna da una buona parte del traffico merci e si riqualifica un'area a ridosso del centro storico. Sono partiti in questi giorni i lavori di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) per il rifacimento del ponte Teodorico, il cavalca-ferrovia che sovrasta i binari delle linee Bologna-Ravenna e Ferrara-Ravenna e collega la zona della Darsena al centro città. Il nuovo ponte, del costo di 9 milioni di euro, scavalcherà il fascio di binari della stazione centrale, sarà ad arco, con un'unica campata di 56 metri di ampiezza: dimensioni che consentono di far transitare sui binari sottostanti i treni che trasportano carichi alti quattro metri allo spigolo, la cosiddetta "autostrada viaggiante" e i container High Cube.

Un intervento per potenziare un hub strategico per l'Italia e primo punto di approdo delle merci importate in Emilia-Romagna", sottolinea il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, oggi durante il sopralluogo ai cantieri del Ponte Teodorico assieme al sindaco Michele Da Pascale, all'assessore regionale alle Infrastrutture, Andrea Corsini, e a Vincenzo Cefaliello, Direttore Produzione Emilia-Romagna di RFI. "Un'infrastruttura pubblica fondamentale per la competitività e l'attrattività del territorio, e quindi per la nostra economia e le nostre imprese- prosegue- e un'opera che libera una parte importante della città migliorandone la vivibilità e riducendo l'interferenza delle linee ferroviarie con la viabilità urbana. Una scelta che guarda alla sostenibilità, al trasporto su ferro e non su gomma e alla riqualificazione degli spazi, contribuendo a rimettere in modo l'economia attraverso la leva degli investimenti pubblici, fondamentale per la ripartenza. Continuiamo quindi a fare squadra con enti locali, territori e partner privati perché si possa tornare a crescere e creare occupazione di qualità", chiude Bonaccini. "Seguendo le indicazioni dell'Unione europea- aggiunge Corsini- intendiamo favorire sempre più il potenziamento della multi-modalità basata su ferrovie, vie navigabili interne e infrastrutture marittime. Insieme a Rfi, alla città di Ravenna e all'Autorità del Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale abbiamo sostenuto l'intera fase di analisi e progettazione degli interventi, grazie a un protocollo d'intesa sullo sviluppo di quello che per noi è un punto di snodo nevralgico dell'economia regionale".

"E' un investimento molto importante per diversi motivi, mettiamo in sicurezza il ponte che aveva bisogno di interventi, favoriamo la crescita dell'economia portuale potenziando il porto e riqualifichiamo l'intera zona con un intervento di valore- spiega il sindaco De Pascale-. Si tratta del primo step che va nella direzione di incrementare e ottimizzare il traffico commerciale su ferro e migliorare la circolazione, nella consapevolezza che la crescita e lo sviluppo dello scalo portuale di Ravenna, che riveste un ruolo fondamentale in termini regionali, nazionali e internazionali, non può prescindere dal potenziamento delle infrastrutture al suo servizio. Nella stessa direzione vanno anche gli altri interventi contenuti negli accordi sottoscritti con Rfi, Regione Emilia-Romagna e Autorità portuale che permetteranno di deviare traffico merci dalla stazione ferroviaria sul bivio portuale e di potenziare il servizio passeggeri. In un'area strategica, il ponte Teodorico è stato progettato per rendere il traffico merci sempre più contenuto dal porto via ferroviaria, implementando i collegamenti, riducendo tempi gestionali e aumentando l'efficacia delle scelte per arrivare a lungo".

Scegli Planitherm Infinity

Scopri Planitherm Infinity, la soluzione per il tuo edificio.

Il Porto di Ravenna - spiega Cefaliello - per la sua posizione strategica all'interno del Corridoio Baliceo - Adriatico e Padanese, può contare nel medio e lungo periodo sui flussi del traffico di valore per lo sviluppo del sistema merci: le RFI mirano alla gestione di Rfi e la costruzione del più grande scalo per il Porto di Ravenna, in un'area strategica, il Ponte Teodorico, che consentirà di deviare traffico merci dalla stazione ferroviaria sul bivio portuale e di potenziare il servizio passeggeri. In un'area strategica, il Ponte Teodorico è stato progettato per rendere il traffico merci sempre più contenuto dal porto via ferroviaria, implementando i collegamenti, riducendo tempi gestionali e aumentando l'efficacia delle scelte per arrivare a lungo".



Ferrovie

Ravenna

più connessa dal punto vista ferroviario, implementando i collegamenti, riducendo tempi percorrenza e aumentando il numero delle corse per pendolari e turisti". Il Porto di Ravenna - spiega Cefaliello - per la sua posizione strategica all' interno dei Corridoi Baltico - **Adriatico** e Mediterraneo, non poteva non rivestire un ruolo primario nel piano del Gruppo FS Italiane per lo sviluppo del trasporto merci, lo shift modale dalla gomma al ferro e la connessione dei poli logistici strategici del Paese con la rete ferroviaria nazionale. Il tutto in linea con gli obiettivi inseriti nel Libro Bianco dei Trasporti dell' Unione Europea, che prevedono di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci su ferrovia e il 50% nel 2050, creando le condizioni infrastrutturali per sviluppare servizi intermodali funzionali e affidabili, in grado di generare un beneficio strutturale per il **sistema** logistico nazionale. L' hub di Ravenna Nello scalo, 3 milioni e 500 mila tonnellate delle merci movimentate (26,5 in totale) viaggiano su rotaia, per un passaggio di oltre 7mila treni, dati che lo collocano tra i primi in Italia per traffico ferroviario: una crescita costante della domanda di trasporto su ferro, da e per l' area **portuale**, e un aumento della movimentazione sullo scalo merci della stazione ferroviaria. Nel 2015 è stato siglato un accordo fra Gruppo FS Italiane, Comune di Ravenna, **Autorità Portuale** e Regione Emilia-Romagna per la realizzazione di interventi migliorativi dell' accessibilità ferroviaria del Porto di Ravenna seguito, nel 2017 da un accordo specifico proprio per lo sviluppo del nodo ferroviario di Ravenna e il rafforzamento del traffico merci. Con lo sblocco dei fondi per il potenziamento dello scalo, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha stanziato 47,7 milioni di euro destinati a lavori sulle due linee ferroviarie a sinistra e a destra del canale Candiano. Stanziamento che si aggiunge a quello di 25,9 milioni di euro per cantieri che si chiuderanno in gran parte entro l' anno, per una cifra complessiva di 73,6 milioni di euro. L' intervento sul ponte Teodorico Valutate le condizioni complessive dell' attuale infrastruttura che sconsigliavano un ampliamento delle arcate, RFI ha stanziato oltre 9 milioni di euro per un nuovo ponte stradale ad arco con trave a via inferiore, caratterizzato da un' unica campata di 56 metri di ampiezza e un impalcato lungo 58 metri e largo 19. L' intervento prevede anche il miglioramento della viabilità, grazie a un percorso pedonale su un lato del nuovo ponte e uno ciclabile sull' altro. Dopo la demolizione del vecchio ponte, entro la fine di giugno, verranno realizzate le spalle di appoggio dell' impalcato, i muri di contenimento e infine sarà varato il nuovo ponte, sul quale sarà posata la pavimentazione stradale per poi essere riaperto al traffico a dicembre di quest' anno. Previste anche alcune opere di mitigazione ambientale, fra cui il rivestimento delle scarpate dei rilevati con terreno vegetale e il rinverdimento con idrosemina, la messa a dimora di essenze arboree e arbustive autoctone al piede delle nuove scarpate e il rivestimento in mattoni dei muri in calcestruzzo. Comunicato stampa Gruppo FS - 16 giugno 2020.

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l'operazione caronte

La camorra dietro i relitti delle barche smaltiti illegalmente a Marina di Carrara

Gli yacht i erano stati portati in un' area tra viale Zaccagna e viale Da Verrazzano. In nove indagati, in carcere un napoletano

carrara Grossa operazione ieri mattina della compagnia dei carabinieri di Santa Margherita Ligure che vede coinvolto però anche il nostro territorio per una vicenda di smaltimento illecito di rifiuti di yacht, danneggiati da una mareggiata a Rapallo, e che erano stati portati illegalmente anche in alcune aree abbandonate dell' area Sir apuana. La vicenda risale ai giorni 29 e 30 ottobre del 2018. I militari, cooperando con i colleghi delle province di Genova, Napoli, Caserta, Avellino e Massa Carrara hanno dato seguito ad un' ordinanza di custodia cautelare, emessa dal Gip di Genova su richiesta della locale Direzione distrettuale Antimafia. Si trattava di nove indagati responsabili a vario titolo dei reati di: attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti aggravato in concorso, violenza privata aggravata dal metodo mafioso, omicidio colposo, calunnia , illecita concorrenza con violenza e minaccia e intermediazione illecita di manodopera. A uno degli indagati sarà portato in carcere mentre ad altri sette gli arresti domiciliari e all' ultimo il divieto di dimora nel comune di Rapallo. Notificati anche avvisi di garanzia a sette persone ritenute, a vario titolo, concorrenti nei reati contestati tra cui anche tentato omicidio e detenzione illegale di armi da fuoco. Oltre alle misure cautelari personali, la magistratura ha emesso anche un decreto di sequestro preventivo ai fini della confisca per un totale di oltre 3,6 milioni di euro . La misura cautelare è stata emessa a carico di sette uomini e due donne, alcuni gravati da precedenti di polizia, tra cui imprenditori, avvocati e professionisti nel settore della nautica ritenuti a vario titolo coinvolti nel trasporto, stoccaggio, gestione e smaltimento illecito di rifiuti relativi alle imbarcazioni distrutte dalla mareggiata epocale che ha colpito la città di Rapallo affondando o distruggendo 435 imbarcazioni. I rifiuti erano stati gestiti in spregio al rispetto dell' ambiente anche in un area di deposito a Marina, fra viale Zaccagna e viale Da Verrazzano (dietro a un distributore di carburanti chiuso). L' indagine infatti segnala come luogo di smaltimento due Siti di Interesse Regionale (Sir) nella Provincia di Massa Carrara, con un ricavo di oltre 3 milioni di euro, movimentando e gestendo circa 670 tonnellate di rifiuti non tracciati. In manette, oltre all' imprenditore campano Pasquale Capuano, fulcro di tutta l' indagine e portato in carcere ad Avellino, sono finiti anche i vertici della **Porto** Carlo Riva, società che gestisce lo scalo rapallese: Andrea Dall' Asta, presidente, Marina Scarpino, direttrice, e il consulente Massimo Burzi (sono tutti agli arresti domiciliari). Identica sorte per Roberto Lembo, ingegnere campano che ha messo in contatto Capuano con i vertici del **porto** ligure, Francesco Acamfora, avvocato partenopeo legato a Lembo, e Filomena Capuano, figlia dell' imprenditore. L' indagine è stata coordinata dalla Dda di Genova (procuratore aggiunto Paolo D' Ovidio e sostituto procuratore Andrea Ranalli) e l' ordinanza è stata emessa dal Gip Claudio Siclari. --



Avvisatore Marittimo

Marina di Carrara

Carrara-Porto Torres ritorna settimanale

Marina di Carrara. È ripresa sabato 13 giugno la programmazione settimanale del collegamento merci Marina di Carrara-Porto Torres. Lo annuncia in una nota il gruppo Grendi. In particolare la nave Severina partirà da Marina di Carrara ogni sabato sera alle ore 24 e arriverà a Porto Torres domenica alle 12. Il rientro da Porto Torres, invece, è alle ore 17 di domenica con arrivo alle ore 8 a Marina di Carrara. «Le conseguenze economiche della pandemia sull'economia del mare e sui porti commerciali italiani sono pesanti - ha spiegato Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi -: secondo alcuni studi il calo del traffico dei container quest'anno sarà nell'ordine del 20-30% per quasi tutti i porti italiani. In questo scenario il gruppo Grendi continua a puntare sullo sviluppo dell'economia della Sardegna e, insieme al tradizionale collegamento marittimo operato a Cagliari, con il sud dell'isola, spinge sulla rotta inaugurata quest'anno a nord con Porto Torres».

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
www.avvisatorimarittimo.it
1993 - 2020 - 16 GIUGNO 2020

In audizione alla Camera, Anasporti chiede più risorse alle Adsp
Porti, ancora 70 milioni
Ritornerebbero circa 120 milioni in spesa a cui stanno andando incontro i porti italiani, per il traffico passeggeri e gli appalti agli operatori. La commissione chiede un'integrazione. Confitea propone una serie di emendamenti al DL Bilancio.

Due importanti opere in corso
Ravenna e Livorno, dragaggi più vicini tra gare e meno SIN
Ravenna. Due progetti sono stati affidati a gara di appalto. Ravenna e Livorno. In una gara più semplice del normale, saranno completati dragaggi, opere di argine e sistemazioni.

Gioia Tauro taglierà la sua banchina per inserirci bacino
Gioia Tauro. Il bacino di contenimento delle navi che opera nel porto di Gioia Tauro, in provincia di Reggio Calabria, sarà ampliato. La banchina sarà tagliata per creare un bacino di contenimento delle navi.

Napoli, intervista all'ex direttore
Squadra poco incisiva
Cerruti lascia Assogestiti
Napoli. L'ex direttore dell'Assogestiti, l'associazione dei gestori dei porti italiani, ha lasciato l'incarico. Cerruti ha lavorato per la gestione del porto di Napoli.

Carrara-Porto Torres ritorna settimanale
Marina di Carrara. È ripresa sabato 13 giugno la programmazione settimanale del collegamento merci Marina di Carrara-Porto Torres. Lo annuncia in una nota il gruppo Grendi.

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



La Gazzetta Marittima

Marina di Carrara

Gruppo Grendi per la ripartenza sulle merci Carrara-Porto Torres

MARINA DI CARRARA Da sabato scorso è ripresa la programmazione settimanale del collegamento merci **Marina di Carrara-Porto Torres**. In particolare la M/V Severine parte da **Marina di Carrara** ogni sabato sera alle ore 24 e arriva a **Porto Torres** domenica alle 12. Il rientro da **Porto Torres**, invece, è alle ore 17 di domenica con arrivo alle ore 8 a **Marina di Carrara**. Il servizio si aggiunge alle 8 partenze settimanali della compagnia tra Cagliari e **Carrara** e al settimanale su **Porto Torres**. Le conseguenze economiche della pandemia sull'economia del mare e sui porti commerciali italiani sono pesanti: secondo alcuni studi il calo del traffico dei container quest'anno sarà nell'ordine del 20-30% per quasi tutti i porti italiani. In questo scenario il Gruppo Grendi continua a puntare sullo sviluppo dell'economia della Sardegna e, insieme al tradizionale collegamento marittimo operato a Cagliari, con il Sud dell'isola, spinge sulla rotta inaugurata quest'anno a Nord con **Porto Torres** ha dichiarato Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi. Tra le ultime iniziative messe a segno dal Gruppo Grendi per rafforzare la sua offerta vi sono anche un'operazione di capitalizzazione e

la certificazione volontaria del bilancio. Più in dettaglio nel corso del mese di maggio 2020 il Gruppo Grendi ha aumentato il capitale sociale di Grendi Trasporti Marittimi SPA da euro 1.500.000,00 a 2.000.000,00 euro e ha ottenuto la certificazione volontaria di bilancio, per tutto il Gruppo, per l'esercizio 2019 dalla società di revisione Mazars Italia SpA. In un momento di congiuntura difficile e trasversale a tutti i settori la decisione di capitalizzare il nostro gruppo è un chiaro segnale della volontà di portare avanti il progetto aziendale di sviluppo dei trasporti per linee marittime e terrestri e dell'attività logistica: nel mese di febbraio abbiamo portato a 8 le partenze settimanali sulla tratta Cagliari **Marina di Carrara**, a cui si aggiunge ora il servizio settimanale su **Porto Torres**. La certificazione volontaria di bilancio rende manifesto uno dei valori che connota da sempre l'attività di questo gruppo che ha quasi due secoli di storia: la trasparenza. In questo caso è relativa all'informativa che diamo all'esterno: ai nostri clienti, ai fornitori e anche a tutti coloro che lavorano nel gruppo e che ci hanno permesso di raggiungere questi risultati ha affermato Antonio Musso.



Il Tirreno

Livorno

Maxi-buca, finalmente è tutto pronto

Ancora non c'è niente di ufficiale ma la fine dei lavori (e la riapertura del passaggio per Tirrenia) dovrebbe essere domani

livorno Ancora non c'è l'ufficialità nero su bianco ma, a meno che in extremis non arrivi un rinvio, la data giusta dovrebbe essere domani: finalmente, dopo un'odissea lunga 12 anni più due mesi e 17 giorni, la superstrada Fi-Pi-Li tornerà ad avere una strada normale. Senza quella maxi-buca che l'ha contrassegnata per lungo tempo perfino sulle mappe satellitari di Google Earth. «Tutto pronto», dice l'assessore regionale ai trasporti Vincenzo Ceccarelli che a fatica è riuscito a sbloccare una situazione paradossale. «Missione compiuta. C'è voluto un po' più di tempo: abbiamo dovuto superare una serie di imprevisti, è stato creato il corridoio estivo per limitare le file estive verso il mare. Tengo a precisare che resta da fare una parte di lavori da parte della Città Metropolitana. Ma riapriamo. Restituiamo una rampa fondamentale di accesso alla città e al **porto**: era stato preso un impegno ed è stato mantenuto». Di giovedì la ripartenza così come di giovedì arrivò il patatrac: era il 27 marzo 2008 quando il manto stradale sprofondò per un paio di metri squarciando l'asfalto: solo un miracolo ha evitato che il cedimento inghiottisse qualcuno dei camion che quotidianamente fanno la spola con la Darsena Toscana. Tempo un anno, ed ecco il bis un sabato notte di metà aprile 2009. Certo, non per questo si è fermato il traffico di Tir diretti in **porto** o in uscita dai varchi doganali ma non c'è autotrasportatore che non abbia notato con quale biglietto da visita si presentava il **porto** di **Livorno**: una voragine rimasta lì talmente a lungo che all'interno era cresciuta una rigogliosa vegetazione di arbusti. E' importante che la riapertura arrivi prima della stagione estiva: chissà se capiterà anche nell'era del coronavirus, ma di regola i livornesi sono fra i più assidui frequentatori delle spiagge di Calambrone e Tirrenia. La riattivazione del normale assetto della circolazione aiuterebbe a separare almeno un po' i flussi di traffico - quello turistico e quello portuale - così da ridurre i rischi quando prevedibilmente si intensificherà l'andirivieni. Resta sul tavolo una richiesta dell'autotrasporto: il mantenimento del passaggio a livello fra via Leonardo da Vinci e via Iacoponi davanti alla trattoria Da Armandino. Lo chiedono per evitare complicati giri in uscita e in entrata dal varco Galvani e da insediamenti come Masol, Sintermar e depositi costieri. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

appalto story

Un' odissea lunga più di 12 anni fra rimpalli, ricorsi e rinvii

dietro le quintemauro zucchelli Anziché chiamare le migliori menti della nostra generazione al gran conclave di villa Doria Pamphilj, per capire cosa bisogna come curare un Paese malato e bloccato basterebbe mettere un dirigente di seconda fascia livello B del ministero a scartabellarsi i fogli che raccontano guai, impicci, ritardi, intoppi e controintoppi della maxi-buca sulla superstrada Fi-Pi-Li all' inizio del viadotto per entrare in Darsena Toscana. Una via crucis burocratica lunga 12 anni per un appalto di 1, 6 milioni di euro: dunque, non un problema di soldi e, a quanto se ne sa finora, neppure un blocco da inchiesta choc per magagne di mazzette. Un calvario che più di qualsiasi commissione d' inchiesta spiega perché nessuno vuole investire qui: terribile proprio perché tragicamente normale. la patata bollenteA arrivare in fondo ce l' ha fatta l' assessore regionale Vincenzo Ceccarelli che nel 2016 ha ereditato dalla Provincia la patata bollente: dai banchi della maggioranza l' ha incalzato il dem Francesco Gazzetti, da quelli dell' opposizione il m5s Enrico Cantone («anni di ritardi, e questo sarebbe il buongoverno Pd? »). Poi poco altro: le discussioni nel "parlamentino" dell' Authority, qualche mugugno di Confindustria, dell' autotrasporto e dell' Aci, ma senza che diventasse davvero un problema in cui la città decidesse di alzare la voce. L' ha fatto Il Tirreno con una sfilza di articoli fino alla provocazione di andare con la torta dentro la voragine a celebrarne, a fine marzo 2018, il "compleanno" nel giorno del decimo anniversario del crollo. Nata male fin dall' inizioL' odissea è talmente balorda che val la pena di ricordarne l' inizio. Anzi, il prologo: l' ultimo lotto della superstrada, quello che entra nel **porto** di **Livorno** arriva con una dozzina di anni di ritardo rispetto al troncone per Pisa. Il motivo? Era rimasto impantanato negli ultimi sussulti societari della Cmf perché risultava complicato riuscire a far migrare l' appalto da un ramo all' altro dell' azienda pubblica di Guasticce (defunta). Alla fine però, all' antvigilia del Natale 2003 il taglio del nastro. Ma il lavoro devono averlo fatto un po' così: passano appena cinque anni, e la nuova superstrada cede di schianto. Più il tempo che è rimasta ko di quello in attività: come l' Aula Mariana, insomma... La topa peggio del bucoLa rabberciano alla vai e vieni, e la topa viene peggio del buco: meno di un anno più tardi ecco il cedimento bis, più grave del primo. Colpa dell' antifosso delle Acque Chiare in località svincolo via Quaglierini: un rigagnolo largo meno di 9 metri ma, visto che deve sopportare l' andirivieni di migliaia di camion da 40-45 tonnellate, non dev' essere stata una genialata pensare che, anziché un ponticello in cemento, fosse sufficiente cavarsela al risparmio con un tratto di tubo finsider. I tecnici azzardano che è un bel guaio e, proprio per questo, per aggiustare la strada ci vorrà un bel po' di tempo, «forse qualche settimana, magari uno o due mesi». il valzer delle competenzeMa il peggio deve venire: si finisce in una lunghissima fase in cui strade come questa passano di competenza da un ufficio all' altra, da un ente all' altro. Era una strada statale, poi decentrata a livello di Regione e successivamente girata alle singole Province. Per non spezzettare il tracciato fra le varie amministrazioni toccate, si decide di metter tutto in collo alla Provincia di Firenze, che però da un lato deve trasformarsi in Città Metropolitana e dall' altro gira tutto a una società esterna di global service. nel regno di babeÈ chiaro però che non stiamo parlando di 50 metri di bitume, qui c' è da spendere qualche soldo e quest' appalto ha la priorità che può avere la rognna di un parente alla larga. Risultato: alla fine la Provincia di **Livorno** si stufa e si riprende in mano la situazione.



Il Tirreno

Livorno

Palazzo Granduca annuncia a fine 2013 che di lì a poco sarebbe partita la gara d' appalto («lavori pronti entro il 2014»): peccato che arrivino i vincoli alla finanza pubblica a piombare ogni velleità, anche se i soldi ci sono e la volontà politica anche. Niente: del resto, sono gli anni in cui le Province oggi ci sono e domani no, poi le assottigliano, le resuscitano, le riformano, le aggregano, le spezzettano. Chiacchiere buone solo per l' ingegneria istituzionale fatta con il Lego, e la maxi-buca resta lì. in campo la regioneAll' inizio di questa legislatura ormai in dirittura d' arrivo è la Regione ad avocare a sé la grana. La prima volta l' assessore Vincenzo Ceccarelli s' avventura a dire che entro il 2018 avrebbe risolto il problema, poi si rifiuterà di farsi inchiodare a questa o quella data. È l' ottobre 2018 quando da Firenze si annuncia che c' è il decreto di aggiudicazione «in via definitiva» alla ditta Granchi srl di Pomarance, capofila di un pool di imprese che include pure la società Galletti Amerigo & Arias e la Esseti srl. Rogne fino all' ultimoMa la corsa a ostacoli non è finita: inutile dire che, come ogni volta che c' è un appalto, le cordate perdenti fanno l' immancabile ricorso al Tar. Fa parte dei tempi liturgici di ogni opera pubblica. Non basta: siccome il cantiere ha bloccato il percorso che ordinariamente si fa per andare da Livorno a Tirrenia, prima c' è stato da imbastire una ingarbugliata viabilità alternativa, poi si è trovato un escamotage per evitare il traffico caos che incroci bagnanti e Tir, ma questo inevitabilmente ha rallentato i lavori e ne ha fatto slittare la riapertura. Finito? No, a quel punto è scattato lo stop per via dell' emergenza coronavirus. Ora domani finalmente il ritorno alla normalità: ammesso che non sbarchino i marziani, poi non dite che non vi avevamo avvisati. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

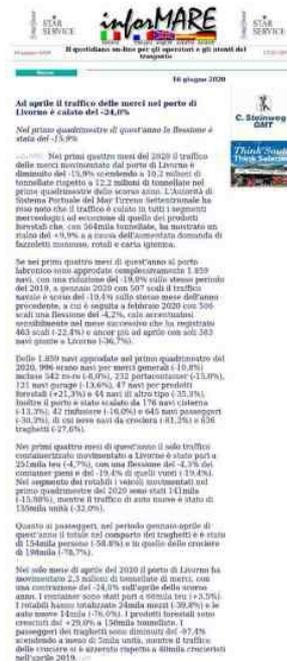
Livorno: traffici in calo nel I° quadrimestre

Segni meno davanti a tutti gli indicatori di traffico, con l' unica eccezione per quello dei prodotti forestali, cresciuto di quasi il 10% a causa dell' aumentata domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica. Sono questi i risultati quadrimestrali del **porto** di Livorno, pubblicati stamani nella sezione 'Osservatorio Covid-19' dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il bilancio consuntivo riflette chiaramente la situazione generale attuale di emergenza, che non ha risparmiato nessun **porto** in termini di contrazione dei volumi movimentati. Tra gennaio ed aprile lo scalo ha movimentato complessivamente 10,2 milioni di tonnellate di merce, facendo registrare un decremento del 15,9% sullo stesso periodo del 2019. In calo il traffico dei container, che nei primi mesi dell' anno, ha fatto segnare, al netto delle operazioni di trasbordo (in crescita del 3,7%), una diminuzione del 4,7%, a 251.333 TEU. Diminuiscono sia i container pieni (-4,3%) che quelli vuoti (-19,4%). Dati negativi anche per il traffico rotabile che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo complessivo del 15,9% in termini di mezzi commerciali movimentati, a 141.181 unità. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l' imbarco con una dinamica più accentuata per l' export. In diminuzione, inoltre, sia il traffico delle auto nuove (ne sono state movimentate 154.605, contro le 227 mila dello scorso anno, -32%) che quello della merce alla rinfusa (-29% per quelle liquide, -8,9% per quelle solide). Come accennato, i prodotti forestali sono invece risultati l' unico traffico commerciale in positivo con 563.918 tonnellate movimentate e un +9,9% sul primo quadrimestre del 2019, risultato - quest' ultimo - da attribuirsi all' aumento della domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica, prodotti tipici delle cartiere della Lucchesia particolarmente richiesti nel periodo Covid-19. Per quanto riguarda i passeggeri, il **porto** ha messo a segno risultati negativi sia nel traffico traghetti (153.869 persone sbarcate/imbarcate, -58,8% rispetto al 2019) che in quello delle crociere (-78,7%). L' andamento mensile del traffico rotabile, di auto nuove e passeggeri ha messo in evidenza come ad aprile la situazione sia ulteriormente peggiorata rispetto al mese precedente. Per altri traffici, come quello dei contenitori e dei forestali, si sono invece conseguiti risultati positivi di rispettivamente il 3,2 e il 29%. Scarica il report



Ad aprire il traffico delle merci nel porto di Livorno è calato del -24,0%

Nel primo quadrimestre di quest' anno la flessione è stata del -15,9% Nei primi quattro mesi del 2020 il traffico delle merci movimentato dal **porto di Livorno** è diminuito del -15,9% scendendo a 10,2 milioni di tonnellate rispetto a 12,2 milioni di tonnellate nel primo quadrimestre dello scorso anno. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha reso noto che il traffico è calato in tutti i segmenti merceologici ad eccezione di quello dei prodotti forestali che, con 564mila tonnellate, ha mostrato un rialzo del +9,9% a causa dell' aumentata domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica. Se nei primi quattro mesi di quest' anno al **porto labronico** sono approdate complessivamente 1.859 navi, con una riduzione del -19,0% sullo stesso periodo del 2019, a gennaio 2020 con 507 scali il traffico navale è sceso del -10,4% sullo stesso mese dell' anno precedente, a cui è seguita a febbraio 2020 con 506 scali una flessione del -4,2%, calo accentuatosi sensibilmente nel mese successivo che ha registrato 463 scali (-22,4%) e ancor più ad aprile con soli 383 navi giunte a **Livorno** (-36,7%). Delle 1.859 navi approdate nel primo quadrimestre del 2020, 996 erano navi per merci generali (-10,8%) incluse 542 ro-ro (-8,0%), 232 portacontainer (-15,0%), 121 navi garage (-13,6%), 47 navi per prodotti forestali (+21,3%) e 44 navi di altro tipo (-35,3%). Inoltre il **porto** è stato scalato da 176 navi cisterna (-13,3%), 42 rinfusiere (-16,0%) e 645 navi passeggeri (-30,3%), di cui nove navi da crociera (-81,3%) e 636 traghetti (-27,6%). Nei primi quattro mesi di quest' anno il solo traffico containerizzato movimentato a **Livorno** è stato pari a 251mila teu (-4,7%), con una flessione del -4,3% dei container pieni e del -19,4% di quelli vuoti (-19,4%). Nel segmento dei rotabili i veicoli movimentati nel primo quadrimestre del 2020 sono stati 141mila (-15,98%), mentre il traffico di auto nuove è stato di 155mila unità (-32,0%). Quanto ai passeggeri, nel periodo gennaio-aprile di quest' anno il totale nel comparto dei traghetti è stato di 154mila persone (-58,8%) e in quello delle crociere di 198mila (-78,7%). Nel solo mese di aprile del 2020 il **porto di Livorno** ha movimentato 2,3 milioni di tonnellate di merci, con una contrazione del -24,0% sull' aprile dello scorso anno. I container sono stati pari a 66mila teu (+3,5%). I rotabili hanno totalizzato 24mila mezzi (-39,8%) e le auto nuove 14mila (-76,0%). I prodotti forestali sono cresciuti del +29,0% a 150mila tonnellate. I passeggeri dei traghetti sono diminuiti del -97,4% scendendo a meno di 5mila unità, mentre il traffico delle crociere si è azzerato rispetto a 40mila crocieristi nell' aprile 2019.



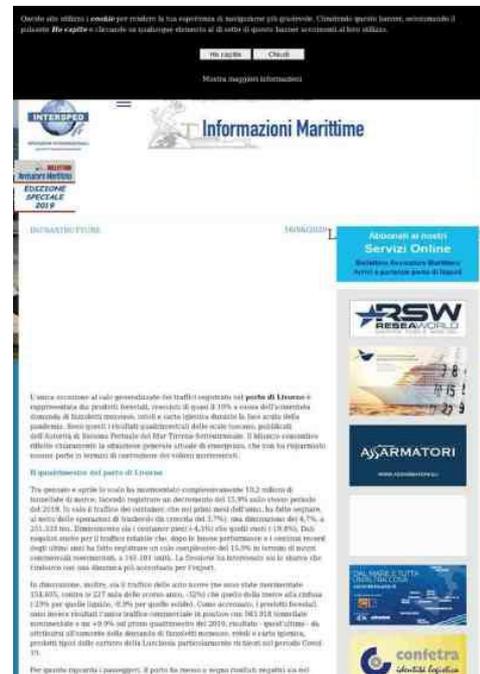
Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, il quadrimestre nero dei traffici

Le merci totali hanno perso quasi il 16% rispetto allo stesso periodo del 2019

L' unica eccezione al calo generalizzato dei traffici registrato nel **porto** di **Livorno** è rappresentata dai prodotti forestali, cresciuti di quasi il 10% a causa dell' aumentata domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica durante la fase acuta della pandemia. Sono questi i risultati quadrimestrali dello scalo toscano, pubblicati dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il bilancio consuntivo riflette chiaramente la situazione generale attuale di emergenza, che non ha risparmiato nessun **porto** in termini di contrazione dei volumi movimentati. Il quadrimestre del **porto di Livorno** Tra gennaio e aprile lo scalo ha movimentato complessivamente 10,2 milioni di tonnellate di merce, facendo registrare un decremento del 15,9% sullo stesso periodo del 2019. In calo il traffico dei container, che nei primi mesi dell' anno, ha fatto segnare, al netto delle operazioni di trasbordo (in crescita del 3,7%), una diminuzione del 4,7%, a 251.333 teu. Diminuiscono sia i container pieni (-4,3%) che quelli vuoti (-19,4%). Dati negativi anche per il traffico rotabile che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo complessivo del 15,9% in termini di mezzi commerciali movimentati, a 141.181 unità. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l' imbarco con una dinamica più accentuata per l' export. In diminuzione, inoltre, sia il traffico delle auto nuove (ne sono state movimentate 154.605, contro le 227 mila dello scorso anno, -32%) che quello della merce alla rinfusa (-29% per quelle liquide, -8,9% per quelle solide). Come accennato, i prodotti forestali sono invece risultati l' unico traffico commerciale in positivo con 563.918 tonnellate movimentate e un +9,9% sul primo quadrimestre del 2019, risultato - quest' ultimo - da attribuirsi all' aumento della domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica, prodotti tipici delle cartiere della Lucchesia particolarmente richiesti nel periodo Covid-19. Per quanto riguarda i passeggeri, il **porto** ha messo a segno risultati negativi sia nel traffico traghetti (153.869 persone sbarcate/imbarcate, -58,8% rispetto al 2019) che in quello delle crociere (-78,7%). L' andamento mensile del traffico rotabile, di auto nuove e passeggeri ha messo in evidenza come ad aprile la situazione sia ulteriormente peggiorata rispetto al mese precedente. Per altri traffici, come quello dei contenitori e dei forestali, si sono invece conseguiti risultati positivi di rispettivamente il 3,2 e il 29%.



Traffici in calo nel porto di Livorno

Unica eccezione per i prodotti forestali in crescita del 10%

Redazione

LIVORNO Traffici in calo nel porto di Livorno da Gennaio ad Aprile di quest'anno, periodo che ha fortemente segnato non solo l'economia, ma la vita delle persone in tutto il mondo per il diffondersi della pandemia. Questo ha portato a segni meno davanti a tutti gli indicatori di traffico, con l'unica eccezione per quello dei prodotti forestali, cresciuto di quasi il 10% a causa dell'aumentata domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica. Sono questi, in sintesi, i risultati quadrimestrali del porto di Livorno, pubblicati stamani nella sezione Osservatorio Covid-19 dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Il bilancio consuntivo riflette chiaramente la situazione generale attuale di emergenza, che non ha risparmiato nessun porto in termini di contrazione dei volumi movimentati. Tra Gennaio ed Aprile lo scalo ha movimentato complessivamente 10,2 milioni di tonnellate di merce, facendo registrare un decremento del 15,9% sullo stesso periodo del 2019. In calo il traffico dei container, che nei primi mesi dell'anno, ha fatto segnare, al netto delle operazioni di trasbordo (in crescita del 3,7%), una diminuzione del 4,7%, a 251.333 teu. Diminuiscono sia i container pieni (-4,3%) che quelli vuoti (-19,4%). Dati negativi anche per il traffico rotabile che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo complessivo del 15,9% in termini di mezzi commerciali movimentati, a 141.181 unità. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l'imbarco con una dinamica più accentuata per l'export. In diminuzione, inoltre, sia il traffico delle auto nuove (ne sono state movimentate 154.605, contro le 227 mila dello scorso anno, 32%) che quello della merce alla rinfusa (-29% per quelle liquide, 8,9% per quelle solide). Come accennato, i prodotti forestali sono invece risultati l'unico traffico commerciale in positivo con 563.918 tonnellate movimentate e un +9,9% sul primo quadrimestre del 2019, risultato quest'ultimo da attribuirsi, come scritto in apertura, all'aumento della domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica, prodotti tipici delle cartiere della lucchesia particolarmente richiesti nel periodo di emergenza Covid-19. Per quanto riguarda i passeggeri, il porto ha messo a segno risultati negativi sia nel traffico traghetti (153.869 persone sbarcate / imbarcate, 58,8% rispetto al 2019) che in quello delle crociere (-78,7%), causato dal blocco di queste attività per contenere i contagi. Infine, **l'AdSp**, riferisce dell'andamento mensile del traffico rotabile, di auto nuove e passeggeri che ha messo in evidenza come ad Aprile la situazione sia ulteriormente peggiorata rispetto al mese precedente. Per altri traffici, come quello dei contenitori e dei forestali, si sono invece conseguiti risultati positivi di rispettivamente il 3,2 e il 29%. Il report completo dei traffici elaborato dall'**AdSp** si può scaricare qui.



Livorno, traffici giù nel quadrimestre

Segni meno davanti a tutti gli indicatori di traffico, con l'unica eccezione per quello dei prodotti forestali, cresciuto di quasi il 10% a causa dell'aumentata domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica. Sono questi i risultati quadrimestrali del porto di Livorno, pubblicati stamani nella sezione Osservatorio Covid-19 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Tra gennaio ed aprile lo scalo ha movimentato complessivamente 10,2 milioni di tonnellate di merce, facendo registrare un decremento del 15,9% sullo stesso periodo del 2019. In calo il traffico dei container, che nei primi mesi dell'anno, ha fatto segnare, al netto delle operazioni di trasbordo (in crescita del 3,7%), una diminuzione del 4,7%, a 251.333 TEU. Diminuiscono sia i container pieni (-4,3%) che quelli vuoti (-19,4%). Dati negativi anche per il traffico rotabile che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo complessivo del 15,9% in termini di mezzi commerciali movimentati, a 141.181 unità. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l'imbarco con una dinamica più accentuata per l'export. In diminuzione, inoltre, sia il traffico delle auto nuove (ne sono state movimentate 154.605, contro le 227 mila dello scorso anno, -32%) che quello della merce alla rinfusa (-29% per quelle liquide, -8,9% per quelle solide). Come accennato, i prodotti forestali sono invece risultati l'unico traffico commerciale in positivo con 563.918 tonnellate movimentate e un +9,9% sul primo quadrimestre del 2019, risultato quest'ultimo da attribuirsi all'aumento della domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica, prodotti tipici delle cartiere della Lucchesia particolarmente richiesti nel periodo Covid-19. Per quanto riguarda i passeggeri, il porto ha messo a segno risultati negativi sia nel traffico traghetti (153.869 persone sbarcate/imbarcate, -58,8% rispetto al 2019) che in quello delle crociere (-78,7%). L'andamento mensile del traffico rotabile, di auto nuove e passeggeri ha messo in evidenza come ad aprile la situazione sia ulteriormente peggiorata rispetto al mese precedente. Per altri traffici, come quello dei contenitori e dei forestali, si sono invece conseguiti risultati positivi di rispettivamente il 3,2 e il 29%. Scarica il report

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo 



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

SEZIONE RESPONSABILI MARCA CARRE



18 Giugno 2020 — News
Osservatorio Covid-19
Livorno, traffici giù nel quadrimestre
di Redazione Port News

Segni meno davanti a tutti gli indicatori di traffico, con l'unica eccezione per quello dei prodotti forestali, cresciuto di quasi il 10% a causa dell'aumentata domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica.

Sono questi i risultati quadrimestrali del porto di Livorno, pubblicati stamani nella sezione "Osservatorio Covid-19" dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar

auto nuove (ne sono state movimentate 154.605, contro le 227 mila dello scorso anno, -32%) che quello della merce alla rinfusa (-29% per quelle liquide, -8,9% per quelle solide).

Come accennato, i prodotti forestali sono invece risultati l'unico traffico commerciale in positivo con 563.918 tonnellate movimentate e un +9,9% su

Ambiente
 Autorità Portuali
 Cantieristica navale
 Container
 Crociere
 Infrastrutture
 Logistica Portuale
 Piombino
 Riforma portuale
 Shipping
 Terminali portuali
 Traffici marittimi

Nei primi 4 mesi del 2020 Livorno fa segnare -15,9% di tonnellate e -3,4% di Teu

Segni meno davanti a tutti gli indicatori di traffico nel porto di Livorno nei primi quattro mesi dell'anno, con l'unica eccezione per quanto riguarda la movimentazione di prodotti forestali (cresciuta di quasi il 10%) sulla spinta dell'aumentata domanda di fazzoletti monouso, rotoli e carta igienica prodotti dalle cartiere di Lucca. Lo fa sapere la port authority toscana sottolineando che il bilancio dei traffici fra l'1 gennaio e il 30 aprile riflette chiaramente la situazione generale attuale di emergenza. Tra gennaio ed aprile lo scalo ha movimentato complessivamente 10,2 milioni di tonnellate di merce, facendo registrare un decremento del 15,9% sullo stesso periodo del 2019. In calo il traffico dei container, che nei primi mesi dell'anno, ha fatto segnare, al netto delle operazioni di trasbordo (in crescita del 3,7%), una diminuzione del 4,7%, a 251.333 Teu. Diminuiscono sia i container pieni (-4,3%) che quelli vuoti (-19,4%). Dati negativi anche per il traffico rotabile che, dopo le buone performance e i continui record degli ultimi anni ha fatto registrare un calo complessivo del 15,9% in termini di mezzi commerciali movimentati, a 141.181 unità. La flessione ha interessato sia lo sbarco che l'imbarco con una dinamica più accentuata per l'export. In diminuzione, inoltre, sia il traffico delle auto nuove (ne sono state movimentate 154.605, contro le 227 mila dello scorso anno, -32%) che quello della merce alla rinfusa (-29% per quelle liquide, -8,9% per quelle solide). Come detto i prodotti forestali sono invece risultati l'unico traffico commerciale in positivo con 563.918 tonnellate movimentate e un +9,9% sul primo quadrimestre del 2019. Per quanto riguarda i passeggeri, il porto ha messo a segno risultati negativi sia nel traffico traghetti (153.869 persone sbarcate/imbarcate, -58,8% rispetto al 2019) che in quello delle crociere (-78,7%). L'andamento mensile del traffico rotabile, di auto nuove e passeggeri ha messo in evidenza come ad aprile la situazione sia ulteriormente peggiorata rispetto al mese precedente. Per altri traffici, come quello dei contenitori e dei forestali, si sono invece conseguiti risultati positivi rispettivamente del 3,2 e del 29%. Leggi la nota riepilogativa redatta dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale [ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)



Porto di Livorno, traffici -16% nei primi 4 mesi

Il mese di aprile ha aggravato la contrazione dei traffici causata dal Covid, e così il porto di Livorno chiude il primo quadrimestre con -15,9% di merce movimentata (10,2 milioni di tonnellate) rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. I dati dell' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Tirreno settentrionale indicano cali per tutti i traffici, merci e passeggeri: i container (-4,7% al netto delle operazioni di trasbordo); i rotabili (-15,9% i traghetti merci); le auto nuove (-32% quelle movimentate); le rinfuse (-29% quelle liquide, -8,9% quelle solide); i traghetti passeggeri (-59%) e le crociere (-79%). L' unica eccezione sono i prodotti forestali, cresciuti del 9,9% (564mila tonnellate) grazie all' aumentata domanda di fazzoletti di carta, asciugatutto e carta igienica nella fase di emergenza Covid, prodotti dalle cartiere di Lucca. «L' andamento mensile del traffico rotabile, di auto nuove e passeggeri - afferma l' Authority - ha messo in evidenza come ad aprile la situazione sia ulteriormente peggiorata rispetto al mese precedente. Per altri traffici, come quello dei contenitori e dei forestali, si sono invece conseguiti risultati positivi». Il fatto che i container abbiano segnato +3,5% ad aprile (dopo che nel primo trimestre erano calati dell' 8%, si veda qui) apre qualche speranza. «Sarà importante verificare se tale andamento sarà confermato nei prossimi mesi a seguito soprattutto delle riduzioni di frequenze degli scali annunciate da alcune compagnie di navigazione anche per il porto di Livorno», dice l' Authority.

oggi | 16 GIUGNO 2020 | 10.30

HOME | SCENARI | ATTUALITÀ | NORME | OPINIONI | NUMERI

Porto di Livorno, traffici -16% nei primi 4 mesi

Il mese di aprile ha aggravato la contrazione dei traffici causata dal Covid, e così il porto di Livorno chiude il primo quadrimestre con -15,9% di merce movimentata (10,2 milioni di tonnellate) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

I dati dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale indicano cali per tutti i traffici, merci e passeggeri: i container (-4,7% al netto delle operazioni di trasbordo); i rotabili (-15,9% i traghetti merci); le auto nuove (-32% quelle movimentate); le rinfuse (-29% quelle liquide, -8,9% quelle solide); i traghetti passeggeri (-59%) e le crociere (-79%).

L'unica eccezione sono i prodotti forestali, cresciuti del 9,9% (564mila tonnellate) grazie all'aumentata domanda di fazzoletti di carta, asciugatutto e carta igienica nella fase di emergenza Covid, prodotti dalle cartiere di Lucca.

«L'andamento mensile del traffico rotabile, di auto nuove e passeggeri - afferma l'Authority - ha messo in evidenza come ad aprile la situazione sia ulteriormente peggiorata rispetto al mese precedente. Per altri traffici, come quello dei contenitori e dei forestali, si sono invece conseguiti risultati positivi».

Il fatto che i container abbiano segnato +3,5% ad aprile (dopo che nel primo trimestre erano calati dell'8%, si veda qui) apre qualche speranza. «Sarà importante verificare se tale andamento sarà confermato nei prossimi mesi a seguito soprattutto delle riduzioni di frequenze degli scali annunciate da alcune compagnie di navigazione anche per il porto di Livorno», dice l'Authority.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

T24 | **34 DIER** | **T24 ANTEPRIMA** | **ARCHIVIO** | **SETTIMANA PIÙ PERSONALIZZATA** | **CONTATTI**

Il servizio gratuito per essere aggiornati ogni settimana su tutte le principali novità.

Numero verde 800 20 20 20 | 0586 20 20 20 | 0586 20 20 20

0586 20 20 20 | 0586 20 20 20

VIA SERRAVALLE 15 | 50121 FIRENZE

La Fortezza Vecchia riapre alla città: programma di visite sotto controllo

LIVORNO La Fortezza Vecchia riapre le porte alla cittadinanza (e ai turisti) dopo la chiusura a causa dell'emergenza Coronavirus. Il monumento simbolo della città di Livorno sarà nuovamente visitabile a partire dal prossimo 22 giugno, data stabilita dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** di concerto con la Regione Toscana e il Comune di Livorno al termine del percorso di adeguamento a quanto previsto dal DPCM del 17.05.2020. Come in ogni altro luogo della cultura, nel bene medico si entrerà con la mascherina, obbligatoria durante tutta la visita. L'accesso avverrà dal cancello pedonale posto al Varco Fortezza e dal cancello di accesso dall'interno del porto passeggeri mentre non sarà per il momento possibile utilizzare il ponte pedonale: ciò allo scopo di controllare il numero dei visitatori che dovrà essere contenuto entro le limitazioni previste dalla normativa. In alcune aree particolarmente anguste e dove è impossibile prevedere un percorso lineare con diversificazione di entrata ed uscita (ad esempio i camminamenti di ronda ed il Mastio di Matilde), l'accesso avverrà solo mediante gruppi organizzati e con prenotazione. Con la riapertura della Fortezza Vecchia sarà inoltre possibile programmare di nuovo le visite al Livorno Port Center che ha sede proprio al suo interno, nella Palazzina del Capitano. Gli orari di apertura, indicativamente, saranno gli stessi degli anni precedenti, salvo eventuali modifiche che saranno comunicate successivamente. Dal 2013 il complesso monumentale è assegnato in concessione alla Port Authority dai due proprietari della struttura, l'Agenzia del Demanio e la CCIAA di Livorno. La concessione, in scadenza a febbraio del 2020, è stata rinnovata sino al 31 dicembre nel contesto di un accordo con Regione Toscana e Comune di Livorno formalizzato con un protocollo di intesa volto alla definizione di un definitivo progetto di rifunzionalizzazione e valorizzazione della struttura. «Ripartiamo con grande entusiasmo e ottimismo nel segno dell'accessibilità, dell'accoglienza e della sicurezza. La Fortezza è il simbolo della nostra bella città e la sua riapertura rappresenta oggi più che mai un segnale di speranza per ricominciare la nuova fase con un nuovo turismo a prova di Coronavirus», ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, che ha sottolineato come negli anni passati la Port Authority non abbia mai lesinato «impegno e dedizione, prendendo in mano un monumento un po' appannato e ridandogli nuova vita, sia grazie alle numerose attività di manutenzione che alla buona volontà di chi, a cominciare dal segretario generale Massimo Provinciali e dai colleghi della promozione, ha fortemente creduto in questo progetto». Soddisfatta anche la vice presidente della Regione Toscana, Monica Barni: «Ci fa molto piacere che la Fortezza Vecchia possa riaprire nei prossimi giorni, dopo la chiusura per l'emergenza Covid-19. La Regione Toscana negli scorsi mesi si è impegnata con convinzione perché un luogo così importante per Livorno rimanesse aperto alla comunità e ai turisti e grazie al protocollo sottoscritto tra tutte le istituzioni coinvolte siamo riusciti a scongiurare la chiusura, definendo un progetto per una sua piena valorizzazione. La riapertura oggi di questo straordinario bene monumentale è un simbolo della ripartenza, per la cittadinanza, e mi auguro presto anche per i turisti, che potranno tornare a godere di uno spazio così significativo dal punto di vista storico e culturale». Per il sindaco di Livorno, Luca Salvetti la valorizzazione e la fruizione del **sistema** fortezze è di estrema importanza per Livorno e la riapertura della Fortezza Vecchia, dopo l'emergenza Covid, è un segnale per la città: «Uno dei monumenti simbolo del capoluogo labronico torna ai cittadini sia per visite, sia per attività serali di intrattenimento e spettacolari. Fino al 31 dicembre di quest'anno l'**Autorità di Sistema** ha ottenuto una proroga della gestione, in seguito ad un



accordo con Regione Toscana e Comune di Livorno. E tutti insieme dobbiamo intraprendere un percorso di federalismo



La Gazzetta Marittima

Livorno

culturale per la gestione dell'antico baluardo».A seguito della riapertura si prevede la ripresa di alcuni eventi serali, con le modalità previste dalla normativa, a cura dei soggetti che da tempo sono impegnati nello svolgimento di attività di intrattenimento presso la struttura. Su questo tema, tuttavia, saranno date a breve specifiche indicazioni.*Contestualmente alla sua riapertura, riprendono anche le attività di intrattenimento serale in Fortezza Vecchia. Sotto l'egida dell'AdSP MTS, ente concessionario del complesso monumentale, la soc. Menicagli Pianoforti srl che gestisce il punto bar ristoro presso la Quadratura dei Pisani e la soc. Promos srl a cui è affidata la gestione dell'area palco centrale, hanno elaborato un programma di iniziative nel rispetto della normativa sanitaria. Pur con capienze più ridotte rispetto all'anno passato e con grandi sforzi, impegno e disponibilità da parte degli organizzatori, è stato possibile elaborare un calendario di eventi di tutto rispetto che nei prossimi giorni verrà reso pubblico.Torna anche quest'anno Sguardi in Fortezza, la rassegna di cinema promossa in collaborazione con Kinoglaz e Il Nido del Cuculo e tornano le serate jazz e di cabaret. Anche sul palco centrale, nonostante la cancellazione di alcuni eventi, Promos srl proporrà interessanti iniziative: commedie, rassegne di operetta e il consueto appuntamento con il Premio Nazionale di Poesia e Racconto Breve Città di Livorno.La programmazione dettagliata verrà comunicata nei prossimi giorni tramite i canali social: la pagina Facebook ufficiale della Fortezza Vecchia (Fortezza Vecchia di Livorno pagina istituzionale), la pagina Facebook Fortezza Bar ed i rispettivi canali Instagram.A seguito delle limitazioni imposte dal protocollo di contenimento Covid relativo alla gestione dei visitatori della Fortezza Vecchia, l'accesso per gli spettacoli (e più in generale per entrare nella struttura) potrà avvenire solo dal cancello pedonale posto a fianco del Varco Fortezza o dai cancelli lato porto, riservati ai passeggeri dei traghetti in transito da Livorno.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Liberty Magona, sessanta posti di lavoro dallo sbarco sulle nuove banchine portuali

Nuovi traffici commerciali rispetto ai laminati piani con il progetto che fa capo alla capogruppo GFG Alliance

PIOMBINO Una sessantina di addetti diretti, altre opportunità di lavoro nell'indotto. Questi i numeri che si porta dietro l'insediamento di Liberty Magona nelle nuove aree aggiudicate dall'**Autorità di sistema** portuale. E la promessa di portare nello scalo traffici nuovi. Quelli siderurgici rappresenteranno il 10% del totale. Il resto sta nella geografia di GFG Alliance, il gruppo di cui fa parte l'azienda piombinese dal luglio dello scorso anno. Una realtà mondiale che opera in svariati settori: acciaio, alluminio, estrazione mineraria, commercio di materie prime. E che ha porti di proprietà in Australia, Inghilterra e Galles, oltre a importanti quote di partecipazione in scali portuali belgi e rumeni. Quale fosse l'orizzonte lo aveva indicato, a gara ancora aperta, il responsabile della logistica di Liberty Magona Stefano Pisaneschi: «Abbiamo messo a punto un progetto diverso per ognuno dei due lotti. GFG Alliance crede fermamente nelle potenzialità del porto di Piombino e conta di poter sfruttare appieno i suoi punti di forza per sviluppare nuove relazioni commerciali in ambiti merceologici del tutto diversi da quelli gestiti sino ad oggi». Sottolineando così la volontà di diversificare le attività e realizzare nei due lotti un centro polivalente per la movimentazione in imbarco e sbarco di tipologie merceologiche del tutto diverse dall'acciaio piano. E ci sarebbero già dei contatti avviati per far gravitare su Piombino traffici che oggi afferiscono in altri scali commerciali, non solo italiani. L'operazione che ha portato a predisporre i progetti prende le mosse dal quartier generale di Newport in Galles, a cui afferiscono i traffici portuali, anche se fondamentale è stata la sponda e il supporto di Liberty Magona a cui farà capo la gestione del progetto. Con un punto fermo, il tutto marcerà in parallelo rispetto ai traffici portuali che ad oggi fanno capo all'azienda piombinese. Il presidente di GFG Alliance Sanjeev Gupta ha acquisito Magona direttamente da Arcelor Mittal, attraverso la controllata Liberty Steel e ha dichiarato fin dalla sua prima visita a Piombino di avere come obiettivo prioritario quello di aumentare la capacità produttiva dell'azienda. Mentre sul fronte del porto la multinazionale si appresta a vivere una nuova stagione. Aggiudicati in via provvisoria, in attesa delle verifiche di rito, in concessione per 30 anni il 2° lotto (65mila metri quadri) e il 3° lotto (55mila metri quadrati) mentre l'altro è andato a Manta Logistics. GFG Alliance intende sfruttare le potenzialità che lo scalo può offrire in termini di pescaggio. Per le attività che si propone di sviluppare servono fondali profondi. Una volta completata la verifica, l'**Autorità di sistema** procederà all'aggiudicazione definitiva dei due lotti stabilendo tempi e modi per l'insediamento. L'orizzonte è la piena operatività nel 2023, un arco temporale compatibile con la realizzazione della strada di collegamento diretto alle nuove aree. Ma resta l'incognita dell'asse ferroviario. E il nodo è determinante per non pregiudicare la produttività dello scalo piombinese. Al progetto GFG si accompagna anche la realizzazione di magazzini per lo stoccaggio della merce che vuole trattare. Un passaggio che tra permessi a costruire e realizzazione richiederà del tempo. --M.M.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

fronte del porto

Due i concessionari per i prossimi 30 anni

piombino Il futuro delle nuove banchine è nel segno di traffici che promettono di sviluppare Gfg Alliance e Manta Logistics. Nel complesso la promessa è di circa 120 addettidiretti. L' aggiudicazione provvisoria delle banchine è del 9 giugno. Una volta chiuse le verifiche di rito, l' **Autorità di sistema portuale** siglerà con i soggetti aggiudicatari un accordo che aprirà al percorso di assegnazione delle concessioni demaniali. Nella corsa all' assegnazione delle aree si sono presentati in quattro. Manta Logistics, società partecipata dal Gruppo Onorato e da Ars Altmann, che punta a esordire nel traffico delle auto nuove, con un progetto focalizzato sulla creazione di un polo logistico per la Germania e l' Europa centrale. Piombino Multiterminal Srl, joint venture tra la Compagnia portuali di Piombino e la Compagnia portuali di Livorno, che ha proposto di movimentare 125mila autovetture all' anno. Piombino Logistics Spa, con progetti legati alle prospettive di Jsw Steel Italy. Liberty Magona Srl, che da luglio 2019 fa parte di Gfg Alliance, gruppo mondiale che opera in svariati settori. La commissione giudicatrice ha individuato i soggetti potenzialmente assegnatari, classificandoli sulla base di tre graduatorie distinte, una per ogni lotto messo a gara. I punteggi sono stati assegnati sulla base di nove criteri: adeguatezza del profilo imprenditoriale; modalità di sviluppo della concessione; organizzazione, organigramma e risorse strumentali; livello di occupazione; impatto ambientale; volumi di traffico; piano di investimenti connesso all' innovazione; piano investimenti strutturali; piano economico finanziario. Complessivamente, la Commissione ha analizzato 9 proposte presentate sui tre lotti messi a gara. Sul lotto 1, 50mila metri quadrati, l' ha spuntata Manta Logistics. Per quanto riguarda il 2° lotto (65mq) e il 3° lotto (55mila mq) sono stati aggiudicati a Liberty Magona. --



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«La città e il porto sono bloccati»

Berti, M5S: «Jsw continua a nascondersi dietro agli alibi»

PIOMBINO Il territorio e il porto sono ostaggio di Jindal. È la sintesi dell'intervento del deputato Francesco Berti del Movimento 5 Stelle su Jsw. «Assoluta mancanza di concretezza. Dal 24 luglio 2018, data della firma dell' Accordo di Programma, i lavoratori attendono la presentazione di un piano industriale. Grazie all' accordo raggiunto dal ministro Patuanelli con Jindal è prevista la presentazione di un piano-ponte in attesa di quello definitivo - ha aggiunto Berti - In questi anni l' azienda si è nascosta dietro numerosi alibi. Risultato? 1700 lavoratori ancora in cassa integrazione ed una città bloccata. Ad essere rimasto ostaggio delle scelte di Jindal è anche il porto di Piombino. Il diritto di opzione di due anni sulla concessione di alcune aree portuali ottenuto dal gruppo indiano nel 2018 scadrà a luglio e rinnovarlo sarebbe un errore».

19.1

PIOMBINO

«Bus scuola? E' tutto in alto mare»

Il vicepresidente di Timera Nazionale è molto preoccupato: «Non c'è concentrazione per i permessi»



Francesco Berti, vicepresidente di Timera Nazionale, è molto preoccupato per la situazione dei permessi per i bus scuola. «Non c'è concentrazione per i permessi», dice. «L'azienda non ha ancora presentato il piano industriale e non ha ancora ottenuto i permessi necessari per il servizio di trasporto scolastico. Questo significa che i bambini non potranno andare a scuola e i genitori saranno costretti a cercare alternative private, con costi molto più elevati».

Carep, presto sul mercato 45 appartamenti a prezzi convenienti

Il Comune di Piombino ha annunciato che presto sul mercato entreranno 45 appartamenti a prezzi convenienti. «Questi alloggi sono destinati a studenti e giovani professionisti», dice il sindaco. «Sono stati realizzati in un'area di nuova urbanizzazione e sono dotati di tutti i servizi necessari per una vita moderna».

«La città e il porto sono bloccati»

Francesco Berti, deputato M5S, ha denunciato che la città e il porto di Piombino sono bloccati a causa delle scelte di Jindal. «L'azienda non ha rispettato gli accordi sottoscritti con il governo e i lavoratori sono rimasti in cassa integrazione da oltre due anni», dice. «Il porto è stato parzialmente bloccato e non può svolgere le sue attività normalmente».

Tavoli sugli spazi in concessione

Il Comune di Piombino ha convocato i tavoli di lavoro per discutere gli spazi in concessione. «Questi tavoli sono stati istituiti per risolvere le controversie relative alle concessioni portuali», dice il sindaco. «Sono presenti rappresentanti del Comune, dell'azienda e dei lavoratori».

Parking pass: Prostagatin l'aveva

Prostagatin l'aveva il parking pass. «L'azienda aveva ottenuto il diritto di utilizzare alcune aree portuali per il parcheggio dei propri mezzi», dice il sindaco. «Questo diritto è stato concesso in base a un accordo sottoscritto con il Comune».



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto, il tour velico "Appuntamento in Adriatico-Assonautica" fa tappa ad Ancona

Partita il 14 giugno da Bellaria, la XXXII edizione della manifestazione toccherà tutti i porti dell'Autorità di sistema portuale. Dopo Ancona sarà il 20 giugno a Pescara, il 6 luglio ad Ortona, il 9 luglio a San Benedetto del Tronto e l'11 luglio a Pesaro

Toccherà domani il Porto Antico la manifestazione velica di Assonautica italiana "Appuntamento in Adriatico". Il tour velico, che arriverà intorno alle 16 alla banchina San Francesco, coinvolge equipaggi di diverse regioni che fanno tappa nei porti di Adriatico e Ionio. Partita il 14 giugno da Bellaria, la XXXII edizione della manifestazione toccherà tutti i porti dell' **Autorità di sistema portuale**.

Dopo Ancona sarà il 20 giugno a Pescara, il 6 luglio ad Ortona, il 9 luglio a San Benedetto del Tronto e l'11 luglio a Pesaro. "Appuntamento in Adriatico" è un' iniziativa con cui Assonautica vuole valorizzare la nautica da diporto come vettore di turismo, sicurezza e sostenibilità ambientale. «Non si tratta quindi solo di una prova di elevata marineria - afferma il presidente nazionale di Assonautica, Alfredo Malcarne -, quella che i diportisti mettono in atto ogni anno, ma anche un' occasione per valorizzare la nautica da diporto come vettore di turismo, sicurezza e sostenibilità ambientale per ragionare sul rilancio economico del comparto nautico e offerta turistica connessa. Ringrazio, insieme a tutti i partecipanti, l' accoglienza e la disponibilità dell' **Autorità portuale**».

«Questa manifestazione è un' occasione di scambio e di turismo oltre che di collaborazione con Marina Dorica - dice il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri -, che quest' anno non poteva accogliere il tour per l' importante opera di dragaggio che sta realizzando ma che ovviamente non voleva perdere l' opportunità di ospitare questa iniziativa. Accogliamo con entusiasmo 'Appuntamento in Adriatico' alla banchina San Francesco e ringraziamo Assonautica e il suo presidente Alfredo Malcarne per questo evento sportivo di reciproca conoscenza».

The screenshot shows a news article on the ANCONATODAY website. The main headline is "Porto, il tour velico 'Appuntamento in Adriatico-Assonautica' fa tappa ad Ancona". Below the headline, there is a sub-headline: "Partita il 14 giugno da Bellaria, la XXXII edizione della manifestazione toccherà tutti i porti dell'Autorità di sistema portuale. Dopo Ancona sarà il 20 giugno a Pescara, il 6 luglio ad Ortona, il 9 luglio a San Benedetto del Tronto e l'11 luglio a Pesaro". The article text is partially visible, starting with "Toccherà domani il Porto Antico la manifestazione velica di Assonautica italiana 'Appuntamento in Adriatico'". There is also a section titled "I più letti di oggi" with a list of other articles.

Nel porto di Gaeta concessione a Interterminal

CIVITAVECCHIA È stato firmato presso la sede di Fiumicino l'atto con il quale è stata data in concessione alla società Interterminal s.r.l. un'area di oltre cinque mila metri quadrati per lo svolgimento di operazioni portuali all'interno del **porto** commerciale di **Gaeta**. L'area sarà adibita per lo stoccaggio/magazzino di rinfuse solide sulla Banchina Salvo D'Acquisto. L'atto sottoscritto quest'oggi dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo rappresenta un segnale concreto da parte del principale e storico operatore del network portuale laziale, per il rilancio della portualità e della logistica sul territorio. L'amministratore delegato della Interterminal s.r.l., Ferdinando De Caro è fiducioso che con questo nuovo tassello la società darà il suo ulteriore contributo allo sviluppo del territorio, per rendere sempre di più il **Porto** di **Gaeta** un modello di efficienza ed efficacia della portualità italiana, sfruttando le infrastrutture e le tecnologie di ultima generazione e puntando sull'eccellenza dei servizi. La concessione avrà durata fino al 31 dicembre 2021.



La rete dei contatti «eccellenti» per il controllo delle vie del mare

IL RETROSCENA I trasporti sull' isola caprese finiti nel mirino della camorra stabiese. È questa l' ipotesi sulla quale sta lavorando l' Antimafia, che ieri ha disposto la perquisizione di case e uffici di 14 indagati, accusati a vario titolo di associazione per delinquere di tipo mafioso, truffa, turbativa d' asta, corruzione e falso. Due filoni investigativi che hanno un unico filo conduttore: l' imprenditore Alfonso Ronca, il re dei trasporti di Sorrento. Insieme ad altre tredici persone tra imprenditori, funzionari regionali, ufficiali della guardia costiera e professionisti Ronca è al centro di un secondo filone d' indagine che ipotizza un giro di corruzione per assicurarsi le concessioni regionali e la gestione del trasporto marittimo da e per Capri. Per farlo, avrebbe stipulato accordi illeciti per il rilascio e la proroga di concessioni demaniali, in cambio di denaro e altri regali, tramite altri imprenditori del comparto e connivenze di ufficiali e sottoufficiali della Guardia Costiera e della Marina Militare, agganci giusti per arrivare in Regione. Insieme ad Alfonso Ronca (Alicoach), nel registro degli indagati compaiono Fabio Gentile (Alicost) e Marcello Gambardella (Travelmar), il contrammiraglio Oreste Pallotta (ex comandante del Compartimento marittimo di Salerno ed ex comandante in seconda della Capitaneria della Campania) e l' ex commissario straordinario dell' **Autorità di Sistema** di Messina Antonino De Simone; i sottoufficiali in servizio Enrico Staiano, Luigi Mauro e Anonino Giannetto, i consulenti Aniello Portoghese e Francesco Cimmino, i funzionari dell' ufficio demanio della Regione Aniello Formisano, Rosario Marciano e Liberato Iardino, e la dirigente regionale Lorella Iasuozzo. Le perquisizioni della guardia di finanza hanno riguardato le abitazioni degli indagati, ma anche gli uffici regionali, le sedi societarie e le biglietterie di Amalfi Coast Lines, Cooperativa Sant' Andrea, Alilauro Gruson, Alilauro e Libera Navigazione del Golfo. L' IMPERO Secondo l' accusa, Portoghese e Cimmino hanno un ruolo centrale nell' inchiesta, così come Ronca, socio di Salvatore Di Leva, a sua volta indagato insieme all' armatore Salvatore Lauro nel primo filone investigativo, in cui è coinvolto il procuratore aggiunto di Avellino, Vincenzo D' Onofrio. Conosciuto con il soprannome «l' Amalfitano», Ronca viene ritenuto elemento «di spessore» nelle dinamiche camorristiche legate al clan D' Alessandro, tanto da definire Pasquale Esposito, il cognato di Luigi D' Alessandro (Gigginello, attuale capoclan, tornato libero dopo 25 anni di carcere), un «buffone» quando cerca di imporre le forniture di caffè a Sorrento e dintorni, mentre lui sarebbe «un malavitoso serio». «Quelli quando vedono a me tremano dice Ronca intercettato ma non perché sono con Salvatore Di Leva, perché io sono Alfonso, tengo tutta una storia mia per grazia di Dio». Nel frattempo ha costruito un impero imprenditoriale gestendo trasporti, consulenza, noleggio e pompe funebri in penisola sorrentina. Lo stesso Alfonso «l' amalfitano» si vanta del suo «compare, Adolfo Greco», che da tempo «sta avendo dei problemi», ai domiciliari perché coinvolto in due inchieste. Ma Ronca sarebbe anche il regista di un vero e proprio cartello imprenditoriale, formato da alcune società per un controllo esclusivo delle concessioni demaniali. Appalti, autorizzazioni e concessioni ottenuti - secondo l' accusa - attraverso minacce in perfetto stile camorristico, ma anche con la più «classica» corruzione di funzionari. L' inchiesta parte dalla procedura di gara dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Tirreno Centrale sul «Porto di Castellammare di Stabia, Banchina Fontana, Riqualficazione area demaniale marittima Acqua della Madonna», che avrebbe visto l' infiltrazione del clan D' Alessandro, che si muove su «diversi livelli», coinvolgendo camorristi e colletti bianchi nella gestione del malaffare. da.sa.



Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Molo Masuccio Salernitano, il cantiere è in via di ultimazione

Sta prendendo forma il nuovo "braccio" a protezione del porto turistico cittadino, mancano solo alcuni dettagli

Proseguono senza sosta i lavori nel cantiere al Molo Masuccio Salernitano. E' in via di ultimazione - come mostrano le foto di Antonio Capuano - il nuovo "braccio" a protezione del porto turistico cittadino, mancano solo alcuni dettagli. Verrà realizzata anche una scogliera, per le correnti e la risacca.

The screenshot shows the Salerno Today website interface. At the top, the logo 'SALERNO TODAY' and the word 'Cronaca' are visible. The main headline reads 'Molo Masuccio Salernitano, il cantiere è in via di ultimazione'. Below the headline, a sub-headline states: 'Sta prendendo forma il nuovo "braccio" a protezione del porto turistico cittadino, mancano solo alcuni dettagli.' The article text begins with 'Proseguono senza sosta i lavori nel cantiere al Molo Masuccio Salernitano. E' in via di ultimazione - come mostrano le foto di Antonio Capuano - il nuovo "braccio" a protezione del porto turistico cittadino, mancano solo alcuni dettagli. Verrà realizzata anche una scogliera, per le correnti e la risacca.' There are two photographs in a gallery section showing the construction site at night. Below the gallery, there are sections for 'Argomenti', 'In evidenza', and 'Potrebbe interessarti'. The 'Argomenti' section includes 'masuccio salernitano'. The 'In evidenza' section lists several related topics like 'Dalla "gabbiana di abruzzo" a "Sfide" a Torino' and 'Come affrontare il Covid-19?'. The 'Potrebbe interessarti' section lists 'Molo Masuccio Salernitano: i lavori sono quasi finiti' and 'Cosa è il Covid-19?'. The page also features a 'I più letti di oggi' sidebar with a list of trending articles.

I 500 comuni contro il 5G

Dècina: «La scienza non ha evidenze di danni da 8 miliardi di telefonini»

Andrea Biondi

«Oggi esistono circa 5,5 miliardi di utenti unici dei sistemi cellulari e circa 8 miliardi di dispositivi terminali attivi, su una popolazione di 7,3 miliardi di individui. La telefonia cellulare è in opera da oltre 25 anni sul pianeta terra e non esistono evidenze della dannosità delle onde elettromagnetiche emesse dalle stazioni radio base e ricevute dai telefonini e dagli umani. Questi sono fatti». Maurizio Dècina, decano delle tlc in Italia e professore emerito del Politecnico di Milano, è persona dai modi spicci. E senza troppi giri di parole liquida così la questione, «con i fatti e con i dati», se gli si chiede un parere sulle perplessità che stanno montando in Italia fra i Comuni che hanno deciso di dichiarare battaglia al 5G e che (si veda Il Sole 24 Ore di ieri) sono arrivati a quota 500 stando a quanto esibisce sulla sua home page l'associazione Alleanza Stop 5G. «I sistemi 5G poi, a differenza dei predecessori - aggiunge Dècina - impiegano frequenze radio molto elevate, onde millimetriche, che sono certamente meno dannose di quelle del 3G del 4G. Inoltre, le celle radio 5G faranno largo uso delle antenne cosiddette Mimo che impiegano fasci radio multipli e direzionabili che servono a

connettere i singoli telefonini nella cella, esponendoli così a potenze minori rispetto alle vecchie antenne a fascio radio omni-direzionale». L'avanzare dell'ostilità dei Comuni comunque preoccupa. E nella comunità scientifica le reazioni vanno dall'incredulità allo scoramento. «Mi capita spesso di partecipare anche a incontri con associazioni o Comuni. E veramente sento cose senza alcun tipo di base scientifica» commenta Antonio Capone, ordinario di Telecomunicazioni al Politecnico di Milano. Che si rifiuta anche solo di commentare «la fake news sul legame fra 5G e coronavirus» ma invece, per rendere ancora più diretto il suo pensiero racconta di trovarsi spesso «a fare questo esempio: in Italia abbiamo dei limiti molto più bassi che negli altri Paesi. L'Icnirp stabilisce il livello d'attenzione della potenza. E divide per 50. In Italia abbiamo preso il limite e ulteriormente diviso per 100. E quindi, applichiamo questi limiti al peso che un operatore professionale può portare sulle proprie spalle. Il limite è 25 chili. Se applicassimo limiti elettromagnetici al peso, un lavoratore in altri Paesi non potrebbe spostare più di mezzo chilo. Quello italiano al massimo 5 grammi». In gioco c'è tanto. Entro la fine del 2020 sono previsti 190 milioni di abbonamenti 5G nel mondo, che diventeranno 2,8 miliardi entro la fine del 2025 stando al Mobility Report di Ericsson presentato proprio ieri. Rimanere indietro sarebbe pericolosissimo come sarebbe molto pesante l'impatto sulle attività manifatturiere dal momento che il valore aggiunto del 5G sta non tanto nella comunicazione fra persone ma negli scenari amplissimi (telemedicina, turismo virtuale, industria hi-tech) grazie all'Internet delle cose. «Per quanto ci riguarda noi abbiamo avuto contezza dell'importanza dell'Iot», commenta Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, con sede a Bari. «Il 5G unito alla blockchain e all'integrazione dei sistemi informatici rappresenta una svolta». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Lavori di consolidamento sospesi: interdetta la banchina Dogana

Sino al 31 dicembre prossimo. E' quella usata dai superyacht. Deroga solo per la motobarca Stp

BRINDISI - Sono sospesi dal novembre 2019 i lavori di consolidamento della banchina Dogana e Centrale sul lungomare Regina Margherita di Brindisi, causa una perizia in variante. E la Capitaneria di **Porto**, in vista della ripresa del traffico marittimo passeggeri e da diporto, constando il permanere della sospensione delle attività di cantiere, del mancato completamento delle opere e quindi del collaudo delle stesse, per ragioni di sicurezza ha interdetto l'utilizzo di 140 metri della Banchina Dogana sino al 31 dicembre prossimo, salvo comunicazioni di ripresa dei lavori da parte della ditta interessata. Pertanto lo specchio acqueo antistante è vietato alla sosta di navi, imbarcazioni e natanti e alla navigazione per una distanza di 5 metri del ciglio di banchina. Deroga solo per la motobarca della Stp che svolge trasporto pubblico nel **porto**, e che ha un punto di ormeggio, sbarco e imbarco in piazza Vittorio Emanuele II, all'imbocco di corso Garibaldi. L'impresa Venna Srl dovrà delimitare lo specchio d'acqua interdetto con gavitelli di colore rosso. Non vedremo quindi superyacht nel corso dell'estate, ormeggiati alla banchina Dogana.



Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro taglierà la sua banchina per inserirci bacino

Gioia Tauro. Si è insediata la commissione di gara che dovrà individuare la ditta per la realizzazione della "resecazione" della banchina, sostanzialmente un taglio, al fine di adeguare l'infrastruttura portuale al successivo accosto del bacino di carenaggio. «A prendere parte alla competizione pubblica le più importanti ditte di settore, interessate a realizzare un'opera di importanza strategica per lo sviluppo del porto di Gioia Tauro», scrive l'Autorità portuale in una nota. L'obiettivo del commissario straordinario, Andrea Agostinelli, è quello di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese. Collegata ai lavori di resecazione anche la progettazione del completamento del lato Nord della banchina, per un costo di 16,5 milioni di euro, che garantiranno così l'intero banchinamento dello scalo di Gioia Tauro. Un bacino di carenaggio sarebbe una struttura del tutto nuova per uno dei principali porti di trasbordo del Mediterraneo. Permetterebbe di riparare soprattutto le navi portacontainer, offrendo un servizio in concorrenza ad altri porti relativamente vicini come Malta. Gioia Tauro punta ad essere un nuovo riferimento nei servizi di manutenzione delle portacontainer medio-grandi. È stato finanziato con il "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese", per un totale di 30 milioni di euro. segue in ultima pagina



Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro

Nel contempo, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, sta individuando con una commissione di gara la ditta che dovrà procedere alla caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale, previsto nel relativo programma triennale di manutenzione dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.

PAG. 14 **BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO** **N. 49 - 17-6-2020**

DALLA PRIMA PAGINA

Porti, più risorse
L'approvazione della legge di bilancio 2020, in materia di porti, ha aperto un capitolo importante per il settore portuale. In particolare, la legge prevede un aumento del 10 per cento delle risorse destinate al completamento dei lavori di manutenzione dei fondali dei porti, con un totale di 5 milioni di euro. Le risorse sono destinate ai porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano, Palmi e Villa San Giovanni.

Crotone Ischia
L'azienda di gestione del porto di Crotone, Ischia, ha presentato un progetto di completamento dei lavori di manutenzione dei fondali del canale portuale. Il progetto prevede un investimento di 5 milioni di euro.

Gioia Tauro
L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha individuato una commissione di gara per la caratterizzazione dei sedimi portuali. La commissione sarà composta da esperti del settore e avrà il compito di valutare lo stato dei sedimenti e di proporre le opere di dragaggio necessarie.

Rovenna e Livorno
Le autorità portuali di Rovenna e Livorno hanno approvato i programmi triennali di manutenzione dei fondali. I programmi prevedono investimenti complessivi di 5 milioni di euro.

SOLETTINO AVVISATORE MARITTIMO
Direttore Responsabile: Luciano Basso
in redazione: Paolo Basso
Pubblicazione Periodica di Giugno 2020 del 17 Giugno 2020
PUBBLICITÀ: PUBBLICITÀ DI GIUGNO 2020 - PUBBLICITÀ DI GIUGNO 2020

GRIMALDI GROUP Short Sea Services
La Dorsale Adriatica
La Dorsale Tirrenica
Scegliendo la nuova
conoscenza tecnologica
risparmi fino al 50 %
rispetto ai costi
del trasporto stradale.
www.grimaldi.com • +39 061 462 777 • cargo@grimaldi.com • http://cargo.grimaldi.com



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Al via i lavori nell' ex Sep: nasce l' università del mare

Domani la firma del contratto da 700 mila euro per ristrutturare i capannoni Ospiterà il corso di laurea magistrale in Gestione dell' ambiente e del territorio **LE GRANDI OPERE»IL CANTIERE DI VIA DEI LIDI**

DARIO BUDRONI

OLBIA L' università del mare nascerà nel bel mezzo del golfo di Olbia. Nelle prossime settimane, sulle rive del Porto Romano, cominceranno quindi a vedersi macchine e operai in azione. Domani pomeriggio, nella sede dell' Area marina protetta di Tavolara, sarà infatti firmato il contratto che darà il via alla ristrutturazione dei capannoni dell' ex area Sep, in fondo a via dei Lidi. Un insieme di strutture che diventerà il centro dei servizi didattici del corso di laurea magistrale in Gestione dell' ambiente e del territorio, cioè il nuovo percorso formativo dell' università di Sassari di cui l' Amp di Tavolara è sostenitrice e tutor. Lavori al via. Il consorzio di gestione dell' Area marina, nel 2016, era riuscito a ottenere 700mila euro per la ristrutturazione degli stabili dell' ex Servizio escavazione porti. Tutti soldi arrivati grazie a un finanziamento regionale Por relativo al periodo 2014-2020. Dopo anni di studi e progettazioni, e gli ultimi mesi di incessante lavoro nonostante le difficoltà legate al Covid, domani alle 15.30 nella sede dell' Amp, in via San Giovanni, sarà firmato il contratto che avvierà la ristrutturazione degli edifici. Ci saranno Alessandro Casella, presidente dell' Amp, il direttore Augusto Navone, il cda e l' assemblea del consorzio di gestione, il responsabile unico del procedimento Davide Molinari (ingegnere) e il progettista Antonello Spano (architetto). Università del mare. L' avvio del corso di laurea magistrale in Gestione dell' ambiente e del territorio, incentrato in particolare sul mare e incoraggiato anni fa dalla Port authority, permetterà di arricchire l' offerta formativa in città e far incontrare sempre più attività di studio e patrimonio ambientale. Allo stesso tempo sarà valorizzata un' area in buona parte abbandonata a se stessa, comunque già bonificata e poi consegnata all' **Autorità portuale** più di dieci anni fa. In fondo a via dei Lidi, nei capannoni sul mare, saranno realizzati spazi didattici e una foresteria per studenti e ricercatori. Alcune strutture sono invece utilizzate dal Circolo canottieri Olbia, che rimarrà al suo posto. UniOlbia. E mentre in via dei Lidi ci si prepara ad avviare i lavori di restyling, in pieno centro storico si continua a pianificare il trasloco dei corsi di laurea ospitati dall' aeroporto Costa Smeralda. Il palazzo dell' Expo, in via Porto Romano, diventerà la sede dell' aula magna e degli uffici amministrativi del polo universitario, che oggi conta una triennale in Economia e management del turismo e una magistrale in Tourism management. Il palazzo Giordo nei corso Umberto, che per anni aveva ospitato Standa e Ovieste, accoglierà invece gli spazi per la didattica. I lavori di ristrutturazione non sono ancora iniziati. Il consorzio. In vista del trasferimento dell' università e dell' attivazione del corso di laurea nell' area Sep, nel 2018 era stato fondato un consorzio composto da Comune, università di Sassari, Area marina di Tavolara, Aspo, Sinergest, Geasar, Cipnes e Istituto Euromediterraneo. L' obiettivo è una cabina di regia per amministrare e gestire al meglio il polo universitario, dalle attività didattiche agli edifici. In futuro, tra Comune e università di Sassari, saranno inaugurati anche nuovi corsi di laurea: una triennale in Scienze dei servizi giuridici e un interdipartimentale in Sicurezza e cooperazione internazionale.



La Sicilia

Catania

«La Zes deve costituire il punto di partenza per il rilancio dell' area metropolitana»

«La firma del decreto istitutivo della Zes è solo il punto di partenza per sviluppare tutte le potenzialità che sono contenute nelle zone economiche speciali. Un riconoscimento va ai governi nazionale e regionale per l' impegno sui progetti di infrastrutturazione e le grandi opere per lo sviluppo che riguardano anche l' area metropolitana di Catania. Ora si decida seriamente del Ponte sullo Stretto». Così commenta Maurizio Attanasio, segretario generale della Cisl catanese, la firma del decreto istitutivo delle Zone Economiche Speciali per la Regione Siciliana da parte del ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Giuseppe Provenzano. «Già tre anni fa - ricorda con orgoglio Attanasio - la Cisl di Catania è stata la prima forza sociale in Sicilia ad avviare un dibattito propositivo sulle Zes, con il convegno del mese di dicembre 2017, al quale parteciparono l' allora ministro De Vincenti e la segretaria generale della Cisl Annamaria Furlan, oltre alle forze imprenditoriali e alle istituzioni locali». «Nel frattempo non siamo stati con le mani in mano - aggiunge - incalzando la politica regionale a non perdere tempo. Nel 2018, abbiamo sollecitato il presidente Musumeci, che aveva appena incontrato le autorità portuali di Catania, Augusta e Palermo, a emanare il provvedimento di proposta. Oggi, ci fa piacere che abbia accolto anche le nostre indicazioni di due anni fa, sulla necessità dell' estensione alle zone industriali di Catania-Belpasso-Caltagirone e il polo di Gela». Secondo il segretario della Cisl etnea «per la Zes diventano strategici i lavori di ampliamento dell' Interporto, quelli di consolidamento e la messa in sicurezza del porto, la riqualificazione del retroporto, che devono sostenere le ulteriori infrastrutture viarie tra l' area catanese e le altre province siciliane orientali». Il provvedimento implica una serie di vantaggi che devono assolutamente essere colti, rileva il sindacalista della Cisl. «La Zes permetterà, oltre al credito d' imposta per gli investimenti, potenziato con la soglia a 50 milioni - sottolinea - la sburocratizzazione di molte procedure, la formazione di personale per l' internazionalizzazione dei mercati, il rifacimento delle aree extraurbane. Tutto ciò dovrà consentire a Catania di diventare una porta del Mediterraneo per i traffici tra Europa e Asia attraverso il Canale di Suez. Ora - conclude Attanasio - manca il passaggio fondamentale costituito dal Ponte sullo Stretto. La ripresa del dibattito non sia né accademia né propaganda, ma porti a risultati concreti per la fattibilità dell' opera».



Zes in Sicilia, i sindacati: Subito una cabina di regia

Caputo (Fi) presenta odg all'Ars su esclusione di Monreale (Pa)

PALERMO - La notizia dell'istituzione delle Zes siciliane ha ottenuto le reazioni positive da parte delle sigle sindacali e dai partiti, che sottolineano l'importanza del provvedimento per aprire concrete prospettive di sviluppo economico-sociale dell'Isola. I sindacati chiedono però di passare dalle parole ai fatti e Cisl chiede una cabina di regia che serva anche a verificare quali sono le opere già iniziate che possono subire un'accelerazione ed immaginare già nuove opere. Il segretario generale Cisl Palermo Trapani Leonardo La Piana ribadisce che bisogna fare in modo che per la concretizzazione delle Zone economiche speciali siciliane non si pensi soltanto a sgravi fiscali e incentivi, ma - aggiunge - a creare davvero e non sulla carta il sistema infrastrutturale necessario, puntando sulla logistica portuale, e gli assi viari e ferroviari, per attrarre gli investimenti delle imprese. La Cisl chiede di impostare un vero e proprio progetto strategico: Serve una seria programmazione dato che le risorse non mancano; un cronoprogramma a breve tempo; e la sinergia e la concertazione fra le istituzioni e tutte le realtà produttive, economiche, universitarie e le parti sociali dei territori. Ma non tutti sono soddisfatti. Mario Caputo, deputato regionale di Forza Italia e componente della commissione legislativa Attività produttive ha presentato un ordine del giorno per chiedere al Governo regionale di intervenire presso il Ministero competente perché le zone siciliane con l'inserimento della città di Monreale. L'esclusione di Monreale per Caputo provocherà una grave penalizzazione per l'intero territorio, atteso che sono previsti investimenti per decine di miliardi, oltre che agevolazioni per coloro che vorranno investire nelle zone di sviluppo. Monreale, per la sua posizione geografica, dista poco meno di dieci chilometri dal porto di Palermo. Nel territorio vi sono attività industriali, artigianali, agricole, prodotti di qualità, una presenza turistica tra le più rilevanti dell'Isola. Siamo stati riconosciuti per alcuni monumenti patrimonio Unesco e abbiamo aree territoriali ove insediare attività industriali e artigianali di ogni genere prosegue Caputo - Non so quanti dei Comuni inseriti possano vantare una tale differenziazione territoriale oltre che un'offerta variegata dal punto di vista imprenditoriale. E come se vi sia stata o una grave disattenzione politica o peggio, una volontà di penalizzare Monreale. È chiaro che mi batterò dal punto di vista politico affinché anche la nostra Città venga inserita in questo straordinario percorso di sviluppo. Le Zes, nello specifico, saranno due, una per la Sicilia Orientale e una per la Sicilia Occidentale, per un totale di quasi 6 mila ettari, tra aree portuali, retroportuali e aree di sviluppo industriale. Soddisfatto il Movimento Cinquestelle. Ancora una volta è scritto in una nota questo governo dimostra, con i fatti, di avere a cuore lo sviluppo e il sostegno al Sud Italia. La Sicilia ha bisogno, per un rilancio, di attrarre investimenti e le Zes in questo senso rappresentano un volano in grado di far sviluppare diversi settori quali la logistica, i trasporti ed il commercio. Senza dimenticare il sostegno per accompagnare la transizione ecologica degli insediamenti produttivi, attraverso una drastica semplificazione amministrativa e la possibilità di accedere a forti sgravi fiscali. In particolare le Zes rappresentano una sfida per il catanese. Infatti saranno Zes il porto di Catania con il retroporto, l'Asi, l'interporto e il Maas. Raffaella Pessina



economia

Politica e sindacati tutti d' accordo «Zes? Occasione da non sprecare»

L' istituzione delle Zes (zone economiche speciali) trovano tutti d' accordo perché vengono considerate una reale opportunità per tutta la Sicilia. Pioggia di commenti sulle Zes. Soddisfatto il sindaco Francesco Italia che parla di «un risultato di grande importanza per le imprese locali, per il rilancio economico e la riqualificazione del territorio, ma anche un esito per nulla scontato che premia l' impegno di tutti i soggetti istituzionali e degli stakeholder che hanno deciso di scommettere su questa opportunità. È stato un percorso accidentato - aggiunge il sindaco Italia - che ha richiesto uno sforzo comune di tutti i soggetti interessati per ottenere il risultato massimo possibile. Abbiamo dovuto superare l' ostacolo delle aree Sin, che restringevano di molto i margini di movimento dei comuni nell' individuazione delle Zes, e va considerato che secondo l' ipotesi iniziale a Siracusa dovevano spettare aree per 67 ettari complessivi. Siamo stati bravi a fare squadra». La deputata regionale Rossana Cannata parla di «un importante obiettivo a sostegno del tessuto produttivo siciliano e siracusano in particolar modo. Da componente della commissione regionale Attività produttive ho seguito con particolare attenzione la vicenda, certa che l' istituzione delle Zes rappresenti uno straordinario incentivo per la crescita delle aziende e del territorio. Per questo avevo anche interloquuto con l' assessore, il direttore del dipartimento Attività produttive e i funzionari in modo da attribuire al territorio siracusano l' estensione adeguata che ci competeva. Lo scorso agosto avevo anche comunicato, con grande soddisfazione, un altro importante traguardo: l' inclusione di ulteriori aree del Siracusano nelle Zes». Analogo compiacimento da Cna. «Quando si raccolgono i frutti del duro lavoro non si può che essere soddisfatti - dichiarano Innocenzo Russo e Gianpaolo Miceli, rispettivamente presidente e vicesegretario di Cna Siracusa - anche perché abbiamo creduto sin da subito allo strumento delle Zes, lavorando alacremente con i comuni che erano rimasti esclusi dalla prima perimetrazione per rispettare i termini del nuovo bando e presentare la richiesta di adesione. Abbiamo svolto un importante ruolo di raccordo tra la parte politica e quella tecnica - continuano Russo e Miceli - mettendoci a disposizione del territorio, consapevoli di contribuire con il supporto ai comuni per l' inserimento nelle Zes al rilancio economico necessario già prima della pandemia ma oggi, se possibile, ancora più strategico. Oggi però parte una nuova sfida - concludono Innocenzo Russo e Gianpaolo Miceli - nella quale le parole d' ordine devono essere azione e coesione: azione perché devono partire al più presto le necessarie iniziative volte alla piena attivazione delle Zes, ossia il finanziamento dei crediti d' imposta e tutte le agevolazioni in termini fiscali e di semplificazione, coesione perché il territorio deve saper trovare la giusta quadra per lavorare insieme e far diventare la Zes della Sicilia Orientale di grande appeal anche nei confronti delle altre Zes italiane, diventando maggiormente attrattiva per gli investimenti nazionali e internazionali». Per Pippo Zappulla (segretario regionale Articolo uno): «Con la firma del ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano del decreto istitutivo delle due Zone Economiche Speciali per la Regione Sicilia, si apre una importante opportunità per attrarre investimenti e per creare nuove attività e lavoro ma, per non vanificare risorse e strumenti, ci vogliono progetti e programmi che la regione tarda ad attivare e coordinare». Anche Tiziano Spada, coordinatore provinciale di Italia Viva Siracusa insieme con l' assessore Alessandra



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Furnari, commentano l' istituzione delle Zone Economiche Speciali nel territorio siracusano: «Le Zes in Sicilia sono una realtà dopo la firma del ministro Provenzano, anche il territorio di Floridia potrà godere della fiscalità di vantaggio per gli investimenti data dall' appartenere alla Zona Economica Speciale della Sicilia Orientale. Raccogliamo il frutto di un importante lavoro sinergico portato avanti dal deputato regionale Giovanni Cafeo, tra i primi in Sicilia a premere per attivare questo importante strumento di sviluppo - prosegue Spada - che insieme con il commissario straordinario di Floridia, Giovanni Cocco e per la parte tecnica alla Cna di Siracusa hanno evitato il rischio di esclusione della zona di Floridia dalle Zes, raggiungendo così un importante traguardo comune. Siamo consapevoli che comincia adesso un nuovo percorso - conclude Tiziano Spada - che potrebbe portare ad un importante rilancio sia della zona artigianale sia dell' economia in generale di Floridia, provando così a reagire alla crisi sanitaria e poi economica che ha messo in ginocchio tutta l' Italia; in questo percorso, Italia Viva si impegnerà a dare come sempre il proprio contributo». Ma lo stesso parlamentare regionale di Italia Viva Giovanni Cafeo, nonché segretario della III Commissione Ars Attività Produttive ha però sottolineato come «questo percorso era già stato avviato dal 2018 e dunque arriva con colpevole ritardo. Nonostante ciò, però, le Zes sono adesso una realtà anche se, come sempre, alle azioni formali devono poi corrispondere interventi sostanziali mirati al finanziamento delle detrazioni e dei crediti d' imposta, elemento necessario per rendere efficaci le Zes e quindi attrattivo per gli investimenti il nostro territorio. Per completare l' offerta di attrattività degli investimenti ed incentivare la presenza in Sicilia da parte delle aziende - prosegue Cafeo - chiedo al ministro Provenzano di intercedere affinché diventi legge, magari presentandolo nel corso della conversione del Decreto Rilancio, l' emendamento sulle Zone Franche Doganali che in occasione dell' ultimo decreto Milleproroghe presentammo alla Camera come Italia Viva ma che, nonostante il parere positivo proprio del ministro, non fu poi approvato. L' attivazione delle Zes è un' occasione che non possiamo perdere o, peggio, derubricare a traguardo raggiunto con la solita gara per le medaglie da appuntarsi al petto, sarà necessario un lavoro corale finalizzato alla ripresa dell' intera economia isolana». Da un deputato ad altri, i parlamentari del M5S parlano invece di «un altro impegno rispettato con il territorio, ottenuto tramite una forte azione di pressione politica e di collaborazione con il Ministero per il Sud». I parlamentari nazionali e regionali del Movimento 5 Stelle Filippo Scerra, Paolo Ficara, Stefano Zito, Giorgio Pasqua, Maria Marzana e Pino Pisani aggiungono che «il M5S ha dato il suo importante contributo a questo risultato. Un anno fa, in un incontro con la Regione - ricorda Scerra - in presenza del sottoscritto, del sindaco di Augusta Cettina Di Pietro e degli altri attori del territorio, riuscimmo a far ampliare le aree per la provincia di Siracusa, raddoppiando i circa 300 ettari inizialmente assegnati e rendendo il porto Core di Augusta vero cuore dell' area Zes della **autorità** di **sistema portuale** del mar di Sicilia orientale». Il sindaco di Avola Luca Cannata chiosa sottolineando di aver voluto che «Avola rientrasse con quest' area perché si tratta di una zona che può dare tanto. Sarà un modo per invogliare i nostri imprenditori a investire, a maggior ragione in un periodo tanto difficile, e avviare il centro riqualificando la zona rendendola vivo e cuore pulsante di sviluppo economico». R. S.

Soddisfatto il Ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano che ha firmato il decreto istitutivo delle Zone economiche speciali

Zes siciliane, passo avanti per lo sviluppo economico

L'assessore alle Attività produttive Turano: Intendiamo promuovere le attività estrattive, manifatturiere, logistica e servizi

PALERMO - Le Zes rappresentano una grande opportunità per lo sviluppo regionale. Serviranno a rendere la Sicilia non solo attraente e bellissima com'è, ma anche attrattiva di capitali, attività, persone, lavoro, nuove imprese per lo sviluppo. Lo ha detto Giuseppe Provenzano, Ministro per il Sud, che ha firmato il decreto istitutivo delle Zone Economiche Speciali (Zes) per la Regione Sicilia. Sono particolarmente orgoglioso di questa firma, che la Sicilia aspettava da tempo e che cade in un momento assai delicato per le imprese, i lavoratori e le famiglie, in cui ogni nostra energia deve essere dedicata al rilancio dell'economia dell'Isola, ha sottolineato il Ministro. Secondo il ministro, Ora, si apre una grande opportunità per il Sud e la Sicilia. Le risorse non mancano, a partire da quelle nazionali ed europee della coesione già disponibili, che spero la Regione voglia riprogrammare per l'emergenza seguendo gli accordi che tutte le altre Regioni stanno sottoscrivendo con il mio Ministero. E soprattutto dobbiamo attivare capacità progettuale per intercettare quelle che arriveranno con il Recovery plan. La sfida - conclude - è accelerare la spesa, recuperando i ritardi. Spendere bene e rapidamente per fronteggiare meglio la crisi e ripartire.

Le Zes saranno due, una per la Sicilia Orientale e una per la Sicilia Occidentale, per un totale di quasi sei mila ettari tra aree portuali, retroportuali e zone di sviluppo industriale. Secondo il governatore, Nello Musumeci, la firma del Ministro Provenzano È l'epilogo di un laborioso lavoro portato avanti negli ultimi due anni dal mio governo, attraverso gli assessorati per le Attività produttive e per l'Economia, in collaborazione con le Autorità portuali e le organizzazioni di categoria. Si passa adesso alla fase operativa che dovrà rendere concreta questa straordinaria opportunità per le imprese che ricadono nel territorio delimitato. Nei prossimi giorni, presenteremo un disegno di legge per concedere il credito d'imposta aggiuntivo a chi verrà a investire nelle nostre due Zes. Con il ministro Provenzano definiremo presto il crono-programma affinché si possa passare dalla pianificazione alla attività di sostegno. Sul tema abbiamo intervistato Mimmo Turano, assessore regionale alle Attività produttive. Assessore, quali saranno a suo avviso i tempi per la costituzione delle Zes? Le Zes Sicilia occidentale e Sicilia orientale con l'approvazione del ministero per il Sud sono ormai una realtà. Adesso attendiamo di ricevere il decreto di istituzione e soprattutto la nomina dei commissari governativi che si occuperanno materialmente di far partire le due Zes siciliane. Mi auguro che adesso si faccia presto, abbiamo atteso quasi un anno il via libera alle Zes anche se per onestà intellettuale dobbiamo dire che a Roma c'è stato anche un cambio di governo. Ci sono delle attività imprenditoriali alle quali, secondo lei, bisognerà dare priorità all'interno delle Zes siciliane? E se sì quali? I settori che la Regione intende promuovere all'interno della Zes e le attività di specializzazione che intende rafforzare sono quelle concernenti le attività estrattive, manifatturiere, logistica e servizi e sono indicati chiaramente nei piani strategici delle due Zes siciliane. L'obiettivo è promuovere i settori che possono considerarsi centrali per lo sviluppo della base produttiva regionale e soprattutto per la riduzione del suo grado di dipendenza strutturale. Vogliamo rafforzare quindi tutti quei settori che possono assicurare nel lungo termine una riduzione dell'attuale livello di dipendenza così come espresso dall'incidenza delle importazioni nette sul Pil

4 ATTIVITÀ PRODUTTIVE #PARTICOLARIS

Accordato il Ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano che ha firmato il decreto istitutivo delle Zone economiche speciali

Zes siciliane, passo avanti per lo sviluppo economico

L'assessore alle Attività produttive Turano: "Intendiamo promuovere le attività estrattive, manifatturiere, logistica e servizi"

Aggiornamento: Esentazione prima rata accento Imu

ASTE GIUDIZIARIE

Qui trovi le migliori opportunità dei Tribunali di:

- Palermo
- Termini Imerese
- Trapani
- Marsala
- Agrigento
- Sciacca
- Caltanissetta
- Gela
- Catania
- Caltagirone
- Enna
- Ragusa
- Siracusa
- Messina
- Patti
- Barcellona P.d.G.

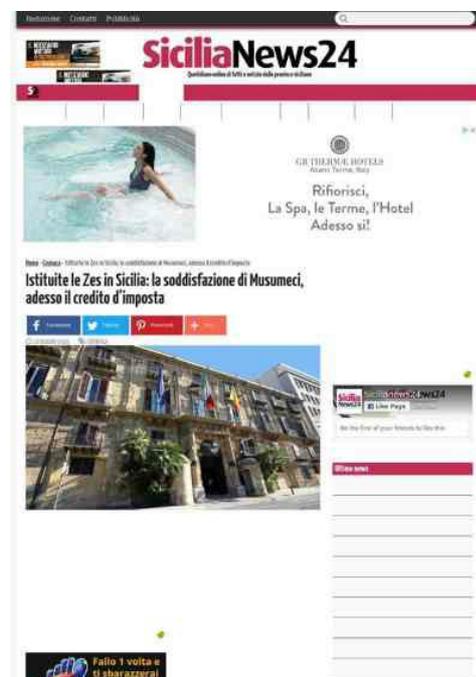
Dissezione Vendita: tel. 095 7818546 - fax 095 722114
www.astesicilia.it/astejudiziarie/aste

QDS



Istituite le Zes in Sicilia: la soddisfazione di Musumeci, adesso il credito d' imposta

_ Istituite le Zes in Sicilia. «Esprimo soddisfazione per l' attesa firma a Roma del decreto che istituisce le due Zes in Sicilia. È l' epilogo di un laborioso lavoro portato avanti negli ultimi due anni dal mio governo, attraverso gli assessorati per le Attività produttive e per l' Economia, in collaborazione con le Autorità portuali e le organizzazioni di categoria. Si passa adesso alla fase operativa che dovrà rendere concreta questa straordinaria opportunità per le imprese che ricadono nel territorio delimitato. Nei prossimi giorni, presenteremo un disegno di legge per concedere il credito d' imposta aggiuntivo a chi verrà a investire nelle nostre due Zes. Con il ministro Provenzano definiremo presto il crono-programma affinché si possa passare dalla pianificazione alla attività di sostegno». Lo dichiara il governatore Nello Musumeci, commentando la firma, da parte del ministro per il Sud Provenzano, dei decreti istitutivi delle Zone economiche speciali per la Sicilia. Due le Zone economiche speciali: Sicilia occidentale ed orientale Si tratta del passaggio finale di un percorso iniziato nel marzo 2018 con l' istituzione, da parte del governo Musumeci, della Cabina di regia regionale e terminato nell' agosto 2019, quando è stata completata l' identificazione e la delimitazione della due Zes, con la redazione dei rispettivi Piani strategici. Sono due le Zone economiche speciali individuate dalla Regione e approvate dal ministero per il Sud: quella della Sicilia occidentale che ha avuto assegnato il 35 per cento della superficie Zes e quella della Sicilia orientale a cui è stato assegnato il 65 per cento. «L' approvazione delle Zone economiche speciali siciliane - sottolinea l' assessore alle Attività produttive, Mimmo Turano - rappresenta certamente un momento di svolta per l' economia e il mondo produttivo siciliano. Con le Zes abbiamo uno strumento in più per superare l' attuale momento di crisi determinato dalla pandemia da Coronavirus, ma anche i ritardi nello sviluppo che questa terra ha accumulato con anni di approssimazione e assenza di strategie». Nella Zes della Sicilia occidentale ricadono le zone di Aragona-Favara, Calatafimi, Caltanissetta, Caltavuturo, Campofelice di Rocella, Carini con l' area Rimed, Cinisi, Custonaci, Gibellina, il **porto** di Licata, Marsala, l' aeroporto di Birgi, Mazara del Vallo, Misilmeri, il **porto** e il retroporto di Palermo (a cui si aggiungono le aree di Brancaccio, Partanna-Mondello e dell' Arenella), Palma di Montechiaro, Partinico, **Porto** Empedocle (con il **porto** e il retro-**porto**), Ravanusa, Salemi, Serradifalco, Termini Imerese (con il suo agglomerato industriale e il **porto**), Trapani (con il **porto**, il retro-**porto**, l' agglomerato industriale e l' area logistica). La Zes Sicilia orientale Per la Zes Sicilia orientale sono state inserite le aree di Acireale, Augusta, Avola, Belpasso, Caltagirone, Carlentini, Catania (con il **porto** e il retro-**porto**), l' aeroporto di Comiso, Enna Dittaino, Floridia, Francofonte, Gela (compresa l' area di riconversione), Melilli, Messina (con il **porto** cittadino e quello di Larderia), Milazzo (con **porto**, retroporto e agglomerato industriale), Militello Val di Catania, Mineo, Niscemi, Pachino, Palazzolo Acreide, Paternò, il **porto** e il retroporto di Pozzallo, Priolo Gargallo, Ragusa, Rosolini, Scordia, Siracusa con la zona industriale, quella di Santa Teresa e della strada statale 124, Solarino, Tremestieri, Troina, Villafranca Tirrena, Vittoria e Vizzini. I benefici economici delle Zes sono previsti dal decreto legge Mezzogiorno n. 91/2017 e vedono notevoli incentivi fiscali più credito d' imposta per gli investimenti fino a 50 milioni di euro e un consistente regime di semplificazioni che saranno stabilite da appositi protocolli e convenzioni e che comunque prevedono anche l' accelerazione dei tempi procedurali per garantire l' accesso agli interventi di urbanizzazione primaria (gas, energia elettrica, strade, idrico) alle imprese insediate nelle aree interessate.



L'indagine

Economia del mare, la ricchezza sommersa

Ancora sottovalutato un settore cruciale per lo sviluppo sottolinea BlueMonitorLab

La Blue Economy, nonostante una cronica sottovalutazione del suo impatto in settori come quello del turismo (5 milioni di occupati complessivi secondo la Ue, 2,2 milioni di addetti secondo le più recenti rilevazioni in Italia a fronte di un peso occupazionale del turismo superiore ai 3,5 milioni) e quello dell'industria cantieristica, il cui fatturato è palesemente sottostimato, si conferma uno dei pilastri sui quali i Paesi dell'Unione europea sono chiamati a costruire il loro futuro. Secondo il rapporto della Commissione Ue, l'economia del mare (o quantomeno quella parte di economia del mare che l'Unione riconduce al comune denominatore Blue) assomma un fatturato superiore ai 750 miliardi di euro, con un Gross Value Added (GVA) di 218 miliardi e utili per 94 miliardi. Cinque milioni gli occupati regolarmente registrati con contratti di lavoro con una crescita di oltre il 15% nel decennio 2009 - 2018. Il 58% della Blue Economy è controllato in Europa da Spagna, Germania, Italia e Francia, ma a segnare tassi di crescita superiori al 50% negli ultimi dieci anni sono Irlanda, Portogallo e Malta seguiti a ruota (con incrementi di GVA superiori al 30%) da Belgio, Polonia e Svezia. Anche il rapporto 2020, che si riferisce ai dati di sintesi del 2018, «soffre - sottolinea Giulio Sapelli, Presidente di BlueMonitorLab, il centro studi italiano sulla Blue Economy - di un'ormai cronica sottovalutazione e dell'esclusione di intere filiere di economia blue dal computo complessivo anche relativo all'impatto sul Pil». La sottovalutazione riguarda i porti e il loro impatto diretto e indiretto sulle economie nazionali e su quella continentale, l'estesa fascia di turismo marittimo non riconducibile alla pura attività alberghiera, i cantieri (nel computo di fatturato che è relativo al periodo pre-Covid, l'impatto degli ordini per nuove navi da crociera è considerato in percentuale minima). Sono poi ignorate attività indotte, anche nel settore logistico, degli approvvigionamenti, della ricerca, della difesa dell'ambiente che sono proposti nel rapporto Ue più come enunciazioni che come effettivi driver di fatturato e occupazione. Nel rapporto è anche contenuto un allarme sull'ambiente relativo al cambiamento climatico che potrebbe indurre, anche a causa dell'innalzamento del livello del mare, ma specialmente delle conseguenze climatiche delle emissioni, un pericolo crescente nel secolo in corso: senza interventi di mitigazione dei danni climatici e di protezione delle coste i Paesi europei potrebbero subire un danno annuale di 800 miliardi di euro causato da inondazioni, a fronte di un costo per interventi preventivi pari a 2 miliardi all'anno. Per la sola Italia esposti al rischio inondazioni marine sarebbero più di 70.000 abitanti. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Armatori, il braccio di ferro sui fondi del decreto occupa le audizioni parlamentari

La carenza di fondi per tutti polarizza l'attenzione sul futuro da un lato di Costa Crociere e dall'altro di Tirrenia

ALBERTO GHIARA GENOVA. La scarsità di risorse destinate all'armamento italiano nel decreto Rilancio è stata segnalata nelle scorse settimane dalle due principali associazioni di settore nazionali, Confitarma e Assarmatori. In vista degli emendamenti al decreto, nei giorni scorsi le due associazioni hanno partecipato a audizioni parlamentari. Ne è emersa la conferma della divisione presente nel settore, che negli ultimi anni si è concretizzata appunto nella nascita di una seconda associazione. Le differenze si polarizzano negli obiettivi a cui si chiede di assegnare le risorse, in un caso più rivolti al settore del cabotaggio dei traghetti e nell'altro a quello delle crociere. Confitarma contesta le modalità della proroga degli aiuti pubblici a Tirrenia per le attività del servizio di continuità territoriali e chiede che sia temporaneamente concessa la possibilità di effettuare crociere fra porti nazionali sotto il regime del Registro internazionale. Assarmatori insiste invece sulla necessità di sostenere soprattutto il settore dei traghetti. Per la destinazione dei fondi, il consigliere di Assarmatori, Matteo Catani, ha spiegato alla Camera che «occorrerebbe prima di tutto stabilire un ordine di priorità, mettendo in primo piano chi in questi mesi non si è mai fermato, continuando a assicurare sostegno e occupazione ai territori serviti e all'economia nazionale. I traghetti italiani non hanno mai smesso di viaggiare e ancora una volta hanno dimostrato che grande infrastruttura strategica sia il loro servizio, per il quale lavorano migliaia di marittimi italiani ». Catani ha aggiunto che i paesi europei ove i servizi di trasporto marittimo di merci e passeggeri sono maggiormente strategici, come Finlandia, Regno Unito e Irlanda, hanno già introdotto misure di sostegno mirate ad aiutare le imprese operanti nel loro comparto. A sua volta il presidente Stefano Messina, intervenuto in Senato, ha affermato: «Se Costa vuole gestire crociere sulle rotte nazionali, lo può fare tranquillamente sulla base delle norme vigenti» ma «se ci sono aiuti (e il recupero di somme non erogate è un aiuto), vanno dati per equità e per giustizia a chi esercita cabotaggio come servizio pubblico essenziale, come collegamento tra le isole maggiori o come trasporto combinato passeggeri e merci con navi ro-ro». Per contro, di fronte al Senato, il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, ha spiegato: «Siamo stati molto delusi dal fatto che il Governo ci abbia completamente dimenticati, nei vari provvedimenti adottati, mentre si è trovato il modo di rifinanziare Tirrenia e di corrispondere un significativo ammontare agli ormeggiatori » Per quanto riguarda Costa crociere e il progetto temporaneo di viaggi nazionali sotto Registro internazionale, ha auspicato «che possano essere approvati due emendamenti che noi riteniamo fondamentali per la ripresa del settore: il primo è quello che riguarda la possibilità per le navi di bandiera italiana iscritte nel Registro internazionale di effettuare temporaneamente le crociere tra porti nazionali; il secondo prevede uno sgravio contributivo nel 2020 per le aziende con navi iscritte nel Registro ordinario». Alla Camera, il direttore generale di Confitarma, Luca Sisto, ha spiegato che non viene consentito a Costa «di svolgere per due mesi traffici crocieristici economicamente sostenibili con i competitor tra porti nazionali Questo intervento è a costo zero perché tali navi sono già iscritte nel Registro internazionale ». ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



«Mediterraneo, così cambiano i traffici portuali dopo la pandemia»

Le sfide: calo della merce, riduzione della rotta di Suez, reshoring dalla Cina

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Dall'accelerazione della digitalizzazione al dibattito sulla sostenibilità economica delle scelte ecologiche, dalla modifica di alcune rotte che passavano da Suez al reshoring delle attività produttive, fino alle misure di sicurezza sanitaria che diventeranno obbligatorie come lo sono diventate quelle antiterrorismo dopo l'11 settembre: l'impatto del Covid-19 sull'attività marittimo-portuale avrà conseguenze sul breve, ma anche sul lungo periodo, come è emerso durante il webinar *Current challenges and future opportunities for ports and terminals in the Mediterranean*, che si è svolto in rete lo scorso 11 giugno, organizzato da Transport events, con collegamenti da alcuni grandi porti del mar Mediterraneo. Rachid Hadi, direttore generale di Casablanca port terminals e membro del consiglio d'amministrazione di Marsa Maroc (società azionista di maggioranza assoluta del terminal 3 di Tanger Med 2, accanto ai soci Contship Italia e Hapag Lloyd), ha portato i dati grezzi che mostrano l'effetto della pandemia sul porto marocchino di Casablanca. Da un lato si è registrato un aumento di prodotti alimentari, in parallelo fra l'altro con quanto avvenuto in Italia nel porto di Salerno, grazie all'aumento della produzione campana di pasta. A Casablanca si è registrato un aumento del 14 per cento della movimentazione di prodotti di prima necessità come cereali e riso, a causa della massiccia raccolta di scorte nei magazzini al principio della pandemia. Per contro, alcuni prodotti di general cargo come macchinari, acciaio, legno hanno registrato un calo fra il 30 e il 50 per cento a causa delle misure di isolamento sociale. «Prevediamo - ha detto Hadi - che questo tipo di attività riparta dopo la fine del lockdown». Il terzo tipo di attività dello scalo marocchino analizzato dal manager riguarda prodotti di lusso o comunque non di prima necessità come automobili, accessori per le abitazioni, eccetera. «La diminuzione per questi prodotti - ha spiegato Hadi - ha superato l'80 per cento. Ci aspettiamo che questa attività richiederà più tempo per tornare alla situazione precedente alla pandemia, forse dopo il prossimo dicembre». Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, che riunisce Venezia e Chioggia, e delegato di **Assoport** per le relazioni internazionali, ha ricordato «l'impegno delle 16 Authority italiane durante l'emergenza sanitaria, che ha permesso ai porti di lavorare senza grandi interruzioni», ma ha notato i rischi, per gli scali del Mediterraneo, dovuti al fatto che «molte compagnie, da aprile, stanno saltando il canale di Suez e passano per il Sud Africa. Questo, unito alla cancellazione dei viaggi delle portacontainer dal Far East, significa un calo di traffico per molti porti». Per Musolino la pandemia è un'occasione per riflettere sui rischi di «concentrare tutta la produzione mondiale di basso valore in un unico paese: non è stato saggio. Questo non significa che dobbiamo riportare indietro tutta la produzione. Finora, però, l'Europa non ha saputo vedere le opportunità che vengono dall'Africa». Il presidente ha poi elencato una serie di riflessioni conseguenti al virus: la necessità di minimizzarne l'impatto e di eliminare ogni interazione con le navi, per evitare che queste vengano bandite dai porti di scalo successivi; le difficoltà che avrà lo shipping, colpito duramente dal punto di vista economico, nel rispettare gli impegni e gli investimenti per adeguarsi ai nuovi limiti di emissione da qui al 2050; il ruolo nuovo che potranno giocare i porti del Mediterraneo. Mar Chao Lopez, direttrice commerciale di Valenciaport, ha ribadito il ruolo del Mediterraneo



di cerniera fra l'Europa e l'Asia, mentre Philippe Guillaumet, segretario generale di MedPort, ha precisato: «Siamo pronti da molti anni per accogliere questi traffici. In Mediterraneo si possono trovare tutte le tipologie di porti di piccole, medie e grandi dimensioni, sia nella parte centrale, sia in quelle orientale e occidentale ». Guillaumet ha elencato tutte le opportunità che si aprono per la portualità mediterranea con la fase di ricostruzione



L'Avvisatore Marittimo

Focus

dei traffici dopo la pandemia, come la digitalizzazione, la safety e la security, e ha parlato del cosiddetto near shoring, ossia il trasferimento della produzione in paesi più vicini ai mercati di destinazione. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

BlueMonitorLab: nel rapporto sulla Blue economy Ue sottostimati i dati su cantieristica, turismo blue, nautica da diporto

(FERPRESS) - Roma, 16 GIU - La Blue Economy, nonostante una cronica sottovalutazione del suo impatto in settori come quello del turismo (5 milioni di occupati complessivi secondo la Ue, 2,2 milioni di addetti secondo le più recenti rilevazioni in Italia a fronte di un peso occupazionale del turismo superiore ai 3,5 milioni) e quello dell'industria cantieristica, il cui fatturato è palesemente sottostimato, si conferma uno dei pilastri sui quali i Paesi dell'Unione europea sono chiamati a costruire il loro futuro. Secondo il rapporto della Commissione Ue diffuso in queste ore, l'economia del mare (o quantomeno quella parte di economia del mare che l'Unione riconduce al comune denominatore Blue) assomma un fatturato superiore ai 750 miliardi di euro, con un Gross Value Added (GVA) di 218 miliardi e utili per 94 miliardi. Cinque milioni gli occupati regolarmente registrati con contratti di lavoro con una crescita di oltre il 15% nel decennio 2009 - 2018. Il 58% della Blue Economy è controllato in Europa da Spagna, Germania, Italia e Francia, ma a segnare tassi di crescita superiori al 50% negli ultimi dieci anni sono Irlanda, Portogallo e Malta seguiti a ruota (con incrementi di GVA superiori al 30%) da Belgio, Polonia e Svezia. Anche il rapporto 2020, che si riferisce ai dati di sintesi del 2018, "soffre - sottolinea Giulio Sapelli, Presidente di BlueMonitorLab, il centro studi italiano sulla Blue Economy - di un'ormai cronica sottovalutazione e dell'esclusione di intere filiere di economia blue dal computo complessivo anche relativo all'impatto sul PIL". La sottovalutazione riguarda i porti e il loro impatto diretto e indiretto sulle economie nazionali e su quella continentale, l'estesa fascia di turismo marittimo non riconducibile alla pura attività alberghiera, i cantieri (nel computo di fatturato che è relativo al periodo pre-Covid, l'impatto degli ordini per nuove navi da crociera è considerato in percentuale minima). Sono poi ignorate attività indotte, anche nel settore logistico, degli approvvigionamenti, della ricerca, della difesa dell'ambiente che sono proposti nel rapporto Ue più come enunciazioni che come effettivi driver di fatturato e occupazione. "Il focus del rapporto su nuovi settori di attività - ribadisce BlueMonitorLab - e sulla loro crescita conferma l'impressione di un comparto complessivamente immaturo, che presenta (e in ciò si giustifica anche l'impegno della Banca Europea per gli investimenti nella Blueinvest Platform) enormi potenzialità di sviluppo". Su queste attività il rapporto transita a volo d'uccello, comprendendo fra le nuove attività, quelle relative alla difesa (177.000 occupati in un settore destinato secondo tutti gli studi di geopolitica a posizionarsi negli anni a venire su una vera e propria linea del fronte sia commerciale, relativa al confronto Usa-Cina, sia militare, e per quanto concerne fenomeni come l'immigrazione clandestina e il traffico di esseri umani); oppure quelle relative all'energia prodotta dal mare e in mare (420 milioni di fatturato) o i desalinizzatori (contratti in essere per 520 milioni di Euro). Ancora una volta il Rapporto della Commissione appare come un canovaccio utile, ma ancora, da scrivere per completare caselle vuote o decisamente ignorate specie quelle relative alle connessioni fra Blue Economy e il sistema economico e produttivo complessivo dei paesi europei. Basti pensare all'assoluta sottovalutazione delle tematiche relative alla portualità turistica e al nautica da diporto, al tema delle difese delle coste, della protezione dall'inquinamento, o dell'high tech applicata alla Blue Economy, anche attraverso un sistema in forte sviluppo di start up. Nel rapporto è anche contenuto un allarme ambientalista estremo relativo al cambiamento climatico che potrebbe indurre, anche a causa dell'innalzamento del livello del mare, ma specialmente delle



conseguenze climatiche delle emissioni, un pericolo crescente nel secolo in corso: senza interventi di mitigazione dei danni climatici e di protezione delle coste i Paesi europei potrebbero subire un danno annuale di 800 miliardi di euro causato da inondazioni, a fronte di un costo



FerPress

Focus

per interventi preventivi pari a 2 miliardi all' anno. Per la sola Italia esposti al rischio inondazioni marine sarebbero più di 70.000 abitanti.

Informazioni Marittime

Focus

L' economia blu fattura 750 miliardi di euro

E impiega 2,2 milioni di occupati diretti, secondo l' ultima rapporto di Bruxelles. Ma secondo alcuni esperti nel computo sono ancora trascurati la portualità e il diportismo

Secondo l' ultimo rapporto della Commissione europea , le attività economiche legate al trasporto marittimo generano un fatturato annuale superiore ai 750 miliardi di euro, con un Gross Value Added (GVA) di 218 miliardi e utili per 94 miliardi. Cinque milioni gli occupati diretti e 2,2 milioni di indiretti. È un settore in crescita, con oltre il 15 per cento in più di contratti di lavoro tra il 2009 e il 2018. Oltre la metà (58%) di questa economia legata al mare è controllata in Europa da Spagna, Germania, Italia e Francia. Ma a segnare tassi di crescita superiori al 50 per cento negli ultimi dieci anni sono stati Irlanda, Portogallo, Malta, Belgio, Polonia e Svezia. In uno scenario, però, caratterizzato dal cambiamento climatico: senza interventi a protezione delle coste i Paesi europei potrebbero subire un danno annuale di 800 miliardi di euro causato da inondazioni, a fronte di un costo per interventi preventivi pari a 2 miliardi all' anno. Per la sola Italia, le persone esposte al rischio inondazioni sarebbero più di 70 mila. Nonostante questo, secondo Giulio Sapelli, presidente di BlueMonitorLab, che si sta occupando di uno studio sulle perdite del settore negli ultimi mesi

(<https://www.informazionimarittime.com/post/blue-economy-nellera-covid-perde-125-miliardi>), c' è una «cronica sottovalutazione ed esclusione di intere filiere di economia blu dal computo complessivo anche relativo all' impatto sul PIL». Quali sono? I porti, con il loro impatto diretto e indiretto sulle economie nazionali e su quella continentale, l' estesa fascia di turismo marittimo non riconducibile alla pura attività alberghiera, i cantieri (nel computo di fatturato che è relativo al periodo pre-Covid, l' impatto degli ordini per nuove navi da crociera è considerato in percentuale minima). Secondo il centro studi, sono ignorate attività indotte anche nel settore logistico, degli approvvigionamenti, della ricerca, della difesa dell' ambiente. Su queste attività il rapporto transita a volo d' uccello, comprendendo fra le nuove attività quelle relative alla difesa (177 mila occupati), all' energia prodotta dal mare (420 milioni di fatturato) e ai desalinizzatori (contratti in essere per 520 milioni di euro). «Il rapporto della Commissione - conclude Sapelli - appare come un canovaccio utile ma ancora da scrivere per completare caselle vuote o decisamente ignorate» come la nautica da diporto. - credito immagine in alto.



L' Europa riscopre la Blue Economy

Cinque milioni di occupati e 750 miliardi di euro di fatturato Pubblicato il rapporto "al ribasso" per il 2020 della Commissione Ue sull' intero comparto Blue con alcune dimenticanze - Secondo Giulio Sapelli, Presidente di BlueMonitorLab "sottostimati i dati su cantieristica, turismo blue, attività della difesa in Mediterraneo e nautica da diporto" La Blue Economy, nonostante una cronica sottovalutazione del suo impatto in settori come quello del turismo (5 milioni di occupati complessivi secondo la Ue, 2,2 milioni di addetti secondo le più recenti rilevazioni in Italia a fronte di un peso occupazionale del turismo superiore ai 3,5 milioni) e quello dell' industria cantieristica, il cui fatturato è palesemente sottostimato, si conferma uno dei pilastri sui quali i Paesi dell' Unione europea sono chiamati a costruire il loro futuro. Secondo il rapporto della Commissione Ue diffuso in queste ore, l' economia del mare (o quantomeno quella parte di economia del mare che l' Unione riconduce al comune denominatore Blue) assomma un fatturato superiore ai 750 miliardi di euro, con un Gross Value Added (GVA) di 218 miliardi e utili per 94 miliardi. Cinque milioni gli occupati regolarmente registrati con contratti di lavoro con una crescita di oltre il 15% nel decennio 2009 - 2018. Il 58% della Blue Economy è controllato in Europa da Spagna, Germania, Italia e Francia, ma a segnare tassi di crescita superiori al 50% negli ultimi dieci anni sono Irlanda, Portogallo e Malta seguiti a ruota (con incrementi di GVA superiori al 30%) da Belgio, Polonia e Svezia. Anche il rapporto 2020, che si riferisce ai dati di sintesi del 2018, "soffre - sottolinea Giulio Sapelli, Presidente di BlueMonitorLab, il centro studi italiano sulla Blue Economy - di un' ormai cronica sottovalutazione e dell' esclusione di intere filiere di economia blue dal computo complessivo anche relativo all' impatto sul PIL". La sottovalutazione riguarda i porti e il loro impatto diretto e indiretto sulle economie nazionali e su quella continentale, l' estesa fascia di turismo marittimo non riconducibile alla pura attività alberghiera, i cantieri (nel computo di fatturato che è relativo al periodo pre-Covid, l' impatto degli ordini per nuove navi da crociera è considerato in percentuale minima). Sono poi ignorate attività indotte, anche nel settore logistico, degli approvvigionamenti, della ricerca, della difesa dell' ambiente che sono proposti nel rapporto Ue più come enunciazioni che come effettivi driver di fatturato e occupazione. "Il focus del rapporto su nuovi settori di attività - ribadisce BlueMonitorLab - e sulla loro crescita conferma l' impressione di un comparto complessivamente immaturo, che presenta (e in ciò si giustifica anche l' impegno della Banca Europea per gli investimenti nella Blueinvest Platform) enormi potenzialità di sviluppo". Su queste attività il rapporto transita a volo d' uccello, comprendendo fra le nuove attività, quelle relative alla difesa (177.000 occupati in un settore destinato secondo tutti gli studi di geopolitica a posizionarsi negli anni a venire su una vera e propria linea del fronte sia commerciale, relativa al confronto Usa-Cina, sia militare, e per quanto concerne fenomeni come l' immigrazione clandestina e il traffico di esseri umani); oppure quelle relative all' energia prodotta dal mare e in mare (420 milioni di fatturato) o i desalinizzatori (contratti in essere per 520 milioni di Euro). Ancora una volta il Rapporto della Commissione appare come un canovaccio utile, ma ancora, da scrivere per completare caselle vuote o decisamente ignorate specie relative alle connessioni fra Blue Economy e il sistema economico e produttivo complessivo dei paesi europei. Basti pensare all' assoluta sottovalutazione delle tematiche relative alla portualità turistica e al nautica da diporto, al tema della difesa delle coste, della protezione dall' inquinamento, o dell' high tech applicata alla Blue Economy, anche attraverso un sistema in forte sviluppo di start up. Nel rapporto è anche contenuto un allarme



ambientalista estremo relativo al cambiamento climatico che potrebbe indurre, anche a causa dell'innalzamento del livello



Sea Reporter

Focus

del mare, ma specialmente delle conseguenze climatiche delle emissioni, un pericolo crescente nel secolo in corso: senza interventi di mitigazione dei danni climatici e di protezione delle coste i Paesi europei potrebbero subire un danno annuale di 800 miliardi di euro causato da inondazioni, a fronte di un costo per interventi preventivi pari a 2 miliardi all' anno. Per la sola Italia esposti al rischio inondazioni marine sarebbero più di 70.000 abitanti.

Marittimi, odissea senza fine

L'affaticamento dei marittimi, obbligati a lavorare in mare oltre il periodo contrattuale predefinito e in attesa di tornare ognuno nelle proprie case, non deve essere sottovalutato. Dopo aver accordato l'estensione eccezionale dei contratti scaduti sino al 15 giugno, dando così tempo ai Governi di attuare entro quella data i protocolli indicati nella lettera circolare dell'IMO (Framework of Protocols for Crew Change), le parti sindacali scaduta invano la deadline fissata hanno deciso di passare all'attacco, lanciando un messaggio chiaro a istituzioni e operatori: in assenza di una agevole sostituzione dei membri dell'equipaggio, i seafarer ancora a bordo incroceranno le braccia, diventando dei semplici passeggeri. Ad affilare le armi è l'International Transport Workers' Federation, per la quale i lavoratori del mare che abbiano terminato il periodo contrattualizzato hanno il sacrosanto diritto di essere rimpatriati. «La misura è colma afferma il presidente della ITF, Paddy Crumlin -, dobbiamo tracciare una linea nella sabbia e dire fermamente ai governi che da oggi i marittimi lotteranno per far valere i propri diritti». Crumlin sottolinea che d'ora in poi non ci sarà più alcuna estensione contrattuale. Il messaggio è chiaro e non lascia adito a fraintendimenti: la salute dei marittimi viene prima di qualsiasi tipo di interesse economico. A dirlo è anche David Heindel, responsabile per l'ITF della sezione Seafarer: «Abbiamo deciso di agire dopo aver inutilmente aspettato che i Governi nazionali si dessero la pena di esimere i marittimi dalle restrizioni anti-Covid-19, favorendo così il rimpatrio dei seafarer. In 200 mila non possono ancora sbarcare e tornare a casa e c'è chi si trova in mare da più di un anno. Quando è troppo è troppo».

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, and Osservatorio Europeo. Below this is the PORT NEWS logo and the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main content area features a large image of three seafarers in high-visibility vests walking on a ship's deck. Below the image is the article title 'Cambio degli equipaggi Marittimi, odissea senza fine' and the date '26 Giugno 2020'. To the right of the article is a sidebar with a search bar and a list of categories including Ambiente, Autorità Portuali, Cantieristica navale, and others.

Di Rilancio: Sindacati, basta caos autoproduzione nei porti. Regole valgono per tutti

(FERPRESS) - Roma, 16 GIU - "Contrariamente a quanto asserito da Assarmatori, Confitarma e Federagenti, l' emendamento al DL Rilancio non vieta l' autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati ad operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali". Così i Segretari generali Stefano Malorgio Filt Cgil, Salvatore Pellecchia Fit Cisl e Claudio Tarlazzi Uiltrasporti, che proseguono: "Queste regole si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di sistema portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro. "Noi - spiegano Malorgio, Pellecchia, Tarlazzi - chiediamo che le autorizzazioni alle navi, che non rientrano nel numero massimo previsto dalla norma, vengano date non solo limitatamente al tempo necessario per il carico e scarico della nave sulla base dei previsti requisiti, ma che richiedano anche l' inserimento nella tabella di armamento del personale dedicato a questa specifica attività e che vi siano mezzi tecnologici adeguati". "Pertanto, non siamo contro l' autoproduzione, ma siamo per le regole e la chiarezza uguali per tutti i porti, perché solo così il sistema portuale nazionale può svilupparsi in modo armonico ed efficace. Su questo non faremo un passo indietro".



Informare

Focus

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti ribadiscono il no all' autoproduzione selvaggia nei porti

Malorgio, Pellecchia e Tarlazzi: siamo per le regole e la chiarezza uguali per tutti i porti I segretari generali di Filt Cgil, Stefano Malorgio, Fit Cisl, Salvatore Pellecchia, e Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, hanno denunciato che, «contrariamente a quanto asserito da Assarmatori, Confitarma e Federagenti, l' emendamento al decreto-legge Rilancio non vieta l' autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati ad operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che - hanno ricordato i rappresentanti dei sindacati - sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali». «Queste regole - hanno sottolineato Malorgio, Pellecchia e Tarlazzi - si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di Sistema Portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro». «Noi - hanno spiegato i segretari generali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - chiediamo che le autorizzazioni alle navi, che non rientrano nel numero massimo previsto dalla norma, vengano date non solo limitatamente al tempo necessario per il carico e scarico della nave sulla base dei previsti requisiti, ma che richiedano anche l' inserimento nella tabella di armamento del personale dedicato a questa specifica attività e che vi siano mezzi tecnologici adeguati». «Pertanto - hanno precisato Malorgio, Pellecchia e Tarlazzi - non siamo contro l' autoproduzione, ma siamo per le regole e la chiarezza uguali per tutti i porti, perché solo così il sistema portuale nazionale può svilupparsi in modo armonico ed efficace. Su questo non faremo un passo indietro».



Informazioni Marittime

Focus

Autoproduzione, sindacati favorevoli alle tabelle armatoriali

Filt-Cgil, Fit- Cisl e Ultrasporti chiedono che, con la trasformazione in legge del DL Rilancio, le autorizzazioni nave oltre il limite massimo siano fatte con mezzi sicuri e adeguati

Contrariamente a quanto asserito da Assarmatori, Confitarma e Federagenti, l' emendamento al DL Rilancio non vieta l' autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma «ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati ad operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali». Lo affermano i segretari generali sindacali Stefano Malorgio (Filt-Cgil), Salvatore Pellecchia (Fit- Cisl) e Claudio Tarlazzi (Ultrasporti). I sindacati non sono contro l' autoproduzione in sé, chiedono piuttosto che «le autorizzazioni alle navi, che non rientrano nel numero massimo previsto dalla norma, vengano date non solo limitatamente al tempo necessario per il carico e scarico della nave sulla base dei previsti requisiti, ma che richiedano anche l' inserimento nella tabella di armamento del personale dedicato a questa specifica attività e che vi siano mezzi tecnologici adeguati». Queste regole sull' autoproduzione indicate dal decreto economico, continuano le tre sigle sindacali, «si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di sistema portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro. «Siamo per le regole e la chiarezza uguali per tutti i porti, perché solo così il sistema portuale nazionale può svilupparsi in modo armonico ed efficace. Su questo non faremo un passo indietro», concludono Malorgio, Pellecchia e Tarlazzi. - credito immagine in alto.



Basta caos autoproduzione nei porti

Sindacati: l'emendamento al DL Rilancio non la vieta

Redazione

ROMA L'emendamento al DL Rilancio non vieta l'autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, sostengono i segretari generali Stefano Malorgio Filt Cgil, Salvatore Pellicchia Fit Cisl e Claudio Tarlazzi Uiltrasporti. In una nota i vertici delle tre organizzazioni sindacali, sostengono che contrariamente a quanto asserito da Assarmatori, Confitarma e Federagenti, l'emendamento al Decreto Rilancio non vieta l'autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati ad operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali. I segretari delle tre sigle proseguono: Queste regole si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di Sistema portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro. Noi spiegano Malorgio, Pellicchia, Tarlazzi chiediamo che le autorizzazioni alle navi, che non rientrano nel numero massimo previsto dalla norma, vengano date non solo limitatamente al tempo necessario per il carico e scarico della nave sulla base dei previsti requisiti, ma che richiedano anche l'inserimento nella tabella di armamento del personale dedicato a questa specifica attività e che vi siano mezzi tecnologici adeguati. Pertanto, non siamo contro l'autoproduzione, ma siamo per le regole e la chiarezza uguali per tutti i porti, perché solo così il sistema portuale nazionale può svilupparsi in modo armonico ed efficace. Su questo non faremo un passo indietro.



The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINCHI SRL' with navigation links for 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOPRODUZIONE'. The main article title is 'Basta caos autoproduzione nei porti' with a sub-headline 'Sindacati: l'emendamento al DL Rilancio non la vieta'. Below the title is a photo of two workers in red safety gear on a ship's deck. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - L'emendamento al DL Rilancio non vieta l'autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, sostengono i segretari generali Stefano Malorgio Fit Cgil, Salvatore Pellicchia Fit Cisl e Claudio Tarlazzi Uiltrasporti. In una nota i vertici delle tre organizzazioni sindacali, sostengono che "contrariamente a quanto asserito da Assarmatori, Confitarma e Federagenti, l'emendamento al Decreto Rilancio non vieta l'autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati ad operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali. I segretari delle tre sigle proseguono: Queste regole si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di Sistema portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro. Noi spiegano Malorgio, Pellicchia, Tarlazzi chiediamo che le autorizzazioni alle navi, che non rientrano nel numero massimo previsto dalla norma, vengano date non solo limitatamente al tempo necessario per il carico e scarico della nave sulla base dei previsti requisiti, ma che richiedano anche l'inserimento nella tabella di armamento del personale dedicato a questa specifica attività e che vi siano mezzi tecnologici adeguati. Pertanto, non siamo contro l'autoproduzione, ma siamo per le regole e la chiarezza uguali per tutti i porti, perché solo così il sistema portuale nazionale può svilupparsi in modo armonico ed efficace. Su questo non faremo un passo indietro.'

I sindacati: Autoproduzione, basta caos. Ma regole chiare e trasparenti in tutti i porti

Redazione

Roma Contrariamente a quanto asserito da Assarmatori , Confitarma e Federagenti , l'emendamento al DL Rilancio non vieta l'autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati ad operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali. E' quanto sostengono i segretari generali Stefano Malorgio Filt Cgil , Salvatore Pellecchia Fit Cisl e Claudio Tarlazzi Uiltrasporti . I quali aggiungono: Queste regole si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di sistema portuale , generando significative differenze tra un porto e un altro. I segretari spiegano: Noi chiediamo che le autorizzazioni alle navi, che non rientrano nel numero massimo previsto dalla norma, vengano date non solo limitatamente al tempo necessario per il carico e scarico della nave sulla base dei previsti requisiti, ma che richiedano anche l'inserimento nella tabella di armamento del personale dedicato a questa specifica attività e che vi siano mezzi tecnologici adeguati. Pertanto, non siamo contro l'autoproduzione, ma siamo per le regole e la chiarezza uguali per tutti i porti , perché solo così il sistema portuale nazionale può svilupparsi in modo armonico ed efficace. Su questo non faremo un passo indietro.



I sindacati: "Autoproduzione, basta caos. Ma regole chiare e trasparenti in tutti i porti"

16 GIUGNO 2020 - 14:23:20



Roma - "Contrariamente a quanto asserito da Assarmatori, Confitarma e Federagenti, l'emendamento al DL Rilancio non vieta l'autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati ad operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali".

E' quanto sostengono i segretari generali Stefano Malorgio Filt Cgil, Salvatore Pellecchia Fit Cisl e Claudio Tarlazzi Uiltrasporti. I quali aggiungono: "Questo regime si rende necessario anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di sistema portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro". I segretari spiegano: "Noi chiediamo che le autorizzazioni alle navi, che non rientrano nel numero massimo

Iscriviti alla newsletter

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

Autoproduzione: i sindacati replicano agli armatori e chiedono regole e chiarezza uguali in tutti i porti

Contrariamente a quanto asserito da Assarmatori, Confitarma e Federagenti, l'emendamento al DL Rilancio non vieta l'autoproduzione delle operazioni portuali da svolgere sulle navi, ma ribadisce la necessità di regole e criteri chiari per far cessare lo sfruttamento dei marittimi chiamati a operare, oltre che nella fase di navigazione, anche in quella di carico e scarico delle merci, che sono state oggetto di due scioperi nazionali. Una pratica che si è resa responsabile di molti infortuni, alcuni mortali. Così si sono espressi in una nota i segretari generali Stefano Malorgio di Filt Cgil, Salvatore Pellicchia di Fit Cisl e Claudio Tarlazzi di Uiltrasporti. Gli stessi hanno poi aggiunto: 'Queste regole si rendono necessarie anche per far cessare i problemi di regolazione del mercato, insorti per interpretazioni e applicazioni diverse della norma da parte delle Autorità di sistema portuale, generando significative differenze tra un porto e un altro. i sindacati dei lavoratori più nel dettaglio chiedono che le autorizzazioni alle navi, che non rientrano nel numero massimo previsto dalla norma, vengano date non solo limitatamente al tempo necessario per il carico e scarico della nave sulla base dei previsti requisiti, ma che richiedano anche l'inserimento nella tabella di armamento del personale dedicato a questa specifica attività e che vi siano mezzi tecnologici adeguati. La conclusione di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti è questa: 'Non siamo contro l'autoproduzione, ma siamo per le regole e la chiarezza uguali per tutti i porti, perché solo così il sistema portuale nazionale può svilupparsi in modo armonico ed efficace. Su questo non faremo un passo indietro. In risposta alle esternazioni dei sindacati è intervenuto Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal, dicendo: Trattandosi di un tema di carattere generale e non strettamente legato all'emergenza Covid non è né utile né opportuno trattarlo attraverso un emendamento ma nella continuità di una corretta dialettica organizzativa orientata all'efficienza delle operazioni portuali (se così ne vogliamo definire l'accezione di dettaglio) e di una narrazione normativa che deve trovare applicazione compiuta e analoga in ogni porto. La regolamentazione dell' autoproduzione delle operazioni portuali in Italia è chiara sia nella l.84/94, art.16, co.4, lett.d che nel DM 585/95. Irrigidimenti procedurali o stigmatizzazioni burocratiche non fanno bene né al lavoro né alla produttività.



Provvedimento del direttore delle Entrate. Scongiurata la procedura d' infrazione

Barche da diporto, Iva regolare

Stop riduzione forfetaria sui noleggi di breve durata

FRANCO RICCA

Stop alla riduzione forfetaria dell' Iva sui noleggi brevi di imbarcazioni da diporto: per i contratti stipulati dopo il 15 giugno scorso, la navigazione al di fuori dell' Unione europea, che esclude l' assoggettamento all' imposta, non potrà presumersi sulla base del tipo e delle dimensioni dell' imbarcazione, ma dovrà essere provata documentalmente con i mezzi individuati dall' agenzia delle entrate. È stato infatti pubblicato il provvedimento, firmato dal direttore Ruffini, con il quale l' agenzia delle entrate ha data attuazione alle disposizioni della legge 160/2019, volte ad evitare la procedura d' infrazione minacciata dalla Commissione europea, che aveva preso di mira il sistema semplificato introdotto dalla circolare n. 76/2001 poiché non consentiva di determinare correttamente l' imposta dovuta. Oggetto del provvedimento sono le prestazioni di servizi di locazione, noleggio e simili a breve termine (cioè per un massimo di 90 giorni) di imbarcazioni da diporto, definite come «ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto», con esclusione dei natanti a remi, delle moto d' acqua e delle imbarcazioni con scafo di lunghezza inferiore a 10 metri senza obbligo di registrazione. In base alle disposizioni dell' art. 7-quater, lett. e), del dpr 633/72, le suddette prestazioni si considerano effettuate nel territorio dello stato (e sono conseguentemente assoggettate ad Iva in Italia) se l' imbarcazione è effettivamente messa a disposizione del destinatario nel territorio dello stato, a meno che l' utilizzazione avvenga al di fuori dell' Ue; le stesse prestazioni si considerano inoltre effettuate nel territorio dello stato quando il mezzo di trasporto è messo a disposizione del destinatario fuori dell' Ue, se sono utilizzate nel territorio italiano. Ai fini dell' applicazione delle suddette disposizioni, il provvedimento individua una serie di documenti ufficiali, cartacei o elettronici, che devono essere forniti per dimostrare l' effettiva utilizzazione e fruizione dell' imbarcazione al di fuori dell' Ue, quali: - la cartografia dei viaggi, i dati e le informazioni estratte dagli eventuali sistemi di navigazione satellitare o di trasponder; - il giornale di navigazione o il giornale di bordo, riportanti la registrazione dei dati e fatti relativi alla navigazione; - la documentazione comprovante l' ormeggio dell' imbarcazione presso porti esterni all' Ue (fatture, contratti, ricevute fiscali, mezzi di pagamento); - la documentazione attestante acquisti di beni e/o servizi, relativi all' utilizzo dell' imbarcazione, presso esercizi commerciali situati al di fuori dell' Ue (fatture, ricevute, mezzi di pagamento); - il contratto. La prova dell' utilizzazione dell' imbarcazione deve risultare dai dati e dalle informazioni estratti dai sistemi di navigazione satellitare o di trasponder, che devono indicare con precisione e coerenza le tratte marittime percorse. Per le imbarcazioni prive dei suddetti sistemi, occorrono invece, oltre al contratto, almeno due tra gli altri mezzi di prova elencati al punto 4.3 del provvedimento. La documentazione individuata dal provvedimento si considera idonea, salvo frodi o abusi, a provare che l' imbarcazione è stata utilizzata al di fuori dell' Ue. Le nuove regole hanno effetto per i contratti conclusi dopo il 15 giugno 2020 (e non, quindi, per quelli precedenti). © Riproduzione riservata.



