



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 15 agosto 2020**



Prime Pagine

15/08/2020	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Foglio	9
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Giornale	10
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Giorno	11
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Manifesto	12
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Mattino	13
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Messaggero	14
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Il Tempo	18
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Italia Oggi Sette	19
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	La Nazione	20
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	La Repubblica	21
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	La Stampa	22
Prima pagina del 15/08/2020		
15/08/2020	Milano Finanza	23
Prima pagina del 15/08/2020		

Primo Piano

14/08/2020	Ansa	24
Autostrade del mare: protocollo Adm-Mit per competitività porti		
14/08/2020	Corriere Marittimo	25
Rilancio sistema portuale, siglato accordo Agenzia Dogane-Mit		
14/08/2020	FerPress	26
Autostrade del mare: Protocollo quadro Agenzia Dogane e Monopoli - Mit per potenziare la competitività dei porti italiani		

14/08/2020	Ferrovie		27
Accordo tra MIT e ADM per il rilancio dei porti italiani			
14/08/2020	Ildenaro.it		28
Porti, 900 milioni dal Mit per interventi immediatamente cantierabili: 20 mln per lo scalo napoletano			
14/08/2020	ilmessaggero.it		29
(Teleborsa) - Firmato ieri, giovedì 13 agosto, dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e ...			
14/08/2020	larepubblica.it		30
Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale			
14/08/2020	lastampa.it		31
Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale			
14/08/2020	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		32
Autostrade del mare: Protocollo quadro Adm - Mit per potenziare la competitività dei porti italiani			
14/08/2020	nordesteconomia.gelocal.it		33
Autostrade del mare, accordo Mit e Dogane per il rilancio dei porti			
14/08/2020	QuiFinanza		34
Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale			
14/08/2020	Shipping Italy		35
Autostrade del mare: protocollo Dogane - Mit per potenziare la competitività dei porti			
14/08/2020	TeleBorsa		36
Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale			
14/08/2020	The Medi Telegraph		37
Digitalizzazione del sistema portuale, accordo fra Dogane e Mit			
14/08/2020	Yahoo Notizie		38
Porti, Agenzia Dogane e Mit firmano un protocollo quadro			
15/08/2020	Italia Oggi Sette Pagina 2	<i>ANTONIO RANALLI</i>	39
Nautica, Covid-19 e imposte stringono il collo al settore			

Trieste

14/08/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	43
Lunetta ferroviaria di Gorizia, si parte			
14/08/2020	The Medi Telegraph		44
Il ritorno delle crociere e la rivincita di Trieste su Venezia / IL CASO			

Venezia

15/08/2020	Il Giornale Di Vicenza Pagina 7	<i>A.MIN.</i>	45
L' ente è commissariato Resta sempre Musolino			
15/08/2020	Il Gazzettino Pagina 10	<i>VIRGINIA GROZIO</i>	46
Navi da crociera a Trieste, comitato in festa			
15/08/2020	Il Gazzettino Pagina 33	<i>VIRGINIA GROZIO</i>	47
Crociere "in fuga", iniziativa dei No Navi			
15/08/2020	Il Giornale Di Vicenza Pagina 7	<i>ALBERTO MINAZZI</i>	48
Addio crociere da Venezia Partono da Trieste			
15/08/2020	Il Gazzettino Pagina 37		49
«Grandi Navi, la soluzione in 180 giorni»			
15/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 9	<i>Matteo Riberto</i>	50
Emma Thompson schierata contro le navi nel giorno del sit-in			
15/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19		51
No Grandi Navi e lavoratori, Venezia resta divisa			

15/08/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 2	<i>Jacopo Giliberto</i>	53
<hr/>			
15/08/2020	Corriere del Veneto Pagina 8	<i>Francesco Bottazzo</i>	54
<hr/>			
15/08/2020	Il Gazzettino Pagina 10	<i>TIZIANO GRAZIOTTIN</i>	56
<hr/>			
15/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16		58
<hr/>			
15/08/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		60
<hr/>			

Savona, Vado

15/08/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 43	<i>ELENA ROMANATO</i>	62
<hr/>			
14/08/2020	Il Vostro Giornale		63
<hr/>			

Genova, Voltri

14/08/2020	Il Nautilus		64
<hr/>			
14/08/2020	Informatore Navale		65
<hr/>			
14/08/2020	Ship Mag		66
<hr/>			

Ravenna

15/08/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	<i>ANDREA TARRONI</i>	67
<hr/>			

Livorno

14/08/2020	Ship Mag		68
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/08/2020	Corriere Adriatico Pagina 9		70
<hr/>			
15/08/2020	Corriere Adriatico Pagina 9		71
<hr/>			
15/08/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 30		72
<hr/>			
15/08/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 31		74
<hr/>			

15/08/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 32	75
	L'«ammutinamento» dei ribelli	
15/08/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 33	77
	«Potete venire a fare il tampone?» «Se ci avvertivano, non partivamo»	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	78
	Navettamento nello scalo: il 19 sciopero sospeso	
15/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	79
	Ai porti più soldi dal governo Definiti i protocolli crociere	
15/08/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 40	80
	Fiumicino, terminati i sondaggi della darsena	
14/08/2020	Corriere Marittimo	81
	DI Agosto - Civitavecchia, Di Majo: Bene, l' attenzione del Governo per i porti laziali	
14/08/2020	Corriere Marittimo	82
	Civitavecchia, primo porto crocieristico nazionale, pronto alla ripresa delle crociere	
14/08/2020	FerPress	84
	Al rinnovo il "Civitavecchia Blue Agreement" con l' adesione di nuovi armatori. Verso un porto green con il "Sulphur Cap"	
14/08/2020	FerPress	85
	Civitavecchia: Decreto Agosto, sale a 26 mln lo stanziamento. Di Majo (AdSP), Si conferma per il porto l' attenzione del Governo	
14/08/2020	Il Nautilus	86
	Decreto di agosto, sale a 26 milioni di euro lo stanziamento per le AdSP MTCS	
14/08/2020	Primo Magazine	87
	Civitavecchia Blue Agreement <i>GAM EDITORI</i>	

Salerno

15/08/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 26	<i>Diletta Turco</i> 88
	«Porto, è la burocrazia a frenare lo sviluppo non solo la pandemia»	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

15/08/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	90
	Anche gli ex "Automar" nell' Agenzia per il lavoro	
15/08/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	91
	Auddino rivendica il suo impegno «Ho fatto inserire io la norma»	
15/08/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 9	92
	I licenziati entrano in Port Agency	
14/08/2020	FerPress	93
	Gioia Tauro: Decreto Agosto, i lavoratori licenziati potranno confluire nella Port Agency	
14/08/2020	Il Dispaccio	94
	I lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 potranno ora confluire nella Gioia Tauro Port Agency	
14/08/2020	Informare	95
	Ok all' ingresso nella Gioia Tauro Port Agency dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18	
14/08/2020	LaC News 24	96
	Gioia Tauro, i lavoratori licenziati confluiranno nella Port Agency	
14/08/2020	Reggio Tv	97
	"I lavoratori in esubero potranno ora confluire nella Gioia Tauro Port Agency"	

14/08/2020	Shipping Italy		98
I lavoratori in esubero nella Gioia Tauro Port Agency			
14/08/2020	Zoom 24		99
Gioia Tauro, la Port Agency diventa un' opportunità per i lavoratori licenziati			
15/08/2020	Gazzetta del Sud (ed. Cosenza)	Pagina 25	100
Stasi-Graziano l' intesa è perfetta L' Aurelia ripartirà da Schiavonea			
15/08/2020	Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)	Pagina 20	102
Stasi spiega le ragioni del "no			

Olbia Golfo Aranci

15/08/2020	La Nuova Sardegna	Pagina 33	<i>GIANDOMENICO MELE</i>	103
Crociere, l' Isola Bianca resta alla finestra				

Palermo, Termini Imerese

15/08/2020	Avvisatore Marittimo del Mediterraneo	Pagina 6	<i>Michelangelo Milazzo</i>	105
Porto di Palermo, in arrivo 126 milioni di euro				
15/08/2020	Avvisatore Marittimo del Mediterraneo	Pagina 7	<i>Enzo Bruno</i>	107
Accordo anti-Covid con la Croce Rossa				

Focus

15/08/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 6	<i>Raoul de Forcade</i>	108
«Le navi Msc riprendono il largo, accordi confermati con Fincantieri»				
15/08/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 6	<i>R.d.F.</i>	111
Italia e Germania prime a riavviare le crociere				
15/08/2020	Avvisatore Marittimo del Mediterraneo	Pagina 3	<i>Alessia Spataro</i>	112
Crociere, ripartenza all'insegna della cautela				
15/08/2020	Avvisatore Marittimo del Mediterraneo	Pagina 3	<i>Gianni De Bono</i>	114
Economia del mare strategica per lo sviluppo del Paese Necessaria una sede politico-amministrativa adeguata				

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

EuPhidra
DERMOCOSMESI ITALIANA



Numero speciale de «La Lettura» Oggi sulla App, lunedì in edicola
Scrittori in giallo per Agatha Christie
di **Ida Bozzi** alle pagine 40 e 41

colorPRO XD
LA PRIMA COLORAZIONE CAPELLI CON ACIDO JALURONICO NEL COLORE
Rispetta alle colorazioni EuPhidra

Le risorse ci sono

CRESCERE È QUESTIONE DI REGOLE

di **Lucrezia Reichlin**

Tra una decina di giorni — dopo la consueta pausa di agosto — ci risveglieremo in una società ancora traumatizzata dal Covid che deve affrontare la ripartenza in una situazione in cui una totale normalizzazione non è ancora possibile.

Abbiamo speso 100 miliardi in misure eccezionali, necessarie. Oggi però la nuova frontiera sarà mettere in moto un programma di ricostruzione che ponga le basi per una crescita duratura. Senza questa crescita, l'indebitamento costituirà un limite alle nostre opzioni e continueremo ad essere un sorvegliato speciale.

continua a pagina 32

Virus e rischi

I MESSAGGI SBAGLIATI AI GIOVANI

di **Carlo Verdelli**

Anche stavolta, in coda di pandemia, se proprio vogliamo considerarla una coda, i giovani sono altrove. E molti messaggi che arrivano al loro mondo, già insofferente per costituzione a regole e costrizioni, suonano assoluti, incoraggiano a riprendersi quel che i mesi di isolamento hanno indebitamente tolto, spingono a uscire dalla solitudine da smartphone e social media per immergersi senza imbarazzi né cautele in un'altra solitudine, quella affollata e rumorosa delle movide.

continua a pagina 32

Le Regioni: discoteche aperte a metà. Speranza: perché la Lombardia rinuncia alla quarantena?

Su i contagi, ma si balla

Impennata dei nuovi malati: sono 574. Tornati al livello del 28 maggio



Si balla senza distanziamenti durante una serata in discoteca a San Teodoro, Sassari



Decine di ragazzi in un suggestivo locale all'aperto sulla strada per Baja Sardinia



Assembramenti in una piazza di Poltu Quatu, vicino a Porto Cervo, in piena Costa Smeralda

Dove è impossibile tenere la distanza

di **Beppe Severgnini**

La Sardegna affollata di turisti resta un luogo sicuro. Tutti attenti e prudenti. Tranne nelle discoteche. Gioiose macchine di contagio, dove si fa festa senza distanze.

a pagina 7

Impennata dei nuovi contagi: ieri altri 574, mai così tanti dal 28 maggio. Le Regioni: discoteche aperte anche se con metà capienza e obbligo di mascherine. da pagina 6 a pagina 9

GIANNELLI



Il voto su Rousseau Possibile candidarsi al terzo mandato I 5 Stelle dicono sì al Pd Resta la divisione su Raggi

Cadono due tabù per i 5 Stelle: sì al terzo mandato, e via libera all'alleanza con i partiti «tradizionali» alle prossime amministrative. In pratica è il semaforo verde al Partito democratico. Il Movimento fa sapere che — tra i votanti sulla piattaforma Rousseau (meno di 50 mila) — i favorevoli alla deroga al doppio mandato sono stati circa l'80 per cento. Meno consensi per il quesito che formalizza di fatto l'alleanza con il Pd e dunque con gli altri partiti del centrosinistra: in questo caso gli iscritti favorevoli sono stati circa il 60%. Restano però le divisioni sull'autocandidatura di Virginia Raggi a Roma.

da pagina 2 a pagina 5

LE SVOLTE DEL MOVIMENTO

Storia di una metamorfosi

di **Marco Imarisio**

Anche basta con i giochi di parole. Da uno vale uno a tanto vale tutto, lo sberleffo viene sempre più facile e al tempo stesso sbrigativo.

continua a pagina 3

IL RETROSCENA

Zingaretti: Luigi di parola

di **Monica Guerzoni**

La svolta nei rapporti Pd-M5S è anche nelle parole del leader dem, Nicola Zingaretti: «Di Maio è intelligente ed è stato di parola».

a pagina 4

Il giallo di Gioele: ferito nell'incidente?

La nuova pista e tutti i punti oscuri della morte della dj e della scomparsa del piccolo

di **Andrea Pasqualetto**

Ultima ipotesi: Gioele ferito nell'incidente. E in un video 15 minuti prima era vivo.

a pagina 18

Ai lettori

Domani i quotidiani non usciranno. Il **CORRIERE DELLA SERA** tornerà in edicola lunedì 17. Il sito **Corriere.it** sarà regolarmente aggiornato. Buon Ferragosto



Uno sconsolato Leo Messi (33 anni)

SCONFITTO 8-2 IN CHAMPIONS

Il Barça di Messi umiliato dal Bayern

di **Paolo Tomaselli**

Un crollo impreveduto. Barcellona umiliato dal Bayern Monaco e sconfitto 8-2 nei quarti di Champions. È la fine di un ciclo.

a pagina 45

FEDERICA SENEGHINI

CON UN SAGGIO DI MARCO GIANNI

GIOVINETTE
LE CALCIATRICI CHE SFIDARONO IL DUCE

in libreria SOLFERINO

ROBERTO COSTANTINI
ROMANZO

ANCHE LE PULCI PRENDONO LA TOSSE

in libreria e in edicola SOLFERINO

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano
 00815
 9 771120 498008



Corte dei Conti: Mariano Contu, ex tesoriere di FI in Sardegna, deve restituire 1.283.000 euro per uso illecito di fondi pubblici. Il buongoverno della destra



CRASTAN
1870
shop.crastan.it

Sabato 15 agosto 2020 - Anno 12 - n° 225
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

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

IL M5S CAMBIA REGOLE

Di Maio: "Siamo maturi, ai sindaci seconda chance"

▶ A PAG. 4



IL VICESEGRETARIO PD

Orlando: "Intese col M5S in Puglia e nelle Marche"

▶ MARRA A PAG. 5

COVID DA PAURA

Test in aeroporto: 8mila richieste Cts: disco chiuso

▶ BUONO, FROSINA E RONCHETTI
A PAG. 6

DA CAMOGLI A VENEZIA

L'Italia sfregiata: viaggio nel Paese dei cento orrori

▶ TOMASO MONTANARI
CON UN INTERVENTO
DI DARIO FRANCESCHINI
A PAG. 8 - 9

1838, GRAND TOUR

Balzac deluso in Sardegna: "È già Africa"

▶ Filippomaria Pontani

Nell'aprile 1838 il quarantenne Honoré de Balzac era convinto di aver trovato in Sardegna l'Eldorado: qualche mese prima un mercante conosciuto al Lazzaretto di Genova, tal Giuseppe Pezzi, gli aveva rivelato che mucchi di scorie metalliche giacevano abbandonati presso le miniere già note ai Fenici, ai Romani e agli Arabi.

▶ A PAG. 21



ALTRI GUAI Un accordo privato del 2014 e il giro dei 49

La Lega di Bossi denuncia Salvini: "Truffa di 6 milioni"

■ L'ex avvocato del Carroccio, Matteo Brigandì, presenta un esposto contro il leader leghista alla Procura di Milano. Lo accusa di aver fatto sparire i soldi dalle casse padane. La vicenda si intreccia con l'inchiesta sui 49 milioni

▶ VERGINE A PAG. 3



PARASSITI IL N.1 DELL'INPS SOTTO SCACCO DI PARTITI E GARANTE

Camera oscura: Tridico non fa i nomi



L'INUTILE AUDIZIONE
CHIEDE UNA "ISTANZA FORMALE" E L'ENNESIMO PARERE SULLA PRIVACY PER DIRE CHI HA I BONUS

▶ PROIETTI A PAG. 2

L'AVVOCATO CATERINA MALAVENDA
"In 30 giorni dovrà darli tutti al Fatto, inclusi i consiglieri"

▶ GIARELLI A PAG. 2 - 3

I RACCONTI DELL'ESTATE

La bimba e la suora che odia le aduletere perchè sente le voci



▶ ROSELLA POSTORINO A PAG. 22

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Pieni poteri story a pag. 13
- **Fini** Quei parassiti anti-Raggi a pag. 20
- **Lerner** Un'intesa senza pace a pag. 17
- **Emiliani** Riforme poco green a pag. 13
- **Luttazzi** Giochi con le parole a pag. 18

La cattiveria

Salvini: "Non ricandideremo i leghisti che hanno preso il bonus". Lo stipendio va rubato sul campo

WWW.SPINOZA.IT

BUON FERRAGOSTO

Domani "il Fatto" non sarà in edicola. Ci ritroviamo lunedì 16 Buon Ferragosto a tutti i lettori

Vietato ai maggiori

▶ Marco Travaglio

Si spera che ieri, vigilia di Ferragosto, il minor numero possibile di italiani abbia seguito l'audizione del presidente Inps Pasquale Tridico in commissione Lavoro della Camera. Uno spettacolo pornografico che in un paese civile andrebbe vietato non tanto ai minori di 18 anni, che non votano, quanto ai maggiori, che votano. Ma dopo certe scene lo faranno sempre meno. E avranno mille giustificazioni che nessuno dovrà permettersi di definire "antipolitica". Perché l'antipolitica è esattamente quella a cui abbiamo appena assistito. Sette giorni fa *Repubblica* rivela che l'Antifrode Inps ha beccato 5 deputati e 2 mila politici locali a chiedere il bonus per partite Iva in difficoltà. Il presidente della Camera Roberto Fico annuncia al *Fatto* l'audizione di Tridico, che il Garante della Privacy libera dai vincoli di riservatezza perché "la privacy non è d'ostacolo alla pubblicità dei dati sui beneficiari del contributo" in caso di falsi poveri, per giunta titolari di "funzione pubblica" tenuti dalla Costituzione a svolgerla con "disciplina e onore". Poi però lo stesso Garante indaga sull'Inps per violazione della privacy. Il *Fatto* chiede all'Inps l'accesso agli atti per il diritto-dovere di cronaca. Risultato: dopo giorni di linciaggio da giornali e partiti di destra (inclusa Iv), ma anche dal *Corriere*, ieri Tridico viene lapidato da quasi tutti i deputati. La colpa non è degli onorevoli accattati, ma di chi li ha scoperti. Lo scandalo non è la notizia in sé, ma il fatto che si sia saputa in giro.

La scena dei deputati che chiedono le dimissioni del presidente Inps perché difende i pensionati onesti dai ladri che minacciano le loro pensioni resterà, a imperitura memoria, nel museo degli orrori della politica, anzi dell'antipolitica. Così come quella di Tridico che, intimidito dai disonorevoli e dal doppio gioco del Garante, non fa i nomi neppure dopo 7 giorni perché - testuale - "abbiamo investito il garante, che ha scritto una nota, che ha bisogno di un approfondimento, che è in corso. Se la Presidenza ci fa pervenire richiesta formale, valuteremo col Garante se fornire i nomi" dei cinque deputati, di cui nel frattempo tre si sono autodenunciati. Nessuna notizia dei 2 mila politici locali, anch'essi tenuti a "disciplina e onore" e sprovvisti di diritto alla privacy. Uno spottono all'antipolitica che, insieme alle scuse pietose dei furbastri, porta altra acqua al mulino dell'astensionismo e del qualunquismo. Noi intanto attendiamo risposta alla nostra istanza (si spera prima del termine ultimo di 30 giorni), confortati dalle già 65 mila firme alla nostra petizione. Non molleremo l'osso finché non avremo tutti i nomi. Convinti come siamo, con Louis Brandeis, che "la luce del sole è il miglior disinfettante".



il Giornale



SABATO 15 AGOSTO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 194 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3380 | F. Grande (ed. rotocalco)

DAL 1974 CONTRO IL CORO



AL LAVORO Il leader di Forza Italia Silvio Berlusconi è il perno della coalizione

PARLA SILVIO BERLUSCONI

«Il governissimo non farebbe bene all'Italia»

Il leader di Forza Italia: «La mia ricetta su Covid e giustizia»

di Alessandro Sallusti

Presidente, l'abbiamo vista di nuovo al lavoro anche in Sardegna, non si prende un po' di vacanza?

«Per la verità in questi mesi non ho mai smesso di lavorare e non intendo certo farlo ora. Grazie alla tecnologia ho avuto riunioni e contatti quotidiani sia pure a distanza con i miei collaboratori, con i vertici di Forza Italia, con le istituzioni italiane ed europee, con i miei amici leader nel Ppe. L'unica cosa che è cambiata è che dall'inizio di agosto ho ripreso le riunioni di lavoro in presenza e non a distanza. Del resto sa-

rà un'estate impegnativa, sia perché a settembre si svolgono importanti elezioni regionali e amministrative, sia soprattutto - questa è la cosa più rilevante - perché la situazione del Paese è davvero grave. Se non si interverrà adeguatamente, l'autunno e l'inverno saranno difficilissimi».

Elezioni regionali, per la prima volta si vota a settembre. Cosa si attende?

«Saranno elezioni obiettivamente anomale, sia per la campagna elettorale ristretta ai primi diciotto giorni di settembre - in agosto gli italiani pensano giustamente ad altro - sia perché l'emergenza sanitaria ha polarizzato l'attenzione di tutti, fa-

cendo perdere di vista altri aspetti politici e di governo locale molto importanti, anche e proprio nel campo della sanità. Forza Italia è impegnata ovunque per la vittoria dei candidati di centrodestra, che si confermerà anche questa volta maggioranza naturale degli italiani. Da parte nostra stiamo selezionando in ogni Regione e in ogni città candidati competenti, radicati sul territorio, con esperienza non solo nella politica ma anche nell'impresa, nel lavoro, nelle professioni, nella cultura, nel volontariato. Naturalmente è necessario che tutti i nostri (...)

segue alle pagine 2-3

EUTANASIA DEL M5S

GRILLINI SCIOLTI NEL PD

Da Rousseau via libera all'alleanza, Casaleggio messo all'angolo
Di Maio insidia Conte, ma la base ribolle: «Tradito lo spirito»

Rousseau ha detto sì, M5s si trasforma in un partito tradizionale con la deroga alla regola del terzo mandato nei Comuni e il sì alle alleanze sui territori. È solo l'antipasto di ciò che accadrà a ottobre durante gli Stati Generali, quando l'abolizione del tetto ai due mandati varrà anche per i parlamentari e l'alleanza stabile con il Pd sarà più di una ipotesi.

servizi alle pagine 4-5

L'ANALISI/1

RITORNO A CASA GRILLO DIVENTA CORRENTE DEM

di Vittorio Macioce

Beppo Grillo forse non ha mai davvero creduto alle stelle. Ne ha contate cinque, ma non erano una costellazione e neppure una mappa, ma solo una giostra, un diversivo, una strada panoramica per tornare al punto di partenza. Il visionario in fondo era Gianroberto Casaleggio, l'intellettuale con un passato da anarchico individualista, sedotto dalla rete e dalla democrazia diretta, con il sogno di una comunità di liberi cittadini e lo scetticismo di chi voleva spazzare via i fantasmi del Novecento. Grillo era l'uomo sul palco, il volto, il joker, la maschera populista che incarna rabbia e rancore e li trasforma in vaffa.

L'errore di Casaleggio è stato fidarsi troppo del web come meccanismo di selezione di una classe (...)

segue a pagina 5

L'ANALISI/2

È UN ASSIST PER L'ALLEANZA DEI MODERATI

di Marco Gervasoni

Succede assai di rado di essere d'accordo con Nicola Zingaretti ma ora è il caso. Come il segretario del Pd, pensiamo che l'alleanza organica tra Pd e 5 stelle, «decisa», si fa per dire, dai militanti grillini, sia un'ottima notizia: pure per il centro-destra. Certo, di definitivo c'è solo la morte e soprattutto in Italia niente è più di sorganico dell'organico: e infatti il Pd ha subito specificato che correrà contro Raggi al Comune di Roma (ma vedremo...). I due soggetti in realtà si adocchiarono da lungo tempo, già durante le consultazioni del Conte I. Ma allora i tempi non erano maturi e soprattutto il matrimonio non aveva ancora ricevuto il sigillo della Ue. Ma dopo un anno di convivenza nel governo Conte II, assai meno traumatica di quanto molti di noi avessimo (...)

segue a pagina 4

IL PRESIDENTE INPS NON CONVINCIE IL CENTRODESTRA: DEVE DIMETTERSI

Caso bonus, Tridico non spiega la caccia ai politici

Giuseppe Marino

a pagina 6



SBANDATA Il presidente Inps Pasquale Tridico ha negato di aver dato ai giornali i nomi dei furbetti

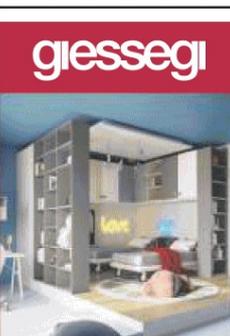
alle pagine 10-11

ZUPPA DI PORRO

Lo Stato bullo che non paga i suoi creditori

di Nicola Porro

a pagina 9

-IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPERARE DI AVER VOCE - IL SENSO COMUNE È IL CRISTIANO DEL C-150 (MILANO)

CONTRO CULTURA

Racconti d'estate tra furti e mala

Luca Crovi e Marcello Simoni

da pagina 25 a pagina 29

L'INTERVISTA Mogol

«Chi teme la cultura popolare»

Paolo Giordano

a pagina 30

L'INTERVISTA/2 Arrigo Sacchi

«A Maradona dissi: conta il gioco»

Franco Ordine

a pagina 34

IL GIORNO

SABATO 15 agosto 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
shop.crastan.it

Lodi, sospesa per un tatuaggio che non ha più

**L'agente Arianna
va alla guerra
con il Consiglio di Stato**

D'Elia a pagina 13



Con la locomotiva Lombardia

**Monza-Milano
180 anni fa
il primo treno**

Agostoni a pagina 12

ristora
INSTANT DRINKS

Svolta Cinque stelle: al voto col Pd

Il verdetto della base su Rousseau, cade il mito della corsa solitaria. Via libera anche al secondo mandato a livello locale
Di Maio: «Una nuova era». Zingaretti: «Felice, ma resta il veto sulla Raggi a Roma». Furbetti del bonus, Tridico non svela i nomi

Servizi
alle p. 6 e 7

La decisione dei grillini

**Nasce un partito
E cambia
la scena politica**

Bruno Vespa

Da ieri, 14 agosto 2020, il Movimento 5 Stelle è diventato un partito a tutti gli effetti. I suoi eletti potranno candidarsi al terzo mandato (anche alle prossime legislative: è scontato) diventando politici di professione. E potranno fare alleanze a tutto campo. Faranno politica, cioè, senza vincoli e senza schemi e catene ideologiche e dogmatiche pre-costituite. Per trovare l'embrione della svolta occorre risalire al 29 luglio scorso. Quel giorno saltò in parte l'accordo di maggioranza per il rinnovo delle presidenze delle commissioni parlamentari, la Lega ne salvò un paio, il Movimento fu penalizzato. I gruppi parlamentari entrarono nel caos, Alessandro Di Battista cominciò a sparare sul Palazzo d'Inverno.

Continua a pagina 2

**PIÙ CONTAGI IN ITALIA. ARRIVA LA STRETTA SULLE DISCOTECHE
INGRESSI DIMEZZATI E VOLTI COPERTI, LA RABBIA DEI GESTORI**

BALLO IN MASCHERA



Servizi alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

**I sub scomparsi
nel Borneo:
cinque anni
senza giustizia**

Vazzana nelle Cronache

Milano

**Scuole e ascensori
Un piano
per nuovi impianti**

Ballatore nelle Cronache

BUON FERRAGOSTO AI LETTORI
Domani, come tutti i giornali,
il nostro quotidiano non uscirà
Sarà di nuovo in edicola
lunedì
17 agosto

L'informazione
prosegue su
www.quotidiano.net



L'ipotesi: forse morto nell'incidente, poi nascosto

**La sensitiva e il pozzo
Ma Gioele non si trova**

Femiani a pagina 11



Simonetta Gianfelici, i grandi stilisti e Newton

**«La mia vita da top model
Un lungo, bellissimo bluff»**

Cutò alle pagine 16 e 17

**PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP**

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



Oggi Alias

SPECIALE INTERVISTE Tra gli altri: Giorgio Barberio Corsetti, Pussy Riot, Cate Blanchett, Angelo Del Boca, Emma Ruth Rundle



Culture

NELLE STANZE DEI LIBRI Unsodo, la magica e segreta «camera» di un editore-stampatore di Kyoto Rossella Menegazzo pagina 10



L'ultima

INVIAGGIO A bordo del regionale veloce verso il Centro studi Pasolini di Casarsa, con le sue foto in mostra Ascanio Celestini pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

DOMANI NON SAREMO IN EDICOLA. BUON FERRAGOSTO!

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 15 AGOSTO 2020 - ANNO L - N° 195

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

I MANIFESTANTI SI SONO RADUNATI DI FRONTE ALLA SEDE DEL GOVERNO

Bielorussia e Lukashenko, ore decisive

Nelle ultime ore la situazione a Minsk si avvia verso un crinale che pare decisivo: da una parte i manifestanti che hanno raggiunto la sede del governo in piazza Indipendenza dove i poliziotti hanno abbandonato scudi e manganelli; dall'altra c'è Lu-

kashenko, in grande difficoltà, con i pochi fedelissimi rimasti e costretto a scelte complicate e che potrebbero rivelarsi fatali. Il vecchio padrone del paese sta pensando a diverse opzioni: fare entrare in scena i corpi speciali e trasformare la sua repressione in una

carneficina, oppure abbandonare il campo lasciando il potere. In questo secondo caso si aprirebbero scenari tutti da scoprire, considerando le differenze che sono emerse dalla «piazza» e la posizione geografica del paese tra Europa e Russia. YURI COLOMBO A PAGINA 7

INTERVISTA AL PROFESSOR BUZGALIN «Non è Kiev, ma manca la sinistra»

Alexander Buzgalin è professore all'università Lomonosov di Mosca: «La Bielorussia non è l'Ucraina anche se l'ipotesi che possa esserci una rivolu-

ta di operai, medici, studenti che imponga una svolta in senso socialista è poco realistica. Ma è una piccola speranza che va coltivata». A PAGINA 7

Nicola Zingaretti e Luigi Di Maio foto di Fabio Cimaglia / LaPresse



Seconde nozze

Per di Maio si apre «una nuova era». E anche Zingaretti festeggia il sì di Rousseau alle alleanze locali, «evoluzione della situazione politica»: si afferma la sua linea della «alleanza strategica». Ma l'intesa Pd-5S nelle regioni non è facile. E a Roma, con Raggi, impossibile

pagine 2 e 3

all'interno

Israele/Emirati

Rabbia in Palestina. Erdogan minaccia, la Ue si congratula

Ieri giornata di protesta palestinese nei Territori Occupati. Ma gli Emirati, accusati di normalizzazione con Israele a scapito dei diritti, sono i veri vincitori dell'intesa.

CRUCIATI, GIORGIO PAGINA 9

Medio Oriente

Che cosa prepara la «pace» dello sceicco Trump

ALBERTO NEGRI

Il presidente statunitense Donald Trump è ormai lo sceicco degli Emirati uniti d'America, di un Paese che in politica estera è più incline a fare patti con le monarchie del Golfo, i suoi maggiori clienti di armamenti, che con un Occidente atlantista in via di disgregazione con la deriva della Turchia e un'Unione europea sempre meno protagonista anche nel Mediterraneo.

Trump iniziò la presidenza con un coreografico viaggio in Arabia Saudita per raccogliere 100 miliardi di dollari in armi dal principe assassino Mohammed bin Salman, il mandante dell'orrenda uccisione del giornalista Jamal Khashoggi, e si avvia a concludere il suo primo mandato con un accordo tra Israele e gli Emirati di Bin Zayed che sancisce quasi ufficialmente la nascita di una Nato araba a trazione israeliana.

L'accordo di pace come è stato contrabbandato - anche da quasi tutti i media nostrani - non esiste perché non c'è mai stata guerra tra Israele e gli Emirati, al contrario di Egitto e Giordania che per altro oggi collaborano con lo stato ebraico, in particolare il generale Al Sisi. Si tratta in realtà di un'intesa che fa degli Emirati il paravento del prossimo passo, quello del riconoscimento da parte dell'Arabia Saudita.

Per chiudere il cerchio di oltre 70 anni di ferree alleanze americane in Medio Oriente, una con lo stato ebraico e l'altra con la casa reale saudita, forgiata da Roosevelt nel 1945 ancora prima della fine della seconda guerra mondiale.

— segue a pagina 15 —

REGIONALI 2020

Nelle Marche l'alleanza ancora non parte



Il tempo stringe, le liste per le Regionali vanno presentate tra pochi giorni. Pd e M5S ci provano, su modello Pesaro, ma Italia viva e Azione mettono il veto. La destra parte avanti, i sondaggi danno Francesco Acquaroli (Fratelli d'Italia) in vantaggio di almeno cinque punti sul candidato Pd Maurizio Mangialardi. DIVITO A PAGINA 4

BONUS AI DEPUTATI

Tridico: «Inps corretto» Sui nomi prende tempo



Audizione parlamentare ferragostana per il presidente dell'Inps Pasquale Tridico. Che cerca di difendersi: «Noi corretti, io ho saputo delle richieste a fine maggio, parlamentari trattati come tutti gli altri». E sulla fuga di notizie: «Non da me». Per divulgare gli altri 2 nomi chiesto un ulteriore approfondimento al Garante. FRANCHI A PAGINA 5

Grandi Opere

Il difficile ritorno di Archimede nello Stretto

TONINO PERNA

Il «Ponte sullo Stretto di Messina» è ormai un tema ricorrente, quasi atteso nel cosiddetto dibattito politico. Dalla metà del Novecento diversi leader politici e presidenti del Consiglio hanno tirato fuori dal cappello questo progetto.

— segue a pagina 15 —

SPAGNA, STOP ALLA MOVIDA

Dirty dancing, stretta sui locali appena riaperti



Per il quarto giorno consecutivo il numero dei nuovi casi positivi è in aumento. Ieri sono stati 574, una cinquantina in più del giorno prima. Rimane basso il numero di decessi, fermi a 3 nelle ultime 24 ore. Stretta in quattro regioni sui locali appena riaperti. Movida vietata a Ferragosto in Spagna. ANDREA CAPOCCI A PAGINA 6

00815 9 770257 4213017 Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. GigaCRM/23/2/103





€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 225
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 15 Agosto 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Un'estate fa Baudouin: l'esame di maturità fu il passaporto per la televisione
Francesca Bellino a pag. 17



Il racconto
Un bar ai Campi Flegrei il ritorno della escort e il tesoro dei Templari
Giuseppe Montesano a pag. 14



I conti del club
Per il Napoli tesoretto Champions da 66 milioni
Gennaro Arpaia a pag. 19



Il Mediterraneo
IL RILANCIO DEL SUD VIENE DAL MARE

Romano Prodi

Negli scorsi giorni si è finalmente ricominciato a parlare del Mezzogiorno. Ho letto su questo analisi di tutti i tipi e proposte di sicura efficacia, molte delle quali fondate sulle risorse rese disponibili dalla nuova politica europea. Sono tuttavia convinto che non si possa costruire un nuovo Mezzogiorno se non si attiva nel frattempo una politica mediterranea. Il nostro Sud non potrà mai rinnovare se stesso se continuerà ad avere attorno a sé un deserto pieno solo di guai.
Continua a pag. 43

Lo scenario
COME FARE TORNARE IL MERIDIONE COMPETITIVO

Gianfranco Viesti

Gli interventi di rilancio del Mezzogiorno che suspicabilmente vedranno la luce nelle prossime settimane fra Recovery Plan e programmazione dei fondi strutturali 2021-27, dovranno essere parte di un progetto di ricostruzione dell'intero Paese. Ad esso coerenze e funzionali, basati su strumenti simili, su obiettivi comuni. Non dovranno essere «altri»: men che meno misure caritatevoli, assistenziali. Ma se così sarà, questo ha due importanti implicazioni.
Continua a pag. 43

Campania, contagi come ad aprile

Crescono ancora i nuovi positivi: 44, mai così tanti dal lockdown. Ed è corsa ai tamponi Ferragosto tra divieti e paure: da Ischia al Cilento stop a fuochi, falò e bagni di mezzanotte

Sant'Antonio Abate Feste alla Sonrisa, si cercano i partecipanti



Sant'Antonio Abate, cittadini davanti alle sedi delle sezioni elettorali per i test clinici. NewFotoSud ADI Laureano

Un paese in fila ai seggi per il test

Fiorangela d'Amora e Dario Sautto a pag. 3

L'intervista Andrea Crisanti
«Follia lasciare aperte le disco così si raddoppiano i casi»

Mauro Evangelisti a pag. 7

Il dietrofront
Scuola, basta la mascherina I presidi: siamo alle comiche

Lorena Loiacono alle pag. 6 e 7

Ettore Mautone

Iniziano a diventare preoccupanti i dati dei contagi giornalieri in Campania: nello score di ieri si contano ben 44 positivi a Covid 19. Un numero così alto non si vedeva dal 23 aprile, quando eravamo in pieno lockdown. Dal 28 aprile non avevamo mai superato quota 30 e per tutto il mese di maggio non abbiamo mai oltrepassato l'asticella dei 20 casi in un giorno. Via alle contromisure, in tutta la Regione anche grazie alle ultime ordinanze regionali. E sarà un week end ferragostano all'insegna dei divieti e delle paure, da Ischia al Cilento, alla penisola sorrentina.
A pag. 2

Punto di Vespa
Se i 5 Stelle diventano politici di professione

Bruno Vespa

Da ieri, 14 agosto 2020, il Movimento 5 Stelle è diventato un partito a tutti gli effetti. I suoi eletti potranno candidarsi al terzo mandato (anche alle prossime legislative) diventando politici di professione. E potranno fare alleanze a tutto campo.
Continua a pag. 43

Le interviste del Mattino

«Non ho mai visto tante armi come a Napoli»

Il bilancio del prefetto Valentini dopo sei mesi
«Qui eccessi di violenza, anche per reati minori»

Leandro Del Gaudio

Napoli da sei mesi, ha trovato una città dinamica e a vocazione europea, ma è rimasto colpito anche dall'uso eccessivo di violenza o dal ricorso alle armi. È il bilancio del prefetto Marco Valentini.
In Cronaca

Le Br, 50 anni dopo
Gotor: «La pagina del terrorismo non ancora chiusa»

Generoso Picone a pag. 14

D'ORTA ASPA
LA DISINFESTAZIONE DAL 1937
SOLUZIONI EFFICACI E SICURE PER:
SANIFICAZIONI E DISINFESTAZIONI
DERATTIZZAZIONI E DISINFESTAZIONI
TEL.: 081 526 4388 / 8122 - WWW.DORTA.IT

Nord grandi sprechi

Cantù, il Palasport fantasma che ha offeso il basket italiano

Gigi Di Fiore

Trent'anni, un archistar e otto sindaci non sono bastati. E il progetto per il palasport di Cantù è, con la Pedemontana Lombarda, la principale opera incompiuta della Lombardia. Doveva essere il tempio del basket, la celebrazione della squadra plurivincitrice in Italia e in

Europa in una cittadina di appena 40mila abitanti. Cantù, in provincia di Como, polo di imprese del mobile, e la sua squadra vincitrice di scudetti e coppe, fino ai trofei intercontinentali. Quella squadra non ha mai avuto un suo palasport, ha sempre giocato a Cucciago o a Desio. Una storia senza fine, che va raccontata.
A pag. 11

Il Mattino, per la festività di Ferragosto, domani non sarà in edicola. Ritournerà lunedì 17 agosto. Le notizie in aggiornamento sul sito www.ilmattino.it

Buone VACANZE
DA
Confetti maxtris
CONFETTIMA.XTRIS.IT



Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142 - N° 225 ITALIA Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Sabato 15 Agosto 2020 • Assunzione B.V.M.

ORNALE DEL MATTINO

mentata le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il videogioco La guerra dei diritti Apple e Google: stop a Fortnite
Boroni e Rapetto a pag. 13

L'intervista Fenomeno Gaia «I talent non mi piacevano, ma devo tutto a loro»
Marzi a pag. 23



Il calciomercato Roma, Dzeko con le valigie Inter e Juve pronte all'assalto
Carina nello Sport



Il Messaggero WROOM
motori.ilmessaggero.it

Il caso Albania I rapporti nel Mediterraneo che servono al Meridione

Romano Prodi

Negli scorsi giorni si è finalmente ricominciato a parlare del Mezzogiorno. Ho letto su questo analisi di tutti i tipi e proposte di sicura efficacia, molte delle quali fondate sulle risorse rese disponibili dalla nuova politica europea. Sono tuttavia convinto che non si possa costruire un nuovo Mezzogiorno se non si attiva nel frattempo una politica mediterranea. Il nostro Sud non potrà mai rinnovare se stesso se continuerà ad avere attorno a sé un deserto pieno solo di guai.

È chiaro che un miglioramento generale si può avere solo con una politica europea comune, come non sta avvenendo né per la Libia né per il Libano. Su questi temi il ruolo primario dell'Italia deve essere quello di sollevare ogni giorno il problema ad un'Europa che non ha mai considerato il Mediterraneo come obiettivo primario della propria politica. Vi sono tuttavia casi di particolare interesse per l'Italia che possono e debbono essere inseriti nella nostra agenda quotidiana: casi nei quali politica interna e politica estera si sovrappongono in modo inestricabile.

Tra questi penso alla necessità di una maggiore attenzione nei confronti dell'Albania. Dopo che l'Italia, con la missione Alba del 1997, ha fortemente contribuito alla pacificazione dell'Albania e al suo avvicinamento alle democrazie occidentali, i due Paesi si sono fortemente integrati fra di loro.

Continua a pag. 25

«Sud, il piano per treni e strade»

► **L'intervista.** La ministra De Micheli: «Programma a settembre e lavori in anticipo con i fondi Ue»
► **Tsunami Covid in Sardegna:** turismo dimezzato per il lockdown. Ma i contagi erano minimi

ROMA «Alta velocità e strade al Sud sono la priorità nel piano nazionale». Così Paola De Micheli, ministra alle Infrastrutture, in un'intervista a *Il Messaggero*. «Un piano da 200 miliardi in 10 anni: sono state già individuate le infrastrutture strategiche, a settembre presenteremo il cronoprogramma». E ancora: «Il Ponte sullo Stretto? L'ipotesi del tunnel c'è ma la decisione sarà presa dai tecnici». Tsunami Covid in Sardegna: turismo dimezzato per il lockdown. Ma i contagi erano minimi.

Mancini e Pacifico alle pag. 4 e 5

Governo e imprese La strategia unica indispensabile per la ripartenza

Gianfranco Viesti

Gli interventi di rilancio del Mezzogiorno che auspicialmente vedranno la luce nelle prossime settimane (...)
Continua a pag. 25

L'autodifesa Inps Tridico alla Camera Ma nessuno parla dei furbi del bonus

ROMA Bonus. Tridico non fa i nomi e i partiti non glieli chiedono. L'atteso giorno della verità finisce in un nulla di fatto. L'autodifesa del presidente Inps.
Acquaviti a pag. 8

Il voto su Rousseau: ok alla Raggi Ora M5S cambia pelle: «Alleanze e ricandidature libere». Il Pd apre

Marco Conti

Iclick sono sempre meno, ma i due quesiti alla fine sono passati. E così da domani i grillini potranno allearsi con



il Pd in vista delle elezioni regionali ed amministrative, e Virginia Raggi potrà ricandidarsi a Roma avendosi la benedizione di Davide Casaleggio.
A pag. 6

La Spagna chiude tutto. Quarantena in Gb. Da noi picco di positivi



Stretta sulle discoteche, ma non in Italia

La Spagna chiude le discoteche, l'Italia no

Evangelisti, Larcán e Mozzetti alle pag. 2 e 3

Badanti, c'è il flop regolarizzazioni: «Troppa burocrazia»

► **Gli anziani scoraggiati dall'obbligo di Spid Solo 150mila richieste sulle 600mila attese**

Roberta Amoroso

Badanti, regolarizzazioni flop: procedure troppo complesse. Nonostante la proroga, le richieste per colf e braccianti si sono fermate a quota 150 mila contro le 600 mila attese. Molti anziani scoraggiati soprattutto per l'obbligo di avere l'identità digitale (Spid) per fare la domanda.
A pag. 15

Il nodo esuberi Ilva, nuovo rinvio a dopo le Regionali

ROMA Il dossier Ilva è rinviato a dopo le elezioni regionali, ovvero a settembre. Con i negoziati sugli esuberanti tra governo e Mittal che riprenderanno dopo il voto.
A pag. 16

La mamma dj



«Il figlio di Viviana morto nello scontro» Nuova pista dei pm
Sirignano a pag. 12

Per la festività di Ferragosto *Il Messaggero* domani non uscirà. Tornerà in edicola lunedì 17. Sarà aggiornato il sito ilmessaggero.it



SUSTENIUM PLUS
CREATINA, ARGENTINA, VITAMINE, BETA-ALANINA, SPALMINE EGOL
LA SPINTA CHE TI SERVE PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. ANCHE D'ESTATE.
L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*DATI: DATA IQVIA MARZO 2020

LEONE, GIORNI DI SVOLTA
Buongiorno, Leone! Ferragosto è la vostra festa, ma quest'anno presenta significati profondi e particolari che vanno oltre le vacanze. Dovete sapere che oggi, domani e il 18 voi arrivate a un punto veramente decisivo per il futuro della vostra attività e anche di qualche amore non ancora ufficiale. Marte e Sole insieme, una forza da vero Leone, ma il cuore è tenero (ricordate il mago di Oz?), si scioglie subito. Bonus ferias augustales, Auguri!
©PRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nella provincia 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

SABATO 15 agosto 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
shop.crastan.it

Emilia Romagna, l'assessore Salomoni

Scuola, si riparte
**«Gli spazi sono ok,
manca personale»**

Catapano a pagina 12



ristora
INSTANT DRINKS

Svolta Cinque stelle: al voto col Pd

Il verdetto della base su Rousseau, cade il mito della corsa solitaria. Via libera anche al secondo mandato a livello locale
Di Maio: «Una nuova era». Zingaretti: «Felice, ma resta il veto sulla Raggi a Roma». Furbetti del bonus, Tridico non svela i nomi

Servizi
alle p. 6 e 7

La decisione dei grillini

**Nasce un partito
E cambia
la scena politica**

Bruno Vespa

Da ieri, 14 agosto 2020, il Movimento 5 Stelle è diventato un partito a tutti gli effetti. I suoi eletti potranno candidarsi al terzo mandato (anche alle prossime legislative: è scontato) diventando politici di professione. E potranno fare alleanze a tutto campo. Faranno politica, cioè, senza vincoli e senza schemi e catene ideologiche e dogmatiche pre-costituite. Per trovare l'embrione della svolta occorre risalire al 29 luglio scorso. Quel giorno saltò in parte l'accordo di maggioranza per il rinnovo delle presidenze delle commissioni parlamentari, la Lega ne salvò un paio, il Movimento fu penalizzato. I gruppi parlamentari entrarono nel caos, Alessandro Di Battista cominciò a sparare sul Palazzo d'Inverno.

Continua a pagina 2

PIÙ CONTAGI IN ITALIA, ARRIVA LA STRETTA SULLE DISCOTECHE
INGRESSI DIMEZZATI E VOLTI COPERTI, LA RABBIA DEI GESTORI

BALLO IN MASCHERA



Servizi alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna, intervista al sindaco

**Passante, stadio
e primarie:
lo scatto
di Merola**

Baroncini in Cronaca

Bologna, in Piazza e alla Barca

**Film sotto le stelle,
è un successo
Record di spettatori**

Cucci in Cronaca

BUON FERRAGOSTO AI LETTORI
Domani, come tutti i giornali,
il nostro quotidiano non uscirà
Sarà di nuovo in edicola
lunedì
17 agosto

L'informazione
prosegue su
www.quotidiano.net



L'ipotesi: forse morto nell'incidente, poi nascosto

**La sensitiva e il pozzo
Ma Gioele non si trova**

Femiani a pagina 11



Simonetta Gianfelici, i grandi stilisti e Newton

**«La mia vita da top model
Un lungo, bellissimo bluff»**

Cutò alle pagine 16 e 17

**PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP**

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM

GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 15 AGOSTO 2020

IL SECOLO XIX

GEAR

OPEL

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 194, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

MILLE AGENTI IN CAMPO A FERRAGOSTO, PATTUGLIE ANCHE NEI LOCALI

Covid, Liguria blindata I bagni: troppi controlli

SERVIZI / PAGINE 6-9



IL DEPUTATO GENOVESE M5S

Rizzone e il bonus: «Io un furbetto? Pubblicate i nomi degli evasori fiscali»

E. ROSSI / PAGINA 13

INDICE

Primo-Plano	Pagina 2
Politica	Pagina 10
Dronache	Pagina 14
Economia-Marittimo	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Lettere	Pagina 29
Basso-Piemonte	Pagina 30
Album-Genova	Pagina 33
Programmi-Tv	Pagina 37
Xte	Pagina 39
Xte-Cultura	Pagina 40
Sport	Pagina 42
Meteo	Pagina 47

CONTE ALLA CERIMONIA PER I DUE ANNI DELLA TRAGEDIA: NON LASCIAMO SOLA LA CITTÀ. BUCCI: LE 43 VITTIME PARTE DI NOI. TOTI: LA MEMORIA VUOLE GIUSTIZIA

Il crollo e la lezione di Genova «Non sprecate questo dolore»

I familiari delle vittime del Morandi: Paese umiliato, oltre alla verità ora serve un vero risveglio

Il suono delle campane delle chiese, le sirene delle navi in porto, la commozione. Alle 11.36 di ieri Genova ha reso omaggio due anni dopo alle 43 vittime del crollo di Ponte Morandi. Sotto il nuovo ponte, alla presenza del premier Conte, è stata inaugurata la Radura della Memoria. «Il nuovo ponte è un inizio ma non basta», hanno detto i familiari delle vittime, chiedendo che dopo l'umiliazione del crollo ci sia un reale risveglio dell'Italia. «Il dolore dentro le nostre parole sia un monito», hanno detto. La risposta del premier: «Non lasceremo sola la città».

COLUCCIA E MENDUNI / PAGINE 2-5 E 20-22

L'INTERVENTO

EGLÉ POSSETTI

LE TRE PAROLE
CHE DOBBIAMO
RICORDARE

Senza memoria si potranno commettere ancora gli errori del passato, questa giornata è il tentativo di fermare l'oblio che facilmente può scendere sulle tragedie che nascono da gravissime colpe.

Questa radura della memoria in cui ci troviamo oggi è il primo embrione del futuro memoriale che dovrà essere completato e che sarà necessario affinché questa tragedia vergognosa possa restare incisa per sempre. Non ci stancheremo mai di dire queste parole: rispetto, memoria e giustizia perché pensiamo siano l'unica speranza per il futuro.

IL TESTO / PAGINE 4 E 5



La fiaccolata che ieri sera ha concluso la giornata di commemorazione per le vittime di Ponte Morandi

FAMBIANCHI

L'INCONTRO

Francesca Forleo

Il premier ai parenti:
voi esempio per l'Italia

L'ARTICOLO / PAGINA 3

LE INIZIATIVE

Bruno Viani

Dalla messa alle fiaccole
l'omaggio dei genovesi

L'ARTICOLO / PAGINA 4

IL PROCURATORE CAPO

Tommaso Fregatti

Cozzi e l'inchiesta:
«Non rallenteremo»

L'ARTICOLO / PAGINA 5

LA POLITICA

Di Maio e l'M5S:
c'è una nuova era,
avanti con il Pd

ANDREA MALAGUTI

Cinque Stelle dicono sì al terzo mandato (consentendo a Virginia Raggi di ricandidarsi a Roma), ma lo chiamano mandato zero, che fa un po' Coca-Cola senza zucchero, la sostanza è la stessa ma ci si illude che non ingrassi. E seppelliscono l'idea stragante del cammino solitario, puro e glorioso verso un mondo migliore, aprendo definitivamente alle alleanze con i portabandiera della odiatissima vecchia politica. «Siamo entrati in una nuova era», dice il ministro degli Esteri Luigi Maio. Che spiega perché, nella sua ottica e in quella dell'incostante Grillo, la svolta è una rivoluzione e non un tradimento.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

PROVA D'AGOSTO
PER IL NUOVO
BIPOLARISMO

MASSIMILIANO PANARARI

Da qualche tempo a questa parte esiste un «agosto iperpolitico». E quello che era il mese balneare per antonomasia anche della vita politica si è convertito in un periodo molto caldo non solo meteorologicamente. Specie per la politica populista: nel 2019 il faticoso strappo del Paapeste di Salvini, e quest'anno il doppio voto sulla piattaforma Rousseau. Una votazione «pesante», dalla quale esce seppellita una coppia di dogmi fondamentali del M5S: il limite dei due mandati e il divieto di fare alleanze con i «partiti tradizionali».

SEGUE / PAGINA 11

ROMANZI STORICI, GIALLI, SAGGI O BIOGRAFIE? SCELTE SU MISURA PER FERRAGOSTO

Libri per le vacanze, i consigli degli scrittori

AI LETTORI

Domani i giornali non saranno in edicola. Tutti gli aggiornamenti si potranno trovare sul sito www.ilsecoloxix.it. L'appuntamento è per lunedì 17 agosto. Tanti auguri di buon Ferragosto ai nostri lettori.

Gabriella Airal di, insegnante di storia medioevale, consiglia «Viaggio alla fine del Millennio», di Abraham Yehoshua, ambientato nel 999. Il giallista Bruno Morchio rileggerà «I rifugi della memoria» di José Luis Cancho. Il poeta Enrico Testa propone un'antologia di versi giapponesi. Ecco i libri da leggere in vacanza secondo i consigli di 18 scrittori. GLI ARTICOLI / PAGINE 40 E 41

VIA AL NUOVO MUSEO

Giacomo Montanari

Istanbul, i lavori
alla Torre di Galata
minacciano le tracce
dell'antica Genova

L'ARTICOLO / PAGINA 39

7 giorni su 7

ORARIO CONTINUATO

DALLE 8 ALLE 21

**FARMACIA
DELL'AQUILA**

Via Giacomotti 30/32/R - 16143 Genova (GE)
farmaciadellaquila.net

FARMACIA SAN GIACOMO

Salute & Benessere
Da sempre
siamo al servizio della tua salute!

**OGGI APERTI
DALLE 9,00
ALLE 12,30**

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



€ 2,50* in Italia — Sabato 15 Agosto 2020 — Anno 156*, Numero 224 — ilsol24ore.com

*In vendita obbligatoria con Enimonticassa (Il Sole 24 Ore € 2,00 + Enimonticassa € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore ed Enimonticassa, 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



In edicola lunedì
Superbonus del 110%:
dagli appartamenti
alle villette, i requisiti
per ottenerlo e le risposte
ai dubbi dei lettori

L'agendatestate dell'Esperto risponde
lunedì 17 è dedicata al superbonus. Focus
di 16 pagine sulle abitazioni singole nella
Guida Rapida e nell'inserito con i quesiti

—Inserito allegato al Sole 24 Ore del Lunedì

varco
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO

AGOSTO APERTO

AUTO NUOVE
USATO
ASSISTENZA

FTSE MIB 20028,11 -1,13% | SPREAD BUND 10Y 147,90 +1,30 | €/S 1,1813 -0,17% | BRENT DTD 45,51 -0,96% | **Indici&Numeri** → PAGINE 18-21

Di Agosto, le novità e 24 articoli in più

MISURE PER LA RIPRESA

In vigore da oggi la manovra anti crisi di Ferragosto da 25 miliardi di euro

Il Dl già al Senato con una dote di 250 milioni per gli emendamenti

Edizione chiusa in redazione alle 22.00

Decreto Agosto, è in vigore da oggi la nuova manovra anti-crisi da 25 miliardi. Sono in totale 15 gli articoli contenuti nella manovra anti-crisi di Ferragosto, 24 in più rispetto alle prime bozze. Tra le novità più rilevanti dell'ultima ora, l'estensione dell'intervento dello Stato nel capitale delle imprese, la norma salva-borsa con più potere alla Consob, il taglio del costo del lavoro al Sud. Confermate le misure per la tutela dei posti di lavoro con altre 18 settimane di cassa integrazione.

Folma, Mobilis, Tucci — alle pagg. 2 e 3

ESTESO IL FONDO DI EMERGENZA

Pmi, lo Stato nel capitale delle imprese in crisi con meno di 250 addetti

—Servizio a pagina 2

IL COMMENTO

STATALISMO DA COVID

di **Alberto Orioli**

Chiamiamolo *COVIDISM*, all'inglese, che suona meglio. È il capitalismo ai tempi del Covid così come lo sta disegnando, decreto dopo decreto, il Governo. L'ultima

traccia è l'estensione dell'intervento pubblico nelle imprese in crisi finora limitato alle aziende con più di 250 addetti.

—continua a pagina 3

GLI INTERVENTI DI MEZZA ESTATE

LAVORO

Licenziamenti, spunta la finestra di settembre

Giampiero Falasca — a pag. 3



SETTORI IN CRISI

Più risorse per agenzie viaggi e tour operator

Franco Vernassa — a pag. 14

OCCUPAZIONE

Taglio dei contributi per 3 milioni di lavoratori al Sud

—a pagina 2

SALVAGUARDIA

Rinascere l'Authority per Venezia Gestirà il Mose

Jacopo Gilberti — a pag. 2

BILANCI

Rivalutazioni beni senza il vincolo della categoria

Luca Galani — a pag. 14

IL VIDEOGIOCO RIMOSSO DAGLI STORE DI APP



Saga popolare. Fortnite ha introdotto un suo sistema di pagamenti che permette di aggirare le percentuali trattenute dagli store digitali ufficiali

La ritorsione di Apple e Google per Fortnite scontato del 20%

Ferragosto di fuoco sul fronte del gaming. Con una decisione fulminea, Apple e Google hanno deciso di far fuori dagli store di iOS e Android il videogioco *Fortnite*, dopo che Epic Games (la società che sviluppa il gioco) aveva provato a forzare il sistema di commissioni imposto dalle due aziende californiane. **Biagio Simonetta** — a pag. 8

BUSSOLA & TIMONE

RIFORMA FISCALE, I VANTAGGI DEL MODELLO TEDESCO

di **Giovanni Tria** — a pagina 13

PAYPER payerwear.com

WORKWEAR

Crolla l'occupazione nell'Eurozona: spazzati via 4,9 milioni di posti

EFFETTO PANDEMIA

Confermata la contrazione record del Pil: 12 per cento tra aprile e giugno

Il Covid-19 ha spazzato via quasi la metà dei posti di lavoro creati nell'Eurozona nei sette anni trascorsi dall'ultima grande recessione. Nei Paesi della moneta unica l'occupazione è crollata assieme all'attività economica come conseguenza delle restrizioni imposte dalla crisi sanitaria: 4,9 milioni di persone hanno

perso il lavoro, quasi tutte nel secondo trimestre dell'anno. A queste si devono aggiungere decine di milioni di persone messe in cassa integrazione, e milioni di lavoratori diventati inattivi, perché senza possibilità di trovare un posto. Inoltre, la ripresa che si sperava immediata dopo la pandemia, sta perdendo forza, soprattutto a causa del perdurare dell'emergenza sanitaria, con nuovi focolai e contagi in netta progressione anche in Europa. Confermata la contrazione record del Pil: 12% tra aprile e giugno.

Luca Veronese — a pag. 11

UCIMU

Macchine utensili alla svolta: primo rimbalzo degli ordini

Barbara Ganz — a pagina 7

EFFETTO COVID

Compagnie aeree europee: perdite a quota 9 miliardi

Mara Monti — a pagina 8

L'AUDIZIONE DI TRIDICO ALLA CAMERA

La lente Inps su 40mila pratiche di bonus Iva



Presidente Inps, Pasquale Tridico

Una audizione senza suspense. I nomi dei tre deputati che avevano richiesto il bonus destinato alle partite Iva erano noti e dunque non è toccato al presidente dell'Inps, Pasquale Tridico, l'onere di divulgarli davanti alla commissione Lavoro della Camera. Per sapere chi sono invece gli altri due "onorevoli"

che avevano fatto richiesta senza però ottenere i 600 euro, bisognerà attendere la risposta del Garante della Privacy, a cui l'Inps si è rivolto. L'unità Antifrode dell'Inps sta controllando intanto 40mila domande del bonus, tra le quali i politici sono una minoranza.

Colombo, Fiammeri — a pag. 5

PANORAMA

EMERGENZA COVID

Caos tamponi per i rientri dall'estero. Stretta delle regioni sulle discoteche

L'impennata dei contagi alla vigilia di Ferragosto ha convinto i Governatori ad assumere misure più severe sulla mobilità notturna: a partire dalle discoteche; divieti in Emilia-Romagna e Veneto. Resta alto anche l'allarme sui rientri, che le Regioni stanno affrontando in ordine sparso. Anche a causa delle oggettive difficoltà di attuare le indicazioni previste dall'ordinanza che prevede tamponi obbligatori per chiunque entri in Italia da Spagna, Grecia, Malta e Croazia (e la lista a breve potrebbe diventare più lunga).

—a pagina 5

REFERENDUM M5S

Si al terzo mandato e a intese elettorali con il Pd

Luce verde per i due questi posti agli iscritti M5S sulla piattaforma Rousseau per chiedere l'azzeramento del primo mandato comunale e la possibilità di fare alleanze locali con altri partiti. La base ha speso quindi la linea di Di Maio e Fico. Zingaretti: bene alleanze locali, ma no a ricandidatura Raggi a Roma.

—a pagina 5



Editore, Alessandro Laterza racconta Taranto

UNA VACANZA ITALIANA

«Taranto possiede tesori inestimabili, avrà una nuova fase di futuro e di speranza»

di **Alessandro Laterza**

—a pagina 12

BENEFIT

Auto aziendali, la tassa Co2 calcolata dal luglio 2020

Percorso a ostacoli per il calcolo del fringe benefit dei veicoli aziendali concessi in uso promiscuo concessi a dipendenti e dirigenti. L'aggiornamento ai valori di emissione di anidride carbonica e la connessa valorizzazione forfetaria si applica solo ai veicoli di nuova immatricolazione dal 1° luglio 2020.

—a pagina 15

BUON FERRAGOSTO AI LETTORI

Il Sole 24 Ore domani, come gli altri quotidiani, non sarà in edicola per Ferragosto. Ritroverete il vostro quotidiano lunedì 17. Aggiornamenti in tempo reale su Radio4 e su ilsol24ore.com. Dalla redazione l'augurio di un sereno Ferragosto.

Motori

IL TEST DRIVE DI COMPASS E RENEGADE

La gamma Jeep debutta nell'ibrido ricaricabile

Massimo Mambretti — a pag. 17



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Sabato 15 agosto 2020
Anno LXXVI - Numero 225 - € 1,20
Assunzione della Beata Vergine Maria

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 - Abbinamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

IL MATRIMONIO COMBINATO TRA M5S E PD

È caduto il muro di Bibbiano

*Tutto secondo copione: i grillini dicono addio al doppio mandato e al divieto di alleanze
Via libera alle nozze coi Dem. È gli anni di insulti e guerre? Per il potere si dimentica questo ed altro*

Il Tempo di Osho

Il Rottamatore e il dinosauro: lista Renzi-De Mita



Solimene a pagina 6

DI FRANCESCO STORAGE

Arriviamo sempre dopo i tedeschi. E stavolta dobbiamo accontentarci del crollo del Muro di Bibbiano, che ormai separava solo virtualmente Pd e Cinque stelle. La guerra frontale era già finita col Conte 2, ora sono entrati (...)

segue a pagina 3

La triste fine di un sogno
Una storia svenduta
per un pugno di poltrone

Paragone a pagina 3

Promessa da marinaio
Il disperato bluff di Zingaretti
«Ma alleati della Raggi no»

Graziani a pagina 4

L'ora della desistenza
Pronti, via ed è subito inciucio
Favori in corso nelle Regioni

De Leo a pagina 5

AI LETTORI

Domani *il Tempo*, come tutti i quotidiani, non uscirà. Auguri di buon Ferragosto e appuntamento in edicola a lunedì 17.

Il caso della moglie col bonus Inps Pirozzi minaccia Il Tempo Ma in tribunale ci finirà lui

DI FRANCO BECHIS

Ieri in un video assai disturbato dal vento e in cui per la foga si mangia un po' le parole Sergio Pirozzi ha sostenuto di essere vittima di una «fake news» pubblicata (...)

segue a pagina 7

Il piccolo di 6 anni è morto. Il 76enne che ha sparato è accusato di omicidio colposo Il bimbo colpito dal nonno non ce l'ha fatta



... Il piccolo di quasi 7 anni colpito da un proiettile partito l'altro ieri mattina a Conca d'oro dalla pistola del nonno 76enne, ha lottato come un leone, ma non ce l'ha fatta. Ieri alle 15 all'ospedale Umberto I è stata staccata la spina. L'accusa per l'uomo adesso è diventata di omicidio colposo.

Sereni a pagina 13

Occhio alla truffa
Finti poliziotti a Roma
Ecco come riconoscerli

Coletti a pagina 14

la S TORAGIATA
Rousseau toglie quattro stelle e gliene lascia una sola.
Rossa.

FISIODANIELI S.r.l.
Dir. San. Dr. Gianpietro Cutolo

Fisioterapia • Osteopatia
Medicina dello Sport
Visite Specialistiche

CONVENZIONI SANITARIE DIRETTE CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI

Viale Stefano Gradi, 145 - 00143 RM • Tel. 06.50.38.432 • www.fisiodanieli.it

Il diario
di Maurizio Costanzo

Ritorno col pensiero a quel cavallo che qualche giorno fa, stremato dal caldo e dalla fatica, è morto nei pressi della Reggia di Caserta, dopo aver trainato per ore un calesse con turisti. Grande tenerezza per quel cavallo come per tutti i suoi amici di razza che, con il caldo, girano per Roma con le tradizionali "botticelle". Ancora non esiste, purtroppo, un sindacato degli equini ai quali i cavalli potrebbero rivolgersi per garantirsi tot ore di lavoro, vitto e alloggio. Non è il primo caso di un cavallo che muore per il caldo e la fatica. Probabilmente si esagera, vedendoli così possenti. Ai cavalli, ma principalmente a tutti voi, molti auguri di Buon Ferragosto.

PROMO ESTATE
ABBONATI A ITALIA OGGI 1 MESE A SOLI € 9,90

ABBONATI SUBITO!

classabbonamenti.com/promoestate

• Anno 20 - n. 192 - € 3,00* - ChF. 4,50 - Sped. in abb. post. L. n. 488/04 - DCB Milano - Sabato 15 Agosto 2020 -
 Con il 110% e gli altri bonus sulla cassa a € 6,00 in più



• TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 45

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

Sette

IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

Il 110% e gli altri bonus sulla **CASSA**

Disponibile anche su www.classabbonamenti.com

IN EVIDENZA

Il trend dei consumi - È di nuovo voglia di acquisti. Risale ai livelli pre-crisi l'indice Consumer Activity Index, di BCG

Longo a pag. 6

Incentivi alle imprese - Al via il contributo in conto capitale per supportare le pmi nella valorizzazione di disegni e modelli

Lenzi a pag. 7

Fisco/1 - Bonus Sud a maglie allargate. Le Entrate limitano le ipotesi antilusive che prevedono la perdita del credito

Felicioni a pag. 8

Fisco/2 - Più margini al plafond: è l'interpretazione estensiva dell'Agenzia a favore degli acquisti in sospensione d'Iva

Ricca a pag. 10

Impresa - Niente sgravi, agevolazioni e deroghe se il contratto di secondo livello non è stato depositato. Lo ha stabilito l'Inl

Cirioli a pag. 17

Previdenza - Bonus asilnido anche con Isee irregolare. Tre le modalità di regolarizzazione delle difformità

De Lellis a pag. 18

Spendere meglio - C/c, quanto mi costi. Molti ignorano le spese addebitate. Dal canone ai prelievi: i parametri da confrontare

Greguoli Venini a pag. 19

Contabilità - Parti correlate in chiaro gli effetti sul bilancio

Valcarengi-Pellino da pag. 20



Documenti - I testi delle sentenze tributarie commentati nella Selezione

www.italiaoggi.it/docio7

Vince la specializzazione

Tutti gli ordini hanno da tempo avviato un percorso per il riconoscimento di professionalità più specifiche. Gli avvocati ormai in vista del traguardo

Il concetto di specializzazione sta prendendo sempre più piede nelle varie categorie professionali italiane. L'aumento della concorrenza legato all'eliminazione delle tariffe e delle attività esclusive ha portato molti ordini e collegi a pensare un percorso di specializzazione e di riconoscimento delle competenze dei propri iscritti, per cercare di farli individuare dalla clientela come «esperti» di una particolare materia. Attestato che il professionista si guadagna a seguito della partecipazione a precisi corsi formativi o dimostrando una particolare esperienza sul campo nel comparto. Questo processo di specializzazione ha un suo riflesso anche in un altro grande tema che interessa una serie di categorie professionali, ovvero quello delle lauree abilitanti e professionalizzanti: si richiede di togliere del tempo dalla formazione generica per tradurlo in formazione pratica in modo da velocizzare il processo di abilitazione per il giovane studente.

Damiani a pag. 43

Società benefit verso il decollo anche grazie agli sconti fiscali

De Angelis da pag. 14



Professionisti, serve un cambio di passo

Tra non molti giorni dovrebbe arrivare in porto il percorso delle specializzazioni forensi. Dopo anni di attese, dibattiti, provvedimenti, sentenze, ora dovrebbe essere la volta buona: il decreto ministeriale ha già ottenuto il via libera del Consiglio di Stato e il parere favorevole della commissione giustizia della Camera e ora attende solo la firma del ministro. Non è ancora in vista del traguardo, invece, il percorso dei commercialisti, nonostante da anni siano operative le Sstf, scuole di alta formazione, che però, senza lo sbocco concreto di un attestato di specializzazione, rischiano di afflosciarsi. Altre professioni, invece, hanno preferito il percorso della laurea abilitante, come periti e geometri, o della specializzazione in house, come gli ingegneri. In molti casi, le difficoltà riscontrate nella realizzazione di questi progetti sono legate a un timore della base di perdere status professionale. Ma il problema più grosso sembra essere legato al costo dei corsi spesso necessari per raggiungere il nuovo traguardo. Che, visto dall'altra parte, è anche un bel business, che diversi ordini stanno cercando di tenere il più possibile sotto stretto controllo, evitando di dividere la torta con altri soggetti. Per esempio, in ambito forense la commissione giustizia della Camera ha chiesto al Consiglio nazionale forense di stipulare convenzioni anche con associazioni non specialistiche, e di validare i master universitari. Pare che molti non Cuf vorrebbero ignorare. Ma sarebbe un peccato che un'occasione di crescita professionale utile a tutta la collettività, venga azoppata per mere ragioni di business.

Marino Longoni

© Riproduzione riservata

CRISI D'IMPRESA

Stretta delle procure contro i furbetti del concordato preventivo. La migliore soddisfazione dei creditori salva dalle responsabilità

Pollio a pag. 5

IO Lavoro

Contratti, oltre 13 milioni in attesa del rinnovo

da pag. 41

Affari Legali

Covid-19 e tassazione affogano la nautica

da pag. 29

Ecco tutti i passaggi da seguire per districare la matassa di vincoli e obblighi dopo la circolare dell'Agenzia delle entrate

Superbonus ai calcoli di convenienza

Mano ai calcoli per usufruire della maxi detrazione del 110% sui lavori di riqualificazione energetica. Dovremo stare tutti molto attenti alle voci di costo, ai massimali di spesa per i singoli interventi, o all'incidenza specifica degli stessi. Ecco tutti i passaggi da seguire per districare la matassa di vincoli e obblighi. Con la circolare n. 24 dell'8 di agosto 2020 dell'Agenzia delle entrate si chiude il cerchio della documentazione formale attesa per poter rendere operativo il Superbonus, ossia il nuovo strumento di detrazione fiscale che tante aspettative ha creato attorno a sé sia per l'aliquota del 110%, che va il 10% oltre le più rose aspettative, sia per l'opportunità di ottenere uno sconto in fattura fino al totale delle spese dei lavori svolti.

Gualandri a pag. 4

MAXI-DETRAZIONE DEL 110%

Cambia il perimetro di ammessi ed esclusi dall'agevolazione. Dentro i condomini minimi. Fuori i redditi d'impresa

Bongi a pag. 3

Italia Oggi Sette

Selezione di **Sentenze tributarie**

4. SVALUTAMENTO AUTOMATO LA TASI E SIRMESSA

Italia Oggi Sette

Gli aiuti all'export

Chi e come può accedere al contributo fino a 800 mila euro

GB SOFTWARE
L'evoluzione semplice

SOLUZIONI 100% PROPRIETARIE PER COMMERCIALISTI E CONSULENTI
Software gestionali nati dall'idea di un commercialista e dall'esperienza di uno studio attivo dal 1977

- Contabilità e Fatturazione
- Controllo di Gestione
- Bilancio Europeo
- Dichiarazioni Fiscali
- Paghe
- Antiriciclaggio e Privacy

ASSISTENZA IN TEMPI CERTI » fornita da operatori con lunga esperienza maturata in uno studio

PREZZI CONTENUTI » vendita diretta online, nessun rappresentante, agente di zona o call center

PROVA GRATUITA » disponibile per tutti i software, versione completa senza alcuna limitazione

Scopri di più! » www.softwaregb.it



LA NAZIONE

SABATO 15 agosto 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
shop.crastan.it

Firenze, una facoltosa vedova sola in villa

**Legata e picchiata
Rapina choc
nella collina dei vip**

Brogioni a pagina 14



**Il segreto
della
nonna**

All'interno
il racconto
di Marco Vichi

ristora
INSTANT DRINKS

Svolta Cinque stelle: al voto col Pd

Il verdetto della base su Rousseau, cade il mito della corsa solitaria. Via libera anche al secondo mandato a livello locale
Di Maio: «Una nuova era». Zingaretti: «Felice, ma resta il veto sulla Raggi a Roma». Furbetti del bonus, Tridico non svela i nomi

Servizi
alle p. 6 e 7

La decisione dei grillini

**Nasce un partito
E cambia
la scena politica**

Bruno Vespa

Da ieri, 14 agosto 2020, il Movimento 5 Stelle è diventato un partito a tutti gli effetti. I suoi eletti potranno candidarsi al terzo mandato (anche alle prossime legislative: è scontato) diventando politici di professione. E potranno fare alleanze a tutto campo. Faranno politica, cioè, senza vincoli e senza schemi e catene ideologiche e dogmatiche pre-costituite. Per trovare l'embrione della svolta occorre risalire al 29 luglio scorso. Quel giorno saltò in parte l'accordo di maggioranza per il rinnovo delle presidenze delle commissioni parlamentari, la Lega ne salvò un paio, il Movimento fu penalizzato. I gruppi parlamentari entrarono nel caos, Alessandro Di Battista cominciò a sparare sul Palazzo d'Inverno.

Continua a pagina 2

**PIÙ CONTAGI IN ITALIA, ARRIVA LA STRETTA SULLE DISCOTECHE
INGRESSI DIMEZZATI E VOLTI COPERTI, LA RABBIA DEI GESTORI**

BALLO IN MASCHERA



Servizi alle pagine 3, 4 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

**Sale l'emergenza
all'Isoletto
dopo il rogo
dei fertilizzanti**

Pistoiesi in Cronaca

Firenze

**La Prefettura cerca
posti per 1400
richiedenti asilo**

Mugnaini in Cronaca

BUON FERRAGOSTO AI LETTORI

Domani, come tutti i giornali, il nostro quotidiano non uscirà
**Sarà di nuovo in edicola
lunedì
17 agosto**

L'informazione
prosegue su
www.quotidiano.net



L'ipotesi: forse morto nell'incidente, poi nascosto

**La sensitiva e il pozzo
Ma Gioele non si trova**

Femiani a pagina 11



Simonetta Gianfelici, i grandi stilisti e Newton

**«La mia vita da top model
Un lungo, bellissimo bluff»**

Cutò alle pagine 16 e 17

**PROSCIUTTO
TOSCANO
DOP**

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 193

Sabato 15 agosto 2020



Oggi con L'Espresso e Robinson

In Italia € 3,00

Editoriali

Una poesia per il Paese delle tre forze

di Eugenio Scalfari

C'è stata un'iniziativa di notevole importanza venuta da parte del ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, con il consenso di quasi tutto il partito dei Cinque Stelle: è indispensabile un'alleanza politica tra quel partito e il partito di Zingaretti, cioè il Pd. In questa fase i due soggetti politici sono abbastanza alleati dopo la rottura di Giuseppe Conte con la Lega di Salvini. Tuttavia l'alleanza tra i Cinque Stelle e il Partito democratico non è mai stata conforme a problemi di quella natura, se non altro per il fatto che l'attuale presidente del Consiglio non è un iscritto a un partito. Conte è certamente un liberale con una venatura notevole di socialismo; parla spesso con Di Maio, con Zingaretti, con Gentiloni, con Di Battista, insomma con l'universo mondo.

● continua a pagina 29

La Casa Bianca e il Grande Gioco del Medio Oriente

di Maurizio Molinari

L'accordo di pace fra Israele ed Emirati Arabi Uniti nasce da un nuovo approccio dei Paesi arabi sunniti allo Stato ebraico, permette a Washington di tornare protagonista in Medio Oriente ed esalta la sfida strategica in corso per la leadership regionale fra gli sceicchi del Golfo e la Turchia di Erdogan. Se finora Israele aveva siglato accordi di pace solo con Stati confinanti - l'Egitto nel 1979 e la Giordania nel 1994 - ponendo fine a contese territoriali ereditate dai conflitti combattuti dal 1948, gli Emirati Arabi Uniti non hanno mai avuto alcuna disputa bilaterale e dunque il contenzioso era politico, legato all'irrisolta questione palestinese nonostante gli accordi di Oslo nel 1993. La scelta di Mohammed bin Zayed Al Nahyan, principe ereditario di Abu Dhabi meglio noto come "MbZ", è stata dunque di ritenere che bisognava invertire i fattori per rompere lo status quo: riconoscere Israele al fine di avvicinare la risoluzione della questione palestinese.

● continua a pagina 29

Pd-M5S, sì dei grillini ma ora c'è il nodo alleanze

La base su Rousseau dà via libera a Di Maio. Zingaretti: nuova stagione di riforme, nessun sostegno a Raggi Malumori del Movimento nelle Regioni. Sala: se mi ricandido a Milano non chiederò il loro appoggio

Bonus ai parlamentari, Tridico non fa i nomi: decide il Garante

Altan

SONO CHIUSO PER FERIE.



Il doppio voto degli iscritti 5S su Rousseau ha benedetto quanto auspicato da Di Maio: l'apertura ufficiale del Movimento alle intese anche sui territori con altri partiti.

di Casadio, Ceccarelli, d'Albergo Fraschilla, Milella, Vecchio e Vitale ● alle pagine 2, 3, 4, 6 e 7

La vera storia del piano

L'elettrotecnico dei treni e il tunnel sotto lo Stretto

di Sebastiano Messina ● alle pagine 18 e 19

Il commento

La fragilità della fase due

di Annalisa Cuzzocrea

Il voto con cui i 5 stelle hanno sancito la possibilità di fare accordi elettorali con il Pd è un passo avanti nel faticoso cammino della maggioranza di governo.

● a pagina 28

Virus, in discoteca solo con la mascherina

Scuola, paura dei genitori dopo il taglio delle distanze

Ora che gli scienziati hanno violato il tabù del metro di distanza, i docenti, i presidi e le stesse famiglie hanno paura del ritorno in classe a settembre. A scuola si potrà scendere sotto il metro di distanza, sì, dopo che su quel metro si sono costruiti cinque mesi di politiche di difesa dal coronavirus.

di Guerrero, Pucciarelli, Ziniti e Zunino ● alle pagine 8, 9 e 11

Il racconto

Quel rap di Valentina per ricordare la madre uccisa dal compagno

di Concita De Gregorio ● a pagina 23

Barcellona, ko storico

Messi umiliato otto gol dal Bayern

di F. Saverio Intorcchia



servizio di Enrico Currel ● alle pagine 38 e 39

L'iniziativa



Repubblica regala Camilleri Oggi e lunedì gratis due libri con le storie di Vigàta dell'autore più amato

Auguri ai lettori

Domani Repubblica non sarà in edicola per Ferragosto. Tornerà lunedì 17 agosto il sito invece sarà sempre aggiornato

SCARPA

SHOP ONLINE SCARPA.NET



RUSH THE OUTDOOR EXPLORER.

Sped. 05/147 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 Nerves, 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, Svezia € 3,00 - Croazia KM 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Capolavori della letteratura Disney €10,40

NZ

Torino Sta bene e pesa 50 chili
E' nato il cucciolo di ippopotamo

INSALACO E CERUTTI - P. 16

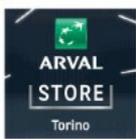


Sicilia Tornano le miniere di sale
l'oro bianco che brucia sulle ferite

FRANCESCO LA LICATA - P. 17

Champions Il Barcellona torna a casa
sepolto da otto gol del Bayern Monaco

STEFANO SCACCHI - P. 34



LA STAMPA

SABATO 15 AGOSTO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 223 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

L'EDITORIALE

15 STELLE E LA SVOLTA INCOMPIUTA

MASSIMO GIANNINI

L'Italia di oggi ricorda i Balcani di Churchill: produce più storia di quanta ne consumi. E dunque anche stavolta non mancheranno le anime belle che, di fronte al via libera del Movimento Cinque Stelle alle alleanze elettorali con le sinistre, parleranno di "svolta storica". Come fanno per tutti i passaggi che li riguardano: fu "storico" il Def 2019 che sconfisse la povertà come fu "storico" il decreto dignità che sconfisse il precariato, è "storico" il Decreto Cura Italia che sconfigurerà il Covid come è "storico" il Decreto Scostamento che sconfigurerà la disoccupazione al Sud. Troppa grazia, nonostante il grande passo sia stato suggellato anche stavolta dal piccolo plebiscito del Sacro Blog dove il sì, complice il Generale Agosto, è passato a larga maggioranza. Tuttavia, depurata dall'enfasi retorica tipica della comunicazione grillina, la svolta politica c'è davvero. «Il Movimento evolves, come dice Luigi Di Maio. E questa evoluzione, se ben pensata e ben gestita, può rappresentare un fattore di cambiamento per l'Italia».

Una premessa: su M5S bisognerà che ci mettiamo d'accordo con noi stessi. Resta vero quello che su di loro scriviamo da tempo. Restano vere l'arroganza e l'incompetenza, che un evidente malinteso sulla teoria della cuoca di Lenin ha trasformato nelle leve utili ad aprire le porte del Parlamento a una generazione di "onorevoli" senza arte né parte, per i quali la politica, più che una missione o una professione, è stata ed è solo un'occasione. Restano veri il qualunquismo e il populismo, che sull'onda del Vaffa primigenio hanno annaffiato col veleno la malapianta dell'anti-politica e dell'odio indistinto verso tutte le caste, salvo poi scoprire che deputati nazionali e cacicchi locali si sono fatti casta essi stessi, fino a calarsi il passamontagna sul viso e a lucrare il bonus per le partite Iva.

CONTINUA A PAGINA 26

SU ROUSSEAU IL QUESITO SULLE ALLEANZE PASSA COL 59% MA SPACCA IL FRONTE 5S: NEL MIRINO FINISCE CASALEGGIO

Di Maio: "Ecco perché dico sì al Pd"

Parla il ministro grillino: una nuova era per il Movimento, con i Dem guardiamo anche al 2021

TRIDICO: NON È STATA L'INPS A FARE I NOMI

Furbetti, i 600 euro forse anche a un Governatore

BARONIE MONTICELLI - P. 11

IDATI EUROSTAT: PIL IN CALO DELL'11,7%

Crescita dell'Europa mai così male dal 1945 Col virus debiti record

STEFANO LEPRI - P. 8

ANDREA MALAGUTI

Viene in mente Niccolò Machiavelli: «A un principe non mancano mai ragioni legittime per venire meno alla parola data». Sono passati 500 anni e non è che poi sia cambiato molto. - P. 3

L'INTERVISTA

LA DECONTRIBUZIONE AL SUO NON FUNZIONA

L'affondo di Landini "Detassare gli aumenti sui nuovi contratti"

MARCO ZATTERIN



Maurizio Landini - P. 9

GLI SCONTI SUL LAVORO

MEZZOGIORNO UN AIUTO POCO UTILE

CARLO TRIGILIA

Il Governo ha manifestato più volte nei mesi scorsi la volontà di legare la ripresa del Paese all'avvio di un solido processo di sviluppo del Mezzogiorno. E un obiettivo importante e condivisibile. Purtroppo però la storia degli scorsi decenni mostra come sia difficile passare dalle parole ai fatti.

CONTINUA A PAGINA 20

L'EMERGENZA COVID

Discoteche, scatta la stretta di Ferragosto in Emilia e Veneto



Roma: la discoteca Nice di Saxa Rubra chiusa dopo un'ispezione a sorpresa

CRISTIANO MICHELEO / AGF SERVIZI - PP. 4-7

UN QUARTO DEI NUOVI CASI È FUORI DA OGNI MONITORAGGIO

UN ESERCITO DI 700 POSITIVI SFUGGITI AL TRACCIAMENTO

PAOLO RUSSO, GIUSEPPE SALVAGGIULO

Oltre un quarto dei nuovi casi positivi di coronavirus registrati tra il 3 e il 9 agosto, l'ultima monitorata, è sfuggita al sistema di tracciamento necessario a risalire al «paziente zero» e a interrompere la catena dei contagi. Vuol dire che solo negli ultimi giorni diverse centinaia, forse migliaia di positivi continuano a circolare, infettando altre persone. - P. 6

IL PERSONAGGIO

"Io, poliziotta tatuata al teatro dell'assurdo"

FLAVIA PERINA

Ancora storditi dalla vicenda dei carabinieri-pusher di Piacenza, stentiamo a credere alla storia della poliziotta di Peschiera, premiata dal questore per il suo coraggio nel sedare una rissa e cacciata per una cicatrice che rivelava un tatuaggio. - P. 13 BALDI - P. 13



IL COLLOQUIO

"Noi Femen, torturate batteremo Lukashenko"

LEONARDO MARTINELLI

Non ha dimenticato Inna Shevchenko, leader di Femen. Non è possibile dimenticare. Nel 2010 Alexander Lukashenko era stato rieletto presidente della Bielorussia «e i candidati dell'opposizione erano stati incarcerati e numerosi manifestanti arrestati o scomparsi». - P. 20 AGLIASTRO - P. 20



#PASSAALNOLEGGIO

IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI

011 1980 5100
arvalstore.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

M&A PERCHÉ LO SHOPPING RIPARTE MA NON IN ITALIA **BORSA LA RISCOPERTA DELLE AZIONI CICLICHE**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

€ 4,20 Sabato 15 Agosto 2020 Anno XXXIII - Numero 161 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedimento in A.2 art. 1 c.1 L. 4604/DC3 Milano

ESCLUSIVO DOPO ANNI DI SILENZIO, UN LIBRO. PARLA FAZIO: L'EUROPA E L'EURO SEMPRE IN PURGATORIO

L'incubo di Weimar è ancora tra noi

LA CLASSIFICA DI PIAZZA AFFARI *Del Vecchio si conferma leader davanti agli Agnelli-Elkann e a Bertelli-Prada. Arretrano Benetton, Rocca e Berlusconi*

Paperoni resistenti

La mappa della ricchezza dopo la tempesta Covid



ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Il recupero di Borsa Italiana e l'indipendenza di Mediobanca sono sì due operazioni diverse, come ha scritto su *MF-Milano Finanza* di giovedì 13 Angelo De Mattia, ma riguardano ambedue in maniera importante il futuro del sistema Italia, quindi della possibilità del Paese di rilanciarsi. Borsa Italiana con incluso Mis, il mercato dei titoli di Stato, sta andando verso una soluzione positiva. Il London stock exchange vuole e deve vendere, (essendo ancora in Europa) nel momento nel quale si fonde con Refinitiv e diventa un gigante che per il momento deve rispettare le norme antitrust europee. C'è poi la prospettiva che quando sarà conclusa la Brexit, se non vendesse la Borsa Italiana dovrebbe sottostare a due normative di controllo. Per questo l'affare è vicino alla conclusione, con i termini che qui si possono anticipare.

CALCIO FLOP SUL LISTINO
Juve, Roma e Lazio: 20 anni di autogol tra perdite e rilanci

RISPARMIO IN MOVIMENTO
Perché i gestori fanno il pieno di raccolta fuori stagione

I GUAI DI VIVENDI
Per monsieur Bolloré l'Italia diventa amara

TRADING 24 ORE SU 24 ZERO COMMISSIONI

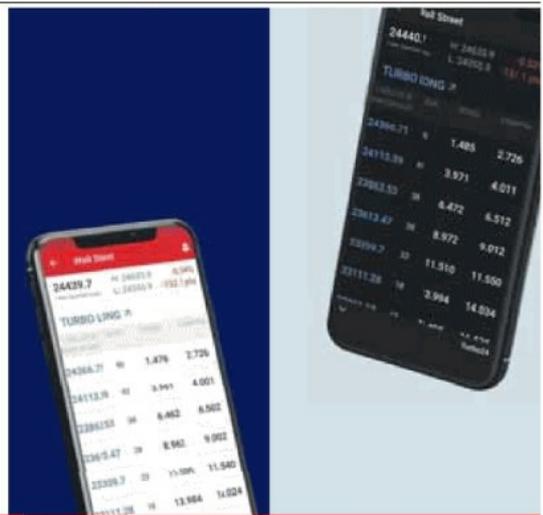
Le opportunità non dormono mai

Scopri i vantaggi di fare trading 24 ore su 24 con i certificati turbo24.

- Zero commissioni
- Scegli la leva più adatta a te
- Testa le tue strategie con un conto demo gratuito

Scopri di più sui Turbo24 di IG.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. I certificati turbo sono strumenti complessi che potrebbero generare rapidamente delle perdite. Fare trading comporta dei rischi.



IG IG.COM

Autostrade del mare: protocollo Adm-Mit per competitività porti

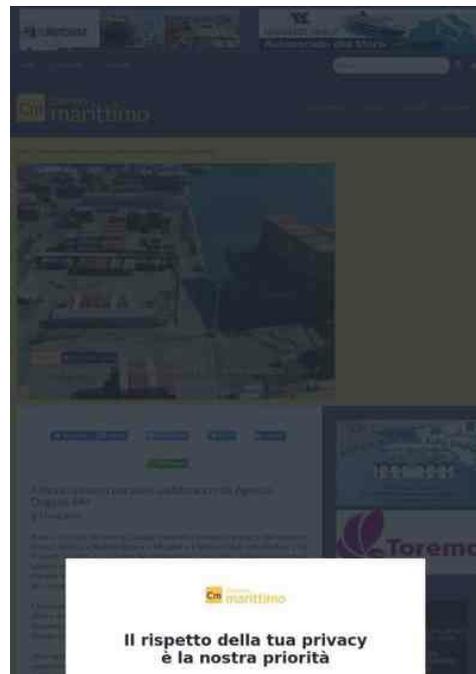
Lo schema operativo è quello di una cabina di regia

"È stato firmato ieri dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del Mit, Speranzina De Matteo, un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale". Lo si apprende da una nota. "Si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese. Adm metterà a disposizione del Mit le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il Mit potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita. Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale Adm e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoporti**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L' obiettivo è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti". (ANSA).



Rilancio sistema portuale, siglato accordo Agenzia Dogane-Mit

14 Aug, 2020 Roma - Il rilancio del sistema portuale nazionale è l'obiettivo strategico del Protocollo Quadro siglato tra l' Agenzia Dogane e Monopoli e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti , Si tratta di un accordo per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese. Firmatari dell' accordo: Marcello Minenna, direttore generale ADM e Speranzina De Matteo, Capo Dipartimento per i trasporti del MIT. Il Protocollo prevede l' istituzione di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoporti**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico-specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita.



Autostrade del mare: Protocollo quadro Agenzia Dogane e Monopoli - Mit per potenziare la competitività dei porti italiani

(FERPRESS) - Roma, 14 AGO - È stato firmato ieri dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del Mit, Speranzina De Matteo, un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale. Lo comunica il MIT in una nota diffusa oggi. Si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese. ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita. Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoporti**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L' obiettivo è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti.



Accordo tra MIT e ADM per il rilancio dei porti italiani

È stato firmato il 13 agosto 2020, dal Direttore Generale dell' ADM (Agenzia Dogane e Monopoli), Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i Trasporti del MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Speranzina De Matteo, un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale. Si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese. ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico-specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita. Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale dell' ADM e dal Capo Dipartimento per i Trasporti del MIT, che si compone anche del Presidente di **Assoporti**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L' obiettivo è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti. Comunicato stampa MIT - 14 agosto 2020.



Porti, 900 milioni dal Mit per interventi immediatamente cantierabili: 20 mln per lo scalo napoletano

Via libera dalla Conferenza unificata al decreto proposto dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli che stanZIA 906 milioni di euro da destinare a 23 opere proposte dalle Autorità di sistema portuale e che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto meritevoli di finanziamento. Lo comunica una nota del Mit. Una prima tranche di 794 milioni, a valere sulle risorse complessivamente già disponibili nel Fondo investimenti, verrà utilizzata per i primi 20 interventi strutturali ritenuti prioritari e immediatamente cantierabili, nonché rispondenti ai criteri di sostenibilità ambientale, di messa in sicurezza e completamento di opere già parzialmente finanziate. La seconda parte, pari a 112 milioni di euro, sarà assegnata nel prossimo mese di settembre, a seguito del riparto del Fondo investimenti 2020. In particolare - continua la nota - alle Autorità portuali ricomprese nelle regioni settentrionali sono stati destinati finanziamenti per 308 milioni di euro circa: 200 milioni riguarderanno solo la Toscana con opere marittime e dragaggi della darsena Europa del porto di Livorno, 41 milioni per i porti liguri di Savona, Genova e La Spezia e 26 milioni per il porto di Venezia; alle Autorità portuali del centro Italia competono altri 244 milioni di euro: in particolare nelle Marche 40 milioni sono destinati alla realizzazione di una nuova banchina e all' allungamento del bacino di carenaggio del porto di Ancona, nel Lazio 69 milioni di euro riguardano interventi di viabilità nel porto di Civitavecchia e ulteriori 30 milioni il nuovo porto commerciale di Fiumicino, in Campania 20 milioni sono destinati ad interventi di riqualificazione nell' area monumentale del porto di Napoli; infine, alle Autorità portuali delle regioni del Sud Italia spetta un finanziamento di 354 milioni di euro, pari al 39 per cento del totale: di questi 147 milioni riguarderanno solo la Puglia con riguardo ad interventi nei porti di Taranto, Bari e Barletta.



(Teleborsa) - Firmato ieri, giovedì 13 agosto, dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e

...
 (Teleborsa) - Firmato ieri, giovedì 13 agosto, dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT , Speranzina De Matteo , un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale. Lo comunica il Mit in una nota specificando che "si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese". ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita. Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoport**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L' obiettivo - conclude la nota - "è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti". © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale

Firmato ieri, giovedì 13 agosto, dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT, Speranzina De Matteo, un importante

14 agosto 2020 - 15.05 (Teleborsa) - Firmato ieri, giovedì 13 agosto, dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT , Speranzina De Matteo , un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale. Lo comunica il Mit in una nota specificando che "si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese". ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita. Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoport**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L' obiettivo - conclude la nota - "è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti".



Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale

Schema operativo è quello di una cabina di regia

Firmato ieri, giovedì 13 agosto, dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT , Speranzina De Matteo , un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale. Lo comunica il Mit in una nota specificando che "si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese". ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita. Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoporti**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L' obiettivo - conclude la nota - "è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti".

The screenshot shows the top part of the article on the lastampa.it website. The main headline is "Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale" with a sub-headline "Schema operativo è quello di una cabina di regia". Below the headline is a small image of a port facility. The text on the page is partially visible, starting with "Firmato ieri, giovedì 13 agosto, dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT , Speranzina De Matteo , un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale."

Autostrade del mare: Protocollo quadro Adm - Mit per potenziare la competitività dei porti italiani

Accordo per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in settore strategico 14 agosto 2020 - È stato firmato ieri dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT, Speranzina De Matteo, un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale. Si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese. ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita. Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoport**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L' obiettivo è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti. Tags.

Governo Italiano
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 HOME MINISTERO TEMI COME FARE PER COMUNICAZIONE AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE

Home > Comunicazione > News > Autostrade del mare: Protocollo quadro Adm - Mit per potenziare la competitività dei porti italiani

Autostrade del mare: Protocollo quadro Adm - Mit per potenziare la competitività dei porti italiani

Accordo per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in settore strategico

14 agosto 2020 - È stato firmato ieri dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT, Speranzina De Matteo, un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale.

Si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese.

ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali.

Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita.

Autostrade del mare, accordo Mit e Dogane per il rilancio dei porti

«Si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese. Adm metterà a disposizione del Mit le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l'omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il Mit potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all'Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita. Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale Adm e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoporti**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L'obiettivo è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all'implementazione e all'integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti».

NORDEST&CONOMIA

14/08/2020

Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale

(Teleborsa) - Firmato ieri, giovedì 13 agosto, dal Direttore Generale dell'Agazia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT, Speranzina De Matteo, un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale. Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all'Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita. Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoport**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L'obiettivo conclude la nota è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all'implementazione e all'integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti.

The screenshot shows a news article on the 'QuiFinanza' website. The main headline is 'Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale'. Below the headline, there is a sub-headline: 'L'Intesa fra ADM e MIT in una nota specificando che "si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese"'. The article text begins with 'ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l'omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali.' On the right side of the page, there are several other news snippets: 'Mediterranea Cosmetica', 'Sanofi Corporation', 'Titoli Italia', 'I temi caldi', and 'I video più visti'.

Shipping Italy

Primo Piano

Autostrade del mare: protocollo Dogane - Mit per potenziare la competitività dei porti

È stato firmato ieri dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli, Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del Mit, Speranzina De Matteo, un protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale.

Lo ha reso noto il dicastero romano precisando che si tratta "di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese". L' Agenzia delle Dogane metterà a disposizione del Mit le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il Mit potrà così "valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita". Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale delle Dogane e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoporti**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). "L' obiettivo è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti" conclude dicendo la nota del Mit.



Shipping Italy - PSA Genova Port

Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

BARI PORTI SPEDIZIONI CASIERI RITRAVISTE POLITICHE ASSOCIAZIONI MORE

ORDINALI E FOTORE

Autostrade del mare: protocollo Dogane - Mit per potenziare la competitività dei porti

È stato firmato ieri dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli, Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del Mit, Speranzina De Matteo, un protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale. Lo ha reso noto il dicastero romano precisando che si tratta "di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese". L' Agenzia delle Dogane metterà a disposizione del Mit le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la

Economia Trasporti

Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale

Schema operativo è quello di una cabina di regia

(Teleborsa) - Firmato ieri, giovedì 13 agosto, dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT , Speranzina De Matteo , un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale. Lo comunica il Mit in una nota specificando che "si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese". ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita. Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoport**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L' obiettivo - conclude la nota - "è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti".

teleborsa

Autostrade del Mare, protocollo ADM-MIT per rilancio sistema portuale

Schema operativo è quello di una cabina di regia

(Teleborsa) - Firmato ieri, giovedì 13 agosto, dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT, Speranzina De Matteo, un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale.

La comunica il Mit in una nota specificando che "si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese".

ADM metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali.

Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesime strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita.

Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di Assoport, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet).

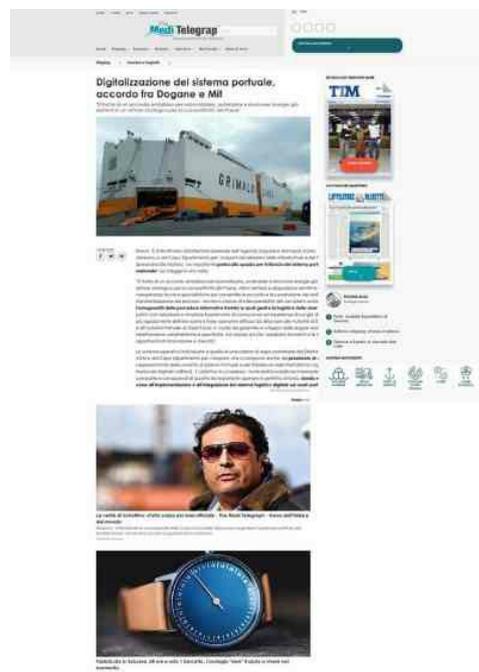
L'obiettivo - conclude la nota - "è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all'implementazione e all'integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti".

The Medi Telegraph

Primo Piano

Digitalizzazione del sistema portuale, accordo fra Dogane e Mit

Roma - È stato firmato dal Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), Speranzina De Matteo, "un importante protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale". Lo si legge in una nota. "Si tratta di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese. ADM metterà a disposizione del Mit le proprie competenze tecnico-specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il Mit potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita". Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del presidente di **Assoport**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). "L' obiettivo è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti".



Porti, Agenzia Dogane e Mit firmano un protocollo quadro

Roma, 14 ago. (askanews) - L' Agenzia delle Dogane e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno firmato un protocollo quadro per il rilancio del sistema portuale nazionale. L' intesa è stata siglata ieri dal direttore generale dell' ADM, Marcello Minenna, e dal Capo Dipartimento per i trasporti del MIT, Speranzina De Matteo. "Si tratta - si legge in un comunicato congiunto - di un accordo ambizioso per razionalizzare, potenziare e rinnovare sinergie già esistenti in un settore strategico per la competitività del Paese". ADM, prosegue la nota, "metterà a disposizione del MIT le proprie competenze tecnico-specialistiche per consentire la raccolta e la condivisione dei dati, la standardizzazione dei processi - anche in chiave di interoperabilità dei vari sistemi esistenti - e l' omogeneità delle procedure informative tramite le quali gestire la logistica delle aree portuali. Il MIT potrà così valorizzare e ampliare il patrimonio di conoscenze ed esperienze di cui già dispone e potrà più rapidamente definire scelte e linee operative efficaci da diramare alle Autorità di Sistema Portuale e all' Autorità Portuale di Gioia Tauro, in modo da garantire lo sviluppo delle singole realtà portuali, rispettandone caratteristiche e specificità, ma dando a tutte i medesimi strumenti e le medesime opportunità di innovazione e crescita". Lo schema operativo individuato è quello di una cabina di regia coordinata dal Direttore Generale ADM e dal Capo Dipartimento per i trasporti, che si compone anche del Presidente di **Assoport**, di un rappresentante delle Autorità di Sistema Portuale e del Presidente della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale (UIRNet). L' obiettivo "è complesso, ma le realtà pubbliche interessate sono compatte e consapevoli di quanto sia importante operare in perfetta sintonia, dando rapidamente corso all' implementazione e all' integrazione del sistema logistico digitale nei nostri porti".

The screenshot shows a Yahoo News article. The main headline is "Porti, Agenzia Dogane e Mit firmano un protocollo quadro". Below the headline, it says "Roma, 14 ago. (askanews)". The article text is partially visible, starting with "L' Agenzia delle Dogane e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno firmato un protocollo quadro...". There are also social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn.

Il Coronavirus ha colpito il comparto, ma più che il virus il vero nemico è la tassazione

Nautica, Covid-19 e imposte stringono il collo al settore

ANTONIO RANALLI

Nautica, un settore strategico per l'Italia. L'industria marittima, nonostante le complicate condizioni operative legate al Coronavirus e alla relativa recessione economica, sta tenendo duro ed è pronta ad affrontare le sfide del futuro. Secondo il Safety & Shipping Review 2020 di Allianz Global Corporate & Specialty SE (Agcs), le grandi perdite nel trasporto marittimo hanno raggiunto il minimo storico, con un calo di oltre il-20% rispetto all'anno precedente. L'industria si prepara a operare in un contesto diverso e incerto a causa della pandemia. Lo studio annuale di Agcs analizza le perdite nel trasporto marittimo per oltre 100 tonnellate lorde (GT) e identifica anche le dieci sfide poste dalla crisi del coronavirus che potrebbero avere un forte impatto sulla sicurezza e sulla gestione del rischio. Quali sono gli scenari per un settore, quello dell'industria nautica da diporto, che contribuisce al 2% del pil nazionale? «Acque agitate nel settore della nautica da diporto che, con il suo indotto, determina un giro d'affari complessivo di circa 40 miliardi di euro per il sistema paese», esordisce Davide Magnolia, partner di Lca Studio Legale, «Il lockdown ha inferto un duro colpo alle aziende attive nel mercato del charter di yacht e di mega yacht. Il noleggio di imbarcazioni con equipaggio, che in Italia conta circa 6 mila imprese, ha avuto un'iniziale contrazione, rispetto all'anno precedente, che si stima nell'ordine dell'80%. In controtendenza, invece, la cantieristica (fra tutti Azimut e Sanlorenzo Yachts) che, grazie soprattutto alle commesse provenienti dall'estero, non sembra aver registrato particolari contrazioni. I provvedimenti emessi all'indomani della ripartenza, anziché produrre una spinta positiva, rischiano piuttosto di affondare un comparto già in precarie condizioni per effetto della brusca frenata del turismo straniero (che si spera possa essere compensata da quello domestico). Ci si riferisce, in particolare, al recente intervento sull'Iva, all'aumento retroattivo dei canoni demaniali e alle linee guida pubblicate dal Mit. Per i contratti di locazione, noleggio, e altri accordi di breve durata (i.e. non superiori a 90 giorni) l'Agenzia delle Entrate, dimenticandosi inspiegabilmente del leasing nautico, ha individuato con un provvedimento del 15 giugno 2020 i mezzi di prova idonei a comprovare l'effettivo utilizzo dell'imbarcazione al di fuori delle acque territoriali dell'Unione europea, ai fini della determinazione della parte di corrispettivo da assoggettare ad aliquota Iva del 22%. Questo intervento pone certamente le nostre aziende in una situazione di svantaggio concorrenziale rispetto a Francia e Croazia (che hanno una aliquota Iva del 10%) e alla Grecia (che non applica alcuna Iva). Per quanto riguarda l'aumento retroattivo dei canoni demaniali, la Ragioneria generale, nonostante la recentissima pronuncia del Tar della Sardegna (numero 382 del 06 luglio 2020) abbia ribadito che questi aumenti non possono «essere applicati retroattivamente ai rapporti allora in essere», ha rilasciato parere negativo sull'emendamento proposto al Decreto Rilancio che avrebbe potuto mettere la parola fine alla querelle in essere con i principali porti turistici fin dal 2007». Per Enrico Vergani, of counsel e leader del Focus team shipping and transport di BonelliErede «è indubbio che il turismo sia stato uno dei settori più toccati dalla crisi conseguente alla diffusione della pandemia da Covid-19, con effetti che per determinati segmenti paiono essere tali da modificare il quadro economico e, di riflesso, normativo, di riferimento. Al contempo, il settore della nautica da diporto e della cantieristica, che in Italia costituiscono una parte importante e qualificante dell'offerta turistica,

STUDI & CARRIERE

Il Coronavirus ha colpito il comparto, ma più che il virus il vero nemico è la tassazione

Nautica, Covid-19 e imposte stringono il collo al settore

Il settore nautico è stato colpito duramente dal Coronavirus. Le aziende del settore stanno affrontando una situazione di crisi, con un calo di oltre il 20% rispetto all'anno precedente. Le imprese si preparano a operare in un contesto diverso e incerto a causa della pandemia. Lo studio annuale di Agcs analizza le perdite nel trasporto marittimo per oltre 100 tonnellate lorde (GT) e identifica anche le dieci sfide poste dalla crisi del coronavirus che potrebbero avere un forte impatto sulla sicurezza e sulla gestione del rischio. Quali sono gli scenari per un settore, quello dell'industria nautica da diporto, che contribuisce al 2% del pil nazionale? «Acque agitate nel settore della nautica da diporto che, con il suo indotto, determina un giro d'affari complessivo di circa 40 miliardi di euro per il sistema paese», esordisce Davide Magnolia, partner di Lca Studio Legale, «Il lockdown ha inferto un duro colpo alle aziende attive nel mercato del charter di yacht e di mega yacht. Il noleggio di imbarcazioni con equipaggio, che in Italia conta circa 6 mila imprese, ha avuto un'iniziale contrazione, rispetto all'anno precedente, che si stima nell'ordine dell'80%. In controtendenza, invece, la cantieristica (fra tutti Azimut e Sanlorenzo Yachts) che, grazie soprattutto alle commesse provenienti dall'estero, non sembra aver registrato particolari contrazioni. I provvedimenti emessi all'indomani della ripartenza, anziché produrre una spinta positiva, rischiano piuttosto di affondare un comparto già in precarie condizioni per effetto della brusca frenata del turismo straniero (che si spera possa essere compensata da quello domestico). Ci si riferisce, in particolare, al recente intervento sull'Iva, all'aumento retroattivo dei canoni demaniali e alle linee guida pubblicate dal Mit. Per i contratti di locazione, noleggio, e altri accordi di breve durata (i.e. non superiori a 90 giorni) l'Agenzia delle Entrate, dimenticandosi inspiegabilmente del leasing nautico, ha individuato con un provvedimento del 15 giugno 2020 i mezzi di prova idonei a comprovare l'effettivo utilizzo dell'imbarcazione al di fuori delle acque territoriali dell'Unione europea, ai fini della determinazione della parte di corrispettivo da assoggettare ad aliquota Iva del 22%. Questo intervento pone certamente le nostre aziende in una situazione di svantaggio concorrenziale rispetto a Francia e Croazia (che hanno una aliquota Iva del 10%) e alla Grecia (che non applica alcuna Iva). Per quanto riguarda l'aumento retroattivo dei canoni demaniali, la Ragioneria generale, nonostante la recentissima pronuncia del Tar della Sardegna (numero 382 del 06 luglio 2020) abbia ribadito che questi aumenti non possono «essere applicati retroattivamente ai rapporti allora in essere», ha rilasciato parere negativo sull'emendamento proposto al Decreto Rilancio che avrebbe potuto mettere la parola fine alla querelle in essere con i principali porti turistici fin dal 2007». Per Enrico Vergani, of counsel e leader del Focus team shipping and transport di BonelliErede «è indubbio che il turismo sia stato uno dei settori più toccati dalla crisi conseguente alla diffusione della pandemia da Covid-19, con effetti che per determinati segmenti paiono essere tali da modificare il quadro economico e, di riflesso, normativo, di riferimento. Al contempo, il settore della nautica da diporto e della cantieristica, che in Italia costituiscono una parte importante e qualificante dell'offerta turistica,





Italia Oggi Sette

Primo Piano

stanno dimostrando una resilienza e vivacità incoraggiante e nuove opportunità di business anche per i professionisti legali che si confrontano con le nuove sfide poste dal settore. Trascorso e archiviato il periodo delle dichiarazioni di forza maggiore», spiega Vergani, «i cantieri navali, sia per le nuove costruzioni che nel refitting, hanno ripreso l'attività a pieno regime, mostrando nei confronti della propria clientela (costituita in gran parte da repeaters) - e spesso allo stesso modo ricevendo - flessibilità nell'approccio, nell'intento di portare a compimento un progetto comune, mentre sta mostrando una grande crescita il mercato del chartering, coniugando alla necessità del distanziamento sociale una vacanza indimenticabile e in piena libertà dopo il lungo periodo di lockdown. A livello di Unione europea, il 13 maggio la Commissione ha presentato il Pacchetto Turismo, che mira a sostenere il settore, e il 19 giugno il Parlamento Europeo in sessione plenaria ha approvato una risoluzione sui trasporti e il turismo, ribadendo l'urgente necessità di un sostegno a medio e lungo termine per entrambi i settori, nonché una linea dedicata al turismo sostenibile nel bilancio a lungo termine dell'Ue per il periodo 2021-2027, in cui certamente la nautica da diporto, come espressione di un'eccellenza del territorio, potrà trovare spazio, anche nell'ambito della pianificazione e gestione degli Spazi Marittimi (Psm) che, sempre a livello di Unione Europea, costituisce un progetto stimolante e di ampio respiro. In ultimo, un rilievo sul regime delle concessioni alla luce del nuovo testo dell'art. 182 di Rilancio, convertito in legge 77/2020 in cui si impedisce alle amministrazioni - apparentemente senza un termine finale di tale regime di sospensione - di avviare o proseguire le procedure per la devoluzione delle opere non amovibili, per il rilascio o per l'assegnazione della concessione. Anche le procedure amministrative conseguenti all'annullamento della concessione sarebbero travolte dal blocco legislativo, posto che il testo contempla solo i casi di revoca o decadenza, ma non l'annullamento. La norma potrebbe essere esposta a sanzioni da parte della Ue a ragione del contrasto alla normativa sulla concorrenza (cd. Direttiva «Bolkestein»); probabilmente un approccio condiviso a livello sovranazionale, volto a evidenziare differenze e peculiarità del nostro territorio e delle attività della filiera del «turismo del mare» che, oggettivamente, ci sono, avrebbe forse costituito un approccio più lungimirante». Per Francesco Sciaudone, managing partner di Grimaldi Studio Legale, «è ormai evidente che l'Italia è tra i paesi più colpiti dagli effetti del Covid-19 per le difficili condizioni economiche in cui versa il Paese ma anche per i riflessi su ambiti cruciali dell'economia italiana quali quello del turismo e del lusso cui si associano inevitabilmente le sorti dell'industria nautica. Rispetto ad un settore importante per l'intera economia europea qual è quello della c.d. «blue economy», in cui l'Italia, secondo il 2020 Blue Economy Report pubblicato il 11 giugno dalla Commissione Europea, si assesta tra i primi cinque paesi europei che vi contribuiscono maggiormente, ci si aspetta un'attenzione specifica nell'ambito di politiche di rilancio e crescita. Il Cura Italia ha cercato di dare respiro al settore con una serie di misure quali, per esempio, la non applicazione della tassa d'ancoraggio, la sospensione dei canoni relativi alle operazioni portuali e dei canoni di concessione di aree e banchine portuali. Misure di riparo che certo non hanno avuto l'intento di guardare al «dopo». I decreti rilancio e semplificazioni, non sembrano aver soddisfatto appieno gli operatori che, oltre a dover affrontare le nuove onerose regole di fruizione dei servizi prestati dettati dall'emergenza sanitaria, invocano una maggiore attenzione su temi non strettamente conseguenti alla crisi post-pandemica ma che rappresentano ostacoli ad una crescita pienamente concorrenziale. Mi riferisco, ad esempio, al contenzioso sull'aumento retroattivo dei canoni demaniali o alla questione del calcolo dell'imponibile Iva in materia di noleggio e locazione di unità da diporto che con la recente posizione dell'Agenzia delle Entrate ha determinato un incremento dell'aliquota considerevole specie se a confronto con quello applicato da altri paesi europei. In un settore come quello nautico concepire le misure in un'ottica nazionale, senza valutarne gli effetti pro/anti competitivi in una logica globale costituisce un errore. I problemi che emergono devono essere affrontati dalle istituzioni italiane in un'ottica non solo

Italia Oggi Sette

Primo Piano

interna ma tenendo presente che quello che oggi si sceglie di non fare a favore degli operatori nazionali li indebolisce sotto il profilo della capacità competitiva a livello internazionale. Il rischio è, infatti, che determinate attività non siano più convenienti in Italia e, di conseguenza, gli operatori si spostino in altri Stati, con ingente danno all'economia interna, mentre gli operatori italiani che decidono di restare in Italia si trovino comunque svantaggiati nel confronto con gli altri operatori perché altri Stati Europei, per esempio, hanno sfruttato meglio le opportunità di introdurre deroghe normative o le risorse economiche disponibili. Lo spunto di riflessione per le istituzioni (italiane ed europee) e gli operatori del settore è la necessità, in questa fase di ripresa e reinvenzione delle attività, di non perdere di vista il valore del mercato e della concorrenza». E poi c'è anche il settore sportivo. «Esiste anche, conosciuta essenzialmente dagli addetti ai lavori, una presenza qualificatissima che solo talvolta è (poco) più che artigianale, ed è attiva nel settore delle imbarcazioni per la vela sportiva», afferma Giuseppe La Scala, senior partner di La Scala Società tra Avvocati, «si tratta delle barche più piccole, le «derive» che costano da qualche migliaio a qualche decina di migliaia di euro, e sulle quali equipaggi ridotti (singoli e doppi, perlopiù) partecipano alle regate più diffuse e frequentate: quelle delle «classi» (i vari tipi di imbarcazione) attualmente olimpiche e quelle delle altre molte classi che - con o senza un passato olimpico - preparano i giovani o coinvolgono i meno giovani nell'agonismo velico. Si tratta di una tradizione ormai secolare, che ha visto gli italiani costruire sempre imbarcazioni, alberature, attrezzature di coperta e vele di alta qualità, esportate in tutto il globo e di grande reputazione. Certamente la polverizzazione del settore e il suo scarsissimo peso politico hanno sempre più penalizzato negli anni questa nicchia, mai difesa neppure quando sarebbe stato non solo possibile, ma doveroso. Basti pensare all'esclusione - mai troppo rimpianta - della Star dalle Olimpiadi, Classe regina per decenni dei Giochi, nella quale gli italiani vantano i due cantieri leader nella fabbricazione degli scafi e il più rinomato costruttore di alberi al mondo. Recentemente, tuttavia gli italiani hanno dimostrato capacità di fare «sistema» e alcuni di loro si sono consorziati per contestare a World Sailing (la Federazione Internazionale che governa la vela mondiale) di essere stata acquiescente di fronte alla crescente monopolizzazione della costruzione delle imbarcazioni nelle classi scelte per la disputa delle medaglie olimpiche. E così è stata aperta - con la «regia» degli avvocati di La Scala - la procedura avanti l'Antitrust della Commissione europea che ha indotto World Sailing a mettere in discussione le privative industriali finora supinamente tollerate. Morale della favola: il Laser - la classe più diffusa al mondo e oggetto sinora di una privativa ferrea - è stata confermata come classe olimpica solo dopo un «trial» con altri modelli simili e a condizione di aprirne la produzione a tutti i cantieri in grado di garantirne la qualità costruttiva. E così delle sette licenze ora finalmente assegnate in tutto il mondo, ben due sono tricolori: quella di Nautivela (già leader nella costruzione dei 470) e quella di Devoti Sailing, impresa polacca ma di proprietà e «cultura» italiana (quella della medaglia olimpica Luca Devoti, uno degli imprenditori più lungimiranti del settore, leader nella produzione mondiale dei Finn, ora candidato a un ruolo di punta nella dirigenza di WS). Un riconoscimento significativo, che «apre» al nostro Paese un mercato certamente non miliardario, ma importante per la nostra immagine internazionale nel settore. Un riconoscimento ottenuto però senza alcun aiuto della nostra politica e della nostra pubblica amministrazione, che troppo spesso, anche nella nautica, non riescono a riconoscere e tutelare le piccole «grandi» eccellenze italiane». E poi c'è il confronto quotidiano con le politiche ambientali. «Non sorprende se anche il settore della nautica da diporto sia interessato dal Green New Deal», spiega Enrico Napoletano, Founder & name partner dello studio legale Napoletano Ficco & Partners - Avvocati Penalisti, «la nautica italiana, in particolare quella da diporto, è oggi uno dei settori che più investe nella sostenibilità ambientale, nella convinzione che questa possa costituire un fattore di competitività nei più importanti mercati internazionali. Nonostante si tratti di un settore dedicato alla produzione di beni di lusso, rivolto, quindi, a una fascia alta di mercato, si rileva una tendenza crescente a introdurre innovazioni tecnologiche finalizzate alla riduzione dei



Italia Oggi Sette

Primo Piano

motori ibridi, impianti a energia solare, depuratori, silenziatori e filtri antiparticolato per ridurre le emissioni, materiali più leggeri, meno inquinanti e recuperabili e processi di dematerializzazione dei materiali (ad es. gli arredi). Esempio virtuoso di questo cambio di rotta green è l'imbarcazione a vela da diporto (V50.02 Hybrid) della Vismara Marine di Viareggio, improntata ai più elevati standard ecologici, già premiata dell'annotazione di classe addizionale Green Star Plus Platinum. Il progetto presenta innovazioni che coniugano tecnologie e impatto ambientale: un sistema di propulsione ibrido (diesel-elettrico) che consente di accedere a zone marine protette, non producendo inquinamento acustico e ambientale». L'emergenza sanitaria conseguente può anche rappresentare un'occasione per sviluppare nuovi modelli e opportunità di business. «In tale ambito si segnala la recente adesione di **Assoport** alla dichiarazione congiunta rilasciata da parte dei maggiori porti internazionali che ha l'obiettivo di condividere e sviluppare nuovi modelli di gestione portuale e garantire la celerità nelle operazioni di approdo delle navi e di movimentazione delle merci mediante lo scambio di buone pratiche per far fronte alla pandemia in atto», afferma Marco Cottone di Legance - Avvocati Associati, «anche nel settore nautico si registra una interessante tendenza da parte dei cantieri italiani a rivedere e sviluppare il design e le tecnologie delle proprie unità da diporto per avvicinare l'offerta alle attuali esigenze del mercato e al rispetto delle nuove norme in tema di prevenzione della pandemia. Si pensi alle linee guida pubblicate dal Ministero dei trasporti che individuano 13 regole da rispettare per l'utilizzo responsabile delle unità da diporto in tempi di pandemia e che rappresentano senz'altro un modo nuovo di vivere il mondo dello yachting. Analogamente, sia nel settore mercantile nazionale, con l'importante proroga concessa in sede comunitaria del regime italiano a favore del Registro Internazionale, sia in quello delle crociere, che vede l'Italia ricoprire da sempre un ruolo di primario attore nel Mediterraneo, si stanno adottando nuovi protocolli di sicurezza e di gestione del traffico che coinvolgono tutta la filiera degli operatori coinvolti. In questo scenario in continua evoluzione, un ruolo principale è sicuramente svolto dai consulenti, legali e non, chiamati ad individuare i migliori strumenti per garantire una efficace compliance tra i nuovi modelli di business e il complesso quadro normativo applicabile ai diversi livelli ordinamentali». Chi invece contesta l'approccio da «bancomat», che il settore della nautica ha avuto in questi anni agli occhi dei vari governi, è Nunzio Bevilacqua giurista d'impresa ed esperto economico internazionale «Parlerei più di problemi al plurale: come continuare ad avere un'intima, quanto "ossidata", convinzione politica "multipartisan" che il settore navale sia un bancomat da cui attingere senza misura. C'è un "pregiudizio fiscale a monte" secondo cui il bene nautico di ampio valore sia in qualche modo sospetto in sé, così come la piccola nautica sia un bene quasi voluttuario; insomma, una forte pressione fiscale e l'applicazione di presunzioni a volte prive di "ancoraggio" con la realtà sarebbero, secondo costoro, "moralmente" giusta». Secondo Bevilacqua, invece, «la nautica è un "millefoglie di ricchezza" che si poggia su molteplici filiere interdipendenti, e ricadute territoriali ad ampio spettro merceologico, ultimo ausilio per il commercio di prossimità, nelle aree marittime, dopo la desertificazione di molteplici attività a seguito dello smart working post-Covid; la concorrenza fiscale con altri Paesi europei è una facoltà legittima che noi non sappiamo o, forse più colpevolmente, non vogliamo attuare, privando non solo il nostro Paese di ricchezza d'importazione ma dando vita inoltre alla fuga del nostro "patrimonio nautico nazionale" avvenute una mobilità extraterritoriale, ricorderei del tutto legittima, seconda solo a quella finanziaria». «Se dovessi scommettere su di uno Stato, finora probabilmente sottovalutato», conclude il legale, «che potrebbe rappresentare molto sia in termini di infrastrutture di settore, che per la nautica di medio-alto livello, complice le molte marine che vedranno la luce nei prossimi anni, direi sicuramente il Brasile» © Riproduzione riservata.

Lunetta ferroviaria di Gorizia, si parte

GAM EDITORI

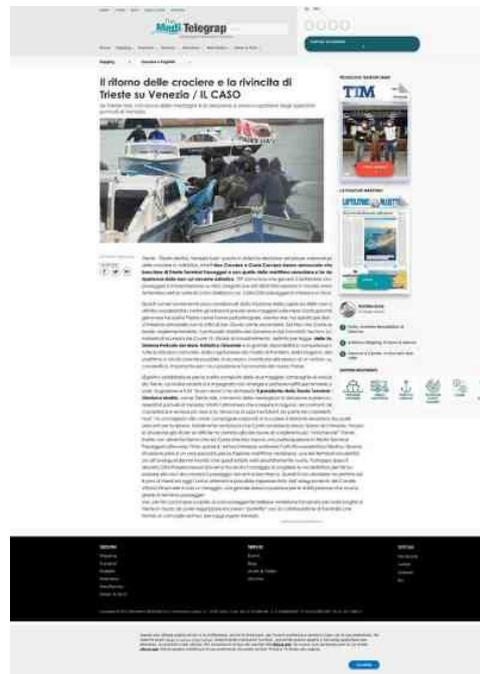
14 agosto 2020 - Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e Interporto Gorizia - Sdag hanno ultimato la definizione delle fasi dell' intervento, che consentirà di realizzare in circa 40 mesi un itinerario diretto tra Interporto e **Porto di Trieste**, senza dover passare per le operazioni di manovra nello snodo ferroviario di Gorizia centrale. A settembre Sdag e Rfi si ritroveranno per una ulteriore attività di verifica e condivisione di quanto si andrà congiuntamente a realizzare e per definire nei particolari gli aspetti dell' opera. Si tratta, senza dubbio, di un risultato lungamente inseguito perché al momento la linea ferroviaria **Trieste-Udine** costringe i convogli ferroviari ad effettuare una doppia manovra nella stazione merci di Gorizia, rendendo l' ingresso nel Terminal goriziano lento e troppo oneroso. "Per giungere a questo obiettivo - parla l' amministratore unico di Sdag, Giuliano Grendene - dovremo realizzare degli interventi di adeguamento e modifica sulle tecnologie e sugli impianti esistenti in ambito interportuale, per arrivare all' elettrificazione iniziale di almeno un binario e predisporre gli altri per le successive fasi di intervento. In merito a queste opere abbiamo già scritto all' assessore regionale alle Infrastrutture e territorio, Graziano Pizzimenti, per programmare a breve un confronto con Regione Fvg. Tali interventi, peraltro, sono totalmente indipendenti rispetto alla progettazione e realizzazione della Lunetta ferroviaria da parte di Rfi, per la quale sono a disposizione 12 milioni di euro". Il nuovo collegamento prevede l' elettrificazione sia di un binario in ambito Sdag, sia della linea Gorizia centrale - Nova Gorica fino alla deviazione di ingresso al raccordo Sdag, nonché il rifacimento di un tratto di qualche centinaio di metri della linea storica ora sul lato sloveno.



Il ritorno delle crociere e la rivincita di Trieste su Venezia / IL CASO

Trieste - Trieste dentro, Venezia fuori: questa in sintesi la decisione dei player nazionali per la ripresa delle crociere in Adriatico. Infatti Msc Crociere e Costa Crociere hanno annunciato che saranno le banchine di Trieste Terminal Passeggeri e non quelle della marittima veneziana a far da scenario alla ripartenza delle navi sul versante adriatico. TTP comunica che giovedì 3 Settembre circa 400 passeggeri si imbarcheranno su MSC Magnifica e altri 800/1000 saranno in transito mentre domenica 6 Settembre sarà la volta di Costa Deliziosa con 1000/1200 passeggeri in imbarco e circa 400 in transito. Questi numeri ovviamente sono condizionati dalla riduzione della capienza delle navi alla ripresa delle attività crocieristiche: inoltre gli imbarchi previsti sono maggiori sulla nave Costa perché la compagnia genovese ha scelto Trieste come home port principale, mentre Msc ha optato per Bari come porto d'imbarco principale con la città di San Giusto come secondario. Sia Msc che Costa applicheranno a bordo, implementandolo, il protocollo stabilito dal Governo e dal Comitato Tecnico Scientifico in materia di sicurezza da Covid-19. Grazie al coordinamento, definito per legge, della **Autorità** di

Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e la grande disponibilità e competenza dimostrata da tutte le istituzioni coinvolte, dalla Capitaneria alla Polizia di Frontiera, dalla Dogana, alla Sanità Marittima e ASUGI si rende possibile, in sicurezza, contribuire alla ripresa di un settore, quello crocieristico, importante per l'occupazione e l'economia del nostro Paese. «Esprimo soddisfazione per la scelta compiuta dalle due maggiori compagnie di crociere di ripartire da Trieste. La nostra società si è impegnata con energia e professionalità per rendere possibile questi scali. Auguriamo a tutti 'buon vento'» ha dichiarato il presidente della Trieste Terminal Passeggeri, Gianluca Madriz. Ma se Trieste ride, il rovescio della medaglia è la delusione e preoccupazione degli operatori portuali di Venezia. Infatti l'atmosfera che si respira in Laguna nei confronti dell'industria crocieristica è sempre più tesa e la minaccia di azioni eclatanti da parte dei cosiddetti 'No grandi navi' ha sconsigliato alle nostre compagnie nazionali di includere il terminal veneziano tra quelli prescelti per la ripresa. Inizialmente sembrava che Costa avrebbe lo stesso ripreso da Venezia, ma poi la situazione già di per se difficile ha portato alla decisione di scegliere la più 'amichevole' Trieste. Inoltre non dimentichiamo che sia Costa che Msc hanno una partecipazione in Trieste Terminal Passeggeri attraverso TAMI, quindi è nel loro interesse sostenere l'attività crocieristica triestina. Questa situazione però è un vero peccato per la stazione marittima veneziana, uno dei terminal crocieristici più all'avanguardia nel mondo che quest'estate sarà desolatamente vuota. Purtroppo dopo il decreto Clini-Passera nessun Governo ha avuto il coraggio di scegliere la via definitiva per far by-passare alle navi da crociera il passaggio davanti a San Marco. Quindi il non decidere ha portato ad 8 anni di ritardi ed oggi l'unica alternativa plausibile rappresentata dall'adeguamento del Canale Vittorio Emanuele è solo un miraggio, con grande preoccupazione per le 4.000 persone che vivono grazie al terminal passeggeri. Msc per far comunque scoprire ai suoi passeggeri le bellezze veneziane ha optato per soste lunghe a Trieste in modo da poter organizzare escursioni 'protette' con la collaborazione di Trenitalia che fornirà un convoglio ad hoc per raggiungere Venezia.



L' ente è commissariato Resta sempre Musolino

A.MIN.

Da Musolino, a Musolino, verso (forse) un nuovo mandato per Pino Musolino come presidente dell' **Autorità portuale** di **sistema** dell' Adriatico settentrionale. Da metà giugno, l' ente che gestisce i porti di Venezia e Chioggia sta vivendo una vicenda che, in attesa della soluzione definitiva, di certo non aiuta a porre dei punti fermi nel difficile momento degli scali veneti. Il punto di partenza è la mancata approvazione del bilancio consuntivo 2019. Una decisa presa di posizione dei rappresentanti di Regione Veneto e Città Metropolitana di Venezia all' interno del Comitato di gestione per contestare non tanto le risultanze del documento contabile (che presenta un avanzo di 26,2 milioni e un utile di 10,5 milioni di euro), quanto una precedente operazione del presidente Musolino. Ovvero la modifica del piano economico e finanziario e la proroga della concessione del terminal di Fusina alla società Venice.Ro.Port.Mos. Non votando il documento nella seduta del 18 giugno e facendo venir meno il numero legale in quelle successive, Maria Rosaria Campitelli (Regione) e Fabrizio Giri (Città Metropolitana) hanno di fatto determinato il commissariamento dell' **Autorità**.

E il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, a inizio agosto ha nominato il commissario. Ovvero lo stesso Pino Musolino, che, in attesa del nuovo presidente, sta continuando a guidare l' ente, con poteri che comprendono anche quello di approvare il bilancio. La nuova guida dell' Adspmas non arriverà prima di ottobre-novembre: il bando per le candidature sarà pubblicato entro settembre. E, come il diretto interessato ha dichiarato nelle ultime ore, a presentare la propria candidatura ci sarà anche Musolino, che si era insediato a marzo del 2017 e che dunque avrebbe terminato il proprio mandato a marzo del 2021. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Navi da crociera a Trieste, comitato in festa

VIRGINIA GROZIO

LA MANIFESTAZIONE **VENEZIA** Un incontro per celebrare l' assenza delle grandi navi dalla laguna. Ieri il Comitato no grandi navi ha festeggiato la rinuncia da parte di Costa, Royal Caribbean e MSC di fare scalo a **Venezia**, almeno per tutta l' estate. Nonostante il via libera alle crociere da parte del Governo, dopo il periodo di blocco causato dal Covid, **Venezia** è stata esclusa dalle tappe previste dalle compagnie. La rinuncia a una delle mete più richieste è stata influenzata dalla preoccupazione relativa a possibili tensioni in città, in particolare per via della minaccia da parte dei movimenti di protesta di una manifestazione volta a bloccare l' arrivo delle prime crociere che era stato previsto per Ferragosto. Le compagnie hanno optato per Trieste, escludendo dalle rotte la Laguna. **OTTO ANNI DI LOTTE** Per celebrare il traguardo, i rappresentanti del Comitato no grandi navi si sono dati appuntamento ieri a punta della Dogana. Un momento per celebrare gli otto anni di lotte con l' obiettivo di escludere le crociere dalla laguna. Inoltre l' incontro è stato un momento per riflettere su un nuovo modello per il futuro del **Porto** di **Venezia**, all' insegna del motto Rompiamo il ricatto salute-lavoro. «Finalmente gli otto anni di proteste e manifestazioni hanno portato alla rinuncia, se pur ovviamente temporanea, di Msc e Costa di venire a **Venezia**. Adesso c' è l' occasione - ha affermato Tommaso Cacciari del Comitato no grandi navi - di far pace tra **porto** e città. Un' occasione per guardare avanti e unire le vertenze del lavoro, della città, dell' ambiente che non sono scindibili. Unire città e **Porto**, comitati e lavoratori portuali per costruire un nuovo modello di portualità. Questa sarà la nuova fase di lotta del Comitato». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Crociere "in fuga", iniziativa dei No Navi

La parola d'ordine: «Dobbiamo rompere il ricatto salute-lavoro»

LA MANIFESTAZIONE **VENEZIA** Comitato no grandi navi si incontra per celebrare l'esclusione della grandi navi da **Venezia**. La decisione presa da Costa, Royal Caribbean e MSC, è prevista almeno per tutta l'estate. Dopo anni di lotte per escludere le grandi navi dalla Laguna, ieri il gruppo si è riunito a punta della Dogana, tra striscioni e bandiere. L'incontro inoltre è stato un momento per riflettere e discutere sul futuro del **Porto** di **Venezia**. Un'occasione per ripensare a un modello di città e di **Porto** che tuteli l'ambiente, la salute e il lavoro. Due gli striscioni mostrati durante l'incontro con gli slogan Grandi navi, né ora né mai accanto a Rompiamo il ricatto salute-lavoro. «Siamo qua per diversi motivi. Uno è sicuramente un dato di soddisfazione per aver liberato la Laguna dalla presenza delle grandi navi almeno per questa estate. Questo non è un festeggiamento perché qualcuno perde il lavoro. Per noi la perdita di ogni singolo posto di lavoro è una tragedia. Quello che noi facciamo non lo facciamo per difendere degli interessi di parte o corporativi. Facciamo questo, in termini completamente volontari, per difendere il bene comune e la nostra città. Siamo totalmente al fianco della richiesta di continuità di reddito dei lavoratori del **Porto**. Ma c'è di più. Crediamo che questo momento debba essere un'occasione per unire le lotte dei comitati e dei lavoratori. Non può esserci alcuna divisione tra ambiente, salute e lavoro. Adesso è un'occasione per la città. Di unire le vertenze dei lavoratori e dei comitati e trovare un nuovo progetto per mantenere e ricostruire la relazione tra città e **Porto**», ha affermato Tommaso Cacciari, Comitato no grandi navi. All'incontro presente anche l'associazione AmbienteVenezia che ha contribuito alla discussione. «Sono diversi anni che presentiamo un documento che si intitola Ecco la città e il territorio che vogliamo dove parliamo di varie tematiche come turismo e portualità. Abbiamo indicato quali sono le proposte per una portualità possibile relativa alla salvaguardia della Laguna, della città e del lavoro. Questa cosa è possibile. Non esiste la contrapposizione tra chi lavora all'interno del **Porto** e chi come cittadino lotta per la difesa dell'ambiente e della salute» ha affermato Luciano Mazzolin, associazione AmbienteVenezia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

VIRGINIA GROZIO



TURISMO. E Venezia Port Community: «Al lavoro per riportarle qui»

Addio crociere da Venezia Partono da Trieste

I colossi Msc e Costa riprendono da domani i viaggi nel Mediterraneo, ma non dalla città lagunare Crisi per 5 mila addetti. Brinda il comitato No Nav

ALBERTO MINAZZI

VENEZIA Come se non bastassero gli effetti del coronavirus, quella 2020 si sta rivelando, per il porto di Venezia, una vera e propria estate nella tempesta. Dopo le tormentate vicende dell' **Autorità portuale** (vedi a lato) sono arrivate adesso, una dietro l'altra, le conferme che, con la ripartenza fissata per fine estate, le grandi compagnie di crociera, almeno fino a ottobre, punteranno su Trieste e non sullo scalo lagunare come porto di riferimento in Alto Adriatico per i propri viaggi nel Mediterraneo. ALTRE ROTTE. La prima a dare l'annuncio è stata Msc Crociere. La compagnia napoletana, da qualche anno a capitale interamente svizzero, ha escluso il terminal veneziano dall'elenco degli scali da cui riprenderà l'attività, a partire da domani, 16 agosto. Insieme a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Bari figura infatti il porto di Trieste. Subito dopo si è aggiunta Costa Crociere, che ha comunicato che, dal 6 settembre e per tutto il prossimo mese, i porti di partenza italiani delle proprie crociere saranno solo quelli di Genova e Trieste. A cercare un po' di ottimismo è stato Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community. «Le navi da crociera non abbandonano Venezia; anzi, esiste già da tempo una precisa volontà di riprendere a toccare scalo in Laguna, prevedendo soste nel porto di Venezia già quest'anno, che rispondano, certo, alle esigenze economiche della città, ma tengano soprattutto conto dell'unicità della città e della sostenibilità in modo conscio e maturo», ha dichiarato in una nota. Aggiungendo anche: «Non si tratta di un esodo e proprio in queste ore sono in corso valutazioni congiunte e confronti serrati con enti e istituzioni, proprio per pervenire un "ritorno responsabile" in Laguna». COVID E LAVORATORI. Tutto questo sarebbe possibile già da quest'anno, allungando la stagione crocieristica di qualche mese, arrivando fino a fine anno. La base imprescindibile per tornare ad attirare le compagnie è però quella di fornire loro dati sicuri sulla base dei quali improntare la programmazione. E, in tal senso, non è stata certo d'aiuto la decisione presa nelle scorse ore dal Comitato per la sicurezza e l'ordine pubblico riunitosi in Prefettura. Se, da un lato, si ammette infatti la possibilità che le crociere possano arrivare in Laguna, qualora rispettino i protocolli anti-Covid, al tempo stesso si è rimandata a una soluzione caso per caso la risposta sul percorso da far seguire alle navi e sul luogo del successivo ormeggio. La questione delle grandi navi a Venezia, del resto, da anni vive in una condizione di oggettiva incertezza. I comitati contrari alle grandi navi hanno letto la decisione dei principali operatori della crocieristica come una vittoria nelle loro battaglie. Tanta la preoccupazione di tutti gli operatori del porto, non solo i 5 mila che lavorano con la crocieristica. La "gente del porto", che comprende lavoratori degli scali commerciali di Porto Marghera e Chioggia, è una popolazione di oltre 21.000 persone, con relative famiglie, che vedono messo a rischio il proprio posto di lavoro. Perché il porto non è solo navi, ma ha alle spalle un grande indotto, dalla logistica ai servizi, dagli albergatori agli operatori turistici. Nei giorni scorsi, si sono così trovati in 200, alla Marittima, per manifestare la propria preoccupazione e ribadire il proprio "sì" alle grandi navi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Grandi Navi, la soluzione in 180 giorni»

IL NODO CROCIERE VENEZIA «La via maestra, per la soluzione sulle grandi navi, è la comparazione dei progetti». Il candidato sindaco del centrosinistra e delle civiche moderate, Pier Paolo Baretta, lo ripete dall' inizio della campagna elettorale. Ora rilancia, dopo l' uscita del confindustriale Filippo Olivetti che a proposito della scelta di Msc e Costa di spostarsi a Trieste, ha lamentato l' assenza di decisioni dopo infiniti dibattiti: «Troviamo una soluzione condivisa in 180 giorni». Sei mesi «per fare un' analisi dettagliata di tutte le soluzioni in campo, coinvolgendo i migliori scienziati ed esperti. Solo così potremmo individuare una soluzione che tenga insieme le necessità dell' ambiente e quelle del lavoro, quelle della salute e quelle delle imprese». LE CAUSE DEL RITARDO Baretta individua tre cause del ritardo che ancora non ha portato a scegliere dove debbano andare le navi da crociera. «La prima è metodologica: chi decide? Non si può dire, come è stato fatto anche dall' attuale amministrazione: lo la penso così, ma che ci posso fare, decida il Governo e poi contestare le decisioni perché non corrispondono a quel che si desidera... Come è successo recentemente per il bilancio del porto, condotto al Commissariamento, o com' era successo per altre decisioni del Comitato». E poi: «La seconda è di contesto: ovvero la necessità di una strategia generale sulla portualità dell' alto Adriatico, a partire dalla frammentazione delle autorità portuali. Forse un' unica autorità per il nord Adriatico potrebbe consentire una migliore organizzazione dei traffici. In tal senso i ritardi, innegabili, sono favoriti anche dall' esasperata competizione tra i porti italiani, i quali piuttosto potrebbero unirsi per far fronte alla competizione delle infrastrutture portuali degli altri Paesi, a cominciare da chi sta sull' altra sponda dell' Adriatico». Una strategia che per Baretta vedrebbe Venezia essere la più quotata a livello internazionale e dunque capofila della riorganizzazione. Ancora: «La terza causa è legata proprio alla mancata comparazione tra le varie soluzioni alternative al passaggio in bacino di San Marco. Il fatto che da anni a Venezia ci si confronti tra opposte soluzioni per partito preso è tra le ragioni dell' immobilismo. Anche per questo le compagnie lasciano Venezia. La comparazione tecnica, scientifica e ambientale tra i progetti, affidata a pareri competenti, può consentire di decidere rapidamente». Per Baretta la soluzione passa, dunque, per questo metodo nuovo. «Personalmente non ho interessi da difendere se non quelli di Venezia, della sua salvaguardia e del suo sviluppo sottolinea Ciò che conta non è l' opzione personale di un sindaco, chiunque sia (e peraltro, per quanto riguarda il sindaco uscente, in questi ultimi cinque anni la sua opinione si è modificata in più punti, favorendo anch' essa l' incertezza delle decisioni) o di Confindustria o di qualche partito o movimento, quanto quel che è meglio per la città. Prendere una decisione, tra quelle possibili, che non sono molte, è comunque meglio che vedersi sfilare le crociere». Conclude Baretta: «Da sindaco mi impegno ad avviare subito questo percorso, coinvolgendo il Governo, la Regione e la città nel suo complesso, per arrivare ad una scelta che dia soluzione positiva al tema crocieristico, al futuro del porto commerciale e all' ecosistema lagunare. È possibile. Le sfide dei nuovi contesti economici e ambientali globali rendono Venezia la città ideale per affrontarle». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Emma Thompson schierata contro le navi nel giorno del sit-in

L'attrice: «Rispetto per la laguna». E il Sì rinuncia

Matteo Riberto

VENEZIA Un premio Oscar contro il ritorno delle navi da crociera in laguna. Emma Thompson, la celebre attrice che da febbraio è residente di **Venezia**, con il marito, ha preso posizione in un video diffuso nei social. «Sto con i cittadini che protestano con il ritorno delle grandi navi che minacciano il fragile equilibrio della laguna - ha detto Thompson - non sarebbe mai dovuto essere permesso (il transito) sin dall' inizio. **Venezia** può rimanere unica solo se autorità portuali e attività rispettano la laguna e smettono di inquinare la città». Il video è stato diffuso sui social ieri, in concomitanza con la manifestazione organizzata in Punta della Dogana dal Comitato No Grandi Navi, soddisfatto perché le crociere - almeno fino a settembre - non rientreranno in laguna. Le compagnie (MSC e Costa) riprenderanno infatti i loro viaggi ma in questa fase hanno scelto Trieste come **porto**. «E' un risultato frutto di anni di battaglie - ha detto Tommaso Cacciari ieri - ma l' obiettivo è che questi giganti non tornino neanche in futuro». Le decine di persone presenti alla manifestazione, tra i quali c' erano anche i candidati consiglieri comunali della lista Martini, Monica Coin e Sandro Chinellato, hanno srotolato due grandi striscioni ala Dogana: «Grandi Navi né ora né mai» e «Rompiamo il ricatto salute-lavoro». Quest' ultimo era il messaggio ai lavoratori portuali - che ieri avevano organizzato un' opposta manifestazione, poi saltata, per chiedere il ritorno delle crociere - per invitarli a un confronto per studiare uno sviluppo diverso del sistema portuale che estrometta le grandi navi dalla laguna ma tuteli al contempo i posti di lavoro. «C' è chi vuole metterci in contrapposizione ma non è così - ha continuato Cacciari - se i lavoratori oggi sono a terra è colpa dell' autorità portuale e di una politica che ha scelto di puntare sul gigantismo navale». Ieri, il Comitato ha quindi teso una mano ai portuali. «Crediamo sia necessario un dialogo con loro che sosteniamo nella richiesta di continuità di reddito - ha precisato Marco Baravalle - bisogna confrontarsi per realizzare un nuovo sviluppo del **porto**». Intanto, però, i lavoratori del **porto** sono fermi. «Avremmo dovuto fare una manifestazione ma non avevamo le autorizzazioni e la questura ci ha diffidato dal protestare - spiega Marco Gorin, presidente Gruppo Ormeggiatori del **Porto** di **Venezia** - non far ripartire la crocieristica a **Venezia** è una scelta scellerata che rischia di comprometter oltre 5000 posti di lavoro tra diretti e indiretti». La situazione è tesa anche perché, in diversi casi, gli ammortizzatori sociali sono in via d' esaurimento e non c' è chiarezza sul futuro della crocieristica. «Sono 8 anni che si fanno paragoni sulle ipotesi per ovviare il passaggio davanti San Marco ma non si decide - precisa Gorin - nei prossimi giorni chiederemo un incontro con il Prefetto e il Questore per chiarire la situazione non più sostenibile di migliaia di lavoratori e centinaia di imprese». E l' obiettivo è che i diversi lavoratori del **porto** - rimorchiatori, portabagagli, piloti e lavoratori di Venice Terminal Passeggeri - facciano sentire le loro rimostranze con una voce unica. «Il disagio è enorme - conclude Antonio Velleca, della coop Portabagagli - ma le voci sono tante e c' è chi voleva comunque rimandare la manifestazione per organizzarsi meglio e avere una voce coordinata».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il dibattito sulle crociere

No Grandi Navi e lavoratori, Venezia resta divisa

I comitati ieri alla Salute: «È il momento di unire le forze». Campagna social degli operatori: «Noi non festeggiamo»

Crociere sì, crociere no. L'eterna divisione sulle grandi navi in laguna si è fatta se possibile ancor più profonda a causa dell'emergenza Covid. Da una parte, chi da anni manifesta in difesa della fragilità di Venezia vede nello stop per tutto il 2020 di Msc e Costa Crociere (che hanno preferito il porto di Trieste) un punto di non ritorno; dall'altra, migliaia di lavoratori temono per il posto di lavoro e chiedono a gran voce garanzie per il futuro. Che il clima resti rovente lo dimostra la manifestazione ieri organizzata dal comitato No Grandi Navi in punta della Salute. «Aver liberato la laguna almeno per quest'estate ci rende orgogliosi», il leader del movimento Tommaso Cacciari annuncia davanti a una cinquantina di militanti. «Ma per noi questa non può essere una festa totale: la perdita di ogni posto di lavoro è una tragedia». L'allarme dei portuali, tuttavia, è tangibile: «E noi rifiutiamo le strumentalizzazioni da campagna elettorale innescate dai politici», Cacciari tende la mano ai cittadini colpiti dalla crisi. «Questa è invece un'occasione per unire le lotte dei comitati e dei lavoratori. Non ci può essere alcuna divisione tra ambiente, salute e lavoro. È il momento di costruire insieme una nuova idea di portualità». Tagliando fuori le lobby crocieristiche: «Da quando l'amministrazione del porto ha scelto di piegarsi alle logiche del gigantismo navale si è ignorata la città, imponendo ai lavoratori una dipendenza fragile. Noi capiamo la loro esasperazione. E tutti devono capire quella di chi lotta per un cambiamento da oltre otto anni. La politica non ci ha mai ascoltato, evitiamo di cadere nei tranelli: la città e il suo porto devono fare pace». Il piano dei No Grandi Navi? «Un avamposto nella bocca di porto del Lido», interviene Luciano Mazzolin di Ambiente Venezia. «Questo progetto, che potrebbe garantire lavoro e ambiente, è stato approvato dalla Commissione Via nel 2016. Ancora non si è fatto nulla». Già, e i lavoratori? Dopo la manifestazione dei giorni scorsi da parte delle cooperative portabagagli del Porto, ieri i portuali del settore crociere sono tornati a far sentire la propria voce. Anche via social. «Con questa mancata ripresa», denunciano, «si rischia non solo di compromettere oltre 5000 posti di lavoro (tra diretti e indiretti) ma peggio ancora si rischia di perdere definitivamente quella secolare tradizione marinara che la città può vantare». Così da ieri l'onda della rabbia cavalca a suon di condivisioni online e di hashtag: #iononfesteggio se #iononlavoro, #ripartiresubito, #soluzionisubito. I primi due, spiegano i portuali, sono una risposta diretta alla scelta dei comitati del no di «festeggiare la mancata ripartenza della crocieristica che avrebbe ridato speranza a quelle migliaia di lavoratori che da mesi, prima a causa dell'acqua alta straordinaria di novembre e poi a causa della pandemia sono a casa, senza alcuna tutela o con ammortizzatori sociali in via d'esaurimento». E poco importa, come detto dagli stessi comitati, che per gli oppositori alle crociere in laguna si tratti di una «festa a metà». Ennesima dimostrazione come il tema continua a dividere due posizioni apparentemente inconciliabili. Un punto d'incontro, seppur da punti di partenza opposti, resta comunque il ritardo del mondo della politica su una decisione che indichi una volta per tutte la strada da seguire. E sembra essere servito a nulla l'incidente di un anno fa sulla banchina di San Basilio, con Venezia catapultata al centro dell'attenzione globale, e l'incidente sfiorato a distanza di un mese in Riva



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Sette Martiri. I portuali, poi, si dicono convinti che il turismo debba essere rivisto in un centro storico fragile come Venezia, senza che questo però significhi rinunciare alle crociere. «La città deve crescere nel rispetto dell' ambiente e della sostenibilità», spiega Marco Gorin, presidente del gruppo Ormeggiatori, «serve che la città diventi attrattiva per nuovi modelli di turismo sostenibile ma è ora che l' opinione pubblica e le istituzioni comprendano che Venezia non può e non deve diventare oggi una città respingente. Nei prossimi giorni verrà chiesto un incontro con il Prefetto ed il Questore ». --francesco gottardieugenio pendolini© RIPRODUZIONE RISERVATA.

grandi opere

Venezia, un' autorità per salvaguardare il Mose

Alla nuova istituzione saranno assegnate competenze molto vaste

Jacopo Giliberto

La ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli qualche giorno fa aveva pronosticato una soluzione «rivoluzionaria» per Venezia. Proprio così: «rivoluzionaria». Eccola in sintesi, come descritta nelle 6 pagine dense dell' articolo 95 del decreto Agosto. Primo, nasce l' Autorità per Venezia, un' agenzia onnicomprensiva per la salvaguardia di città e laguna. Rinascono così i serenissimi Savi alle Acque poi diventati Magistrato alle Acque, istituzione di governo tecnico della laguna e di Venezia che venne soppressa nel 2014 dal Governo Renzi dopo mezzo millennio di attività ingegneristica ammirata nel mondo. Secondo: l' Autorità gestirà le dighe mobili del Mose contro l' alta marea, e il Consorzio Venezia Nuova che oggi sta finendo l' opera colossale sarà messo in liquidazione. Terzo. Per completare i lavori e poi per gestire la macchina colossale contro le acque alte saranno erogati 40 (insufficientissimi) milioni l' anno fino al 2034. Quarto: viene ridisegnata l' architettura del Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia; non si farà il deposito di Gpl nel porto di Chioggia, motivo di proteste nimby e di paura fra molti abitanti; si adeguano le norme della navigazione per consentire l' arrivo di motonavi e vaporini ibridi, elettrici o con altre motorizzazioni. L' Autorità mangiatutto Il nuovo organismo avrà competenze vastissime. Con 100 addetti e una società tecnica operativa, l' Autorità per Venezia non solamente progetterà e gestirà opere ingegneristiche ma, nell' elenco delle competenze, sono compresi incarichi come dettare regole di navigazione, prevedere le maree, riscuotere i canoni demaniali, svolgere attività di polizia locale e perfino autorizzare le piantagioni entro la conterminazione lagunare. Nell' organo di governo della nuova istituzione ci saranno sì rappresentanze della Regione, dell' Autorità del porto (commissariata da De Micheli con la conferma dell' ex presidente **Pino Musolino**), del Comune di Venezia e dei diversi municipi che si affacciano della laguna, ma il loro ruolo sarà diluito e le competenze tolte. È difficile che in piena campagna elettorale il sindaco Luigi Brugnaro o il presidente della Regione Luca Zaia si lascino sottrarre senza reagire compiti ad alta temperatura di consenso e di valore economico sfacciato, a cominciare dal capitolo della salvaguardia di Venezia. I milioni del Mose Un altro tema sono i finanziamenti per completare il Mose, ormai quasi finito e cui manca solo la "chiave d' accensione" per farlo funzionale. Sono previsti 40 milioni l' anno dal 2021 al 2034, cioè in teoria 560 milioni. La metà del necessario. I commissari del consorzio sono riusciti a individuare fra i 413 e i 520 milioni (secondo il tipo di valutazione) ancora bloccati cui vanno aggiunti 100 milioni l' anno per 3 anni non contrattualizzati per avviare il Mose fra il 2018 e il 2021, più un' altra novantina di milioni di spese per superare le criticità e i difetti riscontrati finora sul Mose. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Autorità, Brugnaro vuole l' autonomia «Hanno tradito Venezia per i posti»

Accusa del sindaco ai parlamentari locali: tutti i poteri rimangono a Roma. Il patto con Zaia

Francesco Bottazzo

VENEZIA «Mi faccia prima ringraziare il presidente Conte che ha rispettato i patti, stanziando tre miliardi per i sindaci e le aree metropolitane, poi sull' Autorità per la Laguna di Venezia ce ne sono cose da dire, a partire dal tradimento fatto alla città». Accomodante con il premier: «E' stato bravo a farsi dare i soldi dall' Europa. Anch' io sono bravetto a portare a casa i soldi per la città - risponde a chi gli dice che sono scontati -. Nell' ultimo decreto manca però la fase di rilancio del Paese che metta al centro il lavoro e le imprese». Duro con chi «i poteri a Venezia non li vuole proprio dare, perché preferisce tenerli altrove», attacca il sindaco Luigi Brugnaro. Pressing senza fare fallo ama dire, ma questa volta è un' entrata a gamba tesa: «L' Autorità è un carrozzone romano». Sindaco però concentra tutti i poteri su un unico ente. «E' l' unica cosa positiva, di fatto è stato ristabilito il Magistrato alle Acque, adesso però devono pagare le aziende che hanno fatto i lavori del Mose, proteggere tutti i lavoratori inserendoli nella nuova realtà, trovare i fondi per le opere di compensazioni ambientale. Tutto il resto non va bene, Venezia non tocca palla». **Sta dicendo che rispetto a prima non è cambiato niente?** «Certo, la maggioranza dei componenti dell' Autorità è statale, il presidente viene scelto "sentito il sindaco e il presidente della Regione" e non di concerto. Ma sa cosa vuol dire questo? Che è stato fatto un esproprio alla Città metropolitana nel suo diritto fondamentale. I poteri non stanno qua, e non c' è solo il Mose...». **A cosa sta pensando?** «Ci sono i trasporti in laguna, le crociere, le navi, i canali ad esempio. E mi auguro che il Comune non perda i poteri e le competenze anche sulle acque interne alla città. E' una tipica soluzione da campagna elettorale». **Di chi è la colpa?** «La mia accusa principale va ai parlamentari veneziani che hanno tradito Venezia per avere in cambio cariche a Roma, così è stata commissariata la città» Qualcuno dice che lo Stato paga il Mose e quindi ha il diritto di poter avere le competenze. «Non pagano loro, paga lo Stato e quindi i cittadini. Ripeto: sono traditori, vendono la città per avere potere altrove. Fanno sempre a tempo a correggersi, ma visto che sul provvedimento verrà posta la fiducia, non ci spero molto». **E' stato coinvolto?** «Non mi hanno nemmeno avvisato che l' avrebbero fatto, tutto è stato gestito nelle stanze romane, per quello dico che c' è un forte legame tra Regione e Comune, tra autonomia del Veneto e autonomia della Città metropolitana, tra il presidente Zaia e me. E' una battaglia comune, mi creda, libertà e democrazia sono altra cosa. Le dico di più: l' onorevole Martella, oggi sottosegretario alla presidenza



Corriere del Veneto

Venezia

del Consiglio, 5 anni fa aveva proposto un emendamento poi approvato, per trasferire i poteri del Magistrato alle Acque alla Città metropolitana. Ha smentito sé stesso, queste sono persone ondivaghe senza nessuna credibilità. Vediamo se i cittadini danno un segnale nell'urna elettorale». Senta sindaco, Musolino è stato nominato commissario del Porto dopo un contrasto e la mancata approvazione del bilancio da parte dei rappresentanti di Città metropolitana e Regione. «Bene, i due rappresentanti avevano sollevato un impedimento legato a un'operazione particolare (il terminal delle autostrade del mare a Fusina, ndr) su cui stanno indagando Procura e Corte dei Conti, nessuna battaglia personale o politica. E se vuole ricandidarsi è legittimo. Il ministro De Micheli, le va dato merito, si è assunta le proprie responsabilità, adesso si scavano i canali, non ci sono solo i problemi delle crociere ma anche delle navi commerciali. I poteri romani, non Musolino, gliel'hanno impedito, bloccando soluzioni e provvedimenti. Forse ci voleva più forza di denuncia, ma chi è nominato non ce l'ha». La soluzione per le crociere ancora non c'è e i No Nav hanno festeggiato il mancato arrivo delle navi. «La soluzione è stata messa nero su bianco nel Comitato del 2017 ma non si è voluto applicarla (Marghera per le navi più grandi, Marittima attraverso il Vittorio Emanuele per quelle più piccole, ndr). Comunque il lavoro non deve entrare in conflitto con l'ambiente, certa gente urla alle streghe e qualcuno ci crede: oggi ci sono le crociere, domani le portacontainer commerciali, è un atteggiamento pericoloso. Trovo scandaloso che radical chic di varia estrazione possano festeggiare la perdita di lavoro di migliaia di persone. È giusto protestare contro il passaggio a San Marco, ma poi bisogna trovare soluzioni alternative. Anzi grazie al governo per aver dato la possibilità di poter introdurre motori elettrici e a idrogeno in laguna, vogliamo creare una mobilità green. Un po' meno bene aver bloccato il Gpl a Chioggia». In che senso? «Ci vuole certezza negli investimenti, e questo vale anche per Porto Marghera. D'accordo a Chioggia l'azienda viene risarcita, ma la sicurezza di impresa non c'è. Le autorizzazioni erano state rilasciate dai ministeri».

L' intervista Luigi Brugnaro

«Agenzia per la laguna, un esproprio»

‘Il sindaco Brugnaro critica duramente la nascita dell' authority: «Alcuni burocrati decideranno su argomenti di cui nulla sanno» `«Questo è un commissariamento a tutti gli effetti, qualcuno vuole decidere sopra le teste della nostra città e del Veneto»

Dice di essere deluso, ma parole ed espressioni lo raccontano invece arrabbiato, e molto. Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia, a proposito dell' Agenzia per la laguna istituita dal Governo col Decreto Agosto parla di blitz ferragostano maturato nelle stanze romane ed etichetta come traditori i parlamentari veneziani che hanno consentito lo scippo alla città (copyright del deputato leghista Alex Bazzaro) delle competenze su Mose, acque lagunari, canali interni. Brugnaro pesa le parole ma i concetti sono pesantissimi: l' articolo 95 del decreto che istituisce l' Agenzia («infilato come un panino in un provvedimento di tutt' altra natura») e liquida il Consorzio Venezia Nuova viene bollato come un' operazione dei furbetti che hanno accolto sì la richiesta dell' accorpamento delle competenze ma per portare ogni livello decisionale nella Capitale. «Eppure - osserva - i romani nulla capiscono di laguna, lo hanno dimostrato mille volte, basta pensare al caos sui fanghi che blocca lo scavo dei canali portuali». L' Agenzia per Venezia è stata presentata dai parlamentari del centrosinistra come segnale di grande attenzione alla città. «Non so con che faccia... È un commissariamento a tutti gli effetti, una romanizzazione della laguna. Incredibile, ogni scelta in capo a un' Agenzia lontana in ogni senso da Venezia, con decisioni e nomine che saranno prese sentiti la Regione e il sindaco. Neanche d' intesa...veramente offensivo. Burocrati e tecnici romani chiamati a decidere su aspetti di cui nulla sanno, col risultato che si andrà di rinvio in rinvio, come sulle grandi navi. La verità è che Andrea Martella - che aveva presentato un progetto di legge per dare i poteri del Magistrato alle acque alla città metropolitana - e gli altri parlamentari veneziani del Pd hanno tradito la città: parlano, parlano, poi questi sono i risultati. Porteranno la responsabilità della svendita di Venezia». **Tutto da buttare nel progetto di questa agenzia?** «Il concetto della centralizzazione delle competenze è sacrosanto, ma se poi mi porti via tutto... Tra l' altro deve essere chiaro che nella fase del Mose post Consorzio sono centrali tre questioni: 1) nessun lavoratore va lasciato indietro; 2) le imprese che hanno fatto i lavori vanno pagate tutte e celermente, prima che falliscano; 3) l' opera va finita tutta col massimo impegno sulla mitigazione ambientale, da Chioggia a Cavallina, da Pellestrina a Marghera. Un aspetto positivo c' è, e voglio sottolinearlo: per il trasporto pubblico locale in laguna - grazie alla modifica di una norma del codice di navigazione - saranno possibili le motorizzazioni elettriche e a idrogeno di navi e motonavi. Su questo abbiamo spinto molto». **Per il resto, operazione indigeribile?** «Totalmente. Pensi che in questo momento si potrebbe interpretare che nemmeno i canali della città sono di competenza del Comune, come se un sindaco di terraferma non potesse più gestire le sue strade... Ha ragione Bazzaro, è uno scippo, un esproprio, chiamatelo come volete.

TIZIANO GRAZIOTTIN



Il Gazzettino

Venezia

Ora si capirà perché ho fatto un asse con Zaia, perché ritengo che l' autonomia del Veneto sia fondamentale per il futuro di questa regione, con all' interno l' autonomia della Città metropolitana di Venezia. Noi ci mettiamo la faccia e i cittadini ci giudicano sulla base delle nostre scelte, invece qualcuno vuole decidere sopra la testa del Veneto e di Venezia senza nemmeno risponderne». **E sull' impostazione complessiva del Decreto Agosto che valutazione politica fa?** «Prima di tutto voglio riconoscere che più in generale il presidente del Consiglio Conte è stato di parola rispetto all' accordo dopo l' incontro-scontro con i sindaci delle Città metropolitane del 29 maggio. In quell' occasione - quando chiesi 3 miliardi per i nostri Comuni - mi ero molto scaldato, e chiedo scusa al premier per i toni da parte mia un po' accesi. Nella sostanza riconosco che sul piano degli aiuti è stato dato seguito agli impegni, anche se mancano ancora parte delle risorse promesse a Venezia. Però sull' impostazione del Decreto Agosto ho enormi perplessità». **Quali sono secondo lei gli elementi di debolezza del provvedimento?** «Manca un' idea di sviluppo. È stato apprezzabile lo sforzo difensivo di questi mesi di dare un aiuto alle famiglie che non ce la fanno, ai lavoratori in difficoltà. Grazie anche al nostro contributo con un dossier molto puntale che abbiamo inviato al Governo è stato posto rimedio a degli errori di valutazione e la filiera del turismo ad esempio ha avuto qualche tutela in più di quanto inizialmente previsto. Però non si può continuare a pensare solo alla sussistenza! Il governo ascolti le categorie economiche, giochi anche in attacco e punti davvero sulla ripresa del motore del paese e quindi sulle imprese con misure specifiche come la detassazione degli utili reinvestiti nelle aziende, per dirne una. Il presidente Conte in Europa è stato bravo, ha negoziato bene, ma quei soldi devono servire per far ripartire il Paese. Facciamo debiti che pagheranno le prossime generazioni, avrà un senso solo se le risorse che investiamo diventano anche produttive e se l' economia italiana si rimette in piedi sul serio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Collaudi e consulenze, pioggia di soldi Il nuovo business dei collegi di esperti

Una legge del 16 luglio li rende obbligatori. Venti nomine per il Mose. La lista dei compensi del 2020 e gli scandali passati

Alberto Vitucci Pioggia di soldi in arrivo per pagare i nuovi collaudatori e consulenti del **Mose** e della salvaguardia. Una novità ad alto rischio è contenuta nel DL 76 del 16 luglio scorso. L'obbligo per le stazioni appaltanti di costituire un «collegio consultivo tecnico» per ogni opera di consistente valore. Il titolo del decreto approvato dal governo è «Misure urgenti per la semplificazione e innovazione». Lo scopo dichiarato quello di arrivare rapidamente alla soluzione di contenziosi e dispute. Il risultato pratico è che pacchetti di nomine stanno per essere varati con relativa spesa. Una ventina riguardano la salvaguardia lagunare. Una lettera di sollecito è stata inviata nei giorni scorsi al Consorzio Venezia Nuova dal provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Che ricorda la scadenza del 16 agosto (30 giorni dopo l'entrata in vigore della legge) per nominare consulenti ed esperti da inserire nei nuovi collegi. La lista è lunga. Perché il provveditorato, che dipende dalla ministra Paola De Micheli, ha indicato per ogni area di progetti in corso sulla laguna cinque persone. Ogni collegio avrà anche un presidente nominato dagli altri quattro. E in caso di divergenze le indicazioni verranno direttamente dal ministero delle Infrastrutture. Un collegio di cinque esperti dunque per le bocche di porto, altri 5 per l'Arsenale, tre per il «Sistema informativo», altri tre per la Sala operativa. Più quelli per l'isola di San Marco, ancora in fase di progettazione e gli interventi del Piano Europa in laguna. La spesa si annuncia cospicua. Perché due righe del comma 7 dell'articolo 6 di quel decreto prevedono espressamente che «il compenso dei membri del collegio sia proporzionato al valore dell'opera», oltre che al numero delle riunioni fatte e dei provvedimenti emessi. Sui circa sei miliardi di costo del progetto **Mose**, le parcelle potrebbero essere dunque essere molto salate. C'è davvero necessità di questi «collegi» di esperti? Fino a qualche anno fa molti sono stati i milioni distribuiti a pioggia a esperti e dirigenti del Magistrato alle Acque e del ministero dei Lavori pubblici per collaudare parti di opere realizzate. Che spesso, come nel caso della lunata del Lido o della conca di navigazione di Malamocco, erano crollate sotto la spinta del maltempo pochi giorni dopo il collaudo. Nell'elenco dei «beneficiari» (scelti per chiamata dal presidente del Magistrato alle Acque-Provveditorato alle Opere pubbliche - molti nomi noti, tra cui i vertici dell'Anas e delle direzioni del ministero. Un sistema che aveva anche attirato l'attenzione della magistratura. Quando fra i collaudatori milionari del **Mose** si erano scoperti anche i nomi di molti dirigenti vicini a quella che veniva definita allora la «cricca Balducci», facente capo al potente presidente del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, finito poi sotto inchiesta insieme a molti di loro. Adesso la mole dei collaudi è un po' rallentata. Ma all'orizzonte c'è la chiusura del **Mose** e la sua manutenzione. Un business da centinaia di milioni di euro l'anno. Intanto solo nel 2020 i soldi spesi per collaudi ai lavori de **Mose** hanno sfiorato i 700 mila euro.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Tra i nomi della lista quelli degli ingegneri Calvelli, Focardi, Vitaliani, Ramundo, Matassi, Colleselli, Riondino, Pozzato, Zito e Barotolo. E del' ex presidente del Mav Ciriaco D' Alessio. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il sindaco all' attacco sulla nuova autorità. «Non hanno neanche sentito Regione e Comune. Il Parlamento la cambi»

Brugnaro: «Grazie Conte ma sull' Agenzia sbaglia la laguna non può essere in mano ai poteri romani»

la critica Alberto Vitucci«L' Agenzia unica va bene, la chiedevamo da anni. Ma non si può consegnare la laguna ai poteri romani. Cercheremo di modificare quella norma, perché così non va. Parliamo di autonomia e federalismo e poi sulle nostre acque decide Roma?». Ci ha pensato un po', il sindaco Luigi Brugnaro. Poi ha deciso di intervenire su quella che giudica una mossa poco felice del governo. La nuova Autorità che dovrebbe governare non solo il **Mose** ma gli interventi sulle acque, il Demanio, la navigazione. Nomine decise dai ministeri, con il Comune e la Regione in minoranza. Sindaco, questo decreto di agosto per Venezia non le piace. «Uniformare i poteri sulla laguna è giusto. Ma allora bisognava applicare quella legge del 2015, che prevede di mettere il Magistrato alle Acque sotto la Città Metropolitana. Naturalmente con il controllo dello Stato». Invece? «Hanno fatto questa cosa, inserita nel decreto di agosto, senza interpellare né il sindaco né la Regione». **Non diceva di essere filogovernativo?** «Io ringrazio il presidente Conte per aver mantenuto le promesse. Gli riconosco la serietà, ha accolto le proposte avanzate dai sindaci. Anche se c' è molto da fare sul rilancio e sulle imprese». Ma l' Agenzia no. «Mi sembra pura propaganda, non ci azzecca nulla. Mancano le risorse per tutti gli interventi della mitigazione ambientale. Ma soprattutto si rischia di creare l'ennesimo carrozzone dove le persone nominate rispondono a Roma e non ai cittadini. Non solo per il **Mose**, ma anche per la gestione quotidiana delle acque. Non va bene». C' è chi dice che così si torna indietro. Che torneranno a comandare le vecchie imprese, sempre le solite. «Questo non lo so. Il malcostume c' è sempre e bisogna stare in guardia. Ma il fatto più importante è che si mette in discussione l' autonomia e il potere di Comune e Regione. Non è fatto che riguarda il sindaco attuale, ma questione strategica per la vita dei cittadini». **Dunque quali emendamenti proporrete al testo del governo?** «Intanto speriamo che ci ascoltino. Non vorrei che mettendo la fiducia il dibattito poi venisse stroncato. La modifica più importante da fare riguarda una parola. Le nomine non possono essere fatte "sentiti" il sindaco e il governatore. Ma "d' intesa" con loro». Secondo punto. «La maggioranza dei tecnici deve essere formata da persone di esperienza, super partes e locali. Che sappiano di cosa parlano. Infine bisognerà avere garanzie sui finanziamenti e su tutti i lavori che restano da fare. Ed essere sicuri che le imprese vengano pagate». La nuova Agenzia dovrà occuparsi anche di studi e monitoraggi in laguna. «Anche su studi e consulenze dovremo fare un bel lavoro di controllo e di pulizia. E il **Mose** non



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

è finito. Restano problemi tecnici come la sabbia che si accumula sotto le paratoie. Su molte cose ci sono ancora i blocchi romani. Come per il protocollo fanghi. E le grandi navi. La situazione è preoccupante, e lì non capiscono che se non decidono il lavoro se ne va. L' unica soluzione è quella di farle attraccare a Marghera». -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

vado ligure

Rampe e doppia corsia, così cambia la Superstrada

Via all' iter per l' assegnazione dei lavori. Progetto da 11 milioni legato alla mega piattaforma dei container

ELENA ROMANATO

elena romanato vado ligure La Provincia accelera sul progetto della nuova Superstrada di Vado. Parte l' iter per assegnare i lavori. Gli investimenti previsti sono di 11,1 milioni di euro complessivi, finanziati dall' **Autorità** di **sistema portuale**, in base ad un protocollo firmato nel 2018, in aggiornamento all' accordo di programma del 2008 che, oltre alla realizzazione della piattaforma Apm prevedeva una serie di interventi legati alla viabilità. L' obiettivo è quello di migliorare la funzionalità e la sicurezza della strada, dotandola finalmente di due corsie effettive per ogni senso di marcia. Cosa che attualmente non è possibile a causa di una serie di restringimenti legati alla mancanza di corsie di accelerazione e decelerazione in corrispondenza degli svincoli. La parte per l' eliminazione dei restringimenti è quella più importante del progetto. Sono previsti, in direzione verso Vado, l' ampliamento della rampa di accesso per i mezzi in arrivo dallo svincolo autostrada A10, la realizzazione di una nuova rampa di uscita per via Ferraris a Vado e eliminazione dell' uscita attuale, che non dispone di corsia di decelerazione. Previsti inoltre un nuovo disegno dello svincolo «Vernazza». In direzione Savona, ci saranno una nuova corsia di decelerazione allo svincolo dei Docks Market con l' arretramento di un tratto del muro, eliminazione dell' immissione all' altezza dei Docks con contestuale apertura della rampa di ingresso da via Ferraris (esistente, ma da completare nelle opere accessorie) ed eliminazione dell' accesso alla strada da via Bricchetti. E' poi prevista una serie di interventi minori, come la sostituzione ed integrazione delle barriere stradali di sicurezza e adeguamento dei cordoli, sostituzione ed integrazione delle barriere antirumore e adeguamento dei cordoli, sostituzione dei giunti su ponti e cavalcavia, adeguamento del **sistema** di raccolta e smaltimento delle acque, interventi sull' illuminazione pubblica, nuova pavimentazione, predisposizione cavidotti per videosorveglianza, rifacimento segnaletica orizzontale e adeguamento di quella verticale. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Autorità portuale, dal comitato di gestione 270 mila euro per i camalli di Savona

Risorse necessarie per aiutare i soci a fronteggiare il crollo delle chiamate a seguito del Covid: a Savona perse 3000 giornate di lavoro

Savona. Sono stati approvati ieri dal comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** sia i contributi a sostegno dei lavoratori delle Compagnie portuali di Genova e Savona, sia l' aumento di capitale per Ente Bacini. Il comitato di Gestione, l' ultimo prima della pausa estiva, ha deliberato a favore dei contributi a sostegno dei lavoratori della CULMV e CULP, rispettivamente nei porti di Genova e Savona, riconoscendo le ripercussioni negative che l' emergenza Covid-19 ha prodotto anche sul lavoro **portuale**. Nello specifico, sono stati riconosciuti 2,7 milioni di euro a indennizzo delle 30 mila giornate di lavoro perse dai lavoratori portuali genovesi e circa 270 mila euro a fronte delle 3 mila giornate perse nel porto di Savona; questi vanno ad aggiungersi agli oltre 500 mila euro di indennizzi ancora derivanti dagli effetti del crollo del ponte Morandi. Queste risorse sono necessarie per aiutare i soci delle due Compagnie portuali a fronteggiare il crollo sostanziale delle chiamate a seguito del Covid-19. Il Comitato di Gestione ha anche approvato l' aumento di capitale per Ente Bacini che raggiunge così gli oltre 2,3 milioni di euro (di cui oltre 2 milioni di euro in capo ad AdSP e i restanti sottoscritti dagli altri soci). Si prevede una iniziale erogazione del 60% circa della quota di competenza dell' **Autorità di Sistema Portuale**, necessaria per il ripianamento delle perdite e per consentire alla Società di restare operativa. Infine, positivo anche l' esito della Commissione valutatrice della gara indetta da ormai 2 anni e oggetto del contenzioso, che ha proposto di aggiudicare la gara al raggruppamento di imprese che ha formulato l' offerta iniziale. Altre notizie di Savona Allontanamento Savona, bivacco e abbandono di rifiuti: daspo urbano per 3 clochard Presentazione Regionali, Barbara Pasquali lancia la candidatura di Massardo: "Noi la verà novità" stagione 2020/2021 Pallanuoto, le formule della Serie A1: finali scudetto al meglio delle cinque sostenibilità Savona, Assonautica: "Un protocollo comune per salvaguardare il Mediterraneo" Dalla Home AGGIORNAMENTO Drastica impennata dei contagi in Liguria: 63 nuovi positivi, di cui 41 nel savonese polemica Bonus Covid 600 euro, il terzo parlamentare a richiederlo è il ligure Marco Rizzone (M5S) provvedimento Balli non autorizzati e mancato rispetto norme antiCovid, chiuso il bar del Finale Freeride Outdoor Village sanità Ospedale di Albenga, i sindacati "convocano" i sindaci del ponente.



Il Nautilus

Genova, Voltri

AdSP MLO: Sostegno al lavoro portuale e aumento capitale Ente Bacini approvati

Il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale ha oggi approvato sia i contributi a sostegno dei lavoratori delle Compagnie portuali di Genova e **Savona**, sia l' aumento di capitale per Ente Bacini. L' odierno Comitato di Gestione, l' ultimo prima della pausa estiva, ha deliberato a favore dei contributi a sostegno dei lavoratori della CULMV e CULP, rispettivamente nei porti di Genova e **Savona**, riconoscendo le ripercussioni negative che l' emergenza Covid-19 ha prodotto anche sul lavoro portuale. Nello specifico, sono stati riconosciuti 2,7 milioni di euro a indennizzo delle 30 mila giornate di lavoro perse dai lavoratori portuali genovesi e circa 270 mila euro a fronte delle 3 mila giornate perse nel **porto** di **Savona**; questi vanno ad aggiungersi agli oltre 500 mila euro di indennizzi ancora derivanti dagli effetti del crollo del ponte Morandi. Queste risorse sono necessarie per aiutare i soci delle due Compagnie portuali a fronteggiare il crollo sostanziale delle chiamate a seguito del Covid-19. Il Comitato di Gestione ha anche approvato l' aumento di capitale per Ente Bacini che raggiunge così gli oltre 2,3 milioni di euro (di cui oltre 2 milioni di euro in capo ad AdSP e i restanti sottoscritti dagli altri soci). Si prevede una iniziale erogazione del 60% circa della quota di competenza dell' Autorità di Sistema Portuale, necessaria per il ripianamento delle perdite e per consentire alla Società di restare operativa. Infine, positivo anche l' esito della Commissione valutatrice della gara indetta da ormai 2 anni e oggetto del contenzioso, che ha proposto di aggiudicare la gara al raggruppamento di imprese che ha formulato l' offerta iniziale.



Informatore Navale

Genova, Voltri

Sostegno al lavoro portuale e aumento capitale Ente Bacini approvati

Il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale ha approvato sia i contributi a sostegno dei lavoratori delle Compagnie portuali di Genova e **Savona**, sia l' aumento di capitale per Ente Bacini Il Comitato di Gestione prima della pausa estiva, ha deliberato a favore dei contributi a sostegno dei lavoratori della CULMV e CULP, rispettivamente nei porti di Genova e **Savona**, riconoscendo le ripercussioni negative che l' emergenza Covid-19 ha prodotto anche sul lavoro portuale. Riconosciti 2,7 milioni di euro a indennizzo delle 30 mila giornate di lavoro perse dai lavoratori portuali genovesi e circa 270 mila euro a fronte delle 3 mila giornate perse nel **porto** di **Savona**; questi vanno ad aggiungersi agli oltre 500 mila euro di indennizzi ancora derivanti dagli effetti del crollo del ponte Morandi. Queste risorse sono necessarie per aiutare i soci delle due Compagnie portuali a fronteggiare il crollo sostanziale delle chiamate a seguito del Covid-19. Il Comitato di Gestione ha anche approvato l' aumento di capitale per Ente Bacini che raggiunge così gli oltre 2,3 milioni di euro (di cui oltre 2 milioni di euro in capo ad AdSP e i restanti sottoscritti dagli altri soci). Si prevede una iniziale erogazione del 60% circa della quota di competenza dell' Autorità di Sistema Portuale, necessaria per il ripianamento delle perdite e per consentire alla Società di restare operativa. Infine, positivo anche l' esito della Commissione valutatrice della gara indetta da ormai 2 anni e oggetto del contenzioso, che ha proposto di aggiudicare la gara al raggruppamento di imprese che ha formulato l' offerta iniziale. Video dichiarazione del "Presidente Signorini"



Spinelli batte Schenone al Tar: venti di guerra sul porto di Genova

Genova - Aldo Spinelli batte Giulio Schenone. Il manager del Sech che recentemente ha guidato insieme ai vertici del terminal di Pra' la contestata fusione con Psa, un anno fa aveva chiesto al Tar l' annullamento della concessione di Spinelli. Lo anticipa il Secolo XIX in edicola questa mattina. Schenone, attraverso la Terminal Contenitori **Porto di Genova** spa, si lamentava che nell' area di Spinelli venissero effettuate operazioni " full container ", mentre la concessione prevedeva un utilizzo relativo " alle merci convenzionali " (cosiddetta " multipurpose "). Non solo: dall' utilizzo che Schenone definisce improprio ne sarebbe derivato "un preteso storno della propria clientela ". Insomma per il manager del Sech, Spinelli ruberebbe clienti in modo irregolare. La battaglia si inserisce nella guerra tra i due operatori genovesi e lo indica la portata dell' attacco di Schenone che vorrebbe eliminare alla radice il terminal di Spinelli. Ma il Tar ha respinto l' offensiva in modo netto: "Nel merito, il ricorso non è fondato" scrivono i giudici che nella sentenza ribadiscono diverse volte come "Neppure questa tesi pare condivisibile" e concludono "Per tali ragioni, il ricorso è infondato e, pertanto, deve essere respinto". Il problema però rimane: questa ennesima battaglia pare abbia riacceso una brace che sembrava spenta e potrebbe portare all' ennesimo scontro all' ultimo sangue tra operatori, proprio nel finale di mandato del presidente Paolo Signorini . Sembrano le condizioni per una tempesta perfetta.

informativa
 Non è alcun partner selezionato dall'azienda titolare di "inviato" e non è specificato nella pagina pubblica. Per informazioni sul diritto di accesso a questa informazione, prego scrivere la mail di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante al di fuori di questa informativa o direttamente a navigare in altro modo.

Scegli il più e personalizza

Spinelli batte Schenone al Tar: venti di guerra sul porto di Genova

14 AGOSTO 2020 - Redazione



Genova - Aldo Spinelli batte Giulio Schenone, il manager del Sech che recentemente ha guidato insieme ai vertici del terminal di Pra' la contestata fusione con Psa, un anno fa aveva chiesto al Tar l'annullamento della concessione di Spinelli. Lo anticipa il Secolo XIX in edicola questa mattina.

Schenone, attraverso la Terminal Contenitori Porto di Genova spa, si lamentava che nell'area di Spinelli venissero effettuate operazioni "full container", mentre la concessione prevedeva un utilizzo relativo "alle merci convenzionali" (cosiddetta "multipurpose").

Non solo: dall'utilizzo che Schenone definisce improprio ne sarebbe derivato "un preteso storno della propria clientela". Insomma per il manager del Sech, Spinelli ruberebbe clienti in modo irregolare.

La battaglia si inserisce nella guerra tra i due operatori genovesi e lo indica la portata dell'attacco di Schenone che vorrebbe eliminare alla radice il terminal di Spinelli. Ma il Tar ha respinto l'offensiva in modo netto: "Nel

Iscriviti alla newsletter

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

Iscriviti

IN BANCHINA SI VOLTA PAGINA

Portuali: dopo il caso "spese pazze" rinnovato il cda, Foschini presidente

Giovedì sera l'assemblea durata tre ore. «Massiccia partecipazione che testimonia senso di responsabilità»

ANDREA TARRONI

RAVENNA Il rinnovamento dei vertici della cooperativa Compagnia portuale si è compiuto. Dieci giorni fa la sfiducia di presidente e vice, accusati dai soci di "spese pazze". E giovedì sera una partecipata assemblea ha eletto il nuovo Cda: cinque componenti di cui solo uno era presente anche nel precedente. Si tratta di Luca Grilli, che assieme al collega Luca Giunchi si era dimesso in contrapposizione a Nicola Savoia e Ivan Lombi ni, poi sfiduciati all' unanimità dall' assemblea. Giovedì sera gli ex presidente e vicepresidente sono stati formalmente revocati, questa volta col voto contrario dei due diretti interessati. Poi si è passati alle elezioni del nuovo gruppo dirigente. «I candidati hanno espresso le loro idee, progetti ed impegni futuri consci del fatto che si sarebbe dovuto fare un punto zero su di una pagina critica della storica società, che da anni lavora in e per il porto- si legge in una nota diffusa dalla Cooperativa-.L' occasione è stata opportuna per fare un analisi di quanto si è dovuto affrontare negli ultimi due anni e mezzo e di come nonostante le difficoltà , non ultima la gestione dell' emergenza sanitaria, abbia visto la società rinnovare la sua identità e spirito per affrontare le sfide future». La discussione avvenuta in contemporanea con le operazioni di voto è durata tre ore e sono stati 230 gli aventi diritto che hanno espresso la loro preferenza. Il nuovo cda della cooperati va, quindi, ora è composta da Benini Francesco (163 preferenze), Foschini Gabriele (177 preferenze), Rigoni Alex (187 preferenze), Di Martino Denis (193 preferenze) e Grilli Luca (195 preferenze). Nella propria nota la Compagnia portuale sottolinea come ai cinque eletti sono state attribuite «quasi il 90% delle preferenze, confermando la piena condivisione del progetto di amministrazione proposto, che seppur impegnativo ed ambizioso è stato accolto positivamente da tutta la compagine sociale». Già ieri i neoeletti consiglieri si sono riuniti per la distribuzione di cariche e deleghe e presidente è stato nominato Gabriele Foschini, mentre Luca Grilli sarà il suo vice, mantenendo anche la presidenza della società collegata, ovvero la Compagnia Portuale srl. Denis Di Martino (un passato da consigliere comunale nella scorsa legislatura) invece è il nuovo direttore e ad Alex Rigoni e Francesco Benini sono state attribuite deleghe tecniche organizzative. «La massiccia partecipazione all' assemblea testimonia il senso di responsabilità dei soci. Al nuovo cda verrà chiesto sicuramente di rafforzare ancora di più la posizione della società che è capofila nazionale nel ruolo di tutela del lavoro portuale - prosegue la nota - e che ha portato al raggiungimento dell' ottimo risultato che ha testimoniato il decreto Rilancio». Il riferimento è all' approvazione della legge sull' autoproduzione portuale, che ha di fatto impedito il fenomeno che stava diffondendo la possibilità da parte degli armatori di far scaricare le navi da membri dell' equipaggio.



IMPRESSE CONFESERCENTI RAVENA E CESENA
PROMUOVERE LE AZIENDE ED IL TERRITORIO
STORIE DI ECCELLENZE ROMAGNOLE

SEGUI LE PILLOLE VIDEO
FACEBOOK.COM/CONFESERCENTIRAVENNA
FACEBOOK.COM/CONFESERCENTI.CESENATE

Riflessioni pre-ferragostane e diritto al mugugno / L' intervento

Il detto 'un soldo di meno ma diritto al mugugno' ben riassume il diritto, ius murmurandi, riconosciuto per primi ai marinai camogliani, nei confronti del comandante-armatore al prezzo di una diminuzione dell' ingaggio, di poter discutere le decisioni circa il viaggio commerciale da intraprendere alla ricerca di carichi fruttiferi, specie se alla busca. Mugugnando nella vigilia ferragostana vengono in considerazione alcune riflessioni sulle decisioni di chi in questo momento sta decidendo la rotta verso acque agitate e porti non sicuri di una nave, l' Italia, la cui seaworthiness è di per sé assai precaria. È certamente un momento drammatico per l' economia nazionale, leggiamo con cadenza quasi quotidiana di crisi sia settoriali che diffuse e, per limitarci a logistica e portualità, di finanziamenti straordinari, di snellimento di procedure e della clonazione del 'modello Genova' per la realizzazione di opere funzionali al miglioramento della rete logistica nazionale, con l' obiettivo di ridurre il gap infrastrutturale e rendere il **sistema portuale** più competitivo ed efficiente. Un fiume di denaro, in realtà assai meno di quello necessario per l' effettiva realizzazione delle opere la maggior parte delle quali rimarrà incompiuta, e nuovi fantastici strumenti per spenderlo. Mentre l' obiettivo finale è certamente ambizioso e fondamentalmente corretto, quel che manca in realtà è una visione strategica delle priorità aggiornata ed un programma strutturato di investimenti in linea con le reali esigenze del Paese alla luce delle condizioni, già precarie, peggiorate dalle conseguenze del COVID-19. Obiettivi generali corretti ma scelte di dettaglio anacroniste, superate, obsolete in una parola sbagliate. Per scendere su un piano di concretezza uno degli esempi di questi giorni è il progetto della Darsena Europa di Livorno, a proposito del quale il Ministro Paola De Micheli ha confermato il finanziamento per 200 milioni di euro e la neo-presidente della Commissione Trasporti alla Camera, On. Raffaella Paita, in una recente intervista, ha speso parole di apprezzamento per la strategicità, arrivando a dichiarare che la stessa avrebbe registrato ampio e unanime riconoscimento. Mentre al Ministro va riconosciuta una certa, seppur miope, coerenza per aver dichiarato apoditticamente nel novembre scorso che, nonostante il fallimento della procedura volta ad individuare il partner privato di maggioranza, (nessuno ha infatti risposto alla call dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale**), l' opera fosse da considerarsi prioritaria e che sarebbe stata realizzata comunque con fondi pubblici, la Presidente Paita dal canto suo parla di un apprezzamento per l' opera che non ha reali riscontri, oltre ad invocare misure straordinarie per sbloccare cantieri e superare impasse in larga misura generati o complicati dalla riforma Del Rio, del quale all' epoca era autorevole e potente compagna di partito. Senza contare che per la realizzazione dell' opera mancano ancora, e nessuno ne fa cenno a partire dalle due Signore, i 300 milioni di euro previsti a carico dei privati. Nessuno in realtà ha mai creduto al progetto, tanto è vero che le casse di colmata sono state nel corso degli anni riempite con i materiali dragati in altri porti, con contratti assolutamente legittimi stipulati dall' **Autorità Portuale** con le varie autorizzazioni di Ministeri ed Enti competenti, materiali talmente fluidi da non poter verosimilmente essere consolidati, certamente non nei tempi indicati probabilmente mai, sino ad ottenere una portata di piazzale adeguata a quelle dei moderni terminal. Ricapitolando si parla di un' opera non prioritaria né strategica, in cui i privati non credono e non sono disposti ad investire, finanziata solo al 40 per cento esclusivamente con fondi pubblici. Non è questione di accanimento nei confronti di un porto come quello di Livorno, si tratta solo di uno dei tanti esempi, un altro è il finanziamento per 12 milioni di euro della stazione ferroviaria marittima



Riflessioni pre-ferragostane e diritto al mugugno / L'intervento

14 AGOSTO 2020 - ReteNavi



Il detto "un soldo di meno ma diritto al mugugno" ben riassume il diritto, ius murmurandi, riconosciuto per primi ai marinai camogliani, nei confronti del comandante-armatore al prezzo di una diminuzione dell'ingaggio, di poter discutere le decisioni circa il viaggio commerciale da intraprendere alla ricerca di carichi fruttiferi, specie se alla busca.

Mugugnando nella vigilia ferragostana vengono in considerazione alcune riflessioni sulle decisioni di chi in questo momento sta decidendo la rotta verso acque agitate e porti non sicuri di una nave, l'Italia, la cui seaworthiness è di per sé assai precaria. È certamente un momento drammatico per l'economia nazionale, leggiamo con cadenza quasi quotidiana di crisi sia settoriali che diffuse e, per limitarci a logistica e portualità, di finanziamenti straordinari, di snellimento di procedure e della clonazione del "modello Genova" per la realizzazione di opere funzionali al miglioramento della rete logistica nazionale, con l'obiettivo di ridurre il gap infrastrutturale e rendere il sistema portuale più competitivo ed efficiente.

Un fiume di denaro: in realtà assai meno di quello

Iscriviti alla newsletter

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

Si iscrivi

nel porto della Spezia, che insisterà in tutto o in parte



Ship Mag

Livorno

su un' area che deve essere ancora realizzata con un riempimento a cura del concessionario privato, oppure le ulteriori opere a Taranto, esempio di cattedrale nel deserto priva di fedeli, (la merce), o ancora la cortina fumogena del finanziamento di pochi chilometri della Pontremolese, ancora priva di concretezza quanto alla realizzazione del tunnel di valico, ma di prendere finalmente coscienza del fatto che, in mancanza di una visione complessiva e di un piano strategico che tenga conto delle reali esigenze della portualità, assisteremo ad un nuovo e potenzialmente esiziale sperpero di risorse. D' altronde il danno causato al **sistema portuale** italiano dai finanziamenti per centinaia di milioni a Taranto, ma anche Cagliari e Augusta , porti da anni privi di prospettive di traffico e di interesse da parte degli imprenditori, è ormai evidente. A meno che non si tratti dei porti realmente strategici o di aree già assentite in concessione pluriennale, gli investitori e gli operatori preferiscono attendere che l' opera sia realizzata con fondi pubblici per poi aggiudicarsela in concessione con piani di impresa ambiziosi e audaci, come quello del Terminal San Cataldo, la cui verosimiglianza rimane tutta da verificare, al prezzo di un canone tutto sommato modesto rispetto alle prospettive di guadagno che, per quanto favorevoli, non sono in grado di compensare gli investimenti. E così se è ragionevolmente certo che una volta realizzata la Darsena Europa le principali compagnie, MSC ultimamente tra le più attive negli investimenti infrastrutturali, e gli operatori terminalisti concorreranno per ottenerne la concessione, è altrettanto certo che gli stessi soggetti, oltre ai fondi di investimento infrastrutturali, non prendano nemmeno in considerazione l' ipotesi di investire denari in un' opera che presenta tali e tanti margini di incertezza oltre ad una redditività modestissima rispetto all' investimento iniziale. Per quanto riguarda il 'modello Genova' occorre riflettere in maniera chiara ed intellettualmente onesta sulla applicabilità di uno schema realmente emergenziale, indispensabile per lo scenario genovese, colpito da un evento se non imprevedibile quantomeno imprevisto, rispetto a situazioni che non hanno nulla di straordinario, che sono previste in strumenti urbanistici consolidati da ben prima della riforma Delrio e che non partono per una serie di motivi che nulla hanno a che fare con l' emergenza COVID-19 o con le sue conseguenze. Il rischio che appare concreto all' orizzonte è quello di fare per fare in un parossismo infrastrutturale miope e non selettivo, mentre è assolutamente indispensabile uno screening dei dati attuali, non di quelli di dieci o venti anni addietro, serio che porti alla selezione di opere ed interventi in grado di generare finalmente efficienza per il **sistema** logistico del Paese. Se emergenza dev' essere che emergenza sia davvero, nell' identificazione dei colli di bottiglia e delle opere urgenti, nei tempi e nella scelta delle procedure e non si tratti soltanto di mere scorciatoie per realizzare progetti superati dal tempo e dal mercato. Sarebbe come proseguire consapevolmente su un sentiero sbagliato. Per concludere giova ricordare che un fiero avversario del diritto al mugugno fu il Principe Andrea Doria che propose ai suoi marinai condizioni migliori, sia di voga che di soldo, purché vi rinunciassero e lo lasciassero fare di testa sua, ma si trattava di Andrea Doria, non resta che continuare a mugugnare con l' auspicio che il mugugno susciti qualche riflessione nelle Principesse e nei Principi . Davide Santini.

Il porto regge l'urto

Weekend da bollino rosso, un'ondata di 12mila passeggeri. Per ora nessuna criticità Il segretario generale di Ap Paroli: «Abituati a numeri più importanti, ce la caviamo»

L'EMERGENZA **ANCONA** L'assalto dei 12mila è cominciato. Un esercito di passeggeri è in transito nel **porto** di **Ancona**, atteso da un weekend da bollino rosso dopo mesi di quasi totale fermo a causa del lockdown. L'incubo del Covid aleggia sullo scalo dorico, tenuto conto che Grecia e Croazia (insieme a Malta e Spagna) sono due dei Paesi europei considerati a rischio dal Ministero della Salute, che ha imposto tamponi obbligatori per i viaggiatori di rientro da nazioni in cui si sta registrando una nuova impennata di casi positivi. Tuttavia, le speciali misure di sicurezza predisposte dall'Autorità portuale, secondo quanto previsto dal Dpcm del 14 luglio scorso, sono ritenute sufficienti per azzerare il rischio di diffusione del contagio e non è stato necessario inasprirle. La vigilanza sanitaria sugli utenti avviene nei terminal di imbarco: un primo screening viene effettuato al check-in con l'uso di termoscanner e tornelli per limitare il numero dei passaggi. La temperatura raggiunta la capienza massima (circa 70 persone), le sbarre di metallo si arrestano. Il portale al tempo stesso misura la temperatura corporea (scatta lo stop con più di 37,5 gradi) e verifica se la persona indossa o meno la mascherina obbligatoria. Oltre alla security, è stato incrementato il numero di operatori della Dorica Port Service. Controlli a campione con il termometro laser vengono effettuati anche ai varchi che portano i passeggeri all'imbarco, mentre la misurazione della temperatura non si effettua agli arrivi: il protocollo ministeriale non lo prevede, così come non è richiesta l'esecuzione dei tamponi in ambito portuale e aeroportuale. «I tempi tecnici di risposta sarebbero troppo lunghi, è impossibile tenere prigionieri i passeggeri in attesa del risultato - spiega Matteo Paroli, segretario generale dell'Autorità portuale -. Tutte le compagnie armatoriali sono state invitate a diffondere il comunicato relativo ai nuovi obblighi imposti dal Ministero della salute: i passeggeri provenienti da Grecia e Croazia devono sapere che, all'arrivo nel **porto** di **Ancona**, possono rientrare liberamente a casa se hanno fatto un tampone all'estero con esito negativo nelle 72 ore precedenti, in caso contrario sono tenuti a contattare l'Asur per sottoporsi al test entro le successive 48 ore, rispettando l'isolamento domiciliare». Squilla continuamente il centralino dell'Authority: centinaia di persone chiedono informazioni sulle nuove procedure al rientro da vacanze o viaggi di lavoro. «Abbiamo attivato una deviazione di chiamata per eventuali emergenze», sottolinea Paroli. Resta il fatto che ad oggi non è stato ancora stilato un elenco dei marchigiani attesi in **porto** nei prossimi giorni dai Paesi a rischio. I numeri Certo nel weekend lo scalo dorico sarà incandescente: si prevede lo spostamento di 12mila persone, di cui 9.900 da e per la Grecia fino a domani (4.400 in partenza, 4.500 in arrivo) a bordo di 7 navi, di cui 3 operative oggi. Per la Croazia si stima invece il transito di 2.325 passeggeri (1.225 in arrivo, 1.100 in partenza) su 7 traghetti, con collegamenti giornalieri da Spalato e Zara. Nulla a che vedere con le 50mila presenze registrate l'anno scorso a Ferragosto, ma l'emergenza sanitaria rende tutto più complicato. «Siamo abituati a numeri ben più importanti, ce la stiamo cavando bene - spiega Paroli -. Al momento non risultano situazioni critiche e siamo in costante contatto con l'Asur per fornire aggiornamenti precisi sugli sbarchi». Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Operativi gli assetti contro il contagio

In campo una task force tra istituzioni e agenzia

Le nuove misure prevedono che al ritorno in Italia da Croazia, Grecia, Malta o Spagna i passeggeri abbiano l'obbligo di comunicare l'arrivo all'azienda sanitaria del luogo di residenza o dimora. Entro 48 ore sarà effettuato il tampone obbligatorio. Fino all'esito del test rimane l'obbligo di isolamento fiduciario presso il luogo di residenza o di dimora. Sono esentati dai controlli i passeggeri che hanno effettuato un tampone con esito negativo nelle 72 ore antecedenti l'arrivo nel territorio italiano. Così ha previsto l'**Autorità portuale**. Per fare fronte agli arrivi e alla gestione dei flussi passeggeri del weekend di Ferragosto è stata attivata la collaborazione tra le Istituzioni **Autorità portuale**, Capitaneria di porto, Sanità marittima, Guardia di Finanza e Polmare e le agenzie marittime. Tutti gli assetti di prevenzione del contagio rimangono operativi sia alle biglietterie (tornello con misurazione della temperatura e verifica obbligo mascherine, distanziamento sociale, presenza raddoppiata di guardie giurate e personale di assistenza) sia ai varchi di controllo dove l'**Autorità portuale** mantiene la misurazione della temperatura anche ai passeggeri in partenza. Operativi i 2 posti Covid, strutture specifiche equipaggiate con le necessarie dotazioni per assistere passeggeri con sintomi in sicurezza ed isolamento fino alla presa in carico da parte delle autorità sanitarie. «La formula della collaborazione tra Istituzioni, servizi di assistenza ai passeggeri, agenzie marittime e compagnie di navigazione si continua a dimostrare la soluzione più efficace per garantire servizi adeguati alle aspettative dell'utenza», ha dichiarato il Presidente Rodolfo Giampieri.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La polizia scheda i vacanzieri Obbligo tamponi entro 48 ore

Al rientro ad Ancona invitati a compilare un nuovo formulario

Il 60% dei positivi al Coronavirus registrati nelle ultime 24 ore dal Gores sono turisti marchigiani rientrati da Croazia e Grecia. L'obbligo dell'autodenuncia alle autorità sanitarie regionali è scattato ufficialmente giovedì, ma tutti i risultati delle analisi virologiche di questi e dei prossimi giorni riguardano la settimana precedente. Segno che in porto sono transitati a decine potenzialmente infetti senza che nessun rilevamento potesse evidenziarne la positività. Si tratta di giovani, nella quasi totalità asintomatici e dunque non soggetti ad alcune segnalazione. Il porto di Ancona si è attivato per quanto concerne la parte degli imbarchi verso Grecia e Croazia, disponendo un servizio di rilevazione della temperatura alla stazione marittima/biglietteria che al tempo stesso rileva l'uso della mascherina e funge da conta persone all'interno. Controllo della temperatura pure ai varchi di accesso alle banchine e qui è stata fermata la prima ed unica turista con febbre superiore a 37.5°, poi rivelatasi negativa al Covid-19. I dubbi, semmai, riguardano i controlli agli imbarchi nei porti ellenici e croati e soprattutto le eventuali segnalazioni alla sanità marittima a bordo di ogni singolo traghetto: dalla ripresa del traffico passeggeri, il 1° luglio scorso, nessun viaggiatore è risultato con febbre alta e sintomi. di Pierfrancesco Curzi Cambia la modulistica e di conseguenza cambiano le responsabilità, la tipologia di controlli e soprattutto le sanzioni previste in caso di mancato rispetto. Ieri mattina primi controlli auto per auto e passeggero per passeggero da parte della polizia marittima in porto nei confronti dei passeggeri in fase di sbarco da uno dei traghetti provenienti dal porto croato di Spalato. Ogni passeggero salito a bordo di un traghetto in partenza dai porti greci di Patrasso e Igoumenitsa e da quelli croati di Spalato e Zara, tutti diretti ad Ancona (a parte il piccolo aliscafo in servizio sulla linea Pesaro-Zara), ha ricevuto un formulario da riempire. Ciò è accaduto dall' inizio di luglio scorso, ma dall' altro ieri il formulario è cambiato. Oltre all' autodichiarazione sullo stato di salute, sul non essere stato a contatto con soggetti positivi, il decreto firmato dal Ministro della Salute, Roberto Speranza, l' altro giorno impone tutti i passeggeri a contattare la sua asl di riferimento appena sbarcato dalla nave. Un obbligo di legge che, in caso di mancato rispetto, può comportare una denuncia penale. Un modulo composto da quattro pagine. Alla lettera E del modulo la chiave di volta rispetto alla vecchia regola. Chi rientra dai 4 Paesi ormai noti (oltre a Croazia e Grecia anche Spagna e Malta) dovrà sottostare alle misure di prevenzione adottate: obbligo di presentazione alla compagnia di bandiera di un eventuale certificato di negatività emersa da un test molecolare o antigenico (tampono o sierologico) entro le 72 ore. In caso contrario l' obbligo di sottoporsi al tampone entro le 48 ore dallo sbarco in porti e aeroporti o zone di confine terrestre. Il contatto con l' Asur nel caso delle Marche deve essere immediato e ogni singolo soggetto dovrà restare in isolamento fiduciario fino a quando non sarà reso noto l' esito del tampone. Il formulario deve essere riempito da ogni singolo passeggero e consegnato allo sbarco, chi si rifiuta rischia seriamente una denuncia. Stesso discorso per chi pensa di snobbare l' autocertificazione: «Ogni singolo documento viene consegnato dal responsabile della nave alla forza di polizia in porto, nel nostro caso la Polizia di frontiera marittima (polmare, ndr.) _ spiega un funzionario dell' Autorità portuale dorica _ . Chi pensa di arrivare a casa appena sbarcato dalla nave e riprendere la vita come se niente fosse, infischandosi delle regole e omettendo di segnalarsi e richiedere la procedura per svolgere il tampone, si sbaglia.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La documentazione resta e l'azienda di riferimento sanitario riceve i nominativi di ogni singolo passeggero, chi si sottrae rischia grosso». Il viaggiatore deve lasciare il proprio indirizzo, recapito telefonico e indicare la propria azienda sanitaria di riferimento, la stessa che si occuperà di effettuare il tampone attraverso le varie modalità.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L'operatore marittimo Alberto Rossi: «Non mi sento di criticare la scelta del Governo, non penso ci saranno contraccolpi sulle vacanze»

«Anche mia figlia farà il test, è giusto così»

«Da operatore marittimo forse qualche remora potrei averla, ma da cittadino italiano non mi sento di criticare la scelta praticata dal governo sui tamponi obbligatori per chi rientra dalle vacanze trascorse in Grecia o Croazia. Disdette di viaggi organizzati in Grecia e Croazia? Non ne vedo il motivo». Così Alberto Rossi, imprenditore molto attivo in **porto**, agente marittimo della compagnia greca Minoan e proprietario della Adria Ferries che opera dai porti italiani verso e dall' Albania. Aver imposto ad ogni marchigiano di rientro dai due paesi frontalieri con l' Italia (oltre a Spagna e Malta) di essere sottoposto a tamponi per scongiurare eventuali focolai qualche disdetta potrebbe averla provocata. Senza contare la cattiva pubblicità nei confronti di due mete turistiche dove si registrano contagi in crescita e misure di sicurezza non così ferree come in Italia. Eppure dalle parole di Alberto Rossi emerge prima di tutto il senso di responsabilità: «Nel contesto del sistema-Paese una decisione del genere la vedo come un' opportunità in più di tutela nei confronti della salute delle persone _ aggiunge l' imprenditore anconetano _ . Ogni riferimento alla parte imprenditoriale decade di fronte all' interesse generale. Ripeto, si può discutere e criticare qualsiasi decisione presa dalle varie sfere istituzionali in questi mesi di emergenza pandemica, ma sull' obbligatorietà del tampone di ritorno dalle vacanze è giusto dire che si tratta di un provvedimento di buon senso. Una delle mie figlie rientrerà in questi giorni dalla Croazia e si sottoporrà tranquillamente al tampone seguendo il regolamento. Da imprenditore marittimo, inoltre, aggiungo che non sarà questa misura a far rallentare i traffici. Il fenomeno va considerato non nel breve periodo, ossia nel giro dei prossimi dieci giorni, ma nel medio-lungo periodo. È lì che si gioca il futuro dello scalo di Ancona e delle aziende che ci lavorano». Come accennato in precedenza, Alberto Rossi è il proprietario della Adria Ferries, unico vettore da Ancona verso l' Albania. Il paese delle 'aquile' ha deciso di chiudere al traffico passeggeri per motivi legati al rischio di contagio da Covid-19: «Una scelta che va rispettata. Intanto le merci continuano a viaggiare da e per il **porto** di Durazzo, ma ripeto, misure di protezione adesso possono servire ad evitare una nuova chiusura. Ormai il 2020 è andato così, cerchiamo di evitare che nel 2021 succeda ancora» conclude Rossi.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L'«ammutinamento» dei ribelli

Urla e rabbia a Pesaro, l'alternativa dei vacanzieri all'approdo anconetano I passeggeri dalla Croazia erano 140 spaventati dai due giorni di quarantena

Tensione al **porto** di Pesaro per l'arrivo dei turisti dalla Croazia a 18 ore dall'ordinanza del ministero della Salute che impone a chi rientra - «o propone» a seconda delle Regioni -, il tampone obbligatorio e 72 ore di isolamento fiduciario in attesa dell'esito del test. All'approdo chi non ha consegnato l'autocertificazione richiesta dall'Asur per il tracciamento ha rischiato fino all'ultimo il penale per inosservanza del provvedimento di legge. Il foglio dell'autocertificazione da compilare ai passeggeri è stato distribuito, a bordo, mezz'ora dopo la partenza da Lussino. La diffidenza a firmare c'è stata fino alla fine. Vicini all'essere segnalate all'autorità giudiziaria sono state quindici persone sul totale dei 140 passeggeri scesi dalla "Kriilo Eclipse" e con loro il confronto è stato particolarmente acceso. Le urla per la rabbia di chi ha vissuto la situazione come una ingiustizia hanno attirato l'attenzione dei pesaresi in relax nei locali di **Porto** sono sopraggiunti quattro militari dell'Esercito. Insomma all'

atmosfera paradisiaca della spiaggia di Lussino i turisti della nave «Kriilo Eclipse» si sono trovati a fare i conti con la realtà di una emergenza sanitaria ancora in corso. La situazione del resto è maturata in pochissime ore: l'ordinanza del ministero della salute emessa nella notte del 12 agosto ha dato poco margine alle autorità di andare oltre il tracciamento dei presenti. Tutti i turisti indistintamente, invece, avrebbero voluto trovare, al loro approdo, una Usca o un drive-in sanitario che potesse liberarli dal rischio dell'isolamento fiduciario di almeno 48 ore. "La mia casa non è la reggia di Caserta - osserva un padre che con la moglie ha fatto una gita giornaliera lasciando a Rimini i figli adolescenti -. Capisco che dovremo isolarci dagli altri componenti della famiglia, ma non sarà facile. Dopo ferragosto lavoriamo: come facciamo se non ci hanno fatto il tampone?. Abbiamo impegni da rispettare. E per cosa poi? Per l'escursione di un giorno? Se avessimo saputo questa mattina delle complicazioni che si sarebbero prefigurate al rientro, non saremmo partiti. Ma nessuno ci ha avvisato». La società che organizza il trasporto turistico, presente allo sbarco anche con la security, ad ogni recriminazione dei "giornalieri" ha affermato il contrario, ripetendo allo sfinito, di aver dato tutte le informazioni necessarie. E anche lì il dibattito s'è avvitato in un crescendo tra gli insulti. «Il nostro terrore - spiega un pesarese - è che l'Asur non riesca ad assolvere alle 48 ore per farci il tampone e alle 72 ore per darci la risposta. Insomma è necessario che le tempistiche siano rapide. Cosa pensano che dovremmo fare? Aspettare quanto?». Insomma molto più del Covid19 la preoccupazione, a scaldare gli animi dei turisti, è stata quella di finire nella macchina da verifiche, test, controlli, dichiarazioni...e chi ne ha più ne metta e di non uscirne in tempo senza danni. Ad accendere la miccia tra i turisti scesi dal pontile la prima sera di attuazione del provvedimento è stato questo scenario, per molti da incubo, balenato nella testa di tanti. «Il fine è la tutela della salute pubblica contro il rischio di contagio da Covid - ha osservato il comandante della capitaneria di **Porto**, Maurizio Tipaldi -. Abbiamo chiesto all'Asur riguardo l'ipotesi di tamponi rapidi, ma questa ha risposto che non è era cosa possibile. Le misure disposte dall'unità sanitaria locale prevedevano l'autocertificazione coerentemente con la comunicazione immediata richiesta dal Ministero. Quindi, una volta consegnata, le persone non devono fare altro che attendere il contatto dell'Asur di appartenenza. La maggioranza dei turisti, alla fine l'ha capito: su 140 solo 15 hanno





Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di prendersi una denuncia». Dopo due ore tutti se ne sono andati trascinando trolley e borse da mare non meno perplessi su quanto li aspetta, ma intenzionati a lasciare il porto per tornarsene a casa almeno per mezzanotte. Solidea Vitali Rosati.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Potete venire a fare il tampone?» «Se ci avvertivano, non partivamo»

Le proteste dei turisti all'arrivo. Ma qualcuno già da oggi decide di riprendere il mare per l'altra sponda dell'Adriatico. E' il caso di una riminese: «Farò il controllo, perchè devo giocare la vacanza?»

Oggi alle 8 Olivia Rossi, riminese, sarà nuovamente a Pesaro per imbarcarsi: direzione Croazia. «Non vedo perché dovrei precludermi una vacanza a fronte della prospettiva di un tampone anti-Covid19 al mio rientro» osserva la signora che il 13 sera, sempre sullo scalo pesarese, ha riabbracciato il figlio di ritorno dall'altra sponda dell'Adriatico. Probabilmente con il normalizzarsi della situazione la sua opinione si diffonderà. E' certo che a 18 ore dall'ordinanza ministeriale a pensarla come lei, giovedì sera, al **porto** di Pesaro era la minoranza. Il figlio della signora, residente a Rimini, ieri mattina ha telefonato all'Usl dell'Emilia Romagna. Lì non c'è obbligo di isolamento. «Mi hanno dato una mail dove dichiarare che mio figlio è rientrato dalla Croazia giovedì sera a Pesaro - spiega Rossi - e che attende dall'unità sanitaria locale di essere sottoposto a tampone. Inoltre mi è stato confermato che non ha obbligo di isolamento sia nell'attesa che gli facciano il tampone e sia nell'attesa di conoscere l'esito». Insomma al di là del Tavollo chi rientra dalla Croazia seguirà regole diverse dalle marchigiane. Secondo la nota divulgata dall'Asur Marche: «in attesa del tampone vige l'obbligo dell'isolamento fiduciario presso la propria abitazione o dimora». E' proprio questa prospettiva - quella legata al tempo necessario di attesa prima che il tampone venga fatto e all'incertezza del tempo necessario per avere l'esito del test - ad aver fatto scatenare la protesta delle persone che giovedì sera sono approdate a Pesaro, scendendo dal pontile della nave «Kriolo Eclipse». Molti hanno mostrato della loro diffidenza nel fatto di cavarsela in 48 ore o 72 ore, come prevederebbe, laddove possibile, la norma. «Fateci subito il tampone qui» ha gridato a gran voce una signora di Pesaro, rassegnata solo dopo un estenuante confronto con le autorità a firmare l'autocertificazione. Un signore di Ferrara ha telefonato al Pronto soccorso di Pesaro: «Potete venirci a fare il tampone?». La moglie del ferrarese spiega: «Siamo partiti questa mattina (giovedì mattina per chi legge) per una giornata di mare in Croazia; avremmo cenato in un ristorante di Pesaro e dormito in un albergo di qua. A noi, turisti giornalieri, quelli della società che organizza il viaggio, avrebbero dovuto dircelo che si prefigurava tutta questa complicazione. Non saremmo partiti per la Croazia». La società ad ogni passeggero che gli urla contro smentisce: «Vi abbiamo informato riguardo le nuove regole» osserva ogni volta che può il titolare rispondendo ai turisti giornalieri imbufaliti. L'incertezza di ciò che si prefigura una volta firmato l'autocertificazione e lasciato il **porto** è la preoccupazione della stragrande maggioranza dei turisti in fila per passare i controlli delle autorità. «Certo è una complicazione non da poco - osserva una mamma pesarese che da dietro le transenne aspetta il figlio diciottenne andato a Lussino con un bel gruppo di coetanei -. Per accelerare i tempi abbiamo chiesto all'Asur se fosse possibile far fare il tampone privatamente. L'azienda sanitaria ci ha risposto di no perché i ragazzi devono rispettare l'isolamento. Non possono andare da nessuna parte». E quindi? «Aspetteremo, non c'è altro da fare. Piuttosto abbiamo dovuto riorganizzarci: mia suocera è andata a dormire dalla cognata per liberarci la sua casa. Mio figlio starà da solo nella nostra, sperando che si faccia prima possibile». Un paio di ragazzi in fila sbottano: «Lussino è Covid free. Il rischio vero è nelle discoteche: lì si che ci sono gli assembramenti» Solidea Vitali Rosati.



Navettamento nello scalo: il 19 sciopero sospeso

L' APPELLO L' amministratore delegato Edgardo Azzopardi chiama, i sindacati rispondono sospendendo lo sciopero del 19. Proprio ieri il manager di Port Mobility aveva inviato una lettera ai sindacati in vista dello sciopero del navettamento, che avrebbe bloccato lo scalo due giorni dopo la ripresa del traffico crocieristico. Azzopardi, pur condividendo le ragioni della protesta dei lavoratori, aveva sottolineato come fermare lo scalo in questo frangente avrebbe dato un' immagine negativa dell' intero ambito portuale e aveva appunto invitato i sindacati a fare un «passo indietro». E aveva annunciato passi in avanti nella trattativa con l' **Authority**. « In questi ultimi giorni, d' intesa con l' **Adsp** - ave scritto Azzopardi - abbiamo gettato le basi per approvare, in tempi brevi, un Piano dei servizi e del tariffario pluriennale che, ove i numeri torneranno a crescere, metterà al riparo i dipendenti tutti da una ristrutturazione che sembrava certa. Con lo scambio di note con l' **Authority** ci è stato assicurato, entro agosto, dopo l' approvazione del Comitato di gestione l' emanazione di un Decreto presidenziale relativo al secondo semestre 2020. Sulla scorta di tale futuro accordo la società, sulle proprie forze, anticiperà la cassa integrazione ai dipendenti». E i sindacati Filt-Cgil, Uiltrasporti, Ugl e Usb hanno accolto la richiesta di Azzopardi. Senza revocare lo sciopero, ma solo sospendendolo. «Pur apprezzando la ripresa di un dialogo costruttivo tra le parti scrivono le quattro sigle - riteniamo non risolte le problematiche sollevate sulla stabilità occupazionale. Per tale ragione sciopero e lo stato di agitazione non verranno ritirati ma sospesi, aderendo all' appello al senso di responsabilità di Azzopardi. Se non vi saranno modifiche nell' impostazione del funzionamento dei diritti di porto e della tariffazione, difficilmente ci saranno le garanzie da noi richieste. Pertanto proprio con l' intento di contribuire costruttivamente alle decisioni da prendere, chiediamo un incontro congiunto di aggiornamento entro la prima settimana di settembre». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ai porti più soldi dal governo Definiti i protocolli crociere

SCALO E PROSPETTIVE Una luce sempre più forte in fondo al tunnel. E' quella che vede il presidente dell' **Autorità portuale** di Civitavecchia Francesco Maria di Majo, che accoglie con favore due notizie importanti riguardanti l' economia dell' ente e la ripresa del traffico crocieristico. La prima buona novella è l' aumento dei fondi previsti dal Decreto agosto del Governo per sostenere le **Autorità** portuali. In particolare quelle più danneggiate dal lockdown, tra le quali c' è appunto Civitavecchia. L' importo dal fondo istituito dal ministero dei Trasporti viene incrementato dagli iniziali 6 milioni a 26. Soldi che saranno destinati, sottolinea una nota di Molo Vespucci, a quelle Authority che non hanno risorse proprie utilizzabili per finanziare le richieste di riduzione dei canoni concessori delle imprese che hanno avuto forti cali di fatturato, nonché per riconoscere contributi alle imprese fornitrici di manodopera temporanea che hanno subito pregiudizi dall' emergenza Covid. «E' con grande soddisfazione commenta di Majo - che accolgo la notizia dell' aumento di 20 milioni di euro del fondo in favore delle Adsp». Rimangono da accertare le modalità di assegnazione delle risorse del fondo a favore delle Authority. LA RIPARTENZA Il presidente esulta anche per la ripresa del traffico crocieristico, prevista per domani, con la prima nave che toccherà Civitavecchia lunedì. «L' attività di monitoraggio, controllo e coordinamento dell' ente è stata ulteriormente amplificata - dice di Majo -. L' Adsp ha promosso una serie di incontri con tutte le **autorità** e gli attori coinvolti nella delicata fase di riavvio del settore crocieristico». Incontri ai quali hanno partecipato enti pubblici e società private. «Partecipazione e sinergia sono state assolute e ciò ha permesso di elaborare in sole due riunioni, svoltesi l' 11 e il 12 agosto, protocolli di intesa, strategie e simulazioni in grado di riprodurre e prevedere un ampio numero di variabili, limitando al massimo gli imprevisti e stabilendo procedure volte a intercettare il passeggero a prescindere della modalità di viaggio che lo stesso sceglierà per raggiungere Civitavecchia». LE PROCEDURE Si è proceduto ad armonizzare i piani di sicurezza sanitaria per la prevenzione e il contenimento del contagio da Covid. «Sono state prodotte e condivise diverse procedure - continua di Majo -. Quella elaborata da Rct, gestore del terminal, e quella, a essa integrata, di Msc, sotto il controllo di Usmaf e Asl. La contingenza sanitaria e relative procedure poste in essere da Msc consentiranno lo sbarco ai soli crocieristi che effettueranno l' escursione e ciò al fine di tutelare la salute di ogni passeggero. Durante le escursioni non sono consentiti allontanamenti dai gruppi organizzati. Ai passeggeri inottemperanti sarà rifiutato l' accesso a bordo della nave con relativa consegna dei bagagli in banchina. Siamo quindi pronti alla ripartenza. I numeri stimati per gli imbarchi della prima nave Msc di lunedì si aggirano tra i 500 e gli 800 crocieristi. Visto che nessuno sbarcherà, si è deciso di soprassedere, in questa fase iniziale, alla riapertura di largo della Pace; valutazione che sarà rivista di settimana in settimana in base alle nuove prenotazioni». Martedì, all' indomani della ripartenza, è già in programma un' ulteriore incontro per compiere un' analisi critica della giornata precedente e avere aggiornamenti da Msc sulle previsioni di imbarco e sbarco per l' approdo successivo. A.B.M. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fiumicino, terminati i sondaggi della darsena

Sempre più vicina la realizzazione del porto commerciale

I LAVORI Completati i carotaggi del terreno nell' area dove verrà costruita la darsena per i pescherecci a Fiumicino. È dunque conto alla rovescia per realizzare l' approdo dove mettere in sicurezza le imbarcazioni che oggi attraccano nell' inadeguato porto-canale. Nella zona in cui sorgeva prima il mercato del pesce all' opera una perforatrice per sondaggi e un penetrometro statico, strumenti volti a sondare la stabilità a una profondità di circa 30 metri, che hanno prelevato i necessari campioni. I tecnici della Geoter hanno effettuato infatti esami geognostici anche in punti a ridosso del perimetro e all' interno delle vasche di colmata. La darsena della pesca, parallela al molo nord della Fossa Traiana, si inserisce nel più ampio progetto del porto commerciale. Inizierà dalla punta del molo l' antemurale dell' approdo per i motopesca e sarà lungo circa 400 metri, con una curvatura verso nord. A circa 200 metri di distanza dalla banchina invece costruita la diga di sottoflutto, lunga circa 400 metri dalla riva. Tra i due bracci si aprirà l' imboccatura all' approdo di circa 190 metri. La larghezza totale sarà 120 mentre la lunghezza supererà i 350 metri. Al suo interno ricavati 86 posti e non solo per i natanti dediti all' attività di pescato.

Lungo la banchina adiacente il molo di sottoflutto, realizzati infatti 58 ormeggi: 30 per i pescherecci, 13 per la piccola pesca e 15 per le turbosoffianti e imbarcazioni varie. Sulla banchina opposta previsto l' ormeggio di altre unità tra cui rimorchiatori, piloti e sommozzatori, compresa una zona per il bunkeraggio dei natanti. Oltre all' edificio per l' asta del pescato, a terra costruiti gli uffici per le cooperative dei lupi di mare e un' area per le attività produttive in grado di ospitare cinque cantieri nautici. La darsena avrà un costo di 39 milioni di euro e rientra nel finanziamento di 165 milioni che la Bei ha concesso all' **Autorità di sistema portuale** per costruire il futuro porto commerciale di Fiumicino. Entro la fine dell' anno la gara d' appalto e la prossima estate dovrebbero prendere il via i lavori. Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Di Agosto - Civitavecchia, Di Majo: Bene, l' attenzione del Governo per i porti laziali

14 Aug, 2020 Decreto Agosto - Riconosciuti circa 100 milioni di euro in favore del network portuale laziale. Di Majo (AdSP) "Ci consentono di guardare al futuro con rinnovato ottimismo soprattutto in relazione alle posizioni lavorative al termine dell' applicazione della cassa integrazione in deroga" **Civitavecchia**, - Sale da 6 a 26 milioni di euro l' importo del fondo istituito presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal Decreto Legge 19 maggio 2020, numero 34, meglio conosciuto come 'Decreto Rilancio'. Viene dunque incrementata di ulteriori 20 milioni di euro la quota che sarà destinata alle Autorità Portuali che non hanno risorse proprie utilizzabili per finanziare le richieste di riduzione dei canoni concessori delle imprese che hanno avuto forti cali di fatturato nonchè per riconoscere contributi alle imprese fornitrici di manodopera temporanea che hanno subito pregiudizi dall' emergenza sanitaria. E' questa una delle novità di maggiore importanza, per quanto riguarda la nostra Autorità di Sistema Portuale e, in particolare, il **porto** di **Civitavecchia**, conseguente alla recente adozione del decreto legge di agosto recante misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell' economia. 'Con grande soddisfazione - commenta il Presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - accolgo la notizia dell' aumento di ben 20 milioni di euro del fondo in favore delle AdSP che non hanno avanzi di amministrazione disponibili. Ringrazio la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli per aver saputo, ancora una volta, comprendere ed affrontare con concretezza la situazione drammatica in cui versano quei porti, come **Civitavecchia**, che per effetto dell' emergenza sanitaria e il conseguente crollo del settore crocieristico, e in parte di quello dei traghetti, hanno subito ingenti danni che si sono estesi sull' intera economia che ruota intorno a tali settori. Con favore sono state, quindi, anche accolte le altre misure compensative di carattere finanziario che il Governo ha adottato con il Decreto di agosto a sostegno del settore crocieristico e di quello del trasporto marittimo passeggeri. Rimangono ora da accertare le modalità di assegnazione delle risorse del fondo a favore delle AdSP che hanno subito pregiudizi per le mancate entrate dai diritti di **porto**. Quest' ultimo decreto agostano, che segue di qualche giorno quello del Decreto infrastrutture in cui sono stati riconosciuti circa 100 milioni di euro in favore del network portuale laziale, ci consentono di guardare al futuro con rinnovato ottimismo soprattutto in relazione alle posizioni lavorative al termine dell' applicazione della cassa integrazione in deroga ', conclude il numero uno di Molo Vespucci.

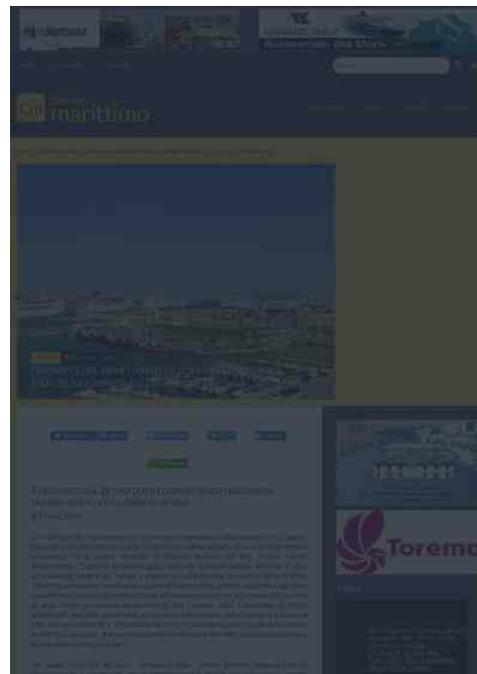


Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, primo porto crocieristico nazionale, pronto alla ripresa delle crociere

14 Aug, 2020 CIVITAVECCHIA - Nell' attuale fase di imminente ripresa del traffico crocieristico , a seguito del via libera del Governo, prosegue l' attività di coordinamento tra le varie amministrazioni competenti , lo fa sapere l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**. 'L' attività di monitoraggio, controllo e coordinamento dell' ente è stata ulteriormente amplificata', spiega il presidente dell' Authority, **Francesco Maria di Majo** . 'L' AdSP ha promosso e coordinato una serie di incontri estesi a tutte le **Autorità** e agli attori coinvolti nella delicatissima fase di riavvio del settore crocieristico a Civitavecchia. Incontri ai quali hanno partecipato rappresentanti del Comune, della Capitaneria di Porto, dell' USMAF, della ASL, della Polizia di Frontiera, della Dogana, della Guardia di Finanza, di MSC, del terminalista RCT, di Port Mobility, di CSP (società di trasporto locale del Comune), di SMS (tour operator), dell' agenzia marittima Bellettieri e della PAS, la nostra società che si occupa della security **portuale**'. 'Ho voluto citarli uno per uno - continua di **Majo** - perché desidero ringraziarli per la collaborazione e, soprattutto, per la professionalità e serietà con cui quotidianamente affrontano le problematiche che, necessariamente, emergono in ambito **portuale**. La partecipazione e la sinergia è stata assoluta e ciò ha permesso di elaborare, in breve tempo, e nell' arco di due riunioni svoltesi l' 11 e il 12 agosto, protocolli di intesa, strategie e simulazioni in grado di riprodurre e prevedere un ampio numero di variabili, limitando al massimo gli imprevisti e stabilendo procedure volte a intercettare il passeggero a prescindere della modalità di viaggio che lo stesso sceglierà per raggiungere Civitavecchia e imbarcarsi sulla nave da crociera. Tutti, per quanto di competenza, hanno fornito un contributo essenziale alla predisposizione delle condizioni ottimali per affrontare il test della ripartenza previsto per lunedì prossimo. Si è proceduto, quindi, ad armonizzare i diversi piani di sicurezza sanitaria per la prevenzione e il contenimento del contagio da covid-19 tra le diverse parti in causa e nei diversi momenti di gestione del passeggero. Sono state prodotte e condivise, in tempi brevissimi, diverse procedure per la gestione dei crocieristi, quella elaborata dalla Roma Cruise Terminal e quella, ad essa integrata, di MSC, sotto il controllo e con la condivisione dell' USMAF e della ASL. Altrettanto ha fatto Port Mobility armonizzando le proprie procedure con quelle sopra descritte mediante l' apporto di specifici correttivi. E' utile ricordare che la contingenza sanitaria nonché le relative procedure poste in essere dalla MSC consentiranno lo sbarco ai soli passeggeri crocieristi che effettueranno l' escursione e ciò al fine di tutelare la salute di ogni passeggero. Durante le escursioni non sono, inoltre, consentiti allontanamenti dai gruppi organizzati. Ai passeggeri inottemperanti sarà rifiutato l' accesso a bordo della nave con relativa consegna dei bagagli in banchina. Siamo quindi pronti alla ripartenza, che sarà comunque graduale, di un settore importantissimo per l' economia **portuale**, territoriale e regionale. I numeri stimati per gli imbarchi da Civitavecchia della prima nave della MSC che partirà lunedì prossimo si aggirano tra i 500 e gli 800 crocieristi e, considerata l' assenza di passeggeri sbarcanti, d' accordo con tutti gli attori interessati, si è deciso di soprassedere, per questa prima fase iniziale, alla riapertura di Largo della Pace; valutazione che sarà rivista, di settimana in settimana, in base alle nuove prenotazioni. E' il caso di ribadire l' essenziale supporto di ASL e USMAF che hanno dettato i margini procedurali entro i quali era consentito muoversi al fine di garantire la salute dei passeggeri e del personale coinvolto, fino al prevedere e procedimentare ogni possibile caso di positività al virus eventualmente riscontrato, elaborando piani di gestione estremamente dettagliati dal momento dell' individuazione



Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

dell' eventuale positività, alla gestione della quarantena fino all' eventuale trasporto del soggetto positivo presso strutture già individuate. Tutto ciò mediante protocolli e procedure condivise tra USMAF, ASL, RCT e MSC'. 'Un' importante passo compiuto da questa AdSP, insieme all' amministrazione comunale - conclude di **Majo** - è stato quello di recepire le istanze espresse dagli operatori convenuti alle riunioni di coordinamento circa l' esigenza di ottimizzare lo spostamento dei passeggeri crocieristi tra nave e stazione ferroviaria di Civitavecchia. In poche ore, come noto, è stato infatti siglato il Protocollo d' Intesa tra AdSP e Comune in modo da rendere immediatamente effettivo il servizio di linea speciale e dedicata che consente tale collegamento diretto'. Per martedì 18 agosto, all' indomani della ripartenza, è già in programma un ulteriore incontro per compiere un' analisi critica della giornata precedente e avere aggiornamenti da MSC sulle previsioni di imbarco e sbarco per l' approdo successivo.

Al rinnovo il "Civitavecchia Blue Agreement" con l' adesione di nuovi armatori. Verso un porto green con il "Sulphur Cap"

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 14 AGO - L' accordo volontario siglato due anni fa dalle compagnie di navigazione che servono le cosiddette "Autostrade del Mare" e che anticipava l' applicazione del "Sulphur Cap", entrato in vigore a gennaio di quest' anno, sarà rinnovato nel contenuto con l' auspicio che ci siano ulteriori adesioni di altri armatori, in particolare del settore crocieristico. Il prossimo 25 agosto, il Presidente dell' AdSP, in accordo con il Comandante del **Porto** e col Comune di **Civitavecchia**, ha indetto una videoconferenza prodromica alla firma del nuovo "**Civitavecchia Blue Agreement**" che, sottoscritto a suo tempo da Grandi Navi Veloci, Grimaldi Lines e Tirrenia, sarà ora rivolto anche ad altri armatori. Nel corso della conference call, alla quale parteciperanno le agenzie marittime in rappresentanza delle relative compagnie crocieristiche, saranno definiti i contenuti dell' adeguamento del citato accordo volontario al mutato regime normativo ed ai progressi tecnologici intervenuti dalla sottoscrizione del primo accordo risalente al 26 giugno del 2018. Si dà, così, continuità all' impegno dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e del suo presidente, Francesco Maria di Majo, volto a caratterizzare sempre più il **porto** di **Civitavecchia** quale "green port". E proprio in tale ottica, già dal 2018, alcuni gruppi armatoriali scalanti il **porto** di **Civitavecchia** hanno introdotto procedure ed acquisito apparecchiature tese a ridurre, oltre i limiti imposti dall' I.M.O., le emissioni in atmosfera delle loro flotte, adottando tecnologie tra loro molto differenti. Intanto ieri l' Arpa Lazio, in aggiunta alle attuali centraline fisse, ha collocato una postazione mobile all' interno dell' ambito portuale al fine di misurare in maniera più puntuale le emissioni prodotte dalle navi. Al riguardo, l' AdSP, dando seguito a quanto concordato nel corso della riunione di venerdì scorso indetta dal comandante della Capitaneria di **Porto**, Francesco Tomas, fornirà tutte le facilities necessarie. Sempre durante il citato incontro, l' Arpa Lazio ha fatto presente che, negli ultimi mesi, nel **porto** di **Civitavecchia** non sono stati mai superati i limiti di tollerabilità prescritti dalla normativa. Dai numerosi controlli effettuati nelle ultime settimane dalla stessa Capitaneria di **Porto** in un solo caso è stato riscontrato il mancato rispetto dei limiti di tenore di zolfo nel combustibile; limite che, come noto, dal primo gennaio 2020 è stato ulteriormente abbassato. Nella foto la centralina mobile dell' Arpa Lazio.

Civitavecchia: Decreto Agosto, sale a 26 mln lo stanziamento. Di Majo (AdSP), Si conferma per il porto l' attenzione del Governo

(FERPRESS) - Civitavecchia, 14 AGO - Sale da 6 a 26 milioni di euro l' importo del fondo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal Decreto Legge 19 maggio 2020, numero 34, meglio conosciuto come "Decreto Rilancio". Viene dunque incrementata di ulteriori 20 milioni di euro la quota che sarà destinata alle Autorità Portuali che non hanno risorse proprie utilizzabili per finanziare le richieste di riduzione dei canoni concessori delle imprese che hanno avuto forti cali di fatturato nonché per riconoscere contributi alle imprese fornitrici di manodopera temporanea che hanno subito pregiudizi dall' emergenza sanitaria. E' questa una delle novità di maggiore importanza, per quanto riguarda la nostra Autorità di Sistema Portuale e, in particolare, il **porto** di Civitavecchia, conseguente alla recente adozione del decreto legge di agosto recante misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell' economia. La conferma è giunta da un comunicato dell' Autorità di Sistema Portuale. "Con grande soddisfazione - commenta il Presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - accolgo la notizia dell' aumento di ben 20 milioni di euro del fondo in favore delle AdSP

che non hanno avanzi di amministrazione disponibili. Ringrazio la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli per aver saputo, ancora una volta, comprendere ed affrontare con concretezza la situazione drammatica in cui versano quei porti, come Civitavecchia, che per effetto dell' emergenza sanitaria e il conseguente crollo del settore crocieristico, e in parte di quello dei traghetti, hanno subito ingenti danni che si sono estesi sull' intera economia che ruota intorno a tali settori. Con favore sono state, quindi, anche accolte le altre misure compensative di carattere finanziario che il Governo ha adottato con il Decreto di agosto a sostegno del settore crocieristico e di quello del trasporto marittimo passeggeri. Rimangono ora da accertare le modalità di assegnazione delle risorse del fondo a favore delle AdSP che hanno subito pregiudizi per le mancate entrate dai diritti di **porto**. Quest' ultimo decreto agostano, che segue di qualche giorno quello del Decreto infrastrutture in cui sono stati riconosciuti circa 100 milioni di euro in favore del network portuale laziale, ci consentono di guardare al futuro con rinnovato ottimismo soprattutto in relazione alle posizioni lavorative al termine dell' applicazione della cassa integrazione in deroga", conclude il numero uno di Molo Vespucci.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Decreto di agosto, sale a 26 milioni di euro lo stanziamento per le AdSP MTCS

Di Majo (AdSP MTCS): 'Si conferma l' attenzione del Governo per il porto di Civitavecchia' - Sale da 6 a 26 milioni di euro l' importo del fondo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal Decreto Legge 19 maggio 2020, numero 34, meglio conosciuto come 'Decreto Rilancio'. Viene dunque incrementata di ulteriori 20 milioni di euro la quota che sarà destinata alle Autorità Portuali che non hanno risorse proprie utilizzabili per finanziare le richieste di riduzione dei canoni concessori delle imprese che hanno avuto forti cali di fatturato nonché per riconoscere contributi alle imprese fornitrici di manodopera temporanea che hanno subito pregiudizi dall' emergenza sanitaria. E' questa una delle novità di maggiore importanza, per quanto riguarda la nostra Autorità di Sistema Portuale e, in particolare, il porto di Civitavecchia, conseguente alla recente adozione del decreto legge di agosto recante misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell' economia. 'Con grande soddisfazione - commenta il Presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - accolgo la notizia dell' aumento di ben 20 milioni di euro del fondo in favore delle AdSP che non hanno avanzi di amministrazione disponibili. Ringrazio la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli per aver saputo, ancora una volta, comprendere ed affrontare con concretezza la situazione drammatica in cui versano quei porti, come Civitavecchia, che per effetto dell' emergenza sanitaria e il conseguente crollo del settore crocieristico, e in parte di quello dei traghetti, hanno subito ingenti danni che si sono estesi sull' intera economia che ruota intorno a tali settori. Con favore sono state, quindi, anche accolte le altre misure compensative di carattere finanziario che il Governo ha adottato con il Decreto di agosto a sostegno del settore crocieristico e di quello del trasporto marittimo passeggeri. Rimangono ora da accertare le modalità di assegnazione delle risorse del fondo a favore delle AdSP che hanno subito pregiudizi per le mancate entrate dai diritti di porto. Quest' ultimo decreto agostano, che segue di qualche giorno quello del Decreto infrastrutture in cui sono stati riconosciuti circa 100 milioni di euro in favore del network portuale laziale, ci consentono di guardare al futuro con rinnovato ottimismo soprattutto in relazione alle posizioni lavorative al termine dell' applicazione della cassa integrazione in deroga', conclude il numero uno di Molo Vespucci.



Civitavecchia Blue Agreement

GAM EDITORI

14 agosto 2020 - L' accordo volontario siglato due anni fa dalle compagnie di navigazione che servono le cosiddette "Autostrade del Mare" e che anticipava l' applicazione del "Sulphur Cap", entrato in vigore a gennaio di quest' anno, sarà rinnovato nel contenuto con l' auspicio che ci siano ulteriori adesioni di altri armatori, in particolare del settore crocieristico. Il prossimo 25 agosto, il Presidente dell' AdSP, in accordo con il Comandante del **Porto** e col Comune di **Civitavecchia**, ha indetto una videoconferenza prodromica alla firma del nuovo "**Civitavecchia** Blue Agreement" che, sottoscritto a suo tempo da Grandi Navi Veloci, Grimaldi Lines e Tirrenia, sarà ora rivolto anche ad altri armatori. Nel corso della conference call, alla quale parteciperanno le agenzie marittime in rappresentanza delle relative compagnie crocieristiche, saranno definiti i contenuti dell' adeguamento del citato accordo volontario al mutato regime normativo ed ai progressi tecnologici intervenuti dalla sottoscrizione del primo accordo risalente al 26 giugno del 2018. Si dà, così, continuità all' impegno dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e del suo Presidente, Francesco Maria di Majo, volto a caratterizzare sempre più il **porto** di **Civitavecchia** quale "green port". E proprio in tale ottica, già dal 2018, alcuni gruppi armatoriali scalanti il **porto** di **Civitavecchia** hanno introdotto procedure ed acquisito apparecchiature tese a ridurre, oltre i limiti imposti dall' I.M.O., le emissioni in atmosfera delle loro flotte, adottando tecnologie tra loro molto differenti.



«Porto, è la burocrazia a frenare lo sviluppo non solo la pandemia»

Galozzi, leader del gruppo omonimo: troppi ritardi negli interventi per lo scalo

Diletta Turco

Nessuna «misura di sostegno» per il settore, ma programmazione veloce e concreta per risolvere i nodi ancora presenti. È Agostino Galozzi, presidente dell'omonimo gruppo industriale che, da decenni, si occupa di traffici commerciali internazionali, a descrivere non solo il presente dell'infrastruttura salernitana, ma anche l'immediato futuro di un'economia che «non è, di certo, alla ricerca - dice - con il cappello in mano, di aiuti. Il contesto economico negativo causato nel mondo dalla pandemia Covid-19 ha contaminato anche il porto di Salerno, sebbene in misura inferiore rispetto ad altri scali del Paese». Per Galozzi «il sostegno alla tenuta ed allo sviluppo dei traffici non può essere relegato alla minimalista ipotesi di riduzione dei canoni demaniali. Occorre che siano avviati, o si concludano con la massima urgenza, i lavori di riqualificazione infrastrutturale legati all'approfondimento dei fondali, all'allargamento della imboccatura portuale, alle gallerie di Salerno Ovest. Noi chiediamo che non si perda più tempo nella realizzazione delle indispensabili opere di rilancio, già pianificate da tempo, ennesima conferma della incapacità di alcuni ambiti della pubblica amministrazione del Paese a fare. Solo così si contribuisce allo sviluppo economico dell'Italia, rendendo competitive le produzioni italiane sui mercati globali». LA SITUAZIONE Un calo dei traffici anche commerciali, dunque, come quello registrato a giugno dal porto di Salerno che, per il presidente del gruppo Galozzi, non è solo legato alla pandemia: «Confesso - puntualizza il cavaliere del Lavoro - che questo dato mi ha sorpreso, forse perché condizionato positivamente dall'andamento del nostro gruppo. Grazie ad un incessante lavoro commerciale ed operativo, Salerno Container Terminal, a questo punto, devo immaginare, in assoluta controtendenza, ha registrato in questa prima parte dell'anno una crescita del 6,9%, avendo movimentato nel periodo gennaio/luglio del 2020 180.708 teus, pari al 80% del traffico portuale, rispetto ai 168.966 teus lavorati nello stesso periodo del 2019». L'AFFONDO Non solo Coronavirus, dunque. Uno dei problemi più grandi è il fattore tempo. «Mi torna in mente Aspettando Godot di beckettiana memoria, sentendomi un po' come Estragone e Vladimiro, che, convocati e convogliati, non smettono di aspettare. Ma di certo - puntualizza Galozzi - non intendo fare la stessa fine, perché per loro l'attesa sarà infinita. E lo dico per le centinaia di persone che lavorano nella nostra squadra. Non è possibile. Non so di chi sia la vera responsabilità, ma non vedo un impegno strenuo, quotidiano, senza tregua per portare a casa il risultato. La draga ha completato la prima fase del dragaggio già a metà marzo ed a oggi neanche un centimetro si è guadagnato per il pescaggio delle navi. I lavori all'imboccatura sono stati appaltati quattro anni fa ed ancora sono completamente fermi al palo». È questo uno dei problemi che, per Galozzi, sta determinando affanni, proprio lui già in passato aveva sottolineato la necessità di un dialogo maggiore con le istituzioni per risolvere, una volta per tutte, il problema della burocrazia e dei lavori infrastrutturali dai ritmi rallentati. «Da una parte - spiega - gli operatori, gli imprenditori, i lavoratori continuano giorno per giorno a barcamenarsi, con un impegno senza precedenti, per mantenere nelle rotte della competitività e del protagonismo positivo il nostro porto. Dall'altra, almeno così appare, nulla accade. Né vale ripetere, lo avevamo detto che l'accorpamento non avrebbe portato nulla di buono per Salerno e che l'entità delle questioni del porto di Napoli



avrebbe lasciato al nostro scalo una attenzione solo residuale».



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Da qui l' appello ai vertici dell' **autorità** di **Sistema**: «Se a Salerno ci sei - conclude - batti un colpo, perché siamo tutti sulla stessa barca a combattere la stessa battaglia, per lo sviluppo economico, per l' occupazione, per la crescita». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Anche gli ex "Automar" nell' Agenzia per il lavoro

Bruno Bossio: merito della politica e del ministro

Domenico LatinoGIOIA TAURO «Si intravede una prospettiva per i lavoratori in esubero della area portuale di Gioia Tauro». Ad affermarlo è la parlamentare del Partito democratico Enza Bruno Bossio, che aggiunge: «Nel "decreto agosto", infatti, approvato dal Consiglio dei ministri, si prevede all' articolo 93 comma 3 che possano essere assorbiti all' interno dell' Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale i lavoratori non più in servizio nelle imprese che operano all' interno del porto di Gioia Tauro. Un risultato importante - spiega la deputata cosentina - ottenuto grazie alla lotta delle organizzazioni sindacali e degli amministratori comunali locali. Va dato atto alla ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, di essersi spesa molto per questo obiettivo. Un primo risultato raggiunto in una battaglia per il lavoro che resta centrale negli impegni di governo del Pd in Calabria». La notizia era stata annunciata in anteprima, giovedì notte, dal vicesindaco Valerio Romano, sul proprio profilo Facebook: «Questa sera - aveva scritto Romano - durante la celebrazione della Messa del Santo Patrono di Gioia Tauro, mi è stato comunicato dall' on. Enza Bruno Bossio che il decreto legge per inserire i lavoratori portuali nell' Agenzia è passato in Consiglio dei ministri. Grazie a chi ha lavorato per raggiungere il risultato (Autorità portuale, Filt-Cgil e tanti altri). Aspettiamo di leggere il testo ufficiale ma, intanto, una prima buona notizia per i nostri portuali». Sono circa 25 gli ex portuali licenziati che non sono ancora riusciti a trovare una ricollocazione: si tratta di 13 ex dipendenti del terminalista "Automar Gioia Tauro Spa", che sostengono di aver subito l' ingiustizia di un licenziamento collettivo, e di altri 12 lavoratori delle cosiddette "ditte esterne" (Sea Work, International Shipping e Universal Service), il cui licenziamento è stato riconosciuto come illegittimo dal Giudice del lavoro che, tuttavia, ha disposto la sola tutela indennitaria e non il reintegro. In ambedue i casi, si tratta di lavoratori che, avendo operato per diversi anni nel porto di Gioia, hanno maturato un elevato grado di specializzazione e professionalità. A loro si aggiungono i famosi lavoratori del bacino "All Service". Inserirli negli elenchi dell' Agenzia consentirebbe loro di beneficiare delle indennità mensili previste e di essere gradualmente riassorbiti in un' attività. La Port Agency, partecipata al 100% dall' Authority gioiese, è stata costituita per supportare i 377 lavoratori che, nel 2017, erano stati dichiarati in esubero dal vecchio terminalista Contship-Mct. Oggi, grazie al subentro in Mct del gruppo Msc di Gianluigi Aponte, che ne ha assunto la quasi totalità, permangono in elenco soltanto 37 persone.



Auddino rivendica il suo impegno «Ho fatto inserire io la norma»

GIOIA TAURO L'annuncio della Bossio ha innescato un incidente "diplomatico" con il senatore del Movimento 5 Stelle, Giuseppe Auddino, che in una nota pubblica ha evidenziato: «Registro con piacere come anche la collega calabrese del Partito Democraticico, che ha dato la notizia in anteprima, riconosca il grande lavoro svolto e l'importanza del risultato raggiunto che, mi corre l'obbligo sottolineare, non "è il frutto della lotta degli amministratori comunali locali o delle organizzazioni sindacali" bensì del sottoscritto: con un importante intervento legislativo di mia iniziativa, in qualità di parlamentare ho proposto di inserire nel DL agosto il comma in questione elaborato dal sottoscritto, di concerto con il viceministro Cancellieri e tutto lo staff del ministero delle Infrastrutture». «Se anche la "ministra si è spesa molto per questo obiettivo" - prosegue il senatore polistenese citando la nota della Bruno Bossio - sono doppiamente felice, perché avvalora la tesi di chi, come me, ha sempre sostenuto l'importanza e la necessità di tale iniziativa legislativa...». A riconoscere il giusto merito agli interlocutori politici che si sono spesi per risolvere questa delicata situazione è stato il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che, «nel sottolineare l'importante lavoro di sinergia istituzionale tra le parti, ha evidenziato la valenza sociale dell'attuale decisione governativa, soprattutto in questa fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal terminalista di procedere a successive assunzioni». Agostinelli ha poi voluto ringraziare in maniera particolare proprio il senatore Auddino e l'onorevole Bruno Bossio. d.l. Prima rigaseconda rigaterza riga.



L' accordo con il Governo riguarda 576 lavoratori in esubero

I licenziati entrano in Port Agency

L' Autorità portuale: «Attraverso il dl Agosto recepite le istanze del territorio»

GIOIA TAURO - I lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 potranno ora confluire nella Gioia Tauro Port Agency. Attraverso il Decreto Agosto, il Governo ha recepito le istanze giunte dal territorio e frutto di un importante lavoro sinergico, messo in atto tra l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Finanze e del Lavoro, in accordo con le Organizzazioni sindacali. Si è giunti a questa importante decisione a seguito di numerosi confronti istituzionali, definiti, ulteriormente, lo scorso 27 luglio nel corso di un tavolo tecnico, convocato appositamente, dove è stata chiaramente manifestata la volontà delle Parti di mettere nero su bianco i diversi passaggi normativi, affinché si potesse trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nell' elenco dell' Agenzia di somministrazione del lavoro **portuale** e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro. Dallo schema normativo, predisposto dall' Ufficio legale dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro e recepito dai Ministeri vigilanti, si è trovata così la condizione giuridico Il porto di Gioia Tauro legale per giungere al loro assorbimento, e garantire così un concreto sostegno economico e professionale a questi lavoratori. Nello specifico l' art. 93 del Decreto Agosto, nel disciplinare le "Disposizioni in materia di porti", al terzo comma ha disposto di fare "confluire i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell' art. 16 della legge 84/94, ivi compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessione ai sensi dell' art 18 della citata legge" nella Port Agency fino al 31 dicembre 2020. La notizia è stata favorevolmente accolta dalla parlamentare del Pd, Enza Bruno Bossio: «Si tratta di un impegno reale per 576 lavoratori portuali in esubero delle imprese di Taranto e Gioia Tauro. Un risultato importante ottenuto grazie alla lotta delle organizzazioni sindacali e degli amministratori comunali locali. Va dato atto alla ministra delle infrastrutture Paola De Micheli, di essersi spesa molto per questo obiettivo. Un primo risultato raggiunto in una battaglia per il lavoro che resta centrale negli impegni di Governo del Pd in Calabria». Dello stesso tenore, ma con qualche distinguo e un' assunzione di "paternità del provvedimento, le dichiarazioni del senatore Cinquestelle Fabio Auddino: «Registro con piacere come anche la collega Bossio riconosca l' importanza del risultato raggiunto che, mi corre l' obbligo sottolineare, non "è il frutto delle lotte degli amministratori comunali locali o delle organizzazioni sindacali" bensì del lavoro costante che ho portato avanti negli ultimi mesi insieme al vice ministro Cancellieri ed a tutto lo staff del Ministero delle Infrastrutture. Se anche la "Ministra si è spesa molto per questo obiettivo" sono doppiamente felice, perché avvalorata la tesi di chi, come me, ha sempre sostenuto l' importanza e la necessità di tale intervento legislativo ed ha sempre creduto nella valorizzazione della professionalità e dell' esperienza di tutti i portuali in esubero, i quali ora, finalmente, avranno pari tutela». do.ga.



Gioia Tauro: Decreto Agosto, i lavoratori licenziati potranno confluire nella Port Agency

(FERPRESS) - Gioia Tauro 14 AGO - I lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 potranno ora confluire nella Gioia Tauro Port Agency. Attraverso il Decreto Agosto, il Governo ha recepito le istanze giunte dal territorio e frutto di un importante lavoro sinergico, messo in atto tra l' Autorità portuale di Gioia Tauro, i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Finanze e del Lavoro, in accordo con le Organizzazioni sindacali. Così una nota dell' Autorità portuale. "Si è giunti a questa importante decisione a seguito di numerosi confronti istituzionali, definiti, ulteriormente, lo scorso 27 luglio nel corso di un tavolo tecnico, convocato appositamente, dove è stata chiaramente manifestata la volontà delle Parti di mettere nero su bianco i diversi passaggi normativi, affinché si potesse trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nell' elenco dell' Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro. "Dallo schema normativo, predisposto dall' Ufficio legale dell' Autorità portuale di Gioia Tauro e recepito dai Ministeri vigilanti, si è trovata così la condizione giuridico legale per giungere al loro assorbimento, e garantire così un concreto sostegno economico e professionale a questi lavoratori. Nello specifico l' art. 93 del Decreto Agosto, nel disciplinare le "Disposizioni in materia di porti", al terzo comma ha disposto di fare "confluire i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell' art. 16 della legge 84/94, ivi compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessione ai sensi dell' art 18 della citata legge" nella Port Agency fino al 31 dicembre 2020. "Particolare soddisfazione - conclude la nota - è stata manifestata dal commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che, nel sottolineare l' importante lavoro di sinergia istituzionale tra le Parti, ha evidenziato la valenza sociale dell' attuale decisione governativa, soprattutto, in questa fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

I lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 potranno ora confluire nella Gioia Tauro Port Agency

I lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 potranno ora confluire nella **Gioia Tauro** Port Agency. Attraverso il Decreto Agosto, il Governo ha recepito le istanze giunte dal territorio e frutto di un importante lavoro sinergico, messo in atto tra l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Finanze e del Lavoro, in accordo con le Organizzazioni sindacali. Si è giunti a questa importante decisione a seguito di numerosi confronti istituzionali, definiti, ulteriormente, lo scorso 27 luglio nel corso di un tavolo tecnico, convocato appositamente, dove è stata chiaramente manifestata la volontà delle Parti di mettere nero su bianco i diversi passaggi normativi, affinché si potesse trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nell' elenco dell' Agenzia di somministrazione del lavoro **portuale** e per la qualificazione professionale del porto di **Gioia Tauro**. Dallo schema normativo, predisposto dall' Ufficio legale dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e recepito dai Ministeri vigilanti, si è trovata così la condizione giuridico legale per giungere al loro assorbimento, e garantire così un concreto sostegno economico e professionale a questi lavoratori. Nello specifico l' art. 93 del Decreto Agosto, nel disciplinare le "Disposizioni in materia di porti", al terzo comma ha disposto di fare "confluire i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell' art. 16 della legge 84/94, ivi compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessione ai sensi dell' art 18 della citata legge" nella Port Agency fino al 31 dicembre 2020. Particolare soddisfazione è stata manifestata dal commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, che, nel sottolineare l' importante lavoro di sinergia istituzionale tra le Parti, ha evidenziato la valenza sociale dell' attuale decisione governativa, soprattutto, in questa fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Ok all' ingresso nella Gioia Tauro Port Agency dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18

Il via libera nel Decreto Agosto in via di pubblicazione nella "Gazzetta Ufficiale" I lavoratori del porto di Gioia Tauro licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 della legge 84/94 potranno confluire nella Gioia Tauro Port Agency, l'agenzia per la somministrazione di lavoro portuale temporaneo nello scalo calabrese istituita a metà 2017 (del 26 luglio 2017). Nell' articolo 93 del cosiddetto Decreto Agosto, che sta per essere pubblicato nella "Gazzetta Ufficiale", nel disciplinare "Disposizioni in materia di porti", al terzo comma si dispone infatti di fare "confluire i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell' art. 16 della legge 84/94, ivi compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessione ai sensi dell' art 18 della citata legge" fino al 31 dicembre 2020. Soddisfazione per il via libera all' ingresso di questi lavoratori nell' agenzia per il lavoro portuale è stata manifestata dal commissario straordinario dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha evidenziato la valenza sociale della decisione governativa soprattutto in questa fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal terminalista di Gioia Tauro di procedere a successive assunzioni.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informARE'. The main headline reads: 'Ok all'ingresso nella Gioia Tauro Port Agency dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il via libera nel Decreto Agosto in via di pubblicazione nella "Gazzetta Ufficiale"'. The main text of the article is visible, starting with: 'I lavoratori del porto di Gioia Tauro licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 della legge 84/94 potranno confluire nella Gioia Tauro Port Agency l'agenzia per la somministrazione di lavoro portuale temporaneo nello scalo calabrese istituita a metà 2017 (del 26 luglio 2017). Nell' articolo 93 del cosiddetto Decreto Agosto, che sta per essere pubblicato nella "Gazzetta Ufficiale", nel disciplinare "Disposizioni in materia di porti", al terzo comma si dispone infatti di fare "confluire i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94, ivi compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessione ai sensi dell'art 18 della citata legge" fino al 31 dicembre 2020. Soddisfazione per il via libera all'ingresso di questi lavoratori nell'agenzia per il lavoro portuale è stata manifestata dal commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha evidenziato la valenza sociale della decisione governativa soprattutto in questa fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal terminalista di Gioia Tauro di procedere a successive assunzioni.' Below the text, there is a search bar with the text 'Cerca il tuo albergo...' and a table with columns for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. The table contains the following data: '14 Aug', '15 Aug', and '2020'. There is also a 'Cerca' button. At the bottom, there is a footer with the text: 'informARE - Piazza Matteotti 1/5 - 16123 Genova - ITALIA tel. 010 2402322, fax 010 2346768, email'.

Gioia Tauro, i lavoratori licenziati confluiranno nella Port Agency

«I lavoratori licenziati dalle imprese (ex artt. 16 e 18 Legge 84/ 94) potranno ora confluire nella **Gioia Tauro** Port Agency . Attraverso il Decreto Agosto, il Governo ha recepito le istanze giunte dal territorio e frutto di un importante lavoro sinergico, messo in atto tra l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Finanze e del Lavoro, in accordo con le Organizzazioni sindacali». È quanto si legge in una nota dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**. «Si è giunti a questa importante decisione - prosegue la nota - a seguito di numerosi confronti istituzionali, definiti, ulteriormente, lo scorso 27 luglio nel corso di un tavolo tecnico , convocato appositamente, dove è stata chiaramente manifestata la volontà delle parti di mettere nero su bianco i diversi passaggi normativi , affinché si potesse trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nell' elenco dell' Agenzia di somministrazione del lavoro **portuale** e per la qualificazione professionale del porto di **Gioia Tauro**. Dallo schema normativo, predisposto dall' Ufficio legale dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e recepito dai Ministeri vigilanti, si è trovata così la condizione giuridico legale per giungere al loro assorbimento , e garantire così un concreto sostegno economico e professionale a questi lavoratori». Particolare soddisfazione è stata manifestata dal commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli** , che, conclude la nota, «nel sottolineare l' importante lavoro di sinergia istituzionale tra le Parti, ha evidenziato la valenza sociale dell' attuale decisione governativa, soprattutto, in questa fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni».

Gioia Tauro, i lavoratori licenziati confluiranno nella Port Agency

Attraverso il Decreto Agosto, il Governo ha recepito le istanze giunte dal territorio. La soddisfazione dell'Autorità portuale

18 agosto 2020 18:27

NEWS 24

«I lavoratori licenziati dalle imprese (ex artt. 16 e 18 Legge 84/94) potranno ora confluire nella Gioia Tauro Port Agency. Attraverso il Decreto Agosto, il Governo ha recepito le istanze giunte dal territorio e frutto di un importante lavoro sinergico, messo in atto tra l'Autorità portuale di Gioia Tauro, i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Finanze e del Lavoro, in accordo con le Organizzazioni sindacali». È quanto si legge in una nota dell'Autorità portuale di Gioia Tauro.

«Si è giunti a questa importante decisione - prosegue la nota - a seguito di numerosi confronti istituzionali, definiti, ulteriormente, lo scorso 27 luglio nel corso di un tavolo tecnico, convocato appositamente, dove è stata chiaramente manifestata la volontà delle parti di mettere nero su bianco i diversi passaggi normativi, affinché si potesse trovare una soluzione all'iscrizione dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nell'elenco dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro. Dallo schema normativo, predisposto dall'Ufficio legale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e recepito dai Ministeri vigilanti, si è trovata così la condizione giuridico legale per giungere al loro assorbimento, e garantire così un concreto sostegno economico e professionale a questi lavoratori.

Particolare soddisfazione è stata manifestata dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, **Andrea Agostinelli**, che, conclude la nota, «nel sottolineare l'importante lavoro di sinergia istituzionale tra le Parti, ha evidenziato la valenza sociale dell'attuale decisione governativa, soprattutto, in questa fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni».

ULTIMI ORA

- 18:18 - Crotone, minaccia di morte la moglie e aggredisce i poliziotti: arrestato
- 18:50 - Celico, il sindaco Falcone resta in carcere: è accusato di aver intascato una mezzetta
- 19:00 - Coronavirus, a Trebisacce il Comune annulla tutti gli eventi
- 18:27 - Gioia Tauro, i lavoratori licenziati confluiranno nella Port Agency
- 18:17 - Furbetti del bonus, Tallini: «Quei giornalisti delegittima il Consiglio, non si fida»

Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

ATTUALITA'

"I lavoratori in esubero potranno ora confluire nella Gioia Tauro Port Agency"

Attraverso il Decreto Agosto il Governo ha recepito le istanze giunte dal territorio

I lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 potranno ora confluire nella **Gioia Tauro** Port Agency. Attraverso il Decreto Agosto, il Governo ha recepito le istanze giunte dal territorio e frutto di un importante lavoro sinergico, messo in atto tra l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Finanze e del Lavoro, in accordo con le Organizzazioni sindacali. Si è giunti a questa importante decisione a seguito di numerosi confronti istituzionali, definiti, ulteriormente, lo scorso 27 luglio nel corso di un tavolo tecnico, convocato appositamente, dove è stata chiaramente manifestata la volontà delle Parti di mettere nero su bianco i diversi passaggi normativi, affinché si potesse trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nell' elenco dell' Agenzia di somministrazione del lavoro **portuale** e per la qualificazione professionale del porto di **Gioia Tauro**. Dallo schema normativo, predisposto dall' Ufficio legale dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e recepito dai Ministeri vigilanti, si è trovata così la condizione giuridico legale per giungere al loro assorbimento, e garantire così un concreto sostegno economico e professionale a questi lavoratori. Nello specifico l' art. 93 del Decreto Agosto, nel disciplinare le "Disposizioni in materia di porti", al terzo comma ha disposto di fare "confluire i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell' art. 16 della legge 84/94, ivi compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessione ai sensi dell' art 18 della citata legge" nella Port Agency fino al 31 dicembre 2020. Particolare soddisfazione è stata manifestata dal commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, che, nel sottolineare l' importante lavoro di sinergia istituzionale tra le Parti, ha evidenziato la valenza sociale dell' attuale decisione governativa, soprattutto, in questa fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni. 14-08-2020 15:57.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

I lavoratori in esubero nella Gioia Tauro Port Agency

I lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 potranno ora confluire nella Gioia Tauro Port Agency. Lo ha annunciato l' Autorità portuale dello scalo calabrese spiegando che "attraverso il Decreto Agosto, il Governo ha recepito le istanze giunte dal territorio e frutto di un importante lavoro sinergico, messo in atto tra l' Autorità portuale di Gioia Tauro, i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Finanze e del Lavoro, in accordo con le organizzazioni sindacali. Si è giunti a questa importante decisione a seguito di numerosi confronti istituzionali, definiti, ulteriormente, lo scorso 27 luglio nel corso di un tavolo tecnico, convocato appositamente, dove è stata chiaramente manifestata la volontà delle parti di mettere nero su bianco i diversi passaggi normativi, affinché si potesse trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nell' elenco dell' Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro. "Dallo schema normativo, predisposto dall' Ufficio legale dell' Autorità portuale di Gioia Tauro e recepito dai Ministeri vigilanti, si è trovata così la condizione giuridico legale per giungere al loro assorbimento, e garantire così un concreto sostegno economico e professionale a questi lavoratori" prosegue spiegando la nota della port authority. Nello specifico l' art. 93 del Decreto Agosto, nel disciplinare le 'Disposizioni in materia di porti', al terzo comma ha disposto di fare 'confluire i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell' art. 16 della legge 84/94, ivi compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessione ai sensi dell' art 18 della citata legge' nella Port Agency fino al 31 dicembre 2020. Particolare soddisfazione è stata espressa dal commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che, nel sottolineare l' importante lavoro di sinergia istituzionale, ha evidenziato la valenza sociale dell' attuale decisione governativa, soprattutto, in questa fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal terminalista di procedere a successive assunzioni.



Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro, la Port Agency diventa un' opportunità per i lavoratori licenziati

A chiarirlo in una nota è l' Autorità portuale che evidenzia la particolare soddisfazione del commissario Andrea Agostinelli

I lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 potranno ora confluire nella Gioia Tauro Port Agency. Attraverso il Decreto Agosto, il Governo ha recepito le istanze giunte dal territorio e frutto di un importante lavoro sinergico, messo in atto tra l' Autorità portuale di Gioia Tauro, i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Finanze e del Lavoro, in accordo con le Organizzazioni sindacali. A chiarirlo è una nota dell' Autorità portuale. "Si è giunti a questa importante decisione -viene puntualizzato - a seguito di numerosi confronti istituzionali, definiti, ulteriormente, lo scorso 27 luglio nel corso di un tavolo tecnico, convocato appositamente, dove è stata chiaramente manifestata la volontà delle Parti di mettere nero su bianco i diversi passaggi normativi, affinché si potesse trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nell' elenco dell' Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro". Dallo schema normativo, predisposto dall' Ufficio legale dell' Autorità portuale di Gioia Tauro e recepito dai Ministeri vigilanti, "si è trovata così la condizione giuridico legale per giungere al loro assorbimento, e garantire così un concreto sostegno economico e professionale a questi lavoratori. Nello specifico l' art. 93 del Decreto Agosto, nel disciplinare le 'Disposizioni in materia di porti', al terzo comma ha disposto di fare 'confluire i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell' art. 16 della legge 84/94, ivi compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessione ai sensi dell' art 18 della citata legge' nella Port Agency fino al 31 dicembre 2020". Particolare soddisfazione è stata manifestata dal commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che, nel sottolineare l' importante lavoro di sinergia istituzionale tra le Parti, ha evidenziato la valenza sociale dell' attuale decisione governativa, soprattutto, in questa fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni.



Stasi-Graziano l'intesa è perfetta L' Aurelia ripartirà da Schiavonea

Il porto ausonico non dispone delle strutture idonee a garantire l'ormeggio e la permanenza in sicurezza della nave-quarantena

Benigno Lepera «Rossano è una città solidale ed accogliente, ma ha dovuto dire di no alla presenza nel porto cittadino della nave Aurelia predisposta dal Ministero dell' Interno per accogliere in quarantena i cittadini migranti per contenere eventuali contagi Covid, in quanto il complesso **portuale** attualmente non dispone degli opportuni strumenti di natura igienica e strutturali». Sono queste le principali motivazioni addotte dal sindaco Flavio Stasi, ma anche dal consigliere regionale, Giuseppe Graziano e dai parlamentari del territorio, questi ultimi intervenuti presso il Governo per scongiurare la decisione assunta a livello ministeriale e senza avere interpellato e contatto la delegazione parlamentare ed il sindaco Flavio Stasi che, appena appreso la notizia tramite gli organi di informazione ha bollato la decisione come «scorrettezza istituzionale». A caldo nelle interviste rilasciate agli organi di informazione, ma anche nell' incontro che si è tenuto l' altro ieri in Prefettura, Stasi aveva fatto notare l' incongruenza di destinare la nave al porto di Corigliano Rossano, considerato che gli sbarchi si registrano a sud di Crotone. Inoltre aveva fatto presente che «il porto va considerato quando c' è da fare investimenti e renderlo produttivo e non in queste occasioni». Una presa di posizione, quella del primo cittadino, che pur se comprensibile, ha suscitato le reazioni dure da parte delle opposizioni ed in particolare del Comitato direttivo, del coordinamento dei Circoli e del gruppo consiliare dell' Udc di Corigliano Rossano. I cristiano democratici nel fare presente che la loro contrarietà alla presenza della nave quarantena non deriva da posizioni razziste, puntano il dito verso il primo cittadino per non avere intrapreso iniziative per creare gli opportuni strumenti infrastrutturali per il Porto «che non può restare - dicono - all' infinito inutilizzato per buona parte del suo bacino e del suo piazzale». A questo proposito gli esponenti dell' Udc, nell' apprezzare l' intervento del consigliere regionale Giuseppe Graziano, intervenuto tra i primi a sostenere l' inadeguatezza della struttura **portuale** che ha bisogno di interventi immediati, ritengono necessario «l' istituzione di un tavolo tecnico con la Regione Calabria e la necessità di staccare il Porto dal controllo dell' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro avviando l' interlocuzione con il Porto di Taranto». Meno drastica la presa di posizione del partito locale di Italia Viva che, pur consapevole degli errori istituzionali e delle carenze che si registrano nel porto, ritiene opportuno «che faccia affidamento sulla intelligenza e la sua innata propensione ai sentimenti di umana compassione e di accoglienza». Da parte loro i parlamentari del Movimento Cinque Stelle, la senatrice Rosa Silvana Abate, ed i deputati Francesco Sapia, Francesco Forciniti, ed Elisa Scutellà, condividendo le considerazioni di Stasi in merito alle condizioni critiche in cui versa il porto (senza elettricità e senza acqua potabile) hanno fatto presente di essere intervenuti presso il Governo che ha accolto le loro preoccupazioni, informando i turisti, gli imprenditori turistici, cittadini e pescatori che la nave attraccherà oggi (ieri) e che poi partirà alla volta di Lampedusa. L' accoglienza poggia su altre basi. La vicenda, almeno per il momento, si è risolta, dopo l' incontro svoltosi in Prefettura, con il risultato che la nave Aurelia sarà esaminata al Porto di Corigliano Rossano e successivamente partirà alla volta di Lampedusa. A margine è stata dura la dichiarazione di Stasi che, dopo avere ribadito che l' accoglienza si poggia su altre basi, ha fatto presente come negli anni le forze di governo locale, regionale e nazionale abbiamo trascurato completamente la questione del porto. A sostegno della posizione di Stasi





Gazzetta del Sud (ed. Cosenza)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

i gruppi consiliari di maggioranza che hanno sottolineato come la questione non è l' accoglienza, ma «le logiche con cui vengono effettuate le scelte da parte degli organi di Governo e come questi si relazionano con i territori».

Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Il problema è: «di non essere in grado a garantire servizi»

Stasi spiega le ragioni del "no"

Una riunione in prefettura per raggiungere un accordo sulla presenza del natante

SULL' arrivo nel Porto di Corigliano-Rossano della nave "Aurelia" il sindaco Flavio Stasi ha tenuto nella serata dello scorso giovedì 13 agosto una riunione fiume in prefettura sulla questione, alla presenza del Prefetto, di tutte le forze dell'ordine, dell' **Autorità Portuale**. Stasi in tale circostanza ha ribadito le molteplici ragioni ostative rispetto all' utilizzo del porto finalizzato a tale attività, con grande chiarezza, per l' assenza di presidi essenziali che non consentono di garantire la sicurezza sanitaria né ai migranti né alla comunità; per la collocazione del porto dentro il tessuto urbano; per la palese insensatezza di una scelta che nulla ha a che fare con l' accoglienza seria ma che risponde, più che altro, a logiche protezioniste che dovrebbero rimanere distanti da un tema importante e delicato come quello delle migrazioni. Il confronto è stato molto acceso, ovviamente nel rispetto dei ruoli istituzionali. «Non posso non dare atto al Prefetto - dice Stasi - di aver preso in carico le perplessità espresse e di averle riportate al capo dipartimento competente del Ministero, chiedendo una mediazione rispetto alla scelta effettuata. Il risultato di tale mediazione è rappresentato dal fatto che la nave non avrebbe stazionato presso la banchina, bensì "in rada", ovvero al largo in punti pre definiti lungo la costa, distante dalle cinque alle undici miglia dal porto, recandosi in banchina solo per rifornimenti ed imbarchi». Chiede Stasi: Questa soluzione ci soddisfa? «Come ho ribadito allo stesso tavolo in prefettura, assolutamente no, perché il nostro problema non è non avere migranti nel porto, come se si trattasse di untori da scongiurare e non di persone da accogliere, bensì quello di essere in grado di garantire servizi essenziali, assistenza seria e sicurezza igienico-sanitaria per i migranti e per la nostra comunità. Le ragioni per le quali è impossibile (nostro malgrado) realizzare tali condizioni nel nostro porto le conoscono bene coloro che, negli anni, non hanno realizzato alcun investimento sulla struttura di Corigliano-Rossano, presso la quale attualmente non sono presenti servizi primari come l' acqua potabile, l' illuminazione, gli impianti antincendio. Le ragioni dell' insensatezza (e iniquità) di tale scelta sono state pertanto ulteriormente ribadite a tutti i livelli istituzionali. Ho poi ricevuto la chiamata del Prefetto, il quale mi ha comunicato che la nave Aurelia stazionerà, vuota, al porto di Corigliano-Rossano per il tempo necessario ad effettuare le verifiche tecniche di idoneità, per poi, almeno in questa prima fase, recarsi altrove, dove immagino e mi auguro possa offrire dei servizi migliori alle comunità ed ai migranti». Chiede ancora il Sindaco: Problema risolto? «Mi permetto di dire, tutt' altro». «Che l' improvvisa (ed improvvida) attenzione piombata sul nostro porto per la vicenda della nave Aurelia, sia da monito e suoni forte la sveglia a tutto il territorio, rilanciando una discussione seria».



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Crociere, l' Isola Bianca resta alla finestra

*Riparte il circuito del Mediterraneo ma nessuna tappa nei porti sardi. Erano previste 63 navi, non ne arriverà neanche una***TURISMO» IL CASO GALLURA**

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Ripartono le crociere nel Mediterraneo, ma la Sardegna resta ancora in lockdown. L' estate 2020 sarà ricordata come l' unica da decenni a questa parte che non registrerà l' approdo di una sola nave da crociera nell' isola, a Olbia come a Cagliari. Il calendario è solo virtuale, perché gli arrivi previsti a Olbia, il 25 agosto la Costa Victoria e Cagliari, lo stesso giorno la Msc Fantasia, non ci saranno. Anche gli approdi previsti per il mese di settembre vanno considerati come puramente teorici. Dall' **Autorità portuale** non sono in grado di dare notizie supplementari, se non che le compagnie non hanno comunicato nulla. In pratica, nessuno sbarco. Questo nonostante in seguito all' approvazione da parte del Governo della ripresa delle crociere e del relativo protocollo sanitario, Costa Crociere abbia previsto di ripartire gradualmente dai porti italiani il 6 settembre 2020. Il ritorno delle crociere Costa sarà progressivo e coinvolgerà un numero crescente di navi. La prima a salpare il 6 settembre 2020 doveva essere la Costa Deliziosa, che offriva ogni settimana crociere da Trieste verso la Grecia. Nuove crociere. Ma l' emergenza sanitaria in corso in Grecia e Spagna ha consigliato alla compagnia di cambiare programma, annunciando che i viaggi di Costa Deliziosa e Costa Diadema con partenza da Trieste e Genova saranno riservati a ospiti italiani, con itinerari di una settimana che faranno scalo solo in porti italiani. Gli scali sardi potranno tornare in gioco? Finora non si hanno notizie positive in questo senso. L' obiettivo è "garantire il massimo della sicurezza per ospiti, equipaggi e le comunità di destinazione". La decisione è stata presa in funzione dell' evoluzione dello scenario epidemiologico e tenendo conto dell' ordinanza emessa dal ministero della Salute italiano in merito ai controlli obbligatori per i viaggiatori di ritorno da alcune destinazioni europee ed estere, che suggerisce un approccio improntato alla cautela. Così come Msc Crociere. La compagnia ripartirà dall' Italia con l' ammiraglia Msc Grandiosa e Msc Magnifica. Le due navi riprenderanno il largo nel Mediterraneo subito dopo l' entrata in vigore del decreto, rispettivamente dal 16 e dal 29 agosto 2020. L' idea è offrire una crociera completa e sicura, consentendo di vedere cinque destinazioni e accogliendo i passeggeri da sei porti diversi. Ma lo stop per Grecia e Malta potrebbe scombinare i programmi. Stop arrivi. L' unico arrivo del 2020 è stato il 6 febbraio a Cagliari. Doveva essere la prima di una lunga serie di navi da crociera: pochi giorni dopo l' emergenza Covid ha congelato un settore che nell' Isola vale circa mezzo milione di passeggeri all' anno. Fino a ottobre erano previsti nei porti sardi 63 attracchi, ma le compagnie non hanno comunicato nulla. Gli scali sardi hanno creato un tavolo permanente per gestire e affrontare gli aspetti legati alla sicurezza. Il calendario dell' authority prevede - almeno per il momento - di accogliere navi nei porti di Cagliari, Olbia, Oristano, Porto Torres e Golfo Aranci, ma è un programma fatto prima dell' emergenza. Olbia ferma. La prima ad aver alzato bandiera bianca era stata la Marella Cruises. La compagnia crocieristica del colosso turistico tedesco Tui aveva inviato una stringata mail a tour operator e agenzie di viaggi per comunicare che le crociere in Sardegna sarebbero rimaste sospese per tutto il 2020. L' Isola Bianca ha perso i sette approdi della Marella Discovery 2, ma fa i conti con la concreta possibilità che per le crociere si guardi direttamente al 2021. Princess cruises, Holland America line e Seabourn hanno





La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

cancellato la stagione estiva 2020. Maggio, giugno, luglio e agosto sono saltati. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Palermo, Termini Imerese

Via libera al decreto che stanziava in totale 906 milioni da destinare a 23 opere, ci sono anche 54 milioni per lo scalo di Augusta

Porto di Palermo, in arrivo 126 milioni di euro

All'AdSP i fondi per il rilancio del polo della cantieristica navale e la riqualificazione del molo Trapezoidale

Michelangelo Milazzo

Via libera ai finanziamenti per i porti italiani, con oltre 100 milioni di euro destinato all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e quasi 55 milioni a quella di Sicilia Orientale per tre progetti già cantierabili: 81 milioni per il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo, 25,5 milioni per la riqualificazione molo Trapezoidale sempre a Palermo e 54,62 milioni per il completamento dei lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea del porto di Augusta (Il stralcio). La Conferenza Unificata, infatti, ha dato il via libera al decreto proposto dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, che stanziava 906 milioni di euro da destinare a 23 opere proposte dalle Autorità di Sistema Portuale e che il dicastero ha ritenuto meritevoli di finanziamento. Una prima tranche di 794 milioni, a valere sulle risorse complessivamente già disponibili nel Fondo investimenti, verrà utilizzata per i primi 20 interventi strutturali ritenuti prioritari e immediatamente cantierabili, nonché rispondenti ai criteri di sostenibilità ambientale, di messa in sicurezza e completamento di opere già parzialmente finanziate. La seconda parte, pari a 112 milioni di euro, sarà assegnata nel

prossimo mese di settembre, a seguito del riparto del Fondo Investimenti 2020. In particolare, alle Autorità di Sistema portuale ricomprese nelle regioni settentrionali sono stati destinati finanziamenti per 308 milioni di euro circa: 200 milioni riguarderanno solo la Toscana con opere marittime e dragaggi della Darsena Europa del porto di Livorno, 41 milioni per i porti liguri di Savona, Genova e La Spezia e 26 milioni per il porto di Venezia; alle Autorità di Sistema portuale del centro Italia competono altri 244 milioni di euro: in particolare nelle Marche 40 milioni sono destinati alla realizzazione di una nuova banchina e all'allungamento del bacino di carenaggio del porto di Ancona, nel Lazio 69 milioni di euro riguardano interventi di viabilità nel porto di Civitavecchia e ulteriori 30 milioni il nuovo porto commerciale di Fiumicino, in Campania 20 milioni sono destinati ad interventi di riqualificazione nell'area monumentale del porto di Napoli; infine alle AdSP delle regioni del Sud Italia spetta un finanziamento di 354 milioni di euro, pari al 39% del totale: di questi 147 milioni riguarderanno solo la Puglia con riguardo ad interventi nei porti di Taranto, Bari e Barletta. Il ministero ha specificato che nella definizione delle risorse si è inoltre considerato il principio di riequilibrio territoriale in favore delle regioni del Mezzogiorno e delle regioni colpite dal sisma, per un volume complessivo di stanziamenti più che proporzionale alla popolazione residente. Sottolineando l'importanza del provvedimento il deputato nazionale del M5S Adriano Varrica ha dichiarato che Palermo deve colmare il suo gap infrastrutturale e contestualmente rilanciare la propria vocazione turistica e produttiva. Per questo - ha aggiunto sin dall'avvio del mio mandato ritengo prioritario supportare i processi di trasformazione e riqualificazione di tutto il sistema porto che sono stati avviati sotto la guida del Presidente dell'Autorità portuale, Pasqualino Monti. In questi mesi di lockdown ha concluso il deputato c'è stato uno sforzo importante da parte del Governo nazionale anche per garantire un utilizzo ottimale e rapido delle risorse già esistenti nel bilancio statale e troppo spesso bloccate. In questo quadro ho promosso un'azione in sinergia col presidente Monti per valorizzarne la lungimirante azione che ha prodotto tanti



interventi cantierabili, dotati di progettazione esecutiva. Abbiamo lavorato col delegato sottosegretario alle infrastrutture e ai trasporti Roberto Traversi che ha compreso e condiviso il percorso di trasformazione in atto e, anche col supporto del vice ministro Giancarlo Cancellieri,



Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Palermo, Termini Imerese

siamo giunti a questo importante risultato. Adesso, anche grazie al decreto semplificazioni, questi investimenti vedranno la luce nel più breve tempo possibile.

Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Palermo, Termini Imerese

Siglato dall'AdSP, alla prova dopo pochi giorni per un caso sospetto su una nave Gnv

Accordo anti-Covid con la Croce Rossa

Enzo Bruno

E' stato subito messo alla prova, e ha funzionato, l'accordo di collaborazione anti-Covid tra l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale e la Croce Rossa italiana, siglato a fine luglio. La sera del 3 agosto, infatti, l'ambulanza della Cri è intervenuta per trasportare all'Ospedale Cervello per accertamenti un giovane passeggero con febbre molto alta, al quale i medici di bordo del traghetto Grandi Navi Veloci, in servizio da Palermo a Genova, avevano negato l'accesso a causa della temperatura elevata. L'esito del tampone si è poi rivelato negativo ed il passeggero ha ripreso il suo viaggio. Il caso, con il tempestivo intervento, ha confermato la validità della scelta dell'AdSP che, a proprie spese, ha ritenuto opportuno attivare la convenzione con la Croce Rossa Italiana: un investimento fondamentale per assicurare ulteriormente i passeggeri dei quattro porti - Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle sull'attenzione riservata alla sicurezza sanitaria e alla salute pubblica da parte dell'AdSP che ha posto questi aspetti in cima alla scala delle proprie priorità in questi mesi. Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un'ambulanza della Cri, con proprio personale medico e paramedico, stazioni quotidianamente in porto per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell'ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall'autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In questi casi, la Croce Rossa procederà a effettuare le verifiche per accertare il quadro clinico del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Il commento del presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per assicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall'inizio dell'emergenza - ha proseguito Monti - abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l'arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto.



L'INTERVISTA GIANNI ONORATO

«Le navi Msc riprendono il largo, accordi confermati con Fincantieri»

Il settore resta in grave difficoltà: ricavi del 2020 previsti in calo del 70-75% Domani salpa la Grandiosa: protocollo sanitario per la sicurezza

Raoul de Forcade

Riparte domani da Genova il settore delle crociere in Italia, con due navi della Msc con capacità di trasporto passeggeri ridotta al 70% (per consentire il giusto distanziamento sociale) e con un protocollo anti Covid estremamente stringente, stilato dalla compagnia. Il settore era fermo, a causa della pandemia, da marzo 2020. Un lockdown molto più lungo di quello imposto ad altre imprese e che ha coinvolto tutte le navi da crociera nel mondo, per cinque mesi, con pochissime eccezioni (si veda articolo in basso). Un fermo che ha portato a una perdita di ricavi, per le società armatoriali, che si aggira tra -70 e -75% rispetto al 2019. La compagnia crocieristica del gruppo Aponte sta per dare il via alla ripartenza di crociere sul Mediterraneo con Msc Grandiosa, che salperà domani, e Msc Magnifica, partirà, sempre da Genova, il 29 agosto. Si tratta di itinerari che comprendono scali in porti italiani e anche a Malta e in Grecia nonché escursioni, ma solo "protette", cioè organizzate, seguendo il protocollo sanitario della compagnia. Le due destinazioni estere sono tra quelle per le quali il Governo ha stabilito che, chi rientra, sia sottoposto all'obbligo del tampone per il coronavirus. E Msc ha stabilito, nel proprio protocollo, che chi scende a Malta e in Grecia potrà fare un tampone antigene di controllo a bordo, prima del rientro della nave in Italia, che si aggiungerà a quello fatto obbligatoriamente prima della partenza. A lavorare perché si creasse un protocollo molto dettagliato è stato, in primis, l'executive chairman di Msc, Pierfrancesco Vago, che lo considera un elemento strategico per il futuro dell'azienda. «Durante il lockdown - spiega - ci siamo concentrati su come ripartire in sicurezza e quindi sullo sviluppo di un protocollo operativo completo, basato sulle già severe misure in vigore da tempo a bordo delle nostre navi. Abbiamo creato una task force dedicata che, con il contributo di esperti internazionali, ci ha aiutato a sviluppare un protocollo che va oltre le attuali linee guida in vigore, fissando, dunque, un nuovo standard per l'intero settore. Abbiamo lavorato a stretto contatto anche con le autorità sanitarie competenti, comprese quelle dei porti dove ormeggeranno le nostre navi. Il risultato è un set completo di procedure, volte a proteggere la salute e la sicurezza di tutti i passeggeri ma anche delle comunità locali che accoglieranno i nostri ospiti. Tampone antigene per tutti ed escursioni protette in ogni destinazione ne sono i capisaldi». A completare il disegno tracciato da Vago sul fronte della salute, Gianni Onorato, ceo della compagnia, delinea il programma di ripartenza di Msc. **Onorato, fatti salvi protocolli e precauzioni, sarete i primi a partire offrendo il 70% dei posti disponibili. Ma avrete abbastanza crocieristi per riempire quelle cabine?** Abbiamo deciso che il 70% è il massimo che possiamo offrire, perché vogliamo assicurare uno spazio per passeggero di 10 metri quadrati. Le norme non ci chiedevano questo ma ci imponevano solo di avere un certo numero di cabine per l'isolamento di eventuali malati. E, anche in questo caso, siamo noi che abbiamo deciso di adibire il 10% delle cabine a quello scopo. Riguardo al reale riempimento, bisogna tenere conto del fatto che siamo partiti con le prenotazioni sabato 8 agosto. Quindi per il 16 (domani, ndr) o per la crociera del 29 agosto riteniamo che forse non arriveremo a riempire il 70% a disposizione ma ci andremo vicini.



Pensiamo di riempirle intorno al 60%. Posso dire però che c'è un enorme interesse. Certo partire a Ferragosto e annunciarlo una settimana prima non ha aiutato.



Il Sole 24 Ore

Focus

Speravate che il Governo sbloccasse prima il settore? Speravamo certamente di avere un po' di informazioni nel dpcm precedente all' ultimo: ci avrebbe permesso di avere un mese per organizzarci. Ma va bene comunque così. Perché con meno persone di quelle che abbiamo preventivato possiamo testare meglio il protocollo e renderci conto di eventuali necessità. **Chi sono i clienti della ripartenza?** Bisogna tenere conto che ad alcune nazionalità in questo momento non è consentito venire in Italia. Agli spagnoli, ad esempio. E c' è anche un documento del ministero degli Esteri britannico che invita gli inglesi a non viaggiare fuori dal Regno Unito. Quindi ci rivolgiamo soprattutto al mercato italiano e a quello francese. Di solito in Mediterraneo abbiamo anche una forte percentuale di americani e di passeggeri dai nuovi mercati, come Cina e Asia. La scelta di riempire le navi solo al 70% deriva anche dalla consapevolezza che, in questa situazione, potevamo focalizzarci solo su un mercato limitato, con tempi molto stretti. E la ripresa delle crociere, con le misure che abbiamo preso, è positiva; punta a cancellare l' immagine della nave come centro di diffusione del virus: se si applicano i giusti accorgimenti, la nave è uno spazio assolutamente sano. **Con navi grandi come le vostre si può andare avanti a lungo solo col 70% di riempimento?** Più la nave è grande e più permette di avere economie di costi. E poi le unità di grandi dimensioni possono rispondere meglio alle esigenze di distanza sociale, di segmentazione delle aree da destinare alle persone. **Ma i costi di gestione non sono più alti?** Sono più alti in valore assoluto ma unitariamente sono più bassi. Ad esempio, il consumo di carburante di una nave grande in valore assoluto è più alto che su una piccola ma come valore unitario è più basso. E le economie di scala ci sono anche nel food and beverage: gli scarti che ho nei prodotti per servire 100 persone sono più alti di quelli che ho per servirme mille. Questo si espande a tutti i tipi di consumi. Il riempimento al 70% di una nave grande prevede un' incidenza unitaria per persona di costi più bassa che in una piccola. Poi se c' è una domanda positiva del mercato, col 70% puoi aumentare i prezzi, cosa che magari non puoi fare se devi avere i volumi al 100%. Anche se la situazione del 70% si protraesse per più tempo, Msc riuscirebbe comunque a gestire tutti i suoi programmi e a coprire i costi. **Anche con le nuove navi in arrivo?** Anche con quelle. Noi ci stiamo tarando, per il prossimo inverno, in modo che ci sia una partenza graduale. E speriamo che, con l' arrivo del vaccino al coronavirus, cambierà la prospettiva delle persone. Del resto il riempimento al 70% è una scelta nostra, che può diventare anche l' 80 o il 90%. **Quando contate di tornare a pieno regime?** Come dicevo, prevediamo una partenza graduale nei prossimi mesi e un inverno col 60-70% della flotta operativa, per arrivare al 100% intorno ad aprile del 2021. **Quanto ha pesato economicamente il fermo del mercato?** Noi siamo stati fermi dalla seconda metà di marzo fino ad agosto, ma le compagnie americane, ad esempio, non ricominceranno prima di ottobre-novembre. Calcolando i mesi di mancata attività , il settore totalizza dal 70 al 75% in meno di ricavi. E magari Msc, che comincia un po' prima, avrà un po' meno perdite. **Riguardo agli ordini ai cantieri, avete previsto cancellazioni?**

Il Sole 24 Ore

Focus

No. Il nostro programma di costruzione non varia. Abbiamo confermato, dal mese di marzo 2021, la presenza sul mercato di Virtuosa (in costruzione a Saint Nazaire, ndr); e quella di Seashore (costruita da Fincantieri, per cui è prevista il float-out il 20 agosto, ndr), da luglio. Sono due navi le cui consegne sono state ritardate di qualche mese, in conseguenza delle chiusure, totali o parziali, dei cantieri durante il lockdown. Ma si tratta di ritardi poco significativi. Abbiamo poi confermato anche le due navi della World class (a Saint Nazaire, ndr) per il 2022 e 2024, e le unità luxury, come da programma con Fincantieri. **Come ne uscirà il comparto?** Più forte di prima e con navi meno vecchie. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

il settore

Italia e Germania prime a riavviare le crociere

Sul mercato italiano il comparto ha perso 9 milioni di passeggeri

R.d.F.

In Italia il settore delle crociere conta, al 30 luglio, 3.693 scali cancellati e 9,08 milioni di passeggeri persi (dati Agenzia Cemar). L' Italia, però, è anche il primo Paese in cui ripartono le crociere come ce le ricordavamo prima della pandemia. Domani, infatti, Msc Grandiosa salpa per un viaggio di sette notti nel Mediterraneo, che toccherà Civitavecchia, Napoli, Palermo e La Valletta (Malta). Poi sarà la volta di Msc Magnifica, il 29, che andrà a Bari, Trieste, Corfù, Katakolon e Pireo. In precedenza la compagnia norvegese Hurtigruten, che fa sia servizio postale sia particolari crociere di esplorazione (con piccole navi), aveva ripreso la navigazione turistica, a luglio, con viaggi al Polo e destinazioni antiche. Ma un focolaio di Covid a bordo della Roald Amudsen, con casi di positività in 41 membri dell' equipaggio e 21 passeggeri (nei viaggi del 17 e 21 luglio), ha portato la compagnia a cancellare, si legge nel sito, «diverse partenze», cioè le prossime crociere, oltre che dell' unità colpita, delle navi Fridtjof Nansen e Spitsbergen. A parte il caso norvegese, le prime navi da crociera a mollare gli ormeggi dopo il lockdown sono state tedesche, della Tui Cruises (società frutto di una joint paritetica tra Tui e l' americana Royal Caribbean), con una formula molto particolare: viaggi con imbarco e arrivo nello stesso porto, senza alcuno scalo. In sostanza navigazioni nel mar Baltico. La nave Mein Schiff 2 è partita, dunque, da Amburgo il 24 luglio e la Mein Schiff 1 da Kiel il 30 luglio con passeggeri al 60%. Dal 13 settembre, poi, visto che l' esperimento sta funzionando senza contagi, è previsto il ritorno in mare anche della Mein Schiff 6, questa volta, però, con crociere nel Mediterraneo ed escursioni a terra. La prima compagnia a partire a settembre, sarà Costa Crociere, la società italiana del gruppo statunitense Carnival. Costa Deliziosa salperà da Trieste il 6, 13, 20 e 27 settembre, e Costa Diadema da Genova, il 19 settembre. Saranno crociere, fa sapere la compagnia, «riservate esclusivamente a ospiti italiani, con itinerari di una settimana» e «faranno scalo solo in porti italiani, per riscoprire, in sicurezza, il meglio dell' Italia». La compagnia conferma, invece, il prolungamento fino al 30 settembre 2020 della pausa per tutte le altre crociere del brand. Anche Aida, il marchio tedesco di Costa, ripartirà da Kiel il 6, con un primo viaggio, ancora da definire. Mentre il 12, il 19 e il 26 settembre sono già programmate crociere di AidaPerla nei fiordi norvegesi, con partenza da Amburgo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Focus

Crociere, ripartenza all'insegna della cautela

Autorizzati i viaggi nel Mediterraneo dal 15 agosto, Msc fa partire la nave Grandiosa che sarà a Palermo il 19

Alessia Spataro

Tornano le navi da crociera a Palermo. La prima a gettare l'ancora in porto, il 19 agosto, sarà Msc Grandiosa (nella foto) mentre Costa Crociere mantiene una posizione più cauta e non ha ancora comunicato le date delle nuove partenze. Dal 15 agosto possono infatti ripartire le crociere, come prevede il Dpcm che rimarrà valido fino al 7 settembre. Come scrivono qui Fiorenza Sarzanini e Monica Guerzoni, sarà però necessario sottoporsi a uno screening prima di salire a bordo. Non potrà mancare la misurazione della temperatura e la compilazione di un questionario che contiene i dati, così come una valutazione iniziale fatta da personale non medico per evidenziare eventuali rischi. A questi controlli si aggiunge una seconda fase: per coloro che hanno la febbre o presentano, in base al questionario, delle potenziali criticità, verranno sottoposti a un controllo fatto da un medico, con esame e una seconda misurazione della temperatura corporea. E la notizia del via libera alle crociere è stata accolta con entusiasmo dal settore. «Il via libera alle crociere dal 15 agosto, annunciato dal presidente del Consiglio nella conferenza stampa per la presentazione delle misure del Dpcm è per noi motivo di grande gioia e sollievo ha detto Mario Mattioli, presidente di Confitarma. Inutile negare che pur sperando fortemente in una decisione in tal senso, fino all'ultimo non l'abbiamo data per scontata». E aggiunge: «È chiaro che le crociere dovranno ripartire con l'adozione di tutte le dovute cautele e misure precauzionali per garantire la sicurezza di passeggeri ed equipaggi». Il capo della confederazione italiana armatori ribadisce l'entusiasmo per la decisione del governo, vista l'importanza del turismo nel nostro Paese e la posizione che occupa il comparto crocieristico al suo interno. La prima nave a partire è Msc Grandiosa, l'ammiraglia della compagnia. Lo farà da Genova il 16 agosto. Sarà una crociera di 7 notti nel Mediterraneo occidentale con scali a Civitavecchia, Napoli, Palermo e La Valletta. Si tratta di una crociera vera fatta di navigazione e escursioni nelle città toccate e in sicurezza visto il piano anti Covid adottato da Msc con test per tutti gli ospiti ed equipaggio, escursioni 'protette' organizzate solo per gli ospiti Msc. Ci sarà anche una copertura assicurativa in caso di contagio, prima, durante e dopo la crociera. La capienza della nave è ridotta del 30%, il servizio sanitario è stato potenziato e l'accesso a ristoranti e buffet ridisegnato. "Ringraziamo il Governo per il deciso supporto prestato sia nella fase di emergenza, accogliendo le nostre navi, che nella ripartenza, con la definizione dei nuovi protocolli e la riapertura dei porti", afferma Pierfrancesco Vago, executive chairman di Msc cruises. "Siamo orgogliosi di dare nuovamente il benvenuto ai nostri ospiti. Siamo onorati di poter ripartire dall'Italia, il paese delle nostre radici. Le crociere della compagnia avverranno anche con Msc Magnifica che ricomincerà a navigare il 29 agosto con scali nel Mediterraneo orientale con tappe a Bari, Trieste, Corfù, Katakolon e Pireo. Leonardo Massa, managing director Italia di Msc crociere spiega così la strategia della compagnia: "Abbiamo deciso di offrire ai nostri ospiti la possibilità di scegliere tra sei porti italiani. Le navi saranno così raggiungibili con viaggi che in media non superano le due ore di auto. Lo abbiamo fatto per ridurre al minimo il contatto con altre persone durante il viaggio per raggiungere l'imbarco e nel biglietto di viaggio abbiamo anche inserito la possibilità di inserire il parcheggio in porto dell'auto". Msc ha cancellato tutte le altre crociere nel Mediterraneo dal 16 agosto al 31



ottobre. Più cauta la posizione di Costa Crociere che a breve annuncerà il programma dei itinerari. L'industria crocieristica e Costa in particolare ha affermato Michael Thamm, Group CEO Costa Group e Carnival Asia dopo il via libera da parte del Governo come unica Compagnia italiana del settore, creano un importante valore per l'economia



Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Focus

e per le destinazioni che visitiamo. La ripresa delle nostre operazioni è però proseguita in questa fase, anche una grande responsabilità nei confronti dei nostri ospiti, dei membri del nostro equipaggio e degli abitanti delle comunità che visitiamo con le nostre navi. Nei prossimi giorni, lavoreremo a stretto contatto con le autorità nazionali, locali, i porti e i terminal, per la piena attuazione dei protocolli emessi dal Governo in modo da poter garantire un riavvio regolare, organizzato e sicuro delle nostre crociere, sia a bordo sia a terra.

Avvisatore Marittimo del Mediterraneo

Focus

Economia del mare strategica per lo sviluppo del Paese. Necessaria una sede politico-amministrativa adeguata

Gianni De Bono

In coincidenza con le celebrazioni dei 25 anni dalla propria istituzione, la Federazione del Mare ha pubblicato la sesta edizione del Rapporto sull'economia del mare, presentata a dicembre 2019 presso il Cnel, che ancora una volta pone in risalto il ruolo strategico dell'economia marittima italiana ai fini dello sviluppo di tutto il Paese. Il rapporto, oltre ad evidenziare che il valore prodotto dall'economia del mare e la sua importanza socio-economica - con le significative ricadute occupazionali del cluster marittimo, sia dirette che indotte nel resto dei settori della nostra economia - sono fattori indispensabili per lo sviluppo del Paese, conferma lo sviluppo e i successi raggiunti, indicando anche le sfide che si devono affrontare sia in Europa che nel Mediterraneo, in una fase storica particolarmente delicata come è quella attuale. Come la Federazione del Mare non tralascia mai di sottolineare, quella legata al mare è una realtà che per il suo rilievo e la sua integrazione ben richiederebbe una più efficace e coerente attenzione sul piano politico e amministrativo, questione quanto mai sentita tra i soggetti pubblici e privati che in essa operano da quando le competenze marittime sono state progressivamente disperse tra più dicasteri, compromettendo le possibilità di elaborazione di una politica nazionale del settore e di una sua promozione in ambito europeo. Quello marittimo è infatti un settore fortemente regolato, sia a livello internazionale, sia europeo e nazionale, un settore di cui un deciso processo di ammodernamento normativo ha a suo tempo assicurato la competitività e favorito lo sviluppo, con le riforme del sistema portuale nel 1994, ove già si anticipava ampiamente quella poi realizzata negli ultimi anni, e nel 1998 della navigazione mercantile internazionale, riforma quest'ultima impostata con successo secondo linee-guida della Commissione europea più volte confermate e poi estesa ove possibile alla navigazione crocieristica, a quella del cabotaggio maggiore, a quella da diporto, a quella peschereccia. L'impatto delle attività legate al mare va ben oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione logistica e tocca direttamente l'intero apparato produttivo nazionale, agricolo e industriale, tanto che al cluster marittimo vengono attribuiti beni e servizi per un valore di oltre 34 miliardi di Euro, pari al 2% del Prodotto interno lordo complessivo e al 3,5% della sua componente non statale, con acquisti di beni e servizi nel resto dell'economia italiana che sfiora annualmente i due terzi di tale valore. Proprio perché il nostro sistema marittimo è vincente afferma Mario Mattioli, presidente della Federazione - sarebbe bene assicurargli una sede politico-amministrativa adeguata. L'auspicio è quindi che anche in Italia, accanto al rafforzamento dell'attenzione dedicata al mare, si giunga all'istituzione di un'unità amministrativa specifica con poteri di coordinamento, in modo che una catena di comando ben integrata porti ad una maggior efficacia nell'adozione e nell'attuazione delle decisioni in campo marittimo.

