



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 06 maggio 2020**



## Prime Pagine

06/05/2020	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 06/05/2020	11
06/05/2020	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 06/05/2020	12
06/05/2020	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 06/05/2020	13
06/05/2020	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 06/05/2020	14
06/05/2020	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 06/05/2020	15
06/05/2020	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 06/05/2020	16
06/05/2020	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 06/05/2020	17
06/05/2020	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 06/05/2020	18
06/05/2020	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 06/05/2020	19
06/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 06/05/2020	20
06/05/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 06/05/2020	21
06/05/2020	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 06/05/2020	22
06/05/2020	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 06/05/2020	23
06/05/2020	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 06/05/2020	24
06/05/2020	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 06/05/2020	25
06/05/2020	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 06/05/2020	26
06/05/2020	<b>MF</b> Prima pagina del 06/05/2020	27

## Trieste

06/05/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 4 La nave ospedale resta un miraggio ma infiamma lo scontro politico	28
06/05/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 21 A Trieste la regia europea sui porti-green	30
05/05/2020	<b>Ansa</b> Porti: Trieste, potenziare tutela ambiente, al via progetto Ue	31

05/05/2020	<b>FerPress</b>		32
Porto di Trieste capofila del progetto europeo "SUSTAINABLE PORTS"			
05/05/2020	<b>TeleBorsa</b>		33
Porto di Trieste, di nuovo capofila per progetto ambientale europeo "Sustainable Ports"			
05/05/2020	<b>Transportonline</b>		34
Il Porto di Trieste di nuovo capofila di un progetto europeo in ambito ambientale			
05/05/2020	<b>triesteallnews.it</b>	<i>Nicole Petrucci</i>	35
Trieste e Friuli Venezia Giulia, l'hub logistico dopo l'emergenza. L'opinione di Stefano Visintin			
06/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		38
Trieste rivendica la sua autonomia per diventare la porta Sud d' Europa			

## Venezia

06/05/2020	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 10	40
Vtp e Porto, sfida sugli scavi ma la sentenza del Tar può sbloccare anche i Petroli			
06/05/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 37	41
Il Porto para il colpo «Sentenza utile, sbloccherà gli scavi»			
05/05/2020	<b>FerPress</b>		42
La posizione dell' AdSP Mare Adriatico Settentrionale sul ricorso della VTP alla sentenza del TAR			
05/05/2020	<b>Sea Reporter</b>		43
L' Autorità di Sistema Portuale in merito alla sentenza 398/20 del TAR Veneto			
05/05/2020	<b>Ansa</b>		44
Porti: Venezia, da Ue mezzo mln per progetti green			
05/05/2020	<b>FerPress</b>		45
Porto di Venezia: dall' UE oltre mezzo milione di euro per progetti green			
05/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	46
Precisioni AdSp su sentenza Tar Veneto			
05/05/2020	<b>Sea Reporter</b>		48
Porto di Venezia: dall' UE oltre mezzo milione di euro per progetti green			
05/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	49
Italia-Croazia: dall'Ue oltre mezzo milione di euro per progetti green			
06/05/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 37	50
Zls a Marghera: la Regione mette in moto la macchina			
06/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 35	51
La Regione avvia il tavolo per poter attivare la Zls			
05/05/2020	<b>La Voce di Rovigo</b>		52
Arriva il tavolo tecnico per dar forma alla ZLS			
06/05/2020	<b>La Voce di Rovigo</b>	Pagina 14	53
La Zes scalda i motori, via al piano			
06/05/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 38	55
Nuove prove del Mose			
05/05/2020	<b>FerPress</b>		56
Veneto: ok a tavolo per Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino			
05/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	57
Veneto delibera tavolo Zls porto di Venezia			
05/05/2020	<b>Venezia Today</b>		58
Ai nastri di partenza il tavolo per la Zls a Porto Marghera			
06/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 32	59
Mose, in Senato la proposta di "condono" Vanin: «A rischio 500 milioni di lavori»			
05/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		60
Due auto elettriche per il porto di Venezia			

06/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 16	61
	«Grazie al porto Cereal Docks non si è mai fermata»	
06/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 33	62
	«Vittorio Emanuele, fermi senza protocollo fanghi»	
05/05/2020	<b>Venezia Today</b>	63
	Escavi senza il protocollo fanghi. Sentenza del Tar: opportunità per il Porto	
06/05/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 38	64
	Via libera ai diportisti ma la diga resta chiusa	
06/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	65
	Partiti da Venezia due mega reattori	

## Savona, Vado

06/05/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 6	66
	APM VADO LIGURE LANCIA APP ANTI-TRAFFICO	
04/05/2020	<b>uominietrasporti.it</b>	67
	Vado Gategay lancia la app per velocizzare l'accesso ai terminal	

## Genova, Voltri

06/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 16	68
	Passaggio di consegne a Saimare Muratore lascia la guida a Giachino	
06/05/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 15	69
	'Giusto azzerare i canoni a chi ha perso tutti i traffici'	
05/05/2020	<b>Genova24</b>	71
	Porto, Movimento 5 stelle: "Più controlli per le navi contro inquinamento"	
05/05/2020	<b>lavocedigenova.it</b>	72
	Il Movimento 5 Stelle: "Più controlli contro l'inquinamento delle navi nel porto di Genova"	
05/05/2020	<b>Il Nautilus</b>	73
	AdSP MLO: Riparte elettrificazione banchine a PSA Pra'	
05/05/2020	<b>Il Nautilus</b>	74
	AdSP MLO: Operai al lavoro per la prima Duna a Pra	
06/05/2020	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	75
	IL RITORNO DI DANESI AL VERTICE DI PSA ITALIA	

## La Spezia

06/05/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 35	76
	Autotrasportatori in coda per ore «Si rischiano assembramenti»	
05/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	77
	Il terminal di Contship a Spezia fra i più colpiti dai blank sailing delle linee container	

## Ravenna

06/05/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 39	78
	Diga foranea sud, via ai lavori	
05/05/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>	79
	Autorità Portuale: pavimentazione più sicura e duratura su tutta la diga foranea sud a Marina di Ravenna	

06/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	80
Ravenna, porto sostenibile con 7 milioni dall'Europa		

## Livorno

06/05/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 17	81
«La città riparta dallo sviluppo del porto ma l' Autorità deve cambiare marcia»		
05/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	83
TDT, Mignogna: Pandemia, le compagnie ottimizzano rotte e costi / INTERVISTA		
06/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	85
Scenari porto-città ora e dopo il Covid		
06/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	86
Canoni demaniali da rimodulare a Livorno		

## Piombino, Isola d' Elba

06/05/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 22	88
Solo con un' isola sicura possiamo ripartire, propongo test all' imbarco		
06/05/2020	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 48	89
«Test sierologico come documento per l' imbarco verso l' Elba»		
06/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	90
Giornata storica per Piombino		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/05/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 11	91
Aprono i parchi senza giochi Ritorna anche il Porto Antico		
06/05/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 27	92
Banchine elettrificate Arrivano fondi europei per avviare lo studio		
06/05/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 42	93
La festa dell' Europa porta soldi: progetti da 14 milioni per il porto		
05/05/2020	<b>Ancona Today</b>	94
Porto: nuovi fondi europei per sostenere il porto di Ancona		
05/05/2020	<b>FerPress</b>	96
Ancona: dall' Europa nuove risorse per i porti dell' Adriatico centrale per sostenibilità e innovazione		
06/05/2020	<b>Informatore Navale</b>	98
DALL'EUROPA NUOVE RISORSE PER ANCONA E I PORTI DELL'ADRIATICO CENTRALE PER SOSTENIBILITA' E INNOVAZIONE		
05/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	100
Ancona prepara un porto 'europeo' per traffico merci		<i>Veziò Benetti</i>
05/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	101
Ancona: porto riapre al pubblico dal 7 Maggio		<i>Redazione</i>
06/05/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 36	102
Costa Magica, sacchi di rifiuti e smog? «Tranquilli, è tutto sotto controllo»		
05/05/2020	<b>Ancona Today</b>	103
Costa Magica, Andreoli (Lega) chiede chiarimenti: «Ammassati e accumulati in sacchi»		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/05/2020	<b>Il Messaggero (ed. Viterbo)</b> Pagina 35	104
Cassa integrazione al portosi allarga lo spettro della crisi		

05/05/2020	<b>FerPress</b>		105
Porto di Civitavecchia polo sanitario di riferimento per il comparto marittimo			
06/05/2020	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	106
Civitavecchia, polo sanitario di riferimento per il comparto marittimo			
05/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	107
Porto di Civitavecchia, Asamar: 'Agenti marittimi voce autorevole, l'Authority ci ascolti'			
05/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		109
Un elenco di proposte dagli agenti marittimi per rilanciare i porti del Lazio			
06/05/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		111
La 'Call' a Civitavecchia su piano di sviluppo ZLS			

## Napoli

06/05/2020	<b>Corriere del Mezzogiorno</b>	Pagina 10	112
L'appello di cantieri e Marine «Date subito l'ok al diporto»			
06/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1	114
Napoli e i portuali, CULP chiede aree meno parcellizzate			
06/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 14	115
Napoli e i portuali			
05/05/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		116
ANCIP-CULP: Il lavoro portuale temporaneo non si tocca, solo ex art. 17			
05/05/2020	<b>shipmag.it</b>		118
Lavoro in porto, sindacati in campo: 'La riforma 84/94 non si tocca, anzi va rafforzata con il decreto legge di maggio'			
05/05/2020	<b>Expartibus</b>		119
Commercialisti, ZES e ZLS: focus sulla Campania			
05/05/2020	<b>Il Nautilus</b>		121
CONSIGLIO E FONDAZIONE NAZIONALE COMMERCIALISTI: ZONE ECONOMICHE SPECIALI E ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE			
05/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		123
Zes, il caso Campania sotto la lente di Consiglio e Fondazione Commercialisti			

## Salerno

05/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	125
Cresce il traffico ro-ro nel porto di Salerno			
05/05/2020	<b>Sea Reporter</b>		126
Smet, in crescita il traffico rotabile del porto di Salerno del 12% rispetto al 2019			
06/05/2020	<b>Il Mattino (ed. Napoli)</b>	Pagina 30	127
"Spesa" nei container presa gang del porto			
06/05/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b>	Pagina 20	129
Corruzione alla Dogana il business nero del porto			
06/05/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b>	Pagina 21	131
Tre minuti per un controllo poi la telefonata: «È tutto ok»			
06/05/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b>	Pagina 21	133
«Il nostro scalo mortificato, io sdegnato Licenzieremo chi risulterà colpevole»			
06/05/2020	<b>La Repubblica (ed. Napoli)</b>	Pagina 9	135
Traffico di rifiuti al porto di Salerno			
06/05/2020	<b>Cronache di Napoli</b>	Pagina 16	136
Rifiuti speciali verso l' Africa, 39 arresti per traffico illecito			
06/05/2020	<b>Il Sannio</b>	Pagina 4	138
Traffici illeciti, sessantanove indagati			

06/05/2020	<b>Avvenire</b> Pagina 18	139
<hr/>		
05/05/2020	<b>(Sito) Adnkronos</b>	140
<hr/>		
05/05/2020	<b>Affari Italiani</b>	141
<hr/>		
05/05/2020	<b>AgenPress</b>	142
<hr/>		
05/05/2020	<b>Ansa</b>	143
<hr/>		
05/05/2020	<b>AskaneWS</b>	144
<hr/>		
05/05/2020	<b>Cronache Della Campania</b> <span style="float: right;"><i>LA REDAZIONE</i></span>	145
<hr/>		
05/05/2020	<b>Cronache Della Campania</b>	146
<hr/>		
05/05/2020	<b>Dire</b> <span style="float: right;"><i>NADIA COZZOLINO</i></span>	148
<hr/>		
05/05/2020	<b>Gazzetta di Napoli</b>	150
<hr/>		
05/05/2020	<b>Il Nautilus</b>	151
<hr/>		
05/05/2020	<b>Ildenaro.it</b>	152
<hr/>		
05/05/2020	<b>Informare</b>	153
<hr/>		
05/05/2020	<b>Italpress</b>	154
<hr/>		
05/05/2020	<b>Ministero dell'Ambiente</b>	155
<hr/>		
05/05/2020	<b>Napoli Flash 24</b> <span style="float: right;"><i>BARBARA CAPUTO</i></span>	156
<hr/>		
05/05/2020	<b>Napoli Today</b>	157
<hr/>		
05/05/2020	<b>Napoli Village</b>	158
<hr/>		
05/05/2020	<b>Rai News</b>	159
<hr/>		
05/05/2020	<b>Salerno Today</b>	160
<hr/>		
05/05/2020	<b>Salerno Today</b>	161
<hr/>		
05/05/2020	<b>shipmag.it</b> <span style="float: right;"><i>Redazione</i></span>	162
<hr/>		
05/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	163
<hr/>		
05/05/2020	<b>Stylo 24</b>	164
<hr/>		
05/05/2020	<b>The Medi Telegraph</b>	165
<hr/>		



Accordo tra Agenzie Dogane e Monopoli e il sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale: i dettagli		
05/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	167
Porti Adriatico meridionale, accordo per digitalizzare procedure doganali		
05/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione 168
Digitalizzazione procedure doganali nei porti		
05/05/2020	<b>shipmag.it</b>	Redazione 169
Porti pugliesi digitalizzati, accordo Authority-Dogane: dopo Bari, scatta la Fase due		

## Brindisi

06/05/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 32	170
Firmato accordo per digitalizzare le procedure doganali nel porto di Brindisi e in altri 3 scali del sistema		
06/05/2020	<b>Quotidiano di Bari</b> Pagina 7	171
Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli		
06/05/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 17	172
Accordo Authority-Dogane: le procedure diventano digitali		
05/05/2020	<b>Brindisi Report</b>	173
Procedure doganali digitali anche per il porto di Brindisi		
05/05/2020	<b>Informare</b>	174
Accordo per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli		
05/05/2020	<b>Puglia Live</b>	175
"Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli."		
06/05/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 32	176
«Inopportuno e illogico attribuire colpe ad Adp e Regione per chiusura aeroporto»		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

06/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 29	177
Il porto macina numeri da record Apertura ai trenta ex lavoratori		
06/05/2020	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 12	178
Nonostante il Covid + 52,5% di traffici		
06/05/2020	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 19	179
«La tenuta del porto è stata perfetta»		
05/05/2020	<b>Agi</b>	180
Boom dell' attività al Porto di Gioia Tauro nonostante il coronavirus		
05/05/2020	<b>Ansa</b>	182
Porti: nonostante il Covid a Gioia T. +52,5% traffici nel 2020		
05/05/2020	<b>FerPress</b>	183
Porto di Gioia Tauro: registrata spiccata crescita dei traffici anche grazie a scelta Msc di mantenere piena occupazione dei dipendenti		
06/05/2020	<b>FreshPlaza</b>	185
Aumentano i container nel porto di Gioia Tauro		
05/05/2020	<b>giornaledicalabria.it</b>	186
Porto di Gioia Tauro, boom di traffico per lo scalo: +52% nonostante il Coronavirus		
05/05/2020	<b>Il Lametino</b>	188
Porto Gioia Tauro: traffico aumentato del 52% nonostante Coronavirus		
05/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione 190
Crescita dei traffici a Gioia Tauro: teu +52,5%		
05/05/2020	<b>metronews.it</b>	192
Boom dell' attività al Porto di Gioia Tauro nonostante il coronavirus		
05/05/2020	<b>The Medi Telegraph</b>	194
Gioia Tauro, nei primi quattro mesi dell' anno movimentati 1.007.938 teu		

05/05/2020	<b>Transportonline</b>	195
Porti: nonostante Covid a Gioia T. +52,5 per cento traffici nel 2020		
05/05/2020	<b>ZeroUno Tv</b>	196
Boom dell' attività al Porto di Gioia Tauro nonostante il coronavirus		
06/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 29	198
Tripodi al fianco di Agostinelli		
06/05/2020	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 19	199
Non si placa lo scontro Saccomanno-Tripodi		
05/05/2020	<b>Dire</b>	200
Porto di Gioia Tauro, Aponte (Msc) conferma impegno per le riassunzioni		
05/05/2020	<b>Il Dispaccio</b>	201
Aponte: "Sì all' inizio del reintegro dei portuali della Gioia Tauro Port Agency"		
05/05/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	203
Porto di Gioia Tauro in ripresa reintegra gli esuberanti del Medcenter		
06/05/2020	<b>Primo Magazine</b>	GAM EDITORI 204
Reintegro dei portuali della GioiaTauro Port Agency		
05/05/2020	<b>Reggio Tv</b>	205
Agostinelli scrive e Aponte risponde: 'Sì al reintegro dei portuali della Gioia Tauro Port Agency'		
05/05/2020	<b>shipmag.it</b>	Redazione 207
Gioia Tauro, lettera di Aponte: Msc assumerà tutti i portuali dell'agenzia		
05/05/2020	<b>Stretto Web</b>	209
Agostinelli scrive e Aponte risponde: "sì all' inizio del reintegro dei portuali della Gioia Tauro Port Agency"		
05/05/2020	<b>ZeroUno Tv</b>	211
Porto di Gioia Tauro, Aponte (Msc) conferma impegno per le riassunzioni		
05/05/2020	<b>Zoom 24</b>	212
Porto di Gioia Tauro, Aponte conferma l' impegno per le riassunzioni		
05/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>	213
Nuova occupazione e nuovi spazi per Msc a Gioia Tauro		
06/05/2020	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3	214
Porto di Gioia Tauro sospende canoni e tasse d'ancoraggio		

## Messina, Milazzo, Tremestieri

06/05/2020	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 22	215
Porti dello Stretto, comincia la nuova era		
06/05/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 29	217
Parte senza la Sicilia il comitato di gestione dei porti dello Stretto		
05/05/2020	<b>giornaledicalabria.it</b>	218
Porti, nominato il comitato di gestione dell' Autorità dello Stretto		
05/05/2020	<b>Il Dispaccio</b>	219
Nominato il Comitato di Gestione dell' Autorità Portuale dello Stretto		
05/05/2020	<b>Il Metropolitano</b>	220
Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, completata la nuova governance		
05/05/2020	<b>Informare</b>	221
Nominati i componenti del Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto		
05/05/2020	<b>LaC News 24</b>	222
Autorità dello Stretto, nominato il Comitato di gestione: c' è anche l' ex consigliere regionale Battaglia		
05/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione 223
Nuova governance dell'AdSp dello Stretto		
05/05/2020	<b>Messina Ora</b>	224
Florida e D' Uva (M5S): 'nuovo Comitato Autorità Portuale, assente Regione Sicilia'.		

05/05/2020	<b>Reggio Tv</b>		225
Nominato il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto			
05/05/2020	<b>shipmag.it</b>	<i>Redazione</i>	226
Authority Stretto, nominato il comitato di gestione			
05/05/2020	<b>shippingitaly.it</b>		227
Anche l'AdSP dello Stretto ha ora un comitato di gestione			
05/05/2020	<b>Stretto Web</b>		228
Nominato il Comitato di Gestione dell' Autorità Portuale dello Stretto [NOMI]			
05/05/2020	<b>TempoStretto</b>	<i>EMANUELA GIORGIANNI</i>	229
Coronavirus. 'La città merita di più': la lettera di Messina Azione al Sindaco			
05/05/2020	<b>TempoStretto</b>		231
Autorità Portuale dello Stretto di Messina, ecco il comitato di gestione			
06/05/2020	<b>Gazzetta del Sud</b>	Pagina 27	232
Riqualificata area portuale Ora un' operazione decoro			

## Focus

06/05/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b>	Pagina 13	<i>Raoul de Forcade</i>	233
Porti, persi 10 milioni di crocieristi e il 50% del traffico container				
05/05/2020	<b>Ansa</b>			235
Coronavirus: travolge le crociere. Norwegian, dubbi sulla sopravvivenza				
05/05/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>		<i>Vezio Benetti</i>	236
Agenti marittimi in prima fila per l'aiuto al Paese				
05/05/2020	<b>Portnews</b>			237
Marittimi nel limbo del Coronavirus				
05/05/2020	<b>Portnews</b>			238
Più navi in circolazione entro il 2024				
05/05/2020	<b>The Medi Telegraph</b>			239
La natura (non) imprenditoriale delle attività delle Autorità portuali tra diritto nazionale e diritto Ue / FOCUS				

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

**caffè motta**  
IL PIACERE SOSTITUIRE

**GUIDA ALLA FASE 2**  
di **Alessio Ribaldo**  
a pagina 25

**In omaggio con 7 e io Donna**  
Venerdì gratis la mascherina  
e sabato il libro sulla fase 2  
di **Alessio Ribaldo**  
a pagina 25

**Ciclismo**  
Tornano le grandi corse  
Il «Giro» a ottobre  
di **Marco Bonarrigo**  
a pagina 45

**caffè motta**  
IL PIACERE SOSTITUIRE

Le misure. Maggioranza divisa su reddito di emergenza e regolarizzazioni. La ministra Catalfo: riduciamo l'orario di lavoro

## Economia, scontro nel governo

Ultimatum tedesco alla Bce sull'acquisto dei titoli. La Ue e Francoforte: andremo avanti

### A DIGIUNO DI SCIENZA

di **Angelo Panebianco**

Che succede nel rapporto fra gli italiani e la scienza? Davvero, come qualcuno ha sostenuto, la pandemia ha reso gli italiani, in maggioranza, consapevoli della sua importanza, finalmente capaci di apprezzare le virtù della buona scienza? La storia non fa salti e quindi è sempre meglio essere prudenti, non lanciarsi in affermazioni avventate. Ci sono pregiudizi sedimentati, radicati, che molto difficilmente possono scomparire, anche in presenza di una emergenza grave come l'attuale.

Cito due episodi (dal significato opposto) tratti dalle cronache di qualche anno fa. Il primo si riferisce alla condanna (in primo grado, venne poi assolto in secondo grado) di uno dei migliori sismologi italiani perché, insieme agli altri membri della commissione grandi rischi della Protezione civile, non aveva previsto un terremoto e non aveva quindi fatto sgombrare una città prima di quell'evento. Il secondo episodio si riferisce a una trasmissione televisiva nella quale un virologo di chiara fama e un esperto di musica leggera (esponente del movimento anti-vaccini) venivano messi a confronto sul tema della vaccinazione come se le loro fossero «opinion» alla pari, degne della medesima considerazione.

continua a pagina 30

Maggioranza divisa sulle misure economiche. Reddito di emergenza e regolarizzazioni le questioni più spinose. La ministra Nunzia Catalfo chiede di ridurre l'orario di lavoro senza toccare i salari. Entro la settimana il governo punta al varo del decreto maggio con un pacchetto di misure da 55 miliardi. Ieri sera il premier Giuseppe Conte e il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, hanno incontrato i sindacati. Stop dell'Alta corte tedesca alla Bce: «Giustificate l'acquisto dei bond». E concede tre mesi per spiegare il piano di stimolo. «Noi andiamo avanti» la replica di Francoforte.

da pagina 2 a pagina 25

INTERVISTA CON DI MAIO

### «La Cina? È un partner Gli Usa alleati principali»

di **Emanuele Buzzi**



Il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, ribadisce che «la Cina è un partner», ma aggiunge che «i nostri valori sono quelli della Nato», quindi «il baricentro non cambia». Di Maio, in un'intervista al Corriere, dice anche che «l'Italia ragiona con la propria testa» e «la politica non c'entra nulla con gli aiuti ottenuti per gestire un'emergenza in cui tanti sono morti».

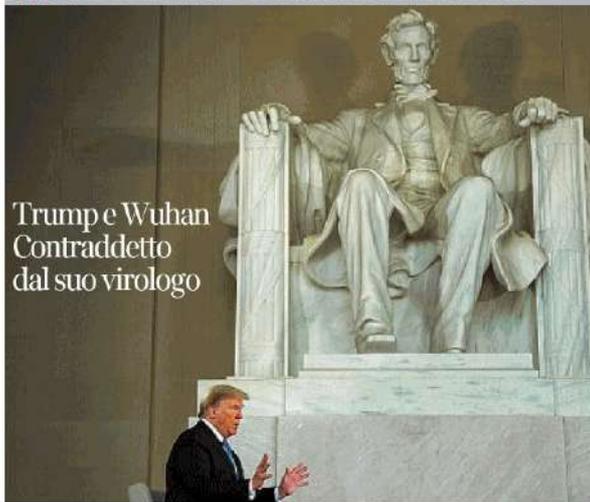
a pagina 15

### GIANNELLI

MOLTI CONTAGI NELLE RSA E POCHE NELLE CARCERI



### Il caso Per Fauci il Covid-19 non è nato in un laboratorio



Anthony Fauci contraddice Donald Trump sull'origine della pandemia. «Punito» il virologo. Nella foto il presidente intervistato sotto la statua di Lincoln.

CONFLITTO SENZA PRECEDENTI

### Uno schiaffo a Bruxelles

di **Federico Fubini**

Mal'Europa aveva assistito a uno scontro come quello deflagrato tra Berlino e Bruxelles. In gioco i nuovi equilibri.

a pagina 5

LA CANCELLIERA VERSO LA RICANDIDATURA?

### La linea d'ombra di Angela

di **Paolo Valentino**

L'emergenza del coronavirus ha prodotto l'ennesima resurrezione della cancelliera Angela Merkel. Anche se ci sono difficoltà. Ma non è esclusa una ricandidatura.

a pagina 4

### IL VIRUS

PARLA BRUSAFERRO

### «Non sono il signor no Datemi tempo»

di **Margherita De Bac**



«Non sono pessimista, ma cauto. Non sono il signor no. Dateci il tempo di monitorare l'effetto di questi primi passi». Così il presidente dell'Istituto superiore di sanità, Silvano Brusaferro: «Aperture sì, ma con estrema accortezza nel gestire».

a pagina 11

«RO» SOTTO LA MEDIA

### L'indice basso dei lombardi

di **Alessandro Trocino**

Sotto la media dei contagi. La Lombardia, che dall'inizio della pandemia ha contato oltre 14 mila morti, ora è nella parte meno «rischiosa» della classifica. Lo dice l'Istituto superiore di sanità.

a pagina 12

IL RETROSCENA

### Che futuro ha l'esecutivo

di **Francesco Verderami**

E è difficoltà ci sono. La maggioranza è divisa tra «produttivisti» e «assistenzialisti». E il decreto di aprile fatica a partire anche in maggio. Così «riapriamo» i Responsabili.

a pagina 14

**ZEROCALCARE** *Dimentica il tuo nome*

**VISIONI**  
GRAPHIC NOVEL ITALIANO

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Com'era contento il Sala vicepresidente della Lombardia, e noi con lui, nell'annunciare alla tivù che il tasso di contagio Ro in regione era sceso a 0,75, addirittura sotto la media nazionale. D'altronde non puoi rialzare il Pli se prima non abbassi l'Ro, sentenziava su qualche altro canale un virologo (o un economista, ormai si tende a confonderli). Che l'ottimismo emani da un dato in discesa, dopo che per decenni è stato associato a quelli in salita, gratificherà i teorici della decrescita felice, ultimamente in decrescita anche loro. Resta da capire come sia stato ottenuto quel numeretto magico, 0,75. A detta del vicepresidente, «incrociando i dati». I dati o le dita? Non è chiaro infatti su che cosa si basi la raffica di numeri a cui abbiamo delegato le

### Nel nome dei numeri

nostre scelte, comprese quelle di libertà. Sul pazienti sensibili ai tamponi che in realtà non si fanno, o comunque non quanti se ne dovrebbero? Sul contagi di due settimane fa, tale è il tempo di gestazione del virus, quando eravamo ancora tutti chiusi ermeticamente in casa? Domande oziose. Con la perdita di senso delle parole, i numeri sono diventati una religione, l'unica che ancora reclama sacrifici umani. Si trema e ci si scanna per il raggiungimento di una proiezione o per lo sfioramento di un parametro (ricordate il famoso 3 per cento di Maastricht?), senza più chiedersi non tanto chi ci sia dietro, ma che cosa ci sia sotto. Forse per non essere costretti ad ammettere che talvolta sotto non c'è nulla.

I GRANDI AUTORI DEL GRAPHIC NOVEL ITALIANO PER LA PRIMA VOLTA INSIEME

LA PRIMA USCITA ZEROCALCARE DIMENTICA IL MIO NOME È IN EDICOLA

005018  
9 771120 498008  
Prestare solo a: - DL 20/2001 (art. 1, 46) - DL 20/2001 (art. 1, 46) - DL 20/2001 (art. 1, 46)





Dottor Messina e Mister Cairo: il primo fa appelli agli imprenditori, il secondo macina utili e usa la cassa integrazione. È la faida della borghesia capitalista



Mercoledì 6 maggio 2020 - Anno 12 - n° 124  
Redazione: via di Sant' Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,00 con il libro "Paolo Bonaiuti"  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/7009

Il superavvocato  
Ora la Lega Calcio  
recluta Guido Alpa  
per far ripartire  
subito la Serie A

TECCE E VENDIMIALE  
A PAG. 11

Fase 1 e mezzo  
Su tamponi e test  
Lombardia  
e Piemonte sono  
ancora in affanno

BENSO, CASELLI E MILOSA  
A PAG. 8

Cura del plasma  
La sangue-terapia  
funziona, anche  
se dal ministero  
nessun protocollo



MARGOTTINI A PAG. 9

"Le Iene"

Il padre e il karate  
con lo Zinga boy,  
il figlio nell'affare  
delle mascherine

BISIGLIA A PAG. 8

SCUOLA IN MUSEO

Caravaggio  
per compagno  
di banco

TOMASO MONTANARI

Come ripartiranno i  
musei italiani?  
La riapertura  
dal 18 maggio  
di "musei e  
mostre" annu-  
nciata dal  
premier sem-  
bra più motiva-  
ta dal desiderio  
di provare a  
salvare il busi-  
ness delle  
secondarie che  
non da una  
reale conoscenza  
dello stato dei  
primi. Il Mibact  
ha una pianta  
organica vuota  
per oltre il 43%,  
e la mancata  
bigliettazione  
impedisce di  
contare sul  
personale precario.  
A PAGINA 22



# "COSÌ LE REGIONI POSSONO RIAPRIRE QUALCOSA PRIMA"

CONTE A TUTTO CAMPO: BCE, MES, DRAGHI, SALVINI, BONOMI E LE NUOVE MISURE IN ARRIVO UNA CRISI? "CERTO DI ARRIVARE ALLA FINE DELLA LEGISLATURA"

OLIVA E TRAVAGLIO A PAG. 2-3

IL DL MAGGIO A FINE SETTIMANA  
Salute, migranti, reddito:  
i nodi del nuovo decreto

MARRA A PAG. 4

CASO DI MATTEO E IL SOLITO RENZI  
Bonafede, il centrodestra  
e Iv provano il trappolone

DE CAROLIS A PAG. 4

GLI SCHERANI  
TRIBOLATI E B.

ANTONIO PADELLARO A PAG. 4

AIUTI ALL'ARTE  
COL COPYRIGHT

NICOLA PIOVANI A PAG. 13

LEGA: "HANNO  
STATI I CINESI"

ALESSANDRO ROBECCI A PAG. 13

BREVE APOLOGO  
DA MASCHERINA

SILVIA TRUZZI A PAG. 13



## Malafede

MARCO TRAVAGLIO

Le persone perbene, che a certi livelli si contano sulle dita di un mano, sono naturalmente portate al battibecco: l'antimafia, anche la migliore, è piena di casi del genere (Seisiesi-Borsellino, Orlando-Falcone...). Invece i manigoldi, che a certi livelli si contano sulle dita della Dea Kali, sono molto più flessibili grazie ai loro stomaci moquettati. Quindi oggi in Parlamento assisteremo alla scena più comica della storia dopo la mozione "Ruby nipote di Mubarak". Bonafede trascinato a render conto di presunti cedimenti alla mafia indovinate da chi? Da Forza Italia, partito ideato da un mafioso e fondato da un finanziatore di Cosa Nostra, che sventola senza pudore la bandiera di Nino Di Matteo, il pm che ha fatto condannare Dell'Utri per la trattativa Stato-mafia durante i governi Amato, Ciampi e B. e che, se dipendesse da FI, sarebbe stato spazzato via dalla magistratura prima che ci pensasse la mafia. La fiera del tartufo, e della malafede.

Dopo i trii comici Troisi-Arena-De Caro, Aldo-Giovanini-Giacomo e Lopez-Marchesini-Solenghi, ora abbiamo FI-Lega-Iv. Salvini - appena eletto dalla Bbc cazzaro dell'anno insieme a Trump e Bolsonaro, con gran scorno dell'Innominabile - parla di "sospetti preoccupanti avanzati da un pm antimafia. Pensate se fosse accaduto a un ministro della Lega o a Berlusconi, sarebbe stata la rivoluzione della sinistra". Veramente Di Matteo non ha mai detto che Bonafede abbia ceduto a pressioni mafiose. Quanto a cosa sarebbe accaduto alla Lega o a B., non c'è bisogno di immaginare: durante i loro governi tennero trattative fra Stato e mafia sul 41-bis, sul decreto Biondi, sulla dissociazione ecc, un ministro mai cacciato disse che "bisogna convivere con la mafia", si approvano leggi svuotacarceri e si propongono di abolire il 41-bis, il 416-bis, l'ergastolo e i pentiti, come da papello di Rina. Quanto alla "nuova" Lega, che da Nord a Sud ha imbarcato il peggio del forzismo, chi fu ad arruolare e sponsorizzare Paolo Arata (socio occulto del fiancheggiatore di Messina Denaro e compare del pregiudicato Siri)? Naturalmente Salvini. Ultimo del trio in ordine di voti è l'Innominabile che riesce a definire, restando serio, la polemica Di Matteo-Bonafede "il più grande scandalo della giustizia degli ultimi anni". Modesto, il ragazzo: e dove lo mette lo scandalo del Csm, coi suoi amichetti Ferri e Lotti impegnati in notturni conversari a pilotare le nomine dei procuratori? Cosimino Ferri, anziché darle lui, ha chiesto le dimissioni di Bonafede. Una zampata da capocomico che stermina in un sol colpo il trio FI-Cazzaro-Innominabile e fa di lui il nuovo Principe della Risata.

BOND Francoforte ha 3 mesi per spiegare che rispetta i Trattati

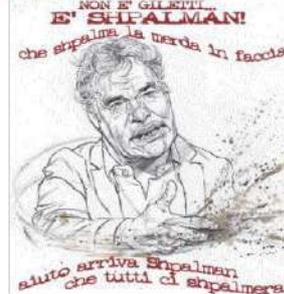
## La Consulta tedesca stanga la Bce sul bazooka di Draghi

La Corte costituzionale mette i paletti agli acquisti di titoli pubblici che stanno facendo respirare diversi Paesi (il "Quantitative easing"). Il nodo per i governi di Roma e Parigi. Intanto sugli aiuti di Stato vittoria del Nord

BORZI E PALOMBI A PAG. 6-7



Mannelli



La cattiveria  
Conte rivela: "Mi taglio i capelli da solo". E pare che abbia assunto anche un assaggiatore

WWW.SPINOZAJIT

MEDIO ORIENTE  
Cyborg, politica e soap: le serie tv del Ramadam

SCUTO A PAG. 23



INCHIESTA NOMINE  
Csm, Lotti ai pm: "Ermini mi disse che ci pensava lui"

MASSARI A PAG. 19





ANNO XXV NUMERO 107

Redazione e Amministrazione Piazza della Repubblica 21 - 00187 Milano Tel. 02/5878801

MERCOLEDÌ 6 MAGGIO 2020 - € 1,80

Il virus e i morti cui "non restava molto da vivere". E' ora di trasferire nella discussione pubblica il dilemma del vecchio mandarino



122 febbraio scorso Carlo Giuzburg discusse del suo libro 'Cecisai di legno'...

La implicazione morale della distanza, ora anche in rete, minime. Giuzburg vi ricostruisce l'origine di un celebre apologo...

senza intaccare l'illusione di trovarsi a distanza di sicurezza. E' abbinato guardato, quasi ipotizzato, senza che una vera compressione riuscisse ad attenuare una sensazione di estraneità assoluta...

Quel dilemma? "Ci sono due differenze ragguarevoli rispetto all'ipotesi di Diderot. Che agisce da lontano, dunque senza sporcare le mani..."

Intervista tra sport e governo. Un mezzo avviso di sfratto al ministro Spadafora, firmato Luca Lotti

"Il calcio è un'industria da 1 miliardo di euro. E' la tracceggia, il populista come se non ci fossero in ballo denari e persone"

Cambiare ora la legge Giorgetti

Roma. Parte dal calcio per arrivare alla politica, anzi quasi a una metafora del grillo di governo che s'innamora...

È allora Luca Lotti, dirigente del Pci, leader assieme a Lorenzo Guerini di Base riformista...

Il calcio è un'industria da 1 miliardo di euro. E' la tracceggia, il populista come se non ci fossero in ballo denari e persone"

E' un virus anche la cultura del rischio "0"

Prudenza, ma senza panico. Accortezza, ma senza terrore. Realismo, ma senza pessimismo. Chiacchierata col prof. Remuzzi per capire perché l'Italia può farcela...

Nel dibattito pubblico innescato dalla graduale riapertura del nostro paese, tra promettenti euforici, paurosi latenti e fermi...

vi, e una volta che la curva inizia a deprimersi è difficile che qualche scartato si assiepi in modo drammatico...

Il virus non ha avuto origine in laboratorio, come sostiene Trump

Seguitemi dottor Faul - Ci sono in giro in Cina virus che non si sa se sono patogeni o meno...

Stanziate dal resto delle strutture, per avere buone possibilità di affrontare la fase 2...

Parisi e l' "atto di Dio" La Caltif vuole liberarsi di Mimmo, ma il papà dei naviganti resta sul posto per disegno divino (e di Gigginò)

Roma. Alla manifestazione di proselitizzazione del navigatore, quella a metà tra il concreto rock e la conversione motivazionale...

Parisi e l' "atto di Dio" La Caltif vuole liberarsi di Mimmo, ma il papà dei naviganti resta sul posto per disegno divino (e di Gigginò)

Roma. Alla manifestazione di proselitizzazione del navigatore, quella a metà tra il concreto rock e la conversione motivazionale...

Parisi e l' "atto di Dio" La Caltif vuole liberarsi di Mimmo, ma il papà dei naviganti resta sul posto per disegno divino (e di Gigginò)

Parisi e l' "atto di Dio" La Caltif vuole liberarsi di Mimmo, ma il papà dei naviganti resta sul posto per disegno divino (e di Gigginò)

Parisi e l' "atto di Dio" La Caltif vuole liberarsi di Mimmo, ma il papà dei naviganti resta sul posto per disegno divino (e di Gigginò)

Parisi e l' "atto di Dio" La Caltif vuole liberarsi di Mimmo, ma il papà dei naviganti resta sul posto per disegno divino (e di Gigginò)

Parisi e l' "atto di Dio" La Caltif vuole liberarsi di Mimmo, ma il papà dei naviganti resta sul posto per disegno divino (e di Gigginò)

L'ora di Asma

Il regime siriano di Bashar al Assad ha un piano per mettere sua moglie al comando e sbloccare le sanzioni

Roma. Asma al Assad, la moglie sofisticata del dittatore siriano Bashar, è la sorella più piccola di un'aristocratica famiglia...

Il regime siriano di Bashar al Assad ha un piano per mettere sua moglie al comando e sbloccare le sanzioni

Roma. Asma al Assad, la moglie sofisticata del dittatore siriano Bashar, è la sorella più piccola di un'aristocratica famiglia...

Il regime siriano di Bashar al Assad ha un piano per mettere sua moglie al comando e sbloccare le sanzioni

Roma. Asma al Assad, la moglie sofisticata del dittatore siriano Bashar, è la sorella più piccola di un'aristocratica famiglia...

Il regime siriano di Bashar al Assad ha un piano per mettere sua moglie al comando e sbloccare le sanzioni

Roma. Asma al Assad, la moglie sofisticata del dittatore siriano Bashar, è la sorella più piccola di un'aristocratica famiglia...

Il regime siriano di Bashar al Assad ha un piano per mettere sua moglie al comando e sbloccare le sanzioni

Roma. Asma al Assad, la moglie sofisticata del dittatore siriano Bashar, è la sorella più piccola di un'aristocratica famiglia...

Il regime siriano di Bashar al Assad ha un piano per mettere sua moglie al comando e sbloccare le sanzioni

Roma. Asma al Assad, la moglie sofisticata del dittatore siriano Bashar, è la sorella più piccola di un'aristocratica famiglia...

Il regime siriano di Bashar al Assad ha un piano per mettere sua moglie al comando e sbloccare le sanzioni

Roma. Asma al Assad, la moglie sofisticata del dittatore siriano Bashar, è la sorella più piccola di un'aristocratica famiglia...

Il regime siriano di Bashar al Assad ha un piano per mettere sua moglie al comando e sbloccare le sanzioni

Roma. Asma al Assad, la moglie sofisticata del dittatore siriano Bashar, è la sorella più piccola di un'aristocratica famiglia...

Pedro, te adoro

Maché libri che piacciono solo chi li ha scritti, legge il diario di Almôdovir e guarda le commedie che suggerisce

Atina. Stanno arrivando. Per mettersi in salvo non basterà allontanarsi...

Maché libri che piacciono solo chi li ha scritti, legge il diario di Almôdovir e guarda le commedie che suggerisce

Atina. Stanno arrivando. Per mettersi in salvo non basterà allontanarsi...

Maché libri che piacciono solo chi li ha scritti, legge il diario di Almôdovir e guarda le commedie che suggerisce

Atina. Stanno arrivando. Per mettersi in salvo non basterà allontanarsi...

Maché libri che piacciono solo chi li ha scritti, legge il diario di Almôdovir e guarda le commedie che suggerisce

Atina. Stanno arrivando. Per mettersi in salvo non basterà allontanarsi...

Maché libri che piacciono solo chi li ha scritti, legge il diario di Almôdovir e guarda le commedie che suggerisce

Atina. Stanno arrivando. Per mettersi in salvo non basterà allontanarsi...

Maché libri che piacciono solo chi li ha scritti, legge il diario di Almôdovir e guarda le commedie che suggerisce

Atina. Stanno arrivando. Per mettersi in salvo non basterà allontanarsi...

Maché libri che piacciono solo chi li ha scritti, legge il diario di Almôdovir e guarda le commedie che suggerisce

Atina. Stanno arrivando. Per mettersi in salvo non basterà allontanarsi...

Maché libri che piacciono solo chi li ha scritti, legge il diario di Almôdovir e guarda le commedie che suggerisce

Atina. Stanno arrivando. Per mettersi in salvo non basterà allontanarsi...

Fase calante

Numeri buoni, mentre la Gran Bretagna divide il paese europeo con più morti. Il Giro d'Italia si correrà a ottobre

Roma. Ieri si sono registrati altri 1075 contagi da nuovo coronavirus in Italia...

Numeri buoni, mentre la Gran Bretagna divide il paese europeo con più morti. Il Giro d'Italia si correrà a ottobre

Roma. Ieri si sono registrati altri 1075 contagi da nuovo coronavirus in Italia...

Numeri buoni, mentre la Gran Bretagna divide il paese europeo con più morti. Il Giro d'Italia si correrà a ottobre

Roma. Ieri si sono registrati altri 1075 contagi da nuovo coronavirus in Italia...

Numeri buoni, mentre la Gran Bretagna divide il paese europeo con più morti. Il Giro d'Italia si correrà a ottobre

Roma. Ieri si sono registrati altri 1075 contagi da nuovo coronavirus in Italia...

Numeri buoni, mentre la Gran Bretagna divide il paese europeo con più morti. Il Giro d'Italia si correrà a ottobre

Roma. Ieri si sono registrati altri 1075 contagi da nuovo coronavirus in Italia...

Numeri buoni, mentre la Gran Bretagna divide il paese europeo con più morti. Il Giro d'Italia si correrà a ottobre

Roma. Ieri si sono registrati altri 1075 contagi da nuovo coronavirus in Italia...

Numeri buoni, mentre la Gran Bretagna divide il paese europeo con più morti. Il Giro d'Italia si correrà a ottobre

Roma. Ieri si sono registrati altri 1075 contagi da nuovo coronavirus in Italia...

Numeri buoni, mentre la Gran Bretagna divide il paese europeo con più morti. Il Giro d'Italia si correrà a ottobre

Roma. Ieri si sono registrati altri 1075 contagi da nuovo coronavirus in Italia...



# il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



MERCOLEDÌ 6 MAGGIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 107 - 1.50 euro\*

www.igiornale.it

## INTERVISTA A BERLUSCONI

# «IL MIO SALVA-ITALIA»

«Niente statalismo, più liberismo». E poi l'Europa, il governo (presente e futuro), il centrodestra e la riapertura controllata

## BERLINO «COMMISSARIA» LA BCE, L'EUROPA TREMA

di Alessandro Sallusti

**P**residente Berlusconi, è passato da poco il ponte del Primo Maggio. Quest'anno è stato tutto diverso. Strade e piazze deserte, italiani chiusi in casa, nessuno naturalmente ha voglia di fare festa. Che effetto le ha fatto?

«Molto triste, anche se ho apprezzato ancora una volta la serietà degli italiani, gran parte dei quali non ha infranto le regole. Molto triste perché il Primo Maggio è la festa del lavoro e il lavoro per me è una cosa sacra, uno dei valori che danno un significato alla vita. Ho dedicato gran parte della mia esistenza a lavorare e a creare lavoro. Oggi finalmente, con molta cautela, qualche attività sta riprendendo, ma ancora molti italiani non possono lavorare, tanti di loro hanno già perso o rischiano di perdere il lavoro, tanti imprenditori, soprattutto i più piccoli, rischiano di chiudere un'attività alla quale hanno dedicato la vita. Per questo ho voluto, il Primo Maggio, rivolgere un messaggio di incoraggiamento ai protagonisti del mondo del lavoro, autonomo e dipendente. Dobbiamo tornare a costruire l'Italia. Ma perché questo sia possibile naturalmente non bastano gli incoraggiamenti. Bisogna mettere le aziende e i lavoratori in condizione di farlo. In condizione di sopravvivere alla crisi e di ripartire. Nessuna impresa deve essere lasciata fallire, nessun dipendente deve essere lasciato senza lavoro, nessuna persona in difficoltà dev'essere abbandonata a se stessa». **Lei crede che questo sia possibile? Quest'anno si prevede una recessione di 8-10 punti di Pil. Le grandi recessioni nella storia hanno sempre portato con sé fallimenti, disoccupazione e purtroppo anche fame.**

«C'è una bella differenza: le grandi recessioni nacquero da errori o da debolezze intrinseche del sistema economico e finanziario mondiale. Questa crisi, che molti hanno paragonato ad una guerra, è diversa. Deriva da una causa esterna, la malattia, che altera radicalmente e bruscamente il funzionamento del mercato. Per que-

sto è possibile e necessario un intervento pubblico su larga scala, massiccio nelle quantità e limitato nel tempo, perché il sistema produttivo non collassi. So di dire cose che per un liberale come me sono quasi blasfeme, ma bisogna che lo Stato e l'Europa accettino di fare molto deficit per inondare di liquidità l'economia reale e salvarla dal tracollo. Questo per due ragioni. La prima è di tipo etico: non si possono lasciare le persone alla fame, parlo di lavoratori autonomi e dipendenti, di commercianti, artigiani, partite Iva, lavoratori a contratto e persino - perché purtroppo è inutile negare che esistono - di coloro che vivono con il lavoro nero. La seconda ragione, non meno importante, è economica: se riusciamo a tutelare il sistema produttivo e a fare ripartire i consumi, la crisi - per quanto drammatica e lunga - non sarà eterna, e allora la ripresa potrà essere abbastanza prossima ed anche forte. Dopo la guerra venne il miracolo economico e oggi, rispetto ad allora, non abbiamo un Paese distrutto nelle infrastrutture e negli impianti».

**Dunque tutto dipende dallo Stato. Andiamo verso una stagione di forte intervento pubblico, è la fine del neo-liberismo?**

«Non esattamente. Non è di statalismo che abbiamo bisogno. Una parte della sinistra non vede l'ora di sfruttare questa crisi per una campagna di nazionalizzazioni e un forte aumento della tassazione. Io dico che questo è il contrario di quello che dobbiamo fare. Certo, oggi - per superare la crisi - occorre un intervento di emergenza, immediato e di breve periodo, che solo lo Stato è in grado di assicurare. Ma guai se questo fosse il pretesto per un nuovo statalismo. La ricostruzione dev'essere affidata al mercato, come avvenne nel dopoguerra. Italia e Germania negli anni '50 raggiunsero rapidamente la prosperità applicando ricette economiche liberali. Non per caso i protagonisti del miracolo economico furono cattolici-liberali: De Gasperi ed Einaudi in Italia, Adenauer ed Erhard in Germania. Dalla crisi si esce (...)

segue alle pagine 2-3

### IL RETROSCENA

## La paura di andare a casa salva Conte (non Bonafede)

di Augusto Minzolini

a pagina 10



GUARDASIGILLI Il ministro Alfonso Bonafede

### LE LACUNE DELLA «FASE 2»

## Caos mascherine, app sparita e pochi tamponi: manca tutto

Angeli, Lombardo e Marino alle pagine 12-13

### CICLISMO NEL CAOS, SI GAREGGERÀ AD OTTOBRE

## Il Giro d'Italia preso in giro

Le altre corse si mangiano la «rosa»

Pier Augusto Stagi

**U**fficiale: il Giro d'Italia si correrà dal 3 al 25 ottobre, il Tour dal 29 agosto. Per rendere tutto più semplice e godibile, la Vuelta si accavallerà alla corsa rosa: dal 20 ottobre all'8 novembre. Insomma, la coperta è corta o, se volete, il box è pieno. Il vero problema, però, è che tutti vorranno correre la Grande Boucle e per il Giro non sarà facile avere al via tanti big.

a pagina 27

### L'ANALISI

## Processo al sovranismo tedesco

di Vittorio Macioce

messaggi politici.

**L**a sentenza della Corte costituzionale tedesca sul «bazooka» della Bce, quello attivato per la prima volta da Mario Draghi nel 2015, sembra, in punto di diritto, una sorta di compromesso. Non condanno, ma neppure assolvimento. Qualcosa di simile al lavarsi le mani di Pilato. Non è così. È una lettera all'Europa, e alla signora Merkel, piena di

Cosa dice la Corte? L'acquisto di titoli di Stato per tutelare il debito pubblico dei singoli Paesi dalle speculazioni finanziarie è fino ad ora legittimo. Non si va a scomodare il passato. Ci si mette una pietra sopra, come una sorta di condono. Non pensiamoci (...)



segue a pagina 5 con Allegri e Parietti a pagina 4

## DECRETO AL PALO, SANATORIA DEI CLANDESTINI Soldi ancora bloccati Ma arriva lo «ius Covid»

Paolo Bracalini e Laura Cesaretti

«La regolarizzazione dei migranti è questione di civiltà» dice Teresa Bellanova, ministra renziana dell'Agricoltura e delegata per la massanatoria di circa 600mila irregolari. Il pretesto è salvare i raccolti che, con le frontiere chiuse agli stagionali, rischiano di saltare. Intanto la maggioranza si spacca sul reddito di emergenza. Che, in extremis, diventa «contributo».

alle pagine 6-7

### FAMIGLIE IN DIFFICOLTÀ

## Genitori lontani, affidi contesi I tribunali in tilt

Manila Alfano

La situazione per i tanti genitori separati che vivono in Regioni diverse è molto complicata per quanto riguarda gli affidi dei figli. E i tribunali sono bloccati.

con Manti a pagina 18

### GESTORI DI SALE E PRODUTTORI SPIEGANO IL CAMBIAMENTO

## Cinema in casa e set «distanziati»

Così riparte la macchina dei sogni

Stefano Gianni

**T**orneremo al cinema. I tempi non sono ancora maturi, ma il coronavirus va considerato solo un'emergenza. E le sale riapriranno. D'altronde, neanche due guerre mondiali hanno spento il grande schermo, dato per morto già con la nascita della tv. Videoregistratori prima, dvd poi. E infine con lo streaming e le piattaforme online. Ma la verità è che per trovare (...)

segue a pagina 25

### L'ANTEPRIMA

## Salute e sciacalli Il vaccino diventa business per pochi

di Mario Giordano

a pagina 37

IN ITALIA FATE SANNE ECCEZIONI TERRITORIAU VEDI GERENZA SULLA SOSTA IN UN'AZIENDA IN UN'AZIENDA IN UN'AZIENDA



# IL GIORNO

\* IL GIORNO CON TUTTOSPORT NON VENDIBILI SEPARATAMENTE - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI ALESSANDRIA, ASTI, BIELLA, CUNEO, NOVARA, VERBANIA E VERCELLI

MERCOLEDÌ 6 maggio 2020  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Milano, la relazione dei carabinieri alla Procura

### Rider senza mascherina Scatta l'inchiesta sui colossi del delivery

Consani a pagina 8



La Lombardia e la ripresa

### Da casa via web e orari diversi È un altro lavoro

Balzarotti a pagina 10



## I medici di base: Fase 2 senza rete

«Non siamo ancora pronti a fronteggiare nuovi focolai». Farmaci e plasma, la mappa delle armi anti virus  
Contagi ancora in calo, mai così pochi dal 10 marzo. Emilia e Veneto in pressing: acceleriamo le riaperture

Servizi e **Canè**  
da pag. 2 a pag. 15

Burocrazia o investimenti

### L'occasione per una riforma dell'economia

Davide Nitrosi

**N**ello stesso giorno in cui la Corte costituzionale tedesca interviene a gamba tesa sulla politica di aiuti della Bce, in Italia si continua a discutere sulle 50 sfumature dell'assistenzialismo spinto. Per carità, di fronte a una crisi improvvisa e feroce, occorre fare di tutto per salvare i redditi, evitare la perdita dei posti di lavoro e sostenere le imprese. Non avendo soldi, e sapendo che i risparmi da spending review sono solo un esercizio verbale, il governo ha deciso di alzare il debito come mai prima si era osato, di sfiorare ogni criterio nel rapporto tra deficit e pil, per immettere - finora solo sulla carta - denaro nell'economia.

Segue a pagina 7

MARA VENIER RIVEDE IL NIPOTINO DOPO DUE MESI DI LOCKDOWN  
«PER SEMPRE LONTANI? ILARIA CAPUA NON SA QUELLO CHE DICE»



Mara Venier, 69 anni, con il nipote Claudio

### A CASA DEI NONNI

Degli Antoni  
a pagina 17

DALLA CITTÀ

Rea, la strage in un mese

### Alla Piccola casa del rifugio 148 contagiati e 28 morti

Vazzana nelle Cronache

La condanna

### Esercizio abusivo della professione: psicanalista nei guai

Palma nelle Cronache

Il blitz nel campo rom

### Il parco (abusivo) di 131 auto a Vaiano Valle

Servizio nelle Cronache



Dalle finestre ai condizionatori, vale il 110%

### Super bonus ecologico I lavori li paga lo Stato

Marin a pagina 6



La Corte di Berlino offre una sponda ai falchi

### Schiaffo tedesco alla Bce «Il bazooka non serve più»

Comelli a pagina 7

Prova **Sustenium Bioritmo 3** Con Vitamina C e Zinco

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- BELLEZZA DI PELLE, UNGHIE E CAPELLI
- OSSEA
- MENTE
- FUNZIONE CARDIACA

\*Indicazioni sulla salute approvate per le vitamine minerali contenute nel prodotto. Gli integratori di minerali non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di bere sode di vitasano.

A. MORGANTI





**Domani l'ExtraTerrestre**

**FASE 2** Una montagna di mascherine usa e getta finirà nelle discariche. L'impatto è devastante. L'alternativa c'è: protezioni ecologiche e lavabili



**Culture**

**ÉRIC FASSIN** Banlieue e pandemia. «Il lockdown non è uguale per tutti» Intervista al sociologo francese

Francesca Maffioli pagina 10



**Visioni**

**DOC** «Becoming», l'autobiografia di Michelle Obama diventa un film, tra book tour e racconti esemplari  
Giulia D'Agnolo Vallan pagina 13

# il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE  
EURO 7,00

MERCOLEDÌ 6 MAGGIO 2020 - ANNO L - N° 108

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il presidente del Secondo Senato della Corte costituzionale federale tedesca foto Ap



## L'ideologia tedesca

La Germania apre la battaglia su chi pagherà la crisi. Ultimatum dell'alta corte di Karlsruhe alla Bce: 90 giorni per «giustificare» la condivisione dei debiti nell'eurozona, altrimenti Berlino non potrà più finanziare il Quantitative easing. Gelo nelle istituzioni europee **pagine 2, 3**

**REGOLARIZZAZIONE DI BRACCIANTI, COLF E BADANTI. MARTINA (PD): «IL GOVERNO ABBA CORAGGIO»**

## Il M5s blocca il decreto per i migranti

La ministra Bellanova che si lancia, la collega Catalfo che illustra il provvedimento alle parti sociali. E ieri anche la ministra Lamorgese che si convince. Sembrava tutto a posto per inserire la regolarizzazione di 600mila lavoratori - 150mila italiani, 300mila colf e badanti - nel decreto M5s. Invece la destra del M5s -

molti parlamentari parlano di «sanatoria» come Salvini - ha bloccato tutto. Diplomazie al lavoro per una mediazione in vista del consiglio dei ministri di domani o venerdì. Il ministro Provenzano: «Non possiamo più aspettare. Così la pensano anche sindacati, agricoltori e associazioni. Per molti migranti che vivono nei ghetti del sud invece

sei mesi di permesso di soggiorno sono troppo pochi. Intervista a Maurizio Martina, ex ministro dell'agricoltura: «La regolarizzazione sarà una svolta, il governo abbia coraggio. La destra va combattuta senza timidezza. Daremo una mano a migliaia di imprese agricole e famiglie»  
**FRANCI, OMIZIOLLO E PREZIOSI ALLE PAGINE 4,5**

### Permessi per tutti L'Italia segue l'esempio del Portogallo

ENRICO PUGLIESE

La presa di posizione della ministra dell'agricoltura rappresenta indubbiamente un passo in avanti in direzione di una regolarizzazione degli

immigrati in Italia. Non tutto è ancora chiaro. Ma la questione è ormai nell'agenda politica istituzionale e nel dibattito pubblico.  
— segue a pagina 4 —

### LAMPEDUSA Migranti costretti a dormire sul molo



Non accennano a diminuire gli arrivi a Lampedusa dove in poche ore si sono registrati quattro sbarchi. Molti migranti costretti a dormire all'aperto sul molo. Una situazione che ha spinto 32 parlamentari di maggioranza a scrivere al premier Giuseppe Conte chiedendo un intervento del governo. **LANCARI A PAGINA 6**

### GB, RECORD DECESSI Mai così pochi casi da due mesi

Sono stati registrati 1.075 nuovi casi positivi ieri e una cifra così bassa non la si vedeva dal 6 marzo, esattamente due mesi fa. Ma i test che si effettuano oggi (55mila) sono dieci volte più numerosi di allora. Dopo Lombardia, Piemonte e Emilia-Romagna, che assommano i tre quarti dei casi registrati a livello nazionale, è il Lazio con 67 nuovi casi a presentare il focolaio più attivo. L'epidemiologo dell'Iss Gianini Rezza: «Adesso più tamponi». Fase 2 in ordine sparso nel resto d'Europa. In Gran Bretagna i decessi hanno superato quelli italiani. **AN, CAP, A PAGINA 7**

### FAUCI SMENTISCE TRUMP La bufala del virus creato in laboratorio



L'evoluzione del virus suggerisce decisamente che esso non possa essere stato artificialmente e deliberatamente manipolato. L'infettivologo Fauci, capo della task force Usa, smentisce il presidente in un'intervista al «National Geographic». Una ricognizione delle teorie del complotto e degli incidenti realmente accaduti. **CAPOCCI A PAGINA 7**

### all'interno

#### Rohingya Il Bangladesh chiude i profughi nell'isola invivibile

GIULIANO BATTISTON **PAGINA 8**

#### Cuba L'Avana battagliera resiste anche all'epidemia

ROBERTO LIVI **PAGINA 9**

#### Amazzonia Fame e Covid-19 contro i popoli della foresta

ANGELO FERRACUTI **PAGINA 16**

### Karlsruhe, la sentenza

#### La miccia ora è accesa ed è cortissima

ALFONSO GIANNI

Non si può che essere d'accordo con il giudizio scritto a chiare lettere dal Financial Times: la sentenza di ieri della Corte costituzionale tedesca di Karlsruhe ha messo una bomba sotto l'ordinamento giuridico dell'Unione europea. Anche se non del tutto inaspettata, e infatti temuta, questa giunge quando la Ue si gioca la sua esistenza. È una sentenza bifronte relativamente alla materia del Quantitative easing.  
— segue a pagina 14 —

### L'assalto al Palazzo

#### La metamorfosi asociale nei diktat di Confindustria

MARCO REVELLI

Donque la tanto attesa (e temuta) «riapertura» è andata meglio del previsto. L'Italia si è messa in movimento «con jolito», senza assalti ai treni, code agli sportelli e movide estemporanee. Segno che la percezione del pericolo è forte e diffusa tanto da farsi «costume». E che il Paese, nella sua maggioranza, ha imparato la lezione del virus rifiutando pose da superuomini dei tanti negatori del rischio e fautori del contagiato liberamente.  
— segue a pagina 15 —

### Sinistra Attenzione, il populismo non è un virus

PIER GIORGIO ARDENI

Attenzione, sinistra, il populismo non è un virus, non contagia per contatto o vicinanza! Prende piede nel disagio, quando i bisogni reclamano risposte e le promesse di sostegno vengono disattese. Se è vero che, per un po' almeno, «nulla sarà più come prima», non illudiamoci, le premesse ci sono già perché tutto cambi perché tutto torni com'era prima. Alle vecchie disuguaglianze se ne aggiungono delle nuove.  
— segue a pagina 15 —

03566  
9-77025-213000  
Pirella Göttsche





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 N° 124 ITALIA SPECIFICHE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 336, L. 66/19

Fondato nel 1892



Mercoledì 6 Maggio 2020

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

AVISSA E PRECISA, "IL MATTINO" - "IL RISPAT" - EURO 120

**Il docufilm**  
Patierno, Di Leva e la Peste di Camus rigirata a Napoli durante il Covid  
Oscar Cosulich a pag. 14



**La ripartenza**  
Napoli, fatti i tamponi Insigne & C. pronti per il "santone" Ringhio  
Pino Taormina a pag. 16



**Il ciclismo**  
Il Giro d'Italia ripartirà ad ottobre dal Sud  
Roberto Ventre a pag. 18



**Trump in crisi**  
CASA BIANCA LA CORSA CONTAGIATA DAL VIRUS

Mauro Canali

La crisi del Covid-19 sta mettendo in evidente difficoltà Trump. Gli ultimi sondaggi affidabili di fine aprile registrano un Biden avanti al mediatore di sei punti percentuali. Il presidente tycoon è dietro la tutti gli Stati, anche in quelli che nel 2016 erano risultati decisivi per la sua vittoria, come il Texas, tradizionale serbatoio elettorale dei repubblicani, dove Biden, sia pure di un solo punto, è dato tuttavia in testa.

Continua a pag. 35

## Slittano gli aiuti, governo in tilt

►Rinviato per l'ennesima volta il decreto di aprile su imprese, reddito d'emergenza e irregolari Scontro sullo Stato nel capitale delle Pmi, Conte frena e avvisa i sindacati: serve un nuovo patto

Le tensioni fanno rallentare l'adozione del decreto di aprile su aiuti alle imprese, Reddito d'emergenza ed irregolari. Il premier Giuseppe Conte ha incontrato i sindacati (oggi il confronto con gli industriali). Ed avvisa: «Non tutti i posti persi saranno recuperati per colpa della crisi e del lungo stop, serve allora un nuovo patto sociale, equo e moderno». Intanto è rotura sulla presenza dello Stato nel capitale delle Pmi. In arrivo la marcia indietro.

Bassi, Conti, Franzese e Nicotra alle pagg. 4 e 5

**La Corte tedesca sul Quantitative easing**  
L'ultimatum tedesco alla Bce «Giustificare il bazooka-Draghi»

Crea tensioni a livello europeo l'ultimatum che arriva dalla Corte Costituzionale tedesca alla Bce: entro tre mesi va giustificato il cosiddetto «bazooka» del 2015. Il Quantitative Easing. Ma sul punto l'Unione Europea tiene

la posizione e rivendica autonomia. Il verdetto tedesco agita anche Palazzo Chigi: si teme che altri ricorsi possano bloccare gli aiuti già concordati con i partner: Amoroso, Brandolini, Conti, Dimite e Follio Salimbeni alle pagg. 2 e 3

**Il personaggio/1**  
Piroette Azzolina chiudo o non chiudo e classi nei parchi



Antonio Menna a pag. 11 e in Cronaca

**Il personaggio/2**  
Il DeMa tour in tv anche tre al giorno e Napoli senza piani



**Dopo l'epidemia**  
LE DUE STRADE DIVERGENTI PER USCIRE DALLO CHOC

Giorgio La Malfa

Scrivendo qualche giorno fa su questo giornale, avevo sottolineato che, a dispetto degli interventi economici di emergenza dettati dalla necessità di fare fronte alle esigenze più pressanti delle persone e delle imprese che formano oggetto dei due decreti-legge varati nelle scorse settimane e di quello attualmente in preparazione in seno al Governo, si pone il problema di riflettere sulle linee di fondo della politica economica dei prossimi mesi.

Continua a pag. 35

**La tragedia All'Adler di Ottaviano: un operaio morto e due feriti gravi**



Lo spegnimento dell'incendio dopo l'esplosione alla Adler, in una foto scattata con il drone. INFORMAZIONE ADRIANO

### L'esplosione mentre riaprono la fabbrica

Francesco Gravetti in Cronaca

### Regionali a luglio De Luca allo staff «Stiamo pronti»

La Campania verso la normalità Da lunedì riaprono Ischia e Capri

Carlo Porcaro

Vincenzo De Luca, governatore della Campania, ne è convinto: «Si vota a luglio, preparatevi», ha detto ieri ai suoi collaboratori.

A pag. 8

**Tutti negativi dal Nord**

Il caso dei test rapidi al casello 14 su 14 "smentiti" dal tampone

I tamponi non confermano i 14 test rapidi effettuati al casello di Napoli Nord e risultati positivi. Da lunedì via libera allo sbarco nelle isole del Golfo.

Mincione e Roano alle pagg. 6 e 7

**La comunicazione**  
NELLA FASE 2 SERVE UN MESSAGGIO DI SPERANZA

Anna Corrado

«Andrà tutto bene» è il mantra ascoltato tante volte, per tranquillizzare tutti di fronte a un nemico nuovo e invisibile, i musicisti hanno suonato da casa, le persone hanno ballato sui balconi, i bambini hanno disegnato arcobaleni. Quel mantra è servito a dare speranza che il virus non avrebbe azzerato il nostro futuro. A distanza di giorni, fatti di uscite contingentate ed interessi, finora ignorati, coltivati in casa, è arrivato il momento di pensare al «dopo».

Continua a pag. 34

**SECURITY 60**  
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIEFFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60 PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTA'

[www.tecnometalsystem.it](http://www.tecnometalsystem.it)  
[www.security60.it](http://www.security60.it)

**Le idee**

C'è un galateo anche nel mettere le mascherine



Mario Ajello

Sulla mascherina di chi porta la mascherina è come se ci fosse scritto questo messaggio rivolto ai visi nudi: «Indosso questa protezione non solo per me, ma anche per te».

Continua a pag. 34





# Il Messaggero



€ 1,40 ANNO L.424 N° 124 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 6 Maggio 2020 • S. Domenico Savio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**Il Messaggero**  
A favore del Policlinico Gemelli e dell'Istituto Spallanzani



**Il progetto Arene all'aperto e drive-in il cinema può ripartire così**  
Satta a pag. 25



**Il Giro a ottobre Il rebus Serie A il governo: una settimana per decidere**  
Bernardini nello Sport



**Il Messaggero**  
**3 PUNTI**  
[ilmessaggero.it/sport](http://ilmessaggero.it/sport)

## Lo scontro rallenta gli aiuti

► Tensioni sul decreto: tempi più lunghi su imprese e Reddito e irregolari. Conte frena sullo Stato nelle Pmi ► L'ultimatum della Corte tedesca alla Bce: tre mesi per giustificare il Qe di Draghi. Ma la Ue: autonomia

### Il tempo perduto

Le non scelte che fanno molto male alla scuola

Francesco Grillo

Qual è la scelta di politica economica più sicuramente efficace per un Paese che declina le sue doti? assolutamente crescere per un periodo di tempo sufficientemente lungo? Incrociando i numeri dell'Oecd di Parigi che, ogni tre anni, misura le competenze - matematiche, scientifiche e di lettura - dei quindicenni di settantatré diverse nazioni del mondo e quelli della Banca Mondiale sull'evoluzione del reddito per abitante, scopriamo che puntare sulla Scuola è l'investimento più sicuro a disposizione di un qualsiasi governo. Lo dimostra, del resto, la storia recente dell'Asia che ha cominciato dalle aule a scavalcare l'Occidente. È attorno alla Scuola, dunque, che deve organizzarsi una società che immagina di avere un futuro, senza pretendere che al contrario siano i ragazzi e gli insegnanti a doversi adattare ai tempi degli uffici, delle città e delle fabbriche. E tuttavia, in Italia e non solo, sono gli studenti a pagare il prezzo più caro della pandemia.

Continua a pag. 16

### Noi e il rispetto degli altri: quattro tipologie di italiani



Un mosaico di immagini che mostrano i vari utilizzi delle mascherine. Servizi da pag. 2 a pag. 15

## Manuale di civiltà con mascherina

Mario Ajello

Sulla mascherina di chi porta la mascherina è come se ci fosse scritto questo messaggio rivoluto ai visi nudi: «Indosso questa protezione non solo per me, ma anche per te».



### La Farnesina e il caso italiani

Bloccati in 116 a Cuba da due mesi «Il volo partirà a metà maggio»

Arnaldi a pag. 14

### Intervista alla ministra degli Esteri spagnola

Gonzalez Laya: «Germania e Olanda siano solidali o l'Europa non serve più»

MADRID «Germania e Olanda siano solidali o l'Europa non serve più». Così Maria Arancha González Laya, la ministra degli Esteri spagnola, in un'intervista a Il Messaggero. «Favvamente parlare di fronte del sud contro quello del



nord perché dalla pandemia si esce tutti insieme». E ancora: «Il fondo per la ripresa deve avere almeno 1.500 miliardi per supportare rapidamente chi è più debole».

Brandolini a pag. 5

### L'offensiva per riaprire prima del 18

## L'altolà del governo alle Regioni in fuga: servono più tamponi

Simone Canettieri

Secondo le linee guida del ministero della Salute tra i 21 parametri che le Regioni dovranno rispettare per accelerare la fase 2 ci sarà anche «la percentuale di tamponi positivi» effettuati. La circolare di Roberto Speranza parla di tempo tra «data inizio sintomi e data di diagnosi»: cinque giorni.

A pag. 7 Jerkov a pag. 6

### I dati sul contagio

«Lombardia, R0 basso»  
Ma 95 morti in 24 ore

Claudia Guasco

Novi positivi ai livelli del 10 marzo. Il vicepresidente della Lombardia: «Il nostro indice a 0,75». Ma i morti ci sono.

A pag. 11

### Nel pacchetto voucher per wi-fi e tablet agli studenti

Internet veloce in aula, ma non ora

ROMA Tra i problemi della scuola italiana, emersi negli ultimi due mesi, spicca di sicuro la mancanza di una vera digitalizzazione. Se la didattica a distanza è destinata a restare come parte integrante della scuola, è necessario un vero e proprio restyling. Sono in arrivo fondi ad hoc per le reti Internet degli Istituti per l'acquisto di reti e dispositivi per le famiglie: si tratta di 400 milioni di euro che potranno essere spesi per portare la banda ultralarga nelle scuole e per coprire i costi di connettività. Il problema è che sarà possibile tra due anni.

Loiaco a pag. 12

### Parla la ministra della Famiglia

Bonetti: «Più permessi ai genitori in congedo, ma avrò pochi fondi»



Maria Lombardi  
«6 giorni-premio ai genitori che si dividono i congedi». Così Elena Bonetti, ministra per le pari opportunità e la famiglia, a Il Messaggero. «Se del figlio essa si fanno carico sia madre che padre, 5 permessi extra e smart working».

A pag. 13

### SEGNO DEL CANCRO

TEMPO DI AFFARI

Buongiorno, Cancer! Voi sapete cosa significa poter contare sulla Luna positiva, è la vostra guida astrale, che non vi abbandona nemmeno quando si trova in aspetto critico. Una madre, diciamo, che rimprovera i figli solo per amore. C'è tanto amore per voi che siete già legati, ci sono occasioni passionali imperdibili per chi di voi cerca l'amore. Luna piena nasce in Scorpione, una fortuna anche per la famiglia, gli affari. Auguri.

IL GIORNALE IL GIORNALE DEL MATTINO L'OROSCOPICO ALL'INTERNO

### L'esperto: false accuse alla Cina. Il presidente: via la task force

Fauci lo smentisce, l'ira di Trump

Flavio Pompetti

A smentire l'accusa che nelle ultime settimane viene ripetuta dai vertici della Casa Bianca sono intervenute le intelligence australiana e britannica, che sconsigliano di aver partecipato a un'inchiesta su questa ipotesi. Al loro fianco è sceso in campo però il massimo esperto epidemiologico degli Usa, il dottor Anthony Fauci, membro della task force governativa contro l'epidemia. Trump? Ha annunciato che chiuderà la task force.

A pag. 15

### L'assalto dei detenuti a marzo

Rebibbia, la regia dei boss romani dietro la rivolta anti-Covid19



Giuseppe Searpa  
In 70 si erano sollevati. I detenuti avevano ribaltato materassi, distrutto telecamere, aggredito gli agenti e preso possesso di un'ala del carcere di Rebibbia, nella Capitale. L'ipotesi della procura: mochi dal grande crimine.

A pag. 17

\* € 1,20 in Lombardia € 1,40 nelle altre regioni. Tardano con altri quotidiani non acquistabili separatamente nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20. In Campania con l'attornamento € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40. nel Mezzogiorno, il Messaggero • Primo Piano. In Sicilia € 1,20. nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Centro dello Sport-Stadio € 1,10.



# il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 6 maggio 2020  
1,80 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna

**Avanti tutta sui tamponi:  
obiettivo diecimila al giorno**  
**«Inseguiamo il virus a domicilio»**

Catapano a pagina 6



## I medici di base: Fase 2 senza rete

«Non siamo ancora pronti a fronteggiare nuovi focolai». Farmaci e plasma, la mappa delle armi anti virus Contagi ancora in calo, mai così pochi dal 10 marzo. Emilia e Veneto in pressing: acceleriamo le riaperture

Servizi e Canè  
da pag. 2 a pag. 17

Burocrazia o investimenti

**L'occasione  
per una riforma  
dell'economia**

Davide Nitrosi

**N**ello stesso giorno in cui la Corte costituzionale tedesca interviene a gamba tesa sulla politica di aiuti della Bce, in Italia si continua a discutere sulle 50 sfumature dell'assistenzialismo spinto. Per carità, di fronte a una crisi improvvisa e feroce, occorre fare di tutto per salvare i redditi, evitare la perdita dei posti di lavoro e sostenere le imprese. Non avendo soldi, e sapendo che i risparmi da spending review sono solo un esercizio verbale, il governo ha deciso di alzare il debito come mai prima si era osato, di sfiorare ogni criterio nel rapporto tra deficit e pil, per immettere - finora solo sulla carta - denaro nell'economia.

Segue a pagina 9

**MARA VENIER RIVEDE IL NIPOTINO DOPO DUE MESI DI LOCKDOWN  
«PER SEMPRE LONTANI? ILARIA CAPUA NON SA QUELLO CHE DICE»**



Mara Venier, 69 anni, con il nipote Claudio

# A CASA DEI NONNI

Degli Antoni  
a pagina 16

DALLE CITTÀ

Regione

**Il commissario Venturi lascia l'incarico**

Servizio a pagina 6

Bologna, intesa Bonfiglioli-Fiom

Moda, Centergross:  
«I negozi ripartano già da lunedì»

F. Moroni in Cronaca

San Benedetto Val di Sambro

**Frana di Ripoli, condanna per Autostrade**

Radogna in Cronaca



Dalle finestre ai condizionatori, vale il 110%

**Super bonus ecologico  
I lavori li paga lo Stato**

Marin a pagina 8



La Corte di Berlino offre una sponda ai falchi

**Schiaffo tedesco alla Bce  
«Il bazooka non serve più»**

Comelli a pagina 9

Prova **Sustenium Bioritmo 3** Con Vitamina C e Zinco

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

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- BELEZZA DI PELLE, UNGHIE E CAPELLI
- OSSEA
- MENTE
- FUNZIONE CARDIACA

\*Indicazioni sulla salute approvate per le vitamine minerali contenute nel prodotto. Gli integratori di minerali non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di tre litri di vitasano.

A. M. M. M. M.



AUTOURTITI



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

MERCOLEDÌ 6 MAGGIO 2020

# IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXIV - NUMERO 107, COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MAMZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.mamzoniadvertising.it

CNN

**NOTTE SENZA PUBBLICO, PARLA IL CONDUTTORE**  
Conti: «Saranno David virtuali  
Ma il fascino dei film è intatto»

LEONE / PAGINA 32



**IL PONTE DI GENOVA**  
Amadeus svela a Fiorello  
«Presento in tv l'inaugurazione»

L'ARTICOLO / PAGINA 21



INDICE

Prime-Plans	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 14
Giustizia	Pagina 17
Arte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

LA CORTE COSTITUZIONALE TEDESCA

## Titoli di Stato acquistati dalla Bce Arriva l'ultimatum della Germania

Secondo la Corte costituzionale tedesca il piano di acquisto di titoli pubblici della Banca centrale europea è sproporzionato. Per questo lancia un ultimatum: l'istituzione guidata da Christine Lagarde ha tre mesi per chiarire i contorni del suo intervento. La Bce non ha ancora deciso se rispondere, ma il rischio è che nel frattempo l'Italia si trovi costretta a pagare un prezzo salato. BARBERA E BRESOLINI / PAGINE 25



PRODI: «COSÌ BERLINO DIMOSTRA DI AVER PERSO FIDUCIA NELL'EUROPA»

MARTINI / PAGINA 9

IL COMMENTO

MARIO DRAGHI

L'UE MINACCIATA DAL SONNO DELLA RAGIONE

Dando tre mesi di tempo alla Banca Centrale Europea per giustificare una politica di sostegno finanziario ai Paesi maggiormente colpiti e finanziariamente più deboli, la Corte tedesca ha, di fatto, scavalcato la Corte di Giustizia europea e rivendicato un diritto tedesco all'ultima parola nelle politiche europee. Non si può naturalmente escludere che questa coincidenza sia avvenuta per caso. Ma potrebbe anche esserci qualcosa di più profondo. L'ARTICOLO / PAGINA 13



Lavori di allestimento del chiosco di uno stabilimento balneare a Lerici. Per ombrelloni e lettini, molti operatori attendono le linee guida nazionali e locali

MATELLI

LA REGIONE: APRIRE LA STAGIONE IL 18 MAGGIO. MA I NODI APERTI SONO ANCORA TROPPI. GOVERNO, NEL DECRETO COVID IL SUPERBONUS PER L'EDILIZIA

## Turismo ligure, 350 milioni già persi E l'estate al mare resta un'incognita

Alassio e Laigueglia: «Pronti a chiudere le spiagge libere, non possiamo far rispettare le distanze»  
Gli stabilimenti balneari: «Chiediamo certezze». Sperimentata una app per prenotare l'ombrellone

La chiusura per la pandemia è già costata alla Liguria 350 milioni, solo per quanto riguarda il crollo delle presenze da marzo a fine maggio. A calcolarlo è l'Osservatorio ligure sul turismo. Il resto della stagione si presenta come un'incognita, a cominciare dall'accesso alle spiagge. Alcuni Comuni come Alassio e Laigueglia hanno detto che non possono garantire la sorveglianza delle distanze nelle spiagge libere e quindi non le apriranno. Gli stabilimenti balneari attendono indicazioni. COSTANTE DE FADDEPENNINI / PAGINE 2 E 3

ROLLI



USA: PRESTO LA VERITÀ SUL CORONAVIRUS  
BISOGNA CAMBIARE L'ETICHETTA...  
C'È ANCORA SCRITTO "ARMI DI SADDAM"

LO STUDIO TRA GLI OVER 65

Lucia Compagnino

Gli anziani a sorpresa: «L'emergenza Covid? Ci informiamo sul web»

Come vivono gli over 65 l'emergenza sanitaria? «C'è più tempo per noi e per la famiglia». E, a sorpresa, raccontano: «Le notizie sul virus le seguiamo sul web». Lo rivela il Centro Studi "50&Più". L'ARTICOLO / PAGINA 7

L'INCHIESTA, BLITZ A MILANO

Giovanni Ciolliana

La Finanza sequestra 257 mila mascherine importate da Pivetti

La Finanza di Savona ha sequestrato ieri in Lombardia oltre 257 mila mascherine riconducibili alla Only Italia Logistic, rappresentata legalmente da Irene Pivetti, ex presidente della Camera. L'ARTICOLO / PAGINA 6

PRODOTTI PER LA CASA - LETTI - OLIO - NIELE - BIRRE  
BUCHE - ACCIAI - VINE - PESTO - SALSA D'IMBIO

ARABUS & BICICAPIT  
a domicilio Sant'Anna

Consegna in tutta Genova!

**SUPER PROMO!**  
chiamaci e con il codice "Secolo" subito a casa tua 3 costelloni di acqua Sant'Anna a soli € 0,90, consegna compresa

Chiama ora:  
**010.4037021**  
**389.42.19.402**  
acquadomesticiligenova.it

BUONGIORNO

Lunedì scorso a Roma s'è aperta una buca. Non una notizia sensazionale, me ne rendo conto. Né si vuole aggiungere pathos con la collocazione dell'evento, proprio di fronte al Pantheon, o particolareggiando sul calibro del piccolo baratro (comunque un metro quadro per due di profondità, per gli appassionati di speleologia). Proseguendo in questo racconto del rito, sono arrivati i bravi uomini del Comune, con la dovuta calma che la fretta è cattiva consigliere, hanno circondato la buca con la rete di plastica rossa, e qualche giorno dopo, e precisamente ieri, nell'apprestarsi al rammento hanno scoperto in profondità una raffinata pavimentazione in travertino. È l'antico selciato d'epoca imperiale. Si sapeva che c'era, era già stato individuato e valutato una trentina d'anni fa, bello, bellino, copriamo. Fi-

ne. Senonché quel preclaro ingegno di Virginia Raggi, saputo del rinvenimento, ha annunciato al mondo l'eterno stupore di cui Roma è il grande scrigno, una meravigliosa testimonianza della nostra storia e del nostro patrimonio culturale, ha scritto. Così la buca non testimonia niente, ma testimonia molto quello c'è sotto, e cioè pensavamo fosse incuria invece è archeologia. Potrebbe essere un'idea di marketing fenomenale. Anziché chiudere le buche, tanto non sempre le chiudono, e magari prevenire le prossime, basta invitare i romani e i turisti (quando torneranno) a guardarsi dentro, un marmo qui, un capitello là, e se la buca è sgombra ci si infila un sestertio, un'anfora, un busto di Cesare. Se funziona, e io dico che funziona, poi mettiamo Raggi a vendere ai gonzi la Fontana di Trevi. —

Tototruffa | MATTIA FELTRI

**cmt motor**  
Vendi veloce, compra sicuro

**ESPONI E VENDI LA TUA MOTO TRA PRIVATI**

**39 339 652 78 23**  
Via Donghi, 68/G Rosso - Genova





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Domani con il Sole**  
Aiuti anti Covid:  
come gestire  
donazioni  
e raccolte fondi



— a 0,5 euro oltre  
al quotidiano

**Dichiarazioni**  
730 precompilato:  
immobili e spese  
per familiari fanno  
il pieno di verifiche

Del'Orto e Parente  
— a pagina 25

**MERCER MARSH BENEFITS**  
Soluzioni sostenibili per il welfare aziendale.  
www.marsh.it  
MARSH & LASLEMAN CONTINUES

FTSE MIB 17387,38 +2,06% | SPREAD BUND 10Y 246,70 +15,90 | €/€ 1,0843 -0,90% | BRENT DTD 19,52 +24,02% | Indici & Numeri → PAGINE 30-33

## Casa, il credito d'imposta paga i lavori

**ECOBONUS**  
L'incentivo al 110% ceduto a banche e assicurazioni che finanziano le opere

Vale per interventi energetici e antisismici: partenza a luglio

Edizione chiusa in relazione alle 22

Un incentivo senza precedenti per l'edilizia. È quello che entrerà nel decreto maggio, che scaterà dal 1° luglio prossimo fino alla fine del 2021. Si tratta di un credito d'imposta al 110% dell'investimento sostenuto dai proprietari di casa, singoli o condominio, per interventi di risparmio energetico o adeguamento antisismico. Viene generalizzata la possibilità di cedere il credito di imposta a banche, assicurazioni o altri intermediari.  
**Giorgio Santini** — a pag. 6



Riccardo Fraccaro, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri

**L'intervista**  
«Un volano per lanciare investimenti green»

**Giorgio Santini** — a pag. 6

**500 milioni**  
È il disavanzo stimato per il Comune di Milano dovuto a minor gettito fiscale e a minori dividendi delle partecipate

**Comuni**  
Entrate, crollo da 2,7 miliardi in quattro mesi di emergenza

**Gianni Trovati** — a pag. 2

**PANORAMA**

**PRIVATE EQUITY E CALCIO**

### Da Cvc in arrivo proposta miliardaria sui diritti tv di serie A

Nonostante il coronavirus e il campionato fermo, è in arrivo una proposta miliardaria per l'acquisto di una partecipazione nei diritti tv della Serie A. È quella che sta predisponendo il fondo internazionale di private equity Cvc, dopo due mesi di discussioni con la Lega Calcio.  
**Luca Davi** — a pag. 10

**RASSEGNE STAMPA**

### Il Sole 24 Ore vince sulla tutela del copyright

Il Consiglio dell'Autorità garante per le comunicazioni ha disposto che l'Eco della Stampa rimanga entro due giorni dalla sottoscrizione stampa e dai suoi archivi digitali del Sole 24 Ore che riportano l'indicazione "riproduzione riservata".  
**Luca Davi** — a pag. 15



**INTESA SANPAOLO**  
Messina: ecco il piano anti Covid. Pronte coperture per 1,5 miliardi

**Luca Davi** — a pag. 17

**TRIMESTRALI**

### Bnl accedera sull'utile. Depositi in aumento (+10,9%)

Nonostante la crisi provocata dal Covid-19, Bnl (Gruppo Impi Banca) ha chiuso il primo trimestre con un utile ante imposte in crescita del 13,2% a 64 milioni, depositi in aumento del 10,9%. Effetto pandemia su Impi.  
**Luca Davi** — a pag. 17

**RAPPORTO 2019**

### Csc: 14,8 miliardi di risorse per spingere la sostenibilità

Ammoniano a 14,8 miliardi di euro le risorse gestite dal Csc per la promozione della sostenibilità, di cui 11,4 miliardi di incentivi per l'energia elettrica, sono i numeri del Rapporto attività 2019 che sarà presentato oggi.  
**Luca Davi** — a pag. 19

## Misure anti Covid: in 100 giorni 763 provvedimenti

**GOVERNO E REGIONI**

Salgono a oltre 1.400 gli incarichi per gestire la pandemia

In 100 giorni di lotta al coronavirus, sono stati 763 gli atti emanati da Governo e Regioni. Sono 224 infatti i provvedimenti di Palazzo Chigi, ministri, commissari e Protezione

civile, 539 quelli dei Governatori. Superano quota 1.200, invece, incarichi e strutture per gestire l'emergenza coronavirus. Strutture centrali e territoriali hanno attinto a tutto il campionario disponibile: dai decreti legge agli atti d'indirizzo e al chiarimento passano per decreti del presidente del Consiglio (i famosi Dpcm), le ordinanze regionali e i protocolli d'intesa.  
**Marco Rogari** — a pag. 3

## IL VIRUS DELLA BUROCRAZIA

di **Alberto Ortolani**

Un po' più di sette atti al giorno, l'ignoranza della legge non può essere una scusa, ma il povero italiano nella Fase 2 deve impegnarsi parecchio a tenere dietro a questa Italia iper-regolativa che, da Palazzo Chigi agli enti locali, norma i

congiarsi, il respiro in corsa. Puro dell'italiana o della gloria, e nei vecchi codici Aten per dire chi apre e chi no, senza contare che le filiere produttive mescolano le aziende ben oltre le schematiche dell'ordinamento.  
**Concetta** — a pagina 2

## Conte alle imprese: no a nazionalizzazioni

**DECRETO MAGGIO**

Sindacati a Palazzo Chigi: spunta il taglio dell'orario a parità di retribuzione

«Non vogliamo insuperare una stagione di nazionalizzazioni. Vogliamo offrire alle imprese un ventaglio di possibilità per attraversare l'emergenza e vari strumenti per

riandare presto all'attività economica». All'avvignola degli incontri di oggi con le associazioni datoriali, Giuseppe Conte occupa un messaggio di senso unico: il modello produttivo dopo il duro intervento del presidente designato di Confindustria, Carlo Bonomi, che ha definito il decreto in gestore e una nuova distribuzione di dischi a pioggia, e le tensioni nella maggioranza proporzionale alla modalità degli aiuti alle aziende.  
**Perrone, Pagliotti, Trovati** — a pag. 8

**LE ANALISI DEL SOLE**

**BUSSOLA & TIMONE**

### Ritardi fatali per la ripartenza

di **Giovanni Tria** — a pagina 3

**CONFINDIRISTRIA / RELAZIONI INDUSTRIALI**

### Stirpe: serve un cambio di passo

**Nicoletta Picchio** — a pag. 8

**CONFINDIRISTRIA / ISTRUZIONE**

### Brugnoli: cambiare la scuola

di **Giovanni Brugnoli** — a pagina 12

### SCONTRO FRA POTERI. TENSIONE ISTITUZIONALE CON LA CORTE UE



Sentenza shock: il presidente della Corte costituzionale tedesca, Andreas Voßkuhle, dopo la pronuncia sul "Quantitative easing" della Banca centrale europea

## Ultimatum alla Bce dalla Corte tedesca

**BANCHE CENTRALI**

Con una sentenza shock la Corte costituzionale tedesca ha deciso che la Bce dovrà dimostrare che il programma d'acquisto di titoli pubblici (Oe) non è uno strumento di politica economica. Avrà tre mesi per chiarire la sua posizione altrimenti lo Bundesbank dovrà abbandonare il programma. La sentenza ribalta una precedente decisione della Corte europea.  
**Isabella Bufacchi** — a pagina 7

**CONFLITTO GIURIDICO**

**PERCHÉ È UNO SCONTRO ISTITUZIONALE SENZA PRECEDENTI**

di **Martina Castellana** — a pagina 7

**I PIANI DI LIQUIDITÀ**

**DAI TEDESCHI ENTRATA A GAMBA TESA SULLA EREDITÀ DI DRAGHI**

di **Donato Muscardaro** — a pagina 7

**L'INTERVISTA**

**TREMONTI: «NULLA PIÙ COME PRIMA, ORA TITOLI PATRIOTTICI»**

di **Gianni Trovati** — a pagina 7

**PAOLO CATTIN CON VOI A MILANO**  
**SIAMO APERTI!**  
MARENGHI 285,00 € | STERLINE 560,00 € | KRUGERRAND 1.530,00 €  
VALUTIAMO E ACQUISTIAMO PREZIOSI  
DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9:00 ALLE 18:00 - SABATO DALLE 9:00 ALLE 13:00  
APPROVATO ED. - VIA DEL DILETTO 7 - 20127 MILANO - TEL. 02 49 11 282 - WWW.AMBROSIANO.IT

**lavoro**  
LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO  
Novartis dà il ritmo agli smart worker  
**Christina Casadei** — a pag. 20

**Lombardia**  
VENERDÌ IN EDICOLA IL RAPPORTO REGIONALE

**Sud**  
VENERDÌ IL RAPPORTO REGIONALE IN CAMPANIA, PUGLIA, CALABRIA, BASILICATA, SICILIA E SARDEGNA





**verisure**  
SISTEMA DI ALLARME  
800.94.94.94  
www.verisure.it

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

**verisure**  
SISTEMA DI ALLARME  
800.94.94.94  
www.verisure.it

Mercoledì 6 maggio 2020  
Anno LXXVI - Numero 124 - € 1,20  
S. Pietro Nolascio

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366 tel 06/675.881  
Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB ROMA  
Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,30 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Cacciata Oggi €1,50  
a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Fieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Fieti €1,40 - ISSN 0391-6960

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

A Roma e nel resto del Paese gli italiani si riprendono un po' di vita e di felicità troppo a lungo negata



## Ritorno alla libertà

**Il Tempo di Osho**  
**Torna il gioco del Lotto salvadanaio del governo**



"Giacomose pure er 10 che è 'r numero dei decreti"

"Daje che se ce dice culo riuscimo a rifinanzia la cassa integrazione"

De Leo a pagina 6

DI FRANCO BECHIS

Davanti a Fontana di Trevi, un padre e un bimbo. Poi qualche ciclista alla spicciolata, e via con i telefonini a scattare foto. Dopo un po' diventano forse troppi e da soli si distanziano per il piacere del vigile urbano che si stava avvicinando volendo chiedere di non fare assembramenti. Ma quando il bimbo allarga le braccia e implora qualche secondo di pitir: «Nel romano la Fontana di Trevi così bene non l'abbiamo mai vista», anche il pizzardone scride e gliela lascia godere. Quasi ovunque nella capitale è così: si sta tornando a respirare la vita e qua e là ci si prende qualche ragionevole libertà non prevista dai vari dpcm e ordinanze del governo centrale e degli enti locali. E anche le forze dell'ordine capiscono e non calcano la mano. In un paio di ore nel centro di Roma ho visto finalmente gente in giro, anche qualche turista che parlava la sua lingua con i familiari con cui andava a spasso (a Fiumicino atterrano comunque migliaia di passeggeri ogni giorno, e qualcuno poi diventa ospite del B&B della capitale). (...)

Segue a pagina 3

**Tattative sulle riaperture**  
**Parrucchieri dal 18 maggio ristoranti subito dopo**

Venucci a pagina 15

**Si salda il fronte con i tedeschi**  
**Adesso anche l'Olanda fa la dura sul Mes**

De Mattia a pagina 2

**Bomba a orologeria sulla Ue**  
**E la Germania minaccia di non comprare più bond**

Caleri a pagina 3

**FRAGILI E NON ANATOMICHE**  
**In Bankitalia mascherine a dir poco «sospette»**  
**Certificazione in cinese**

a pagina 7



**ALLART CENTER**  
PORTE • FINESTRE • VERANDE  
AL CENTRO DELLA TUA CASA  
Via Tiburtina 255 - 00162 Roma (Metro Bologna)  
#sempreinbuonemani  
Tel. 06 491404 - www.allartcenter.it

**Avviso ai lettori**  
**Scoprite sul sito web de IL TEMPO le edicole aperte vicino casa**  
www.iltempo.it

**Il diario**  
di Maurizio Costanzo  
**Cronaca di questi giorni. Pensavo: ma se uno esce e va a trovare un congiunto con la congiuntiva, come si deve comportare? Se un altro esce, sbaglia indirizzo, vuol trovare un congiunto e trova invece un congiuntivo, come si deve regolare? Lo so, sono interrogativi oziosi, ma in questi giorni un po' dentro e un po' fuori, anche la testa è un po' dentro e un po' fuori e quindi con i congiunti si può fare confusione. Ancora un interrogativo: perché un parente di sesto grado si è un amico carissimo, con il quale si sono divisi 40 anni di vite, non lo si può andare a trovare? Escludo che quanti intorno al tavolo prendono queste decisioni, non abbiano un carissimo amico.**

Mercoledì 6 Maggio 2020  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 105 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Ux € 1,40 - Ch fr. 3,50  
Francia € 2,50 €2,00\*



**TRE MILIARDI**  
**La Lombardia lancia i bond regionali per la ripresa**  
Falconi a pag. 31

**GETTITO TRIBUTARIO**  
**L'Iva di marzo crolla del 15% L'erario perde 2,2 miliardi**  
Bartoli a pag. 35

**PROFESSIONI**  
**Movimenti limitati anche all'interno degli studi**  
Dumini a pag. 37

SU WWW.ITALIAOGGI.IT  
**Coronavirus/1 - La legge della Lombardia sulla ripartenza post emergenza**  
**Coronavirus/2 - La direttiva della Funzione pubblica sulla fase 2**  
**Sgr - La risposta a un'interpellato delle Entrate**  
10 ONLINE

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

**MILANO CAPITALI 2020**  
11 - 14 maggio 2020  
#MILANOCAPITALI  
ISCRIVITI GRATUITAMENTE SU WWW.MILANOFRANCA.IT/MILANOCAPITALI  
UN OGGI **Espresso**

# Braccia restituite all'agricoltura

## Coronavirus, con il prossimo decreto legge si consentirà di assumere per lavori stagionali cassintegrati, disoccupati e percettori del reddito di cittadinanza

Assunzioni in agricoltura i lavoratori in casalingatura, disoccupati o percettori di reddito di cittadinanza. Potranno essere assunti dai datori di lavoro del settore agricolo con un rapporto a termine della durata massima di 90 giorni, rinnovabile una sola volta. Lo prevede la bozza di decreto legge, che dovrebbe far parte del pacchetto di provvedimenti sulla «fase 2». I redditi saranno cumulabili fino a 2 mila euro.

**SPAZI PER SMART WORKING**  
**Il virus ha azzoppato i bed and breakfast. Che però reagiscono**  
Valentini a pag. 7

### La Corte costituzionale tedesca boccia la Bce sul programma di Quantitative easing



La Corte costituzionale della Germania ha aperto un conflitto tra poteri decisionali all'interno dell'Unione europea che non ha precedenti. I giudici hanno dichiarato incostituzionali, in base alla Carta suprema tedesca, gli acquisti di titoli pubblici dei vari paesi Ue che la Bce sta portando avanti dal 2015, in quanto non proporzionali alle quote dei singoli paesi nel capitale della stessa Bce, e perciò tali da configurare un'azione di sostegno agli Stati in difficoltà che va oltre la politica monetaria permessa dal trattato di Lisbona, fino a diventare uno strumento vietato di politica economica.

**DIRITTO & ROVESCIO**  
Le storte l'inaspettato, si dovrebbe dire si ripete in modo monotonico, uguale come un cune adde- zero. Anche se molti continuano a volentieri sentirsi dire come le fiabe per i bambini piccoli che infatti le sognano con grande interesse come se, per loro, fosse la prima volta. È la politica del centralismo contro il centralismo. Siccome in Italia il centralismo ha la maggioranza del voto, per poterlo scongiurare bisogna allearsi. No, scegliendo tra buoni e cattivi, ma tra chi conviene e chi no. Per scongiurare Berlusconi, ad esempio, occorre beneficiare la Lega promossa a «cavallo della sinistra» anche se era guidata da Bossi che voleva spacciare il paese e che fino a una settimana prima era giuocato un'ingenuità. Poi, per cacciare il Cav, venne portato sugli scudi uno come Gianfranco Fini che era stato addirittura segretario del partito fascista. Adesso per indebolire Salvini si scopre che Zito è un grande, quello che ci vuole. Dimostrazione di che non è stato detto di lui fino all'altro ieri. È la ruota ea.

**TRIBUNALE DI TORINO**  
**Pugno duro sulle fake news che sui social incitano all'odio**  
Unia a pag. 33

**DOMANDA ALLE STELLE**  
**Mascherine, per la produzione si fa viva anche l'India**  
Rita a pag. 13

**BUFFERA SUL PD**  
**Riaperture aziendali con l'ausilio di 10 mila ispettori**  
Costa a pag. 7

**GLI ITALIANI E LA FASE 2**  
**La paura per il futuro economico supera quella per la salute**  
Mancini a pag. 17

**LO DICE MORACE**  
**Aziende e brand possono aiutare a costruire il futuro**  
Sottorotolo a pag. 18

**EFFETTO COVID-19**  
**Radio, la raccolta pubblicitaria per il 2020 a -20%**  
Pizzotta a pag. 21

**FOCUS PMI**

Dent.mo Imprenditore, stiamo vivendo un periodo di avvenimenti straordinari, uno shock esogeno imprevedibile che condizionerà pesantemente il futuro del tessuto imprenditoriale italiano. Questa situazione di potenziale deterioramento del sistema produttivo, impone riflessioni molto attente sull'andamento finanziario della propria azienda.

Il focus sulla dimensione economica del fatturato non è più sufficiente a decretare il successo delle "performances" dell'impresa: alla fatturazione deve seguire l'incasso.

**La pianificazione finanziaria non è quindi più un privilegio di pochi, ma si trasforma in una necessità per tutti.**

È necessario predisporre un Piano d'Azione da condividere, in primis con il sistema bancario e parabancario, e tutti gli stakeholder finanziari (investitori, azionisti, fondi di debito e di "equity") per valutare fin da subito la possibilità di moratorie, riscadenziamento dei finanziamenti, allungamento delle linee di credito esistenti, richiesta di nuova finanza.

Per questo Noverim ha deciso di mettere in campo le sue migliori eccellenze professionali e di costituire una **Task Force finanziaria, legale e fiscale** per supportare l'impresa nel recupero immediato di quanto possibile e per sostenere necessità aziendali contingenti.

Oltre a questo Noverim è al fianco degli imprenditori non solo per supportarli nell'analisi della situazione generale, ma anche e soprattutto per affiancarli in video-conference tramite la nostra piattaforma, nel dialogo con:

- Clienti • Fornitori • Istituti bancari • Società di leasing • Azionisti • Fondi di debito e di "equity" • Enti pubblici e PA.

L'obiettivo è quello di prevedere e prevenire fin da subito la tensione finanziaria e commerciale che si potrebbe generare nel prossimo breve/medio periodo e prendere già oggi le decisioni strategiche che permettano di essere ancora più competitivi domani.

"L'arte di vincere la si impara nelle sconfitte." (Simon Bolivar).

**noverim**  
company value management

Per maggiori informazioni:  
info@noverim.it | tel +39 02 43 75 85 71 | noverim.it

Civ. «Rivestitori con» e € 6/00 in più. Civ. «Il decreto Cava Italia» e € 6/00 in più. Civ. «Credito alle imprese» e € 6,00 in più.



# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 6 maggio 2020  
1,80 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Il monitoraggio contro i focolai

**Testare, tracciare e trattare subito: il piano della Toscana**

Ulivelli a pagina 6



La vedova del maestro Manzi

**«Cara ministra salvi l'esame di terza media»**

A pagina 13



## I medici di base: Fase 2 senza rete

«Non siamo ancora pronti a fronteggiare nuovi focolai». Farmaci e plasma, la mappa delle armi anti virus Contagi ancora in calo, mai così pochi dal 10 marzo. Emilia e Veneto in pressing: acceleriamo le riaperture

Servizi e **Canè**  
da pag. 2 a pag. 17

Burocrazia o investimenti

**L'occasione per una riforma dell'economia**

Davide Nitrosi

**N**ello stesso giorno in cui la Corte costituzionale tedesca interviene a gamba tesa sulla politica di aiuti della Bce, in Italia si continua a discutere sulle 50 sfumature dell'assistenzialismo spinto. Per carità, di fronte a una crisi improvvisa e feroce, occorre fare di tutto per salvare i redditi, evitare la perdita dei posti di lavoro e sostenere le imprese. Non avendo soldi, e sapendo che i risparmi da spending review sono solo un esercizio verbale, il governo ha deciso di alzare il debito come mai prima si era osato, di sfiorare ogni criterio nel rapporto tra deficit e pil, per immettere - finora solo sulla carta - denaro nell'economia.

Segue a pagina 9

**MARA VENIER RIVEDE IL NIPOTINO DOPO DUE MESI DI LOCKDOWN «PER SEMPRE LONTANI? ILARIA CAPUA NON SA QUELLO CHE DICE»**



Mara Venier, 69 anni, con il nipote Claudio

### A CASA DEI NONNI

Degli Antoni  
a pagina 16

DALLE CITTÀ

Firenze

**Centri estivi I tre progetti del Comune per le famiglie**

Fichera in Cronaca

Firenze

**Città d'arte senza fondi Sos di Nardella**

Servizio in Cronaca

Firenze

**Ventimila imprese ferme al palo «Ora aiutateci»**

Pieraccini in Cronaca



Dalle finestre ai condizionatori, vale il 110%

**Super bonus ecologico I lavori li paga lo Stato**

Marin a pagina 8



La Corte di Berlino offre una sponda ai falchi

**Schiaffo tedesco alla Bce «Il bazooka non serve più»**

Comelli a pagina 9

Prova **Sustenium Bioritmo 3** Con Vitamina C e Zinco

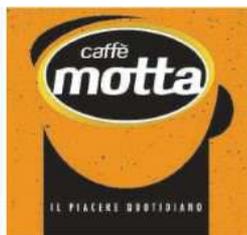
oltre 70 benefici\* per il tuo benessere fisico e mentale.

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- BELLEZZA DI PELLE, UNGHIE E CAPELLI
- DSSA
- MENTE
- FUNZIONE CARDIACA

\*Indicazioni sulla salute approssimate per le vitamine e minerali contenuti nel prodotto. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

A. SOKRATES





# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 45 - N°106

Mercoledì 6 maggio 2020

In Italia €1,50

*Frena anche la regolarizzazione degli immigrati*

## Mascherine e aiuti la ripartenza che non va

i servizi • da pagina 6 a pagina 11 e a pagina 14

*Il commento*

### I lavoratori all'ultimo posto

di Sergio Rizzo

Ripete sempre in privato Domenico Arcuri: «In questa emergenza stiamo scoprendo che gli italiani sono forse migliori dell'Italia». Ha ragione da vendere.

• a pagina 11

*Il racconto*

### Io non esco ho paura di noi

di Natalia Aspesi

Subito, la mattina del 4, le mie amiche anche non giovanissime, tutte festose fuori di casa in bicicletta, a piedi. Io, dubbiosa, mi ero ripromessa di dare un'occhiata.

• a pagina 17



▲ Tel Aviv Le scuole riaprono dopo settimane di chiusura

*Diritti diseguali*

### Criado Perez "Le mie ragazze invisibili"

di Raffaella De Santis

Che viviamo in un mondo a misura di maschio non è una novità. Caroline Criado Perez ha cercato di dimostrarlo, dati alla mano, nel libro *Invisibili*.

• a pagina 31

### La fase 2 nelle mani delle donne

di Linda L. Sabbadini

Siamo entrati nella fase 2, quella in cui inizia la ricostruzione. Il coronavirus ci ha privati della libertà e ci ha resi più diseguali. Anche fra uomini e donne.

• a pagina 28

### Adottiamo la formula dell'indifferenza

di Michela Marzano

Dopo la mobilitazione femminile "dateci voce", Conte ha chiesto «Il rispetto dell'equilibrio di genere». Cioè? Ci mettiamo a contare sulla base del sesso?

• a pagina 28

IL VIRUS E LA GIUSTIZIA

# Boss scarcerati, la lista segreta

Ecco il documento riservato del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria che preoccupa l'Antimafia. Ci sono i nomi dei 376 uomini dei clan e narcotrafficanti messi ai domiciliari per motivi di salute e rischio Covid. Il pm Di Matteo: "Bonafede e il veto sulla nomina alle carceri"

*La Bce: andiamo avanti*

### I giudici tedeschi contro il bazooka voluto da Draghi

La Corte costituzionale tedesca chiede chiarimenti sul Quantitative easing. La Bce: «Corte Ue giudicò legittimo il nostro operato».

di D'Argenio, Mastrobuoni e Petri • alle pagine 12 e 13

*L'analisi*

### Il verdetto spinge l'Italia verso il Mes

di Carlo Bastasin

Una sentenza non irrimediabile, ma irritante e insidiosa. Destinata a seminare incertezza sulla possibilità della Bce di fare «tutto ciò che è necessario» per l'economia.

• a pagina 29

Sono 376 i mafiosi e i trafficanti di droga mandati ai domiciliari per motivi di salute e rischio Covid nell'ultimo mese e mezzo. Una lista riservata che preoccupa l'Antimafia. Intervista a Nino Di Matteo: «Bonafede cambiò idea sulla mia nomina al Dap».

di Bolzoni, Lauria, Milella e Palazzolo • alle pagine 2, 3 e 4

*I medici militari se ne vanno domenica*

### Finita la missione russa in Lombardia Decisione presa tra gli Stati Maggiori

di Claudio Tito • a pagina 19

CD  
CHRISTIAN DOMINICI

CREDITI IVA  
FINANZA  
D'IMPRESA

www.christiandominici.it

*La cultura*



### Poveri ma belli la rivoluzione dei musei

di Dario Pappalardo • alle pagine 32 e 33

*Lo sport*



### Il calcio ci crede anche se si allena senza pallone

di Maurizio Crosetti • a pagina 36

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Marconi & C. Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicitas@marconir.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, isole Canarie, Lussemburgo, Marocco, Portogallo, Slovenia € 3,00 - Croazia HR 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

CON Libri "Impronte Musica" €9,40

NZ



Carlo Conti "Il David senza pubblico Ma resterà intatto il fascino del cinema"

INTERVISTA DI TIZIANA LEONE - PP. 22-23

Arena Nell'estate del Covid niente opere, solo concerti

ALBERTO MATTIOLI - P. 23



Calcio mercato Belotti a un bivio: il Napoli lo corteggia, il Toro tratta

GUGLIELMO BUCCHERI - P. 28



# LA STAMPA



MERCOLEDÌ 6 MAGGIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.122 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, DCG-TO II WWW.LASTAMPA.IT GNN

MERCATI IN FLESSIONE, SPREAD IN CRESCITA. GUALTIERI: NESSUNA CONSEGUENZA PRATICA. BRUXELLES: L'ISTITUTO DI EMISSIONE E' INDIPENDENTE

## Prodi: Berlino ha perso fiducia nell'Europa

L'Alta Corte tedesca mette in dubbio gli acquisti della Bce. Moscovici: se lasciamo sola l'Italia, poniamo a rischio l'Unione

IL FUTURO DELL'EURO

### CARLO MAGNO E IL SONNO DELLA RAGIONE

MARIO DEAGLIO

Perché proprio ora? Perché sul "caso Bce", ossia sulla legittimità della politica di sostegno ai titoli pubblici dei Paesi in difficoltà, la sentenza della Corte Costituzionale tedesca è arrivata in un momento critico, quando l'Europa prova a superare la "Fase 1" della pandemia?

CONTINUA A PAGINA 21

IL DECRETO-MAGGIO

### Riqualficazioni green, lo Stato pagherà il 110 %

PAOLO BARONI - PP. 4-5

«La Germania ha perso fiducia nell'Europa». Ad affermarlo è Romano Prodi che non teme «contraccoppi drammatici». L'ex commissario per gli Affari economici Ue, Pierre Moscovici, avverte: «Se lasciamo sola l'Italia mettiamo a rischio l'Unione».

BARBERA, BRESOLIN, IL COLLOQUIO DI MARTINI E L'INTERVISTA DI ZATTERLIN - PP. 2-3

LE POLEMICHE CON BONAFEDI

### Di Matteo: ecco la mia verità E non mi pento

FRANCESCO GRIGNETTI ROMA



Il pm Nino Di Matteo

Solo il poeta potrebbe cantare «l'ira funesta» del dottor Nino Di Matteo, il pm più scortato d'Italia, protagonista del processo sulla trattativa Stato-mafia, spirito inquieto che entrò in conflitto con molti colleghi di Palermo, con il capo della Superprocura antimafia, e ora al Csm è destinato a entrare in guerra pure qui. Dopo il suo sfogo televisivo di domenica notte, il dottor Di Matteo è diventato protagonista di una nuova guerra. Fratricida, si potrebbe dire, perché ora è in conflitto con chi, il Movimento Cinque Stelle, lo ha idolatrato fino al giorno prima. Ma siccome il dottor Di Matteo non è un ingenuo, è chiaro che sapeva quel che faceva. «I fatti sono quelli. E non sono pentito di averli raccontati. Ricordo tutto nei particolari. Per me è stato un episodio indimenticabile e non c'è nessun equivoco». Così si è sfogato con diversi interlocutori, ieri, in una giornata trascorsa tutta al telefono.

CONTINUA A PAGINA 15

IL RACCONTO

### Le persecuzioni e il virus: l'odissea infinita dei bimbi Rohingya



Bimbi in fila ammassati con il piatto in mano nel campo nomadi di Ukhiya in Bangladesh CARLO PIZZATI - PP. 16-17

K.H. ASAD

LA FASE 2

### Caso mascherine costano troppo E anche l'Emilia vuole aprire prima

PAOLO RUSSO

«Siamo sprovvisti di mascherine chirurgiche». A Torino, Milano, Roma e Napoli il cartello spicca in due farnacis su tre. Salvo trovare qualche furbo che a 2-3 euro è disposto a farle sbucare come d'incanto dal magazzino, in barba all'ordinanza che fissa il prezzo a 50 centesimi. - P. 9 TOMASELLO - P. 8

LA TESTIMONIANZA

### La prova del test Così scoprimmo di avere avuto il coronavirus

FEDERICO GENTA LODOVICO POLETTA

Aspettando di capire se e come i test sierologici sul Covid si faranno, noi lo abbiamo fatto. Abbiamo allungato il braccio destro e ci siamo fatti prelevare pochi millilitri di sangue. Sappiamo ciò che molti altri vorrebbero sapere: siamo stati malati. - P. 12

CICLISMO EPICO Gino BARTALI L'uomo d'acciaio che salvò l'Italia È IN EDICOLA



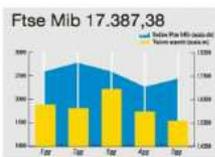
BUONGIORNO

Lunedì scorso a Roma s'è aperta una buca. Non una notizia sensazionale, me ne rendo conto. Né si vuole aggiungere pathos con la collocazione dell'evento, proprio di fronte al Pantheon, o particolareggiando sul calibro del piccolo baratro (comunque un metro quadro per due di profondità, per gli appassionati di speleologia). Proseguendo in questo racconto del ritiro, sono arrivati i bravi uomini del Comune, con la dovuta calma che la fretta è cattiva consigliera, hanno circondato la buca con la rete di plastica rossa, e qualche giorno dopo, e precisamente ieri, nell'apprestarsi al rammento hanno scoperto in profondità una raffinata pavimentazione in travertino. E' l'antico selciato d'epoca imperiale. Si sapeva che c'era, era già stato individuato e valutato una trentina d'anni fa, bello, bellino, copriano. Fine. Sen-

nonché quel preclaro ingegno di Virginia Raggi, saputo del rinvenimento, ha annunciato al mondo l'eterno stupore di cui Roma è il grande scrigno, una meravigliosa testimonianza della nostra storia e del nostro patrimonio culturale, ha scritto. Così la buca non testimonia niente, ma testimonia molto quello c'è sotto, e cioè pensavamo fosse incuria invece archeologia. Potrebbe essere un'idea di marketing fenomenale. Anziché chiudere le buche, tanto non sempre le chiudono, e magari prevenire le prossime, basta invitare i romani e i turisti (quando torneranno) a guardarci dentro. Un marmo qui, un capitello là, e se la buca è sgombra ci si infila un sesterzio, un'anfora, un busto di Cesare. Se funziona, e io dico che funziona, poi mettiamo Raggi a vendere ai gonzi la Fontana di Trevi. —

Tototruffa MATTIA FELTRI





**BORSA +2,06%** 1€ = \$1,0843

BORSE ESTERE	
Dow Jones	24.100 ▲
Nasdaq	8.808 ▲
S&P 500	2.805 ▲
Nikkei	19.819 ▼
Francfort	10.758 ▲
Zurigo	8.812 ▲
Londra	8.840 ▲
Parigi	4.450 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	1,0843 ▼

**Nexi si allea con Microsoft per spingere l'open banking in Italia**

Il colosso americano offrirà intelligenza artificiale e cloud per trasformare i dati bancari in nuove fonti di ricavi  
**Bertolino a pagina 10**

il quotidiano dei mercati finanziari

**Marenzi: solo nel 2022 si tornerà alla normalità**

Il numero uno di Herno e di Confindustria Moda parla della Fase 2  
**Merli in MF Fashion**  
Anno XXXII n. 088  
Mercoledì 6 Maggio 2020  
€2,00 *Classeditori*

**MILANO CAPITALI 2020**  
11 - 14 maggio 2020  
#MILANOCAPITALI  
ISCRITTI GRATUITAMENTE SU WWW.MILANOFINANZA.IT/MILANOCAPITALI  
Un evento *Classeditori*

Copyright Magazine for Fashion s.r.l. - 10124 - P.020/0120 - F.020 - Con. 04/1 - Magazine for Living s.r.l. - 10124 - P.020/0120 - F.020 - Con. 1/04/1 - Repubblica s.r.l. - 10124 - P.020/0120 - F.020

**CRISI ULTIMATUM DELLA CONSULTA TEDESCA ALLA BCE: TRE MESI DI TEMPO PER GIUSTIFICARE IL QE**

# Toghe rosse contro l'euro

*La sentenza della Corte di Karlsruhe mette in forse gli aiuti di Francoforte perché influenza la Bundesbank. Giuristi ed esperti divisi, ma prevale la paura per l'Italia e il suo debito: basteranno le rassicurazioni di Lagarde? La decisione ha subito i primi effetti negativi: la moneta unica perde terreno e lo spread sale fino a quota 250*

**IL PETROLIO RIMBALZA E SPINGE LE BORSE: PIAZZA AFFARI +2%**

**TRIMESTRALE/1**  
Fca perde 1,7 miliardi  
Cedola sempre più a rischio

**TRIMESTRALE/2**  
I profitti di Intesa crescono a 1,15 miliardi  
Il dividendo? Forse in autunno

(servizi da pagina 2 a pagina 6 e alle pagine 16 e 17)

## PER AIUTARE CHI LAVORA NON SERVE UNA PUBBLICITÀ AD EFFETTO.

Dal primo giorno di **emergenza COVID-19** ci siamo messi al lavoro per aiutare il nostro Paese e soprattutto le persone che ci vivono. Con tutte le nostre forze.

Tra le tante attività avviate, abbiamo destinato **cinque miliardi di euro** in finanziamenti agevolati a favore delle **imprese**, dei **professionisti** e del **settore commerciale**.

Un'azione concreta per aiutare a ricucire il nostro tessuto economico.

**Siamo una banca che fa cose normali. Ma insieme facciamo cose straordinarie.**  
bancobpm.it



Materiale pubblicitario con finalità promozionale. In filiale e sul sito Bancobpm.it sono disponibili gratuitamente, su richiesta della clientela, i Fogli Informativi e le copie dei testi contrattuali. L'erogazione del finanziamento è subordinata alla normale istruttoria da parte della Banca.

## Il Piccolo

Trieste

### La nave ospedale resta un miraggio ma infiamma lo scontro politico

*Riccardi rivendica il sostegno del governo all'operazione Il Pd: «Falso, c'è solo un ok tecnico della Protezione civile»*

Marco Ballico / trieste«Il governo ha confermato il proprio sostegno al ricorso alla nave Gnv Allegra». L'annuncio di Riccardo Riccardi in un Consiglio regionale riunito negli spazi larghi dell' auditorium Comelli di Udine conferma l'intenzione della Regione di isolare in **Porto** vecchio fino a 166 anziani positivi al coronavirus, da sottrarre alle condizioni di promiscuità di alcune case di riposo di Trieste. Quella nave ancora non si vede, rimane ormeggiata a Napoli e non si sa quando arriverà (dalla Regione, pure ieri, nessuna informazione). Ma i nuovi dettagli rinnovano lo scontro tra giunta Fedriga e opposizione. Secondo il Pd, non è il governo a dare il via libera a un'operazione da 4,2 milioni per sei mesi, ma è un atto amministrativo della Protezione civile. È proprio Angelo Borrelli, il capo del dipartimento della Pci, ad autorizzare una spesa di 2,6 milioni avvertendo che «restano in capo al soggetto attuatore la valutazione in ordine all'utilizzo della soluzione in luogo di alternative e la procedura da porre in atto al fine di assicurare la convenienza economica». La quota mancante per arrivare a 4,2 milioni? «Lo stanziamento è calcolato sui tempi della fine dell'emergenza a fine luglio - precisa Riccardi -. Emergenza che potrebbe essere prolungata». Il vicepresidente e assessore alla Salute usa parole di fuoco in aula, ribattendo alle accuse della deputata dem Debora Serracchiani, respingendo «strumentalizzazioni mai viste prima in situazioni di tale difficoltà» e sventolando l'autorizzazione romana. E poi spiega che, sulla base delle relazioni dei tecnici, quella della nave ospedale è la miglior soluzione possibile, oltre che la meno onerosa. «Costi enormi», aveva appena sottolineato il consigliere del Pd Roberto Cosolini sostenendo che sarebbe stata preferibile la strada degli alberghi e delle rsa che si sono rese disponibili. Ma l'assessore ricostruisce il dossier e insiste nell'attribuire le indicazioni decisive al comparto tecnico: «Quando i dipartimenti di prevenzione, i direttori generali, gli esperti mi dicono che si può fare una cosa, io la faccio». Le alternative? Gli alberghi sono stati scartati per la complessità e gli oneri degli adeguamenti necessari, ma le rsa, invece, torneranno utili, comunica Riccardi. Perché i numeri sono alti: «Tra i 118 pazienti da trasferire causa positività e i 37 a loro volta da spostare dal Maggiore e dalle case di cura Salus e Sanatorio, il primo fabbisogno è di 155 posti letto. Ma, di posti, ne serviranno 300». Una parte degli anziani, dunque, andrà nelle rsa (Igea e Mademar garantiscono una disponibilità di 100 unità). Gli altri nella nave, quando approderà. Una nave che i tecnici hanno suggerito, ribadisce Riccardi, dopo aver valutato altre ipotesi. «Si sarebbe potuto trasferire queste persone in altre aree della regione, ma mi avrebbero detto che deportiamo la gente». Asugi ha verificato pure la possibilità di ristrutturare i piani quattordicesimo e quindicesimo di Cattinara, di riconvertire il centro congressi del Molo IV e il palazzetto dello sport a Chiarbola, «ma si sarebbero ricavati 123 posti letto con una spesa di 7,9 milioni». La decisione finale ha perciò privilegiato la nave, con noleggio pagato dallo Stato e oneri sanitari a carico di Asugi (la stima per l'Azienda è di 500 mila euro al mese). «Secondo quanto preventivato - puntualizza Riccardi -, il costo



## Il Piccolo

Trieste

---

per ogni paziente ospitato sulla Allegra sarà di 96 euro al giorno, contro i 143 euro delle strutture residenziali». Ma non è solo questione di risorse: «Allegra, in tempi rapidi, può avere una struttura dotata di adeguati spazi per costruire percorsi sicuri e unidirezionali nella gestione dei pazienti, l'isolamento e la non comunicabilità tra le aree "safe" e "unsafe", ma anche assicurare modularità e flessibilità se si rendesse necessario un ampliamento progressivo e graduale. Inoltre, una sede unica consente di migliorare il controllo della diffusione dell'infezione e ottimizzare la gestione logistica, del personale e dell'offerta assistenziale e, elemento non trascurabile, una facile dismissibilità al superamento della fase emergenziale». L'opposizione, nessuna sorpresa, non si convince. Contesta tra l'altro che sia stato il governo a dare il via libera. «La scelta è e rimane della Regione, nonostante il tentativo di cercare coperture tecniche della P.c., che non ci sono», dichiara Serracchiani. «L'assessore Riccardi ha detto una bugia - aggiunge Francesco Russo -. L'ho verificato con il ministro Boccia: è una decisione assunta dal presidente Fedriga nell'ambito di un fondo per il quale ogni Regione è soggetto attuatore e ha una cifra di propria competenza». «Il Pd non sa più a che cosa aggrapparsi e continua a raccontare menzogne - replica Riccardi in serata -. Premesso che non esiste un fondo a disposizione di un presidente di Regione, il commissario Borrelli è stato nominato dal governo: non si comprende quale sia il motivo della polemica». Le spiegazioni di Riccardi in aula non convincono l'interrogante Cosolini: «Non si capisce perché, nell'attesa, Asugi non utilizzi da subito i posti letto delle rsa». E nemmeno il segretario dem Cristiano Shaurli: «Se anche la Protezione civile dovesse dare ragione all'assessore, continuerò a dire che è una scelta scellerata». Mentre Simona Liguori porta il parere di Raffaele Antonelli Incalzi, presidente nazionale della società italiana di Gerontologia e Geriatria: «Nelle dimensioni anguste delle cabine e con scarsità di luce aumenterebbero per gli anziani i rischi di depressione, disorientamento, delirio, peggioramento di deficit cognitivo pre-esistente». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Piccolo

Trieste

il programma di cooperazione transfrontaliera italia-croazia con un budget di 7 milioni di euro

### A Trieste la regia europea sui porti-green

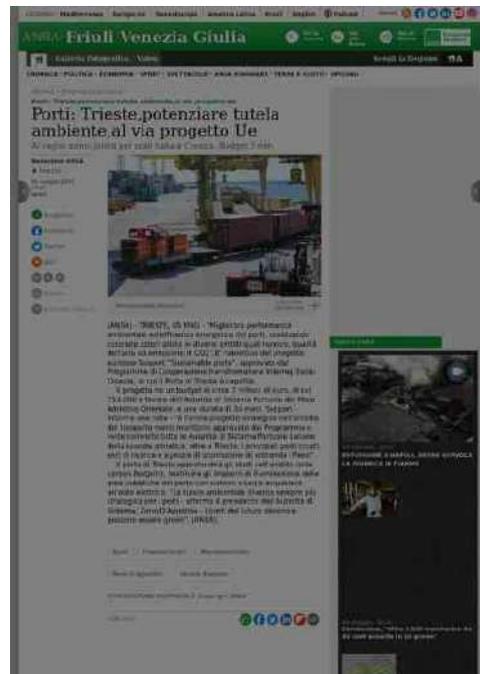
*Fondi per 750 mila euro all' Authority guidata da D' Agostino che coordinerà anche gli scali di Fiume, Zara e Spalato*

**Trieste** Il **porto** di **Trieste** capofila di un progetto europeo nel settore ambientale: Susport «Sustainable Ports», approvato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Croazia con un budget di circa 7 milioni di euro, di cui 753.000 a favore del Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, con una durata di 34 mesi. Obiettivo di Susport è migliorare la performance ambientale ed efficienza energetica dei porti adriatici, realizzando azioni pilota in diversi ambiti quali rumore, qualità dell'aria e emissione di CO2. Susport - precisa una nota - è l' unico progetto strategico nell' ambito del trasporto merci marittimo approvato dal Programma Interreg e vede coinvolte tutte le Autorità di Sistema Portuale italiane della sponda adriatica, oltre a **Trieste**, anche Venezia, Ravenna, Ancona e Bari, **Porto** Nogaro, i principali porti croati con Fiume, Zara, Spalato, Ploce e Dubrovnik, e gli enti di ricerca e agenzie di promozione di entrambi i Paesi. Con Susport, salgono a 7 i progetti del settore ambientale portati avanti dall' Authority giuliana con un budget complessivo di investimento nel settore ambientale di circa 6,4 milioni di euro e un finanziamento europeo di circa 5,6 milioni di euro. «La tutela ambientale diventa sempre più strategica per i porti» ha dichiarato il presidente dell' Autorità di Sistema, Zeno D' Agostino. «È anche grazie ai progetti europei - ha aggiunto - se i porti stanno dando buona prova di collaborazione anche tra Paesi diversi. Insieme si può fare molto di più, scambiando buone pratiche e unificando protocolli. I porti del futuro -ha aggiunto D' Agostino- devono e possono essere green. Questo è quello che vogliamo portare avanti e questo è quello che ci chiedono i cittadini, i territori e tutti i nostri stakeholders, specie in questo momento storico». Il totale dei progetti europei portati avanti dal **porto** di **Trieste** mettono in evidenza un budget complessivo di 129 milioni di euro, di cui 33 con finanziamento Ue. I progetti attualmente in corso sono 21 e coprono svariati settori: oltre ai 7 ambientali, 9 su infrastrutture e ICT, 4 su infrastrutture fisiche (tra cui il progetto TriesteRailPort sul potenziamento di Campo Marzio), 1 nel settore della preservazione del patrimonio culturale. Sul progetto europeo è intervenuto anche il presidente dell' Authority veneziana Pino Musolino: «Sono risorse importanti che ci consentiranno di raggiungere molti dei nostri traguardi sul fronte della sostenibilità e della promozione dell' utilizzo di fonti energetiche rinnovabili all' interno dell' ambito portuale. I progetti che definiremo nelle prossime settimane sosterranno anche lo sforzo intrapreso in questi ultimi anni a beneficio della riqualificazione delle aree di confine **porto-città**».



## Porti: Trieste, potenziare tutela ambiente, al via progetto Ue

(ANSA) - TRIESTE, 05 MAG - "Migliorare performance ambientale ed efficienza energetica dei porti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali rumore, qualità dell'aria ed emissione di CO2". E' l'obiettivo del progetto europeo Susport "Sustainable ports", approvato dal Programma di Cooperazione transfrontaliera Interreg Italia-Croazia, di cui il Porto di Trieste è capofila. Il progetto ha un budget di circa 7 milioni di euro, di cui 753.000 a favore dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, e una durata di 34 mesi. Susport - informa una nota - "è l'unico progetto strategico nell'ambito del trasporto merci marittimo approvato dal Programma e vede coinvolte tutte le **Autorità di Sistema Portuale** italiane della sponda adriatica, oltre a Trieste, i principali porti croati, enti di ricerca e agenzie di promozione di entrambi i Paesi". Il porto di Trieste approfondirà gli studi nell'ambito della carbon footprint, sostituirà gli impianti di illuminazione delle aree pubbliche del porto con sistemi a Led e acquisterà un'auto elettrica. "La tutela ambientale diventa sempre più strategica per i porti - afferma il presidente dell' **Autorità di Sistema**, Zeno D' Agostino - i porti del futuro devono e possono essere green". (ANSA).



## Porto di Trieste capofila del progetto europeo "SUSTAINABLE PORTS"

(FERPRESS) - Trieste, 5 MAG - Il porto di Trieste di nuovo capofila di un progetto europeo nel settore ambientale: Susport "SUSTAINABLE PORTS", recentemente approvato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Croazia. Il progetto ha un budget di circa 7 milioni di euro, di cui 753.000 a favore dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, e una durata di 34 mesi. Obiettivo principale di Susport è migliorare la performance ambientale ed efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell' aria e l' emissione di CO2. Susport, è l' unico progetto strategico nell' ambito del trasporto merci marittimo approvato dal Programma e vede coinvolti tutte le **Autorità di Sistema Portuale** italiane della sponda adriatica, oltre a Trieste (Venezia, Ravenna, Ancona e Bari, Porto Nogaro), i principali porti croati (Fiume, Zara, Spalato, Ploe, Dubrovnik), enti di ricerca e agenzie di promozione di entrambi i Paesi. Il porto di Trieste approfondirà gli studi già eseguiti nell' ambito della carbon footprint per il **sistema portuale** di riferimento che include Monfalcone, sostituirà gli impianti di illuminazione delle aree pubbliche del porto con sistemi a LED e acquisterà un' auto elettrica, in maniera sinergica alle attività che l' Ente sta realizzando negli stessi ambiti, grazie ad altri progetti europei. Con Susport, salgono a 7 i progetti del settore ambientale portati avanti dall' Authority giuliana, un budget complessivo di investimento nel settore ambientale di circa 6,4 milioni di euro, e un finanziamento europeo sul settore di circa 5,6 milioni di euro. "La tutela ambientale diventa sempre più strategica per i porti - ha dichiarato il presidente dell' **Autorità di Sistema**, Zeno D' Agostino. "È anche grazie ai progetti europei, se i porti stanno dando buona prova di collaborazione anche tra Paesi diversi. Insieme si può fare molto di più, scambiando buone pratiche e unificando protocolli. I porti del futuro devono e possono essere green. Questo è quello che vogliamo portare avanti e questo è quello che ci chiedono i cittadini, i territori e tutti i nostri stakeholders, specie in questo momento storico". Guardando al totale dei progetti europei portati avanti dal porto di Trieste, il budget complessivo è di 129 milioni di euro, di cui 33 con finanziamento dell' UE. I progetti attualmente in corso sono 21 e coprono svariati settori: oltre ai 7 ambientali, 9 su infrastrutture e ICT, 4 su infrastrutture fisiche (tra cui il progetto TriesteRailPort sul potenziamento di Campo Marzio), 1 nel settore della preservazione del patrimonio culturale.



Economia Trasporti

Porto di Trieste, di nuovo capofila per progetto ambientale europeo "Sustainable Ports"

"Susport" vede coinvolte tutte le AdSP italiane della sponda adriatica e i principali scali marittimi croati: Fiume, Zara, Spalato, Ploce e Dubrovnik

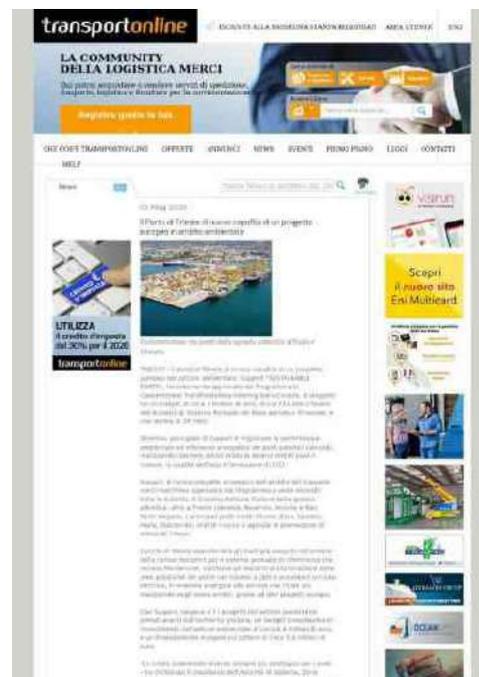
(Teleborsa) - Si chiama Susport (Sustainable Ports) ed è un progetto europeo nel settore ambientale di cui il Porto di Trieste è di nuovo capofila . Progetto recentemente approvato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera " Interreg V-A" tra Italia e Croazia con un budget di circa 7 milioni di euro, di cui 753.000 a favore dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e una durata di 34 mesi. Obiettivo principale di Susport è migliorare la performance ambientale ed efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell' aria e l' emissione di CO2 . Susport, è l' unico progetto strategico nell' ambito del trasporto merci marittimo approvato dal Programma e vede coinvolti tutte le Autorità di Sistema Portuale italiane della sponda adriatica, oltre a Trieste (Venezia, Ravenna, Ancona e Bari, Porto Nogaro), i principali Porti croati (Fiume, Zara, Spalato, Ploce, Dubrovnik), Enti di ricerca e Agenzie di promozione di entrambi i Paesi. Il Porto di Trieste approfondirà gli studi già eseguiti nell' ambito della carbon footprint per il sistema portuale di riferimento che include Monfalcone , sostituirà gli impianti di illuminazione delle aree pubbliche del porto con sistemi a LED e acquisterà un' auto elettrica, in maniera sinergica alle attività che l' Ente sta realizzando negli stessi ambiti, grazie ad altri progetti europei . Con Susport, salgono a 7 i progetti del settore ambientale portati avanti dall' Authority giuliana, un budget complessivo di investimento nel settore ambientale di circa 6,4 milioni di euro , e un finanziamento europeo sul settore di circa 5,6 milioni di euro . "La tutela ambientale diventa sempre più strategica per i porti - ha dichiarato il Presidente dell' Autorità di Sistema, Zeno D' Agostino - ed è anche grazie ai progetti europei, se i Porti stanno dando buona prova di collaborazione anche tra Paesi diversi. Insieme si può fare molto di più , scambiando buone pratiche e unificando protocolli. I Porti del futuro devono e possono essere green . Questo è quello che vogliamo portare avanti e questo è quello che ci chiedono i cittadini, i territori e tutti i nostri stakeholders , specie in questo momento storico". Guardando al totale dei progetti europei portati avanti dal porto di Trieste, il budget complessivo è di 129 milioni di euro, di cui 33 con finanziamento dell' UE. I progetti attualmente in corso sono 21 e coprono svariati settori: oltre ai 7 ambientali, 9 su infrastrutture e ICT, 4 su infrastrutture fisiche (tra cui il progetto TriesteRailPort sul potenziamento di Campo Marzio), 1 nel settore della preservazione del patrimonio culturale .



## Il Porto di Trieste di nuovo capofila di un progetto europeo in ambito ambientale

Collaborazione tra porti della sponda adriatica d'Italia e Croazia. TRIESTE - Il porto di Trieste di nuovo capofila di un progetto europeo nel settore ambientale: Susport "SUSTAINABLE PORTS", recentemente approvato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Croazia. Il progetto ha un budget di circa 7 milioni di euro, di cui 753.000 a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e una durata di 34 mesi. Obiettivo principale di Susport è migliorare la performance ambientale ed efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell'aria e l'emissione di CO2. Susport, è l'unico progetto strategico nell'ambito del trasporto merci marittimo approvato dal Programma e vede coinvolti tutte le Autorità di Sistema Portuale italiane della sponda adriatica, oltre a Trieste (Venezia, Ravenna, Ancona e Bari, Porto Nogaro), i principali porti croati (Fiume, Zara, Spalato, Ploče, Dubrovnik), enti di ricerca e agenzie di promozione di entrambi i Paesi. Il porto di Trieste approfondirà gli studi già eseguiti nell'ambito della carbon footprint per il sistema portuale di riferimento

che include Monfalcone, sostituirà gli impianti di illuminazione delle aree pubbliche del porto con sistemi a LED e acquisterà un'auto elettrica, in maniera sinergica alle attività che l'Ente sta realizzando negli stessi ambiti, grazie ad altri progetti europei. Con Susport, salgono a 7 i progetti del settore ambientale portati avanti dall'Authority giuliana, un budget complessivo di investimento nel settore ambientale di circa 6,4 milioni di euro, e un finanziamento europeo sul settore di circa 5,6 milioni di euro. "La tutela ambientale diventa sempre più strategica per i porti ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino. "È anche grazie ai progetti europei, se i porti stanno dando buona prova di collaborazione anche tra Paesi diversi. Insieme si può fare molto di più, scambiando buone pratiche e unificando protocolli. I porti del futuro devono e possono essere green. Questo è quello che vogliamo portare avanti e questo è quello che ci chiedono i cittadini, i territori e tutti i nostri stakeholders, specie in questo momento storico". Guardando al totale dei progetti europei portati avanti dal porto di Trieste, il budget complessivo è di 129 milioni di euro, di cui 33 con finanziamento dell'UE. I progetti attualmente in corso sono 21 e coprono svariati settori: oltre ai 7 ambientali, 9 su infrastrutture e ICT, 4 su infrastrutture fisiche (tra cui il progetto TriesteRailPort sul potenziamento di Campo Marzio), 1 nel settore della preservazione del patrimonio culturale.



# Trieste e Friuli Venezia Giulia, l'hub logistico dopo l'emergenza. L'opinione di Stefano Visintin

Nicole Petrucci

Il settore della logistica rappresenta per Trieste e per il Friuli Venezia Giulia una delle risorse fondamentali per lo sviluppo, un'area d'attività sulla quale in particolare negli ultimi anni si è molto investito, con l'obiettivo di rendere l'intera regione un hub logistico strategico per il centro-est Europa. Il settore, in quanto essenziale, ha continuato a operare anche nel corso dell'emergenza sanitaria, tuttavia il blocco di molte realtà produttive ha inevitabilmente comportato ricadute sull'intera filiera ad esse collegata, finendo per coinvolgere anche la logistica stessa. Ne parliamo con Stefano Visintin, presidente dell'ASPT-ASTRA F.V.G. Associazione spedizionieri del porto di Trieste, Alleanza della spedizione, del trasporto e della logistica nel Friuli Venezia Giulia. Può fornirci, Visintin, un quadro generale della situazione? Il nostro settore è stato incluso fin dall'inizio nelle attività economiche essenziali; fortunatamente, quindi, le case di spedizione sono rimaste sempre operative; questo è stato un riconoscimento importante della rilevanza che tutta la filiera dei trasporti ha per la sopravvivenza delle nostre comunità.

Speriamo tuttavia che tale riconoscimento non si dissolva nel momento in cui si farà ritorno ad una situazione di normalità almeno parziale. Teniamo inoltre presente che già nel 2018 il settore logistico pesava per il 7,5 per cento del PIL della Regione Friuli Venezia Giulia; in termini occupazionali si stima che i lavoratori della logistica in regione siano 21mila, di cui 11.186 sono occupati diretti, indiretti ed indotti del sistema portuale, in base ad un'indagine pubblicata l'anno scorso dall'AIOM. Come si è riorganizzato il vostro settore nella fase d'emergenza? All'indomani del lockdown la maggior parte delle nostre imprese si sono riorganizzate silenziosamente ma efficacemente, con un uso massiccio del lavoro agile. Chiaramente, però, una parte del personale, e mi riferisco a quello operante direttamente nei porti, interporti e magazzini, è rimasta a lavorare sul campo, seguendo le procedure predisposte dall'Autorità di Sistema Portuale e dai terminalisti privati, e utilizzando i dispositivi di protezione che sono stati forniti spesso dai nostri agenti dell'Estremo Oriente, in prevalenza da quelli cinesi. A tutti, ma in particolare a questi lavoratori, va il mio ringraziamento. Quali sono state le principali criticità riscontrate conseguentemente alla crisi? La crisi l'abbiamo inevitabilmente sentita anche noi e, purtroppo, ritengo che ora si manifesterà tanto più che in questi ultimi due mesi. Le principali difficoltà sono state in particolare quelle relative al blocco della produzione in alcuni settori; questo ovviamente comporta una paralisi, con la conseguenza di una flessione notevole che coinvolge grossi volumi di traffici: un settore completamente fermo significa l'arresto dell'intera filiera ad esso collegato. E per quanto riguarda la questione relativa alle frontiere? Ulteriori cali si sono registrati proprio anche a fronte dei blocchi dovuti alla contingenza dei controlli sanitari. È il caso della Slovenia, con la decisione presa in brevissimo tempo di chiudere le frontiere ai camion in transito; questo comporta però il blocco di tutto un traffico che non riguarda solo quel Paese, ma, anzi, principalmente altri Stati. I colleghi spedizionieri che lavoravano ai confini con i paesi dell'Est europeo hanno avuto inevitabilmente una caduta verticale sul piano lavorativo, proprio per motivi contingenti collegati ai controlli lungo le frontiere. Ovviamente siamo in una fase di emergenza e queste sono situazioni che si andranno ad assestare, ma rimane il fatto che questi due mesi pesano, con lavoratori che sono dovuti ricorrere alla cassa integrazione. Sono previsti aiuti economici per chi opera nel vostro



settore? Il governo nazionale e quello regionale hanno già messo in campo tutti gli ammortizzatori sociali necessari per superare questo momento. Rimane però ovviamente grande lo sconforto di dover chiedere, soprattutto ai più giovani, di rimanere in cassa integrazione; questo per molte famiglie



significherà sacrifici e rinunce. In due mesi siamo diventanti tutti più poveri; la speranza è quindi che nell'arco di due anni si possa ritornare allo stesso livello di prima, ma con una maggior consapevolezza di quello che è inutile e di quello che è indispensabile, a partire dalla tutela della salute e dalla conservazione dell'equilibrio fra il consumo e la rigenerazione delle risorse. Tra i principali problemi riscontrati c'è quello relativo al blocco delle attività di magazzinaggio. Qual è la situazione? Per il momento la situazione è ancora sotto controllo in quanto prima le esportazioni dall'Estremo Oriente sono state rallentate dalla pandemia in Asia e poi, quando la locomotiva cinese è ripartita, le compagnie di navigazione hanno deciso di ridurre lo spazio di stiva, ben sapendo che in Europa non avrebbero trovato molta merce da caricare. Temo però che il peggio debba ancora arrivare, in particolare con la riapertura delle imprese manifatturiere italiane: molti clienti, proprio nella difficile fase di ripartenza si troveranno infatti a dover pagare conti salati per container sbarcati all'inizio del lockdown, sui quali sono maturati elevati costi di noleggio e di magazzinaggio. Per fortuna i nostri clienti più avveduti hanno seguito la nostra indicazione di ritirare comunque i container anche durante la chiusura dei loro stabilimenti e di disporre la vuotatura presso i nostri magazzini, utilizzando al meglio i benefici derivanti dal regime di porto franco. C'è tuttavia il concreto rischio che, in assenza di liquidità, le aziende non possano pagare. Questo è un problema concreto e piuttosto rilevante. In riferimento ai soli container stazionati al porto e non ritirati per motivi relativi alla chiusura data dall'emergenza, va precisato come vi sia un costo composto nello specifico da due elementi: l'occupazione del suolo, cioè il magazzinaggio, ed il noleggio del container, cioè il demurrage. Ora, bisogna tornare a quella che è la natura del container, ovvero, detto in modo semplicistico, una parte della stiva della nave, quindi chi ha il diritto a riscuotere? Il proprietario, ovvero l'armatore, che però non ha intrapreso alcuna azione favorevole per risolvere il problema in questo frangente. Fedespedi segnala anche un problema relativo alla liquidità da parte delle aziende, che richiedono la dilazione di scadenze e pagamenti, con però ricadute inevitabili per chi opera nel settore. L'Almanacco della Logistica 2019 redatto da Confetra evidenzia come lo scorso anno i termini medi d'incasso per il nostro settore siano stati di settanta giorni. Dobbiamo considerare che le dilazioni di pagamento che possiamo ottenere dalle compagnie aeree e di navigazione sono minimi, nei termini di pochi giorni. È evidente che non possiamo affrontare questa situazione se i nostri clienti non rispetteranno i loro termini di pagamento; chiediamo a quest'ultimi nulla di più che rispettare quanto in essere, sperando che si crei una solidarietà nuova fra imprenditori di buona volontà, con il giusto supporto degli istituti di credito. Di cosa avrebbe maggiormente bisogno il settore della logistica ora e in futuro? Stefano Visintin presidente dell'Associazione spedizionieri del Porto di Trieste e Friuli Venezia Giulia Soprattutto di essere valutato correttamente per quello che è: un segmento essenziale delle attività produttive, che dovrebbe essere sostenuto e valorizzato dallo Stato in base ad un programma di sviluppo coerente con la sua rilevanza. Purtroppo questo così non è stato per molti anni, salvo qualche importante eccezione, e gli altri Paesi europei se ne sono avvantaggiati. Basti pensare ai circa 800mila container che annualmente transitano dai porti del Nord Europa con merci destinate alla Pianura Padana, o a quei 32mila che salutano da vicino il nostro porto per poi imbarcarsi da Capodistria. Questo a cosa è dovuto, secondo lei? L'incertezza legislativa e l'inutile burocrazia affliggono il nostro settore come e più degli altri, con la differenza che i nostri operatori vedono cosa accade negli altri Paesi rispetto al nostro, e questo ci rammarica ancor di più, coscienti che la nostra situazione è spesso legata solo a grandi e piccole rendite di potere e posizione. Basti pensare che l'istituzione dello sportello unico doganale avrebbe dovuto sintetizzare in un unico punto ed un unico momento i necessari controlli sulle merci effettuati da diciotto enti pubblici diversi, ma non si è mai concretizzato, perché avrebbe significato per ciascuno di questi enti perdere un piccolo pezzetto del proprio potere. Quale potrebbe essere il passaggio chiave per uscire da questa situazione? Oltre all'eliminazione dell'inutile, bisogna pensare alla costruzione dell'indispensabile: a questo proposito ho molto apprezzato le dichiarazioni del presidente di Confetra,

Guido Nicolini: sostiene che per favorire la ripresa economica non si dovrebbe pensare a grandi opere infrastrutturali ma bisognerebbe completare o realizzare tutti quegli investimenti programmati e finanziati da anni che permettano il raccordo fisico e immateriale fra i porti e le autostrade e, soprattutto, le ferrovie. È un concetto

---



che a Trieste è stato portato avanti già da anni, in particolare dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Zeno D'Agostino, e che confido possa diventare un modello per l'intero Paese. Crede che da questa emergenza si possa trarre qualche insegnamento? C'è qualcosa che dovrà essere ripensato? La crisi sanitaria ha drammaticamente evidenziato un problema di rifornimento di alcuni prodotti che noi europei non siamo più in grado di produrre: basti pensare alle mascherine mediche e, più in generale, a tutti i dispositivi di protezione che sarebbero stati indispensabili nei momenti di maggiore criticità. Questi oggetti, di bassissimo valore commerciale, non possono essere prodotti convenientemente in Italia, dove il costo della manodopera e le imposte sono altissimi. Tuttavia, questo dovrebbe tornare possibile, se non addirittura indispensabile, se volessimo mantenere una certa autonomia per il futuro. Ad esempio, se avessimo potuto avviare negli anni passati le attività industriali nel porto franco di Trieste, forse una linea di produzione di mascherine avrebbe potuto già essere operativa da subito. In che modo? Scartando l'ipotesi di produrre mascherine di tessuto buone per l'influenza spagnola, ma non utilizzabili nel 2020 la materia prima è il tessuto non tessuto', prodotto principalmente in Cina ed in Turchia che, se da un lato hanno limitato le esportazioni delle mascherine, non hanno però chiuso quelle della materia prima. Avremmo potuto, sfruttando tra l'altro le nostre connessioni marittime con questi due Paesi, portare la materia prima in porto franco, lavorarla con macchinari e personale locali ed ottenere mascherine fatte in Europa, con la necessaria certificazione e con il dovuto controllo sanitario. Le mascherine avrebbero quindi potuto essere importate in esenzione di dazio e di IVA, alla luce delle disposizioni vigenti, raggiungendo l'obiettivo di costare meno e di garantire l'approvvigionamento. Purtroppo questo non è stato possibile, visto che fino ad ora i vari governi nazionali non hanno provveduto a classificare correttamente il porto franco internazionale di Trieste come territorio extra doganale dell'Unione Europea. Speriamo che una così dura lezione possa servire almeno a sbloccare questa situazione paradossale. Ci deve essere un intervento del Governo a livello europeo per chiarire questa situazione. La sfida del porto franco potrebbe essere uno degli elementi chiave per il rilancio dell'economia regionale dopo la crisi? Sicuramente. Significherebbe un'enorme possibilità di sviluppo industriale con conseguenti ricadute positive sul piano occupazionale e degli investimenti. Ci sono numerosi progetti di lavorazione industriale in porto franco e pensare che un sistema portuale si possa sviluppare solamente attraverso il traffico marittimo è impossibile. Paradossalmente si potrebbe avere una crescita enorme del traffico di container senza avere però alcuna ricaduta dal punto di vista del valore aggiunto e quindi del lavoro e della produzione del lavoro. In parole povere, bisogna sicuramente essere capaci di aprire i container, vuotarli, fare distribuzione e logistica, come già si sta facendo, ma bisogna al contempo anche essere in grado di vuotarli e fare la lavorazione industriale perché in questo modo si amplifica il valore aggiunto. A livello regionale molte cose sono state fatte, e la situazione è di fatto migliorata rispetto a qualche anno fa, ma ribadisco, l'unico modo è realizzare il porto franco internazionale di Trieste: si chiede di lavorare utilizzando tutti i nostri strumenti, e questo fa parte del nostro repertorio, assieme al mare e alla ferrovia. Inoltre, bisogna che si facciano gli investimenti sull'ultima parte dell'impianto ferroviario, investimenti che non sono fermi, sono già partiti, che però è importante vadano avanti e si concludano. Che futuro ci attende, secondo lei, dopo il Covid-19? Una previsione a medio-lungo termine è semplicemente impossibile. Va ricordato però che la crisi sanitaria non si è abbattuta su un'economia globale florida: il nostro settore usciva già da un 2019 molto delicato, caratterizzato dal rallentamento dell'economia cinese, dalla guerra dei dazi scatenata dal governo Trump per tentare in modo grossolano di riequilibrare la propria bilancia import/export, da un clima politico tendenzialmente diretto verso una chiusura dei mercati e un sovranismo autarchico, inasprito dall'escalation dei rapporti fra gli Stati Uniti e l'Iran. Ora tutto viene rimesso, nel bene e nel male, in discussione. Così come non conosciamo ancora la cura per questo maledetto male, non ne conosciamo una per salvare l'economia globale. La mia speranza è che si valorizzino i pochi effetti positivi della pandemia: in pochi mesi la natura respira

nuovamente, abbiamo forzatamente ridotto i nostri consumi a tal punto che si può concretamente sperare in un bilancio in pareggio con le risorse utilizzate, abbiamo capito che è possibile studiare e lavorare assieme, anche se distanti, sfruttando le nuove tecnologie. [n.p.]



## Trieste rivendica la sua autonomia per diventare la porta Sud d' Europa

TRIESTE L'evoluzione anche geo-politica dello scenario internazionale, accelerata dall'emergenza virus, sta rilanciando prepotentemente il ruolo di Trieste come grande hub internazionale per le merci e sta tornando a sollevare forti interrogativi sulla firma che il governo italiano, unico fra tutti i governi europei, ha apposto sul programma della Belt & Road Initiative, parte integrante del programma strategico della Cina. Un recente dibattito televisivo a Trieste (porto sul quale si è focalizzato l'interesse di Pechino e scalo considerato la porta preferenziale di accesso ai mercati dell'Est europeo accreditati di maggiori potenzialità di crescita economica e produttiva) ha acceso i riflettori su queste tematiche, facendo emergere dal confronto fra esperti di geopolitica, traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e **Autorità di Sistema**, alcune indicazioni importanti di prospettiva. Il fatto che Trieste rappresenti un unicum nazionale anche dal punto di vista dei traffici è emerso con decisione evidenziando, nel confronto con gli altri porti nazionali, la forte preminenza di traffico internazionale. I competitors per Trieste è stato evidenziato non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka. Ma a fronte di questo ruolo, l'atteggiamento dello Stato italiano nei confronti del porto di Trieste resta quello di cronica sottovalutazione. Ed è paradossale è stato sottolineato nel dibattito triestino visto che lo Stato da anni, grazie al porto, incassa tasse, diritti portuali, Iva sulle merci, ovvero un flusso e un beneficio per l'Erario che mai potrebbe spostarsi su altri scali nazionali ma andrebbe a totale beneficio di porti e Stati esteri. Il dibattito, al quale hanno partecipato fra gli altri l'economista Giulio Sapelli, Zeno D'Agostino (presidente dell'**Autorità di Sistema** Portuale), Davide Burani (direttore public affairs dell'American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (direttore della Camera di Commercio Italia-Israele) oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del Trieste Marine Terminal), Enrico Samer (presidente dell'omonimo Gruppo) e Angelo Aulicino (direttore generale di Alpe Adria), si è focalizzato quindi sul ruolo di totale autonomia che Trieste dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva (forse anche allettante in tema di investimenti) di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, porto greco ormai colonia della Cina. La discussione ha quindi affrontato il tema dell'apertura commerciale a qualsiasi operatore che sia in grado di sfruttare anche la grande prospettiva di collegamento fra le economie dell'Est Europeo e un Medio Oriente che nei prossimi mesi dovrà affrontare l'emergenza connessa con la ricostruzione di interi Paesi distrutti dagli eventi bellici. Si è parlato in particolare di un netto rafforzamento dei traffici con Israele ed Egitto, anche ma non solo per l'agroalimentare. Un ruolo strategico centrale come emerso dal dibattito sarà quello di TMT Trieste Marine Terminal, che è oggi il principale hub container dell'alto Adriatico e che ha davanti a sé una importante prospettiva di ampliamento della sua capacità, diventando l'anello principale di un asse di penetrazione supportato dai diversi operatori ferroviari, nazionali, europei già operanti nel porto di Trieste e da Alpe Adria, da e per i paesi dell'Europa Orientale e le ricche aree del Sud Germania e dell'Austria. Nel corso del confronto, che ha fatto perno anche su un'analisi degli equilibri geopolitici in Mediterraneo, incluso il ruolo degli Stati Uniti anche a Trieste, sono riemerse con forza le potenzialità dello scalo giuliano a patto che mantenga la sua autonomia e quindi la vocazione storica di porto aperto al mondo come la storia della città ha dimostrato nei secoli con politiche di accoglienza mantenendo un'identità indipendente e particolare. Ovviamente dal dibattito non poteva restare fuori il tema storico e quasi cronico del porto di Trieste: il Porto Franco Internazionale. Proprio l'emergenza potrebbe favorire un'accelerazione e uno sblocco





## La Gazzetta Marittima

Trieste

---

che potrebbe consentire a Trieste un'applicazione molto estesa. Gli interrogativi riguardano ora la possibilità di sviluppo di attività manifatturiere di trasformazione delle merci movimentate dal porto con un valore aggiunto e ricadute economiche e occupazionali sul territorio. Il progetto, al quale stanno lavorando congiuntamente tutte le Associazioni di categoria, gli operatori e il coinvolgimento di almeno un'ampia parte delle istituzioni e della politica locale, ha oggi un obiettivo preciso: l'applicazione totale dello status di Porto Franco Internazionale.

I carotaggi dei canali

## Vtp e Porto, sfida sugli scavi ma la sentenza del Tar può sbloccare anche i Petroli

VENEZIA Ha lottato fino in fondo, convinta che Vtp non avesse titolo per quell'istanza e che comunque la risposta negativa del 2018 fosse valida anche l'anno dopo. Ma ora che il Tar del Veneto ha stabilito che l'Autorità di sistema portuale deve rispondere alla richiesta del gestore del terminal crociera della Marittima di poter caratterizzare - cioè verificarne la qualità - i fanghi del canale Vittorio Emanuele III per poter elaborare la proposta di scavo, lo stesso ente guidato da **Pino Musolino** ipotizza di avviare a sua volta la stessa procedura su altri canali, in particolare quello dei Petroli, che attende da mesi di essere adeguato. E' da un paio d'anni che Vtp si dice pronta a investire 60 milioni di euro in project financing per riportare alla quota del piano regolatore portuale il Vittorio Emanuele, che consentirebbe di far arrivare in Marittima le navi da crociera, facendole entrare dal canale dei Petroli e non più dal tragitto bocca di Lido-San Marco. Ma prima ha bisogno di sapere che fanghi si andrebbe a scavare (anche se si pensa che siano puliti). Aveva così chiesto al Porto l'autorizzazione ai carotaggi nel 2018, ma la risposta era stata che ci avrebbe pensato l'ente, tanto che erano poi stati stanziati 214 mila euro per questo motivo. Ma tutto è rimasto fermo per lo stallo sul nuovo «protocollo fanghi», che dovrebbe aggiornare quello del 1993 ed è ancora fermo a Roma. Vtp aveva infatti sostenuto che si potesse scavare lo stesso alla luce delle norme europee, del testo unico dell'ambiente del 2006 e di una legge del 2016. Il Tar non si è espresso esplicitamente, ma lo stesso Porto ammette che «la sentenza lascia spazio a un'interpretazione della normativa vigente utile anche per l'Ente, che potrebbe realizzare così anche altre caratterizzazioni in attesa del nuovo "Protocollo fanghi"». Il Porto ha poi precisato che non c'è alcun via libera a progetti o scavi, ma - appunto - solo alla caratterizzazione e che comunque la risposta potrebbe nuovamente essere negativa. «Non ci è addebitabile alcuna inerzia», sostiene il Porto, ricordando poi che i siti di conferimento sono tutti pieni. Il Porto, insieme al ministero dello Sviluppo Economico, ha poi incassato una seconda sconfitta dal Tar, questa volta da parte di Costa Bioenergie: la società che sta realizzando il deposito di gpl a Chioggia aveva chiesto al primo ente la concessione della banchina, al secondo una proroga dei lavori, senza avere risposta da un anno circa. A entrambi il Tar ha detto che devono rispondere. (a. zo.)



## Il Porto para il colpo «Sentenza utile, sbloccherà gli scavi»

*‘Dopo il giudizio del Tar che ha dato ragione a Vtp*

IL DUELLO MESTRE Anche per il Porto l'ultima sentenza della prima sezione del Tar del Veneto potrà servire a sbloccare «almeno parzialmente gli interventi preliminari al piano escavi per i porti di Venezia e Chioggia». Non è, insomma, solo un'interpretazione dei giudici o dei vertici di Vtp (la Venezia Terminal Passeggeri che gestisce il terminal crociere di Marittima), ma una opportunità che sta valutando anche l'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas) la quale, pur riservandosi di fare eventualmente ricorso contro la sentenza che le dà torto (ma riguardo a un altro tema, ossia alle caratterizzazioni dei fondali del canale Vittorio Emanuele III), sostiene che in realtà la cosa le viene utile. Vtp e i suoi legali, a dire il vero, sono andati anche oltre affermando che, nonostante il Governo sia in ritardo pluriennale nell'approvazione del Protocollo fanghi e del Piano morfologico della laguna, i canali portuali si possono scavare lo stesso perché le ultime norme europee e italiane lo consentono: si tratta della normativa europea del 2000 e di quelle italiane del 2006 e del 2016 le quali già prevedono che le caratterizzazioni siano fatte non solo sulla base dei requisiti chimici ma anche ecotossicologici, cioè quelli previsti dal nuovo Protocollo fanghi, quando finalmente verrà approvato. Indi già ora si può procedere con gli escavi per riportare i canali, come il più importante Malamocco-Marghera, alla profondità stabilita dalla Legge Speciale, cioè 11:50 metri. Adspmas, invece, parla solo di sblocco almeno parziale degli interventi preliminari agli scavi, e aggiunge che ad ogni modo, anche potendo scavare, «le operazioni sono state realizzate solo in minima parte poiché mancano a tutt'oggi adeguati siti di conferimento per i sedimenti. Si attende, infatti, dagli enti competenti il via libera all'innalzamento dell'Isola delle Tresse e l'individuazione di nuovi siti». Nonostante, però, tutte le difficoltà riscontrate negli ultimi mesi, l'**Autorità** spiega che «non si è mai fermata, tanto è vero che sono state già realizzate caratterizzazioni lungo il canale Malamocco-Marghera, la principale arteria del traffico **portuale** veneziano dove sono state svolte anche mirate operazioni di escavo per ripristinare i fondali». Quanto alla causa al Tar, i giudici della prima sezione hanno stabilito che entro 90 giorni Adspmas e Piopp (Provveditorato interregionale alle opere pubbliche) dovranno rispondere alla richiesta avanzata da Vtp, una prima volta nel 2018 e poi nel 2019, se può o meno effettuare la caratterizzazione dei fanghi del canale Vittorio Emanuele III, quello che dal canale dei Petroli porta alla Marittima, più volte indicato, dalle istituzioni locali, dal ministero dei Trasporti e pure dal Pd, oltre che dal Comitato del 2017, come l'alternativa al bacino di San Marco e al canale della Giudecca per il passaggio delle navi da crociera. Contro questa sentenza il Porto valuterà se ricorrere al Consiglio di Stato, e intanto Vtp continuerà a seguire il progetto che ha presentato lo scorso 30 ottobre al Piopp per realizzare con 70 milioni di euro due banchine per le navi da crociera più grandi (oltre i 300 metri di lunghezza) nel canale industriale Nord di Marghera. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



**La posizione dell' AdSP Mare Adriatico Settentrionale sul ricorso della VTP alla sentenza del TAR**

(FERPRESS) - Venezia, 5 MAG - L' Autorità ritiene utile precisare che la sentenza del TAR pubblicata ieri relativamente al ricorso presentato da VTP non dà il via libera a operazioni di project financing per la caratterizzazione dei sedimenti ma riconosce esclusivamente l' obbligo delle Amministrazioni coinvolte (l' AdSP stessa e il PIOPP) a fornire entro novanta giorni una risposta - positiva o negativa che sia - a VTP rispetto alla richiesta di effettuare a proprie spese carotaggi lungo il Canale Vittorio Emanuele III, il Canale Nord e il Canale Brentelle. Rimane invece aperta la possibilità, già avanzata dall' Autorità, di adottare una finanza di progetto per la realizzazione di un terminal crocieristico sito sulla sponda nord del Canale Nord. Il TAR ha dunque stabilito la doverosità di una risposta all' istanza di VTP alla quale l' Autorità non ha in buona fede dato corso essendosi già pronunciata nel 2018. Si ricorda, infatti, che già nell' agosto del 2018 VTP aveva chiesto autorizzazione a procedere all' AdSP per le caratterizzazioni sulle stesse aree. L' Autorità aveva risposto che era propria intenzione procedere direttamente, trattandosi di attività istituzionali ed avendo già approntato le procedure necessarie all' affidamento delle indagini di caratterizzazione, per le quali aveva già messo a bilancio oltre 200.000 euro. AdSP, cui non è addebitabile alcuna inerzia su questo fronte, non ha mai potuto dare attuazione a questa iniziativa, in carenza di una attualizzazione del Piano morfologico della Laguna di Venezia e del protocollo di gestione dei sedimenti, precludendo così l' attività di dragaggio e l' individuazione di adeguati siti di conferimento dei sedimenti medesimi. Questo avveniva nonostante le ripetute insistenze dell' Ente per ottenere i debiti assensi a procedere dalle varie Amministrazioni, centrali e locali, coinvolte. La sentenza del TAR, su cui l' Autorità si riserva di valutare un eventuale ricorso al Consiglio di Stato, si rivela comunque interessante, perché lascia spazio a un' interpretazione della normativa vigente utile anche per l' Ente, che potrebbe realizzare così anche altre caratterizzazioni in attesa del nuovo "Protocollo fanghi", permettendo di sbloccare almeno parzialmente gli interventi preliminari al piano escavi per i porti di Venezia e Chioggia. A questo proposito, si ricorda che le operazioni di escavo previste e finanziate dall' Ente sono state realizzate solo in minima parte poiché mancano a tutt' oggi adeguati siti di conferimento per i sedimenti. Si attende, infatti, dagli enti competenti il via libera all' innalzamento dell' Isola delle Tresse e l' individuazione di nuovi siti. Nonostante tutte le difficoltà riscontrate negli ultimi mesi, l' attività dell' Autorità non si è mai fermata, tanto è vero che sono state già realizzate caratterizzazioni lungo il canale Malamocco-Marghera, la principale arteria del traffico portuale veneziano dove sono state svolte anche mirate operazioni di escavo per ripristinare i fondali.



## L' Autorità di Sistema Portuale in merito alla sentenza 398/20 del TAR Veneto

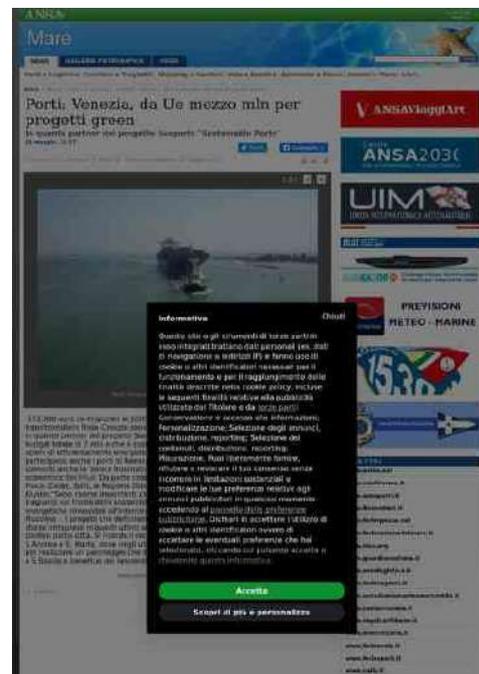
Venezia, 5 maggio 2020 - L' **Autorità** ritiene utile precisare che la sentenza del TAR pubblicata ieri relativamente al ricorso presentato da VTP non dà il via libera a operazioni di project financing per la caratterizzazione dei sedimenti ma riconosce esclusivamente l' obbligo delle Amministrazioni coinvolte (l' AdSP stessa e il PLOPP) a fornire entro novanta giorni una risposta - positiva o negativa che sia - a VTP rispetto alla richiesta di effettuare a proprie spese carotaggi lungo il Canale Vittorio Emanuele III, il Canale Nord e il Canale Brentelle. Rimane invece aperta la possibilità, già avanzata dall' **Autorità**, di adottare una finanza di progetto per la realizzazione di un terminal crocieristico sito sulla sponda nord del Canale Nord. Il TAR ha dunque stabilito la doverosità di una risposta all' istanza di VTP alla quale l' **Autorità** non ha in buona fede dato corso essendosi già pronunciata nel 2018. Si ricorda, infatti, che già nell' agosto del 2018 VTP aveva chiesto autorizzazione a procedere all' AdSP per le caratterizzazioni sulle stesse aree. L' **Autorità** aveva risposto che era propria intenzione procedere direttamente, trattandosi di attività istituzionali ed avendo già approntato le procedure necessarie all' affidamento delle indagini di caratterizzazione, per le quali aveva già messo a bilancio oltre 200.000 euro. AdSP, cui non è addebitabile alcuna inerzia su questo fronte, non ha mai potuto dare attuazione a questa iniziativa, in carenza di una actualización del Piano morfologico della Laguna di Venezia e del protocollo di gestione dei sedimenti, precludendo così l' attività di dragaggio e l' individuazione di adeguati siti di conferimento dei sedimenti medesimi. Questo avveniva nonostante le ripetute insistenze dell' Ente per ottenere i debiti assensi a procedere dalle varie Amministrazioni, centrali e locali, coinvolte. La sentenza del TAR, su cui l' **Autorità** si riserva di valutare un eventuale ricorso al Consiglio di Stato, si rivela comunque interessante, perché lascia spazio a un' interpretazione della normativa vigente utile anche per l' Ente, che potrebbe realizzare così anche altre caratterizzazioni in attesa del nuovo "Protocollo fanghi", permettendo di sbloccare almeno parzialmente gli interventi preliminari al piano escavi per i porti di Venezia e Chioggia. A questo proposito, si ricorda che le operazioni di escavo previste e finanziate dall' Ente sono state realizzate solo in minima parte poiché mancano a tutt' oggi adeguati siti di conferimento per i sedimenti. Si attende, infatti, dagli enti competenti il via libera all' innalzamento dell' Isola delle Tresse e l' individuazione di nuovi siti. Nonostante tutte le difficoltà riscontrate negli ultimi mesi, l' attività dell' **Autorità** non si è mai fermata, tanto è vero che sono state già realizzate caratterizzazioni lungo il canale Malamocco-Marghera, la principale arteria del traffico portuale veneziano dove sono state svolte anche mirate operazioni di escavo per ripristinare i fondali.



### Porti: Venezia, da Ue mezzo mln per progetti green

*In quanto partner del progetto Susports "Sustainable Ports"*

572.000 euro co-finanziati al 100% dal progetto europeo di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia sono in arrivo all' Autorità di Sistema Portuale veneziana in quanto partner del progetto Susports "Sustainable Ports". Il progetto, che avrà budget totale di 7 mln e che è coordinato dalla Regione Veneto, mira a sostenere azioni di efficientamento energetico e di sostenibilità ambientale. Lato italiano, partecipano anche i porti di Ravenna, Ancona, Bari e Trieste (capofila progetto). Sono coinvolti anche la Venice International University e il Consorzio per lo sviluppo economico del Friuli. Da parte croata, sono interessati i porti di Rijeka, Dubrovnik, Ploce, Zadar, Split, la Regione Dubrovnik Neretva e l' Intermodal Transport Kluster."Sono risorse importanti che ci consentiranno di raggiungere molti dei nostri traguardi sul fronte della sostenibilità e della promozione dell' utilizzo di fonti energetiche rinnovabili all' interno dell' ambito portuale -spiega il presidente **Pino Musolino** -. I progetti che definiremo nelle prossime settimane sosterranno anche lo sforzo intrapreso in questi ultimi anni a beneficio della riqualificazione delle aree di confine porto-città. Si ricorda il recupero in corso dell' area ex platea lavaggi tra S.Andrea e S. Marta, dove negli ultimi mesi abbiamo ultimato una bonifica dei terreni per realizzare un parcheggio che decongestionerà dal traffico auto le aree di S.Marta e S.Basilio a beneficio dei residenti".(ANSA).



**Porto di Venezia: dall' UE oltre mezzo milione di euro per progetti green**

(FERPRESS) - Venezia, 5 MAG - 572.000 euro co-finanziati al 100% dal progetto europeo di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia sono in arrivo all' Autorità di Sistema Portuale veneziana in quanto partner del progetto SUSPORTS "Sustainable Ports". Il progetto, che avrà budget totale di oltre 7 milioni di euro e che è coordinato dalla Regione Veneto, mira a sostenere azioni di efficientamento energetico e di sostenibilità ambientale. Lato italiano, partecipano anche i porti di Ravenna, Ancona, Bari e Trieste, che è capofila del progetto. Sono coinvolti anche la Venice International University e il COSEF, Consorzio per lo sviluppo economico del Friuli. Da parte croata, sono interessati i porti di Rijeka, Dubrovnik, Ploce, Zadar, Split, la Regione Dubrovnik Neretva e l' Intermodal Transport Kluster. L' Autorità veneziana impiegherà le risorse per l' acquisto di due auto elettriche in dotazione al personale e per varie altre azioni di miglioramento dell' efficienza energetica e della sostenibilità ambientale come da Documento di Pianificazione Energetico e Ambientale approvato dall' Ente nelle ultime settimane. Tra queste vi sarà sicuramente l' efficientamento dell' illuminazione con fari a Led nelle aree di S. Andrea, S. Marta e S. Basilio, intervento che, da solo, permetterà di evitare emissioni in atmosfera per circa 125 tonnellate di CO2 all' anno. "Sono risorse importanti che ci consentiranno di raggiungere molti dei nostri traguardi sul fronte della sostenibilità e della promozione dell' utilizzo di fonti energetiche rinnovabili all' interno dell' ambito portuale" dichiara il presidente **Pino Musolino**. "I progetti che definiremo nelle prossime settimane sosterranno anche lo sforzo intrapreso in questi ultimi anni a beneficio della riqualificazione delle aree di confine porto-città. Si ricorda, ad esempio, il recupero in corso dell' area ex platea lavaggi tra S. Andrea e S. Marta, dove negli ultimi mesi abbiamo ultimato una bonifica dei terreni per realizzare un parcheggio che decongestionerà dal traffico auto le aree di S. Marta e S. Basilio a beneficio dei residenti".



## Precisazioni AdSp su sentenza Tar Veneto

*Dall'Ue arrivano 572.000 euro del progetto 'Sustainable Ports'*

Redazione

VENEZIA L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale interviene in merito alla sentenza del Tar Veneto pubblicata ieri, relativamente al ricorso presentato da Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) Spa. L'AdSp precisa che il Tar non dà il via libera a operazioni di project financing per la caratterizzazione dei sedimenti, ma riconosce esclusivamente l'obbligo delle amministrazioni coinvolte (la stessa AdSp e il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Piopp) a fornire entro novanta giorni una risposta, positiva o negativa che sia, a Vtp rispetto alla richiesta di effettuare a proprie spese carotaggi lungo il Canale Vittorio Emanuele III, il Canale Nord e il Canale Brentelle. Rimane invece aperta la possibilità, già avanzata dall'Autorità, di adottare una finanza di progetto per la realizzazione di un terminal crocieristico sito sulla sponda nord del Canale Nord. Il Tar Veneto ha dunque stabilito la doverosità di una risposta all'istanza di Vtp alla quale l'Autorità non ha in buona fede dato corso essendosi già pronunciata nel 2018. Si ricorda, infatti, che già nell'agosto del 2018 Vtp aveva chiesto autorizzazione a procedere all'AdSp per le caratterizzazioni sulle stesse aree.

L'Autorità aveva risposto che era propria intenzione procedere direttamente, trattandosi di attività istituzionali ed avendo già approntato le procedure necessarie all'affidamento delle indagini di caratterizzazione, per le quali aveva già messo a bilancio oltre 200.000 euro. AdSp, cui non è addebitabile alcuna inerzia su questo fronte, non ha mai potuto dare attuazione a questa iniziativa, in carenza di una attualizzazione del Piano morfologico della Laguna di Venezia e del protocollo di gestione dei sedimenti, precludendo così l'attività di dragaggio e l'individuazione di adeguati siti di conferimento dei sedimenti medesimi. Questo avveniva nonostante le ripetute insistenze dell'Ente per ottenere i debiti assensi a procedere dalle varie Amministrazioni, centrali e locali, coinvolte. La sentenza del Tar Veneto, su cui l'Autorità si riserva di valutare un eventuale ricorso al Consiglio di Stato, si rivela comunque interessante, perché lascia spazio a un'interpretazione della normativa vigente utile anche per l'Ente, che potrebbe realizzare così anche altre caratterizzazioni in attesa del nuovo Protocollo fanghi, permettendo di sbloccare almeno parzialmente gli interventi preliminari al piano escavi per i porti di Venezia e Chioggia. A questo proposito, l'AdSp ricorda che le operazioni di escavo previste e finanziate dall'Ente sono state realizzate solo in minima parte poiché mancano a tutt'oggi adeguati siti di conferimento per i sedimenti. Si attende, infatti, dagli enti competenti il via libera all'innalzamento dell'Isola delle Tresse e l'individuazione di nuovi siti. Nonostante tutte le difficoltà riscontrate negli ultimi mesi, l'attività dell'Autorità non si è mai fermata, tanto è vero che sono state già realizzate caratterizzazioni lungo il canale Malamocco-Marghera, la principale arteria del traffico portuale veneziano dove sono state svolte anche mirate operazioni di escavo per ripristinare i fondali. Una buona notizia per lo scalo lagunare, arriva invece dall'Unione europea, sotto forma di 572.000 euro co-finanziati al 100% dal progetto europeo di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia, in qualità di partner del progetto SusPorts Sustainable Ports. Il progetto, che avrà budget totale di oltre 7 milioni di euro e che è coordinato dalla Regione Veneto, mira a sostenere azioni di efficientamento energetico e di sostenibilità ambientale. Lato italiano, partecipano anche i porti di Ravenna, Ancona,



Bari e Trieste, che è capofila del progetto. Sono coinvolti anche la Venice International University e il Cosef, Consorzio per lo sviluppo economico del Friuli. Da parte croata, sono interessati i porti di Rijeka, Dubrovnik, Ploce, Zadar, Split, la Regione Dubrovnik Neretva e l'Intermodal Transport Kluster. L'Autorità veneziana impiegherà le risorse per l'acquisto di due auto elettriche in dotazione al personale e per varie altre azioni di miglioramento



## Messaggero Marittimo

Venezia

---

dell'efficienza energetica e della sostenibilità ambientale come da Documento di Pianificazione Energetico e Ambientale approvato dall'Ente nelle ultime settimane. Tra queste vi sarà sicuramente l'efficientamento dell'illuminazione con fari a Led nelle aree di S. Andrea, S. Marta e S. Basilio, intervento che, da solo, permetterà di evitare emissioni in atmosfera per circa 125 tonnellate di CO2 all'anno. Sono risorse importanti che ci consentiranno di raggiungere molti dei nostri traguardi sul fronte della sostenibilità e della promozione dell'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili all'interno dell'ambito portuale dichiara il presidente Pino Musolino. I progetti che definiremo nelle prossime settimane sosterranno anche lo sforzo intrapreso in questi ultimi anni a beneficio della riqualificazione delle aree di confine porto-città. Si ricorda, ad esempio, il recupero in corso dell'area ex platea lavaggi tra S. Andrea e S. Marta, dove negli ultimi mesi abbiamo ultimato una bonifica dei terreni per realizzare un parcheggio che decongestionerà dal traffico auto le aree di S. Marta e S. Basilio a beneficio dei residenti.

## Porto di Venezia: dall' UE oltre mezzo milione di euro per progetti green

Venezia, 5 maggio 2020 - 572.000 euro co-finanziati al 100% dal progetto europeo di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia sono in arrivo all'Autorità di Sistema Portuale veneziana in quanto partner del progetto SUSPORTS "Sustainable Ports". Il progetto, che avrà budget totale di oltre 7 milioni di euro e che è coordinato dalla Regione Veneto, mira a sostenere azioni di efficientamento energetico e di sostenibilità ambientale. Lato italiano, partecipano anche i porti di Ravenna, Ancona, Bari e Trieste, che è capofila del progetto. Sono coinvolti anche la Venice International University e il COSEF, Consorzio per lo sviluppo economico del Friuli. Da parte croata, sono interessati i porti di Rijeka, Dubrovnik, Ploce, Zadar, Split, la Regione Dubrovnik Neretva e l' Intermodal Transport Kluster. L' Autorità veneziana impiegherà le risorse per l' acquisto di due auto elettriche in dotazione al personale e per varie altre azioni di miglioramento dell' efficienza energetica e della sostenibilità ambientale come da Documento di Pianificazione Energetico e Ambientale approvato dall' Ente nelle ultime settimane. Tra queste vi sarà sicuramente l' efficientamento dell' illuminazione con fari a Led nelle aree di S. Andrea, S. Marta e S. Basilio, intervento che, da solo, permetterà di evitare emissioni in atmosfera per circa 125 tonnellate di CO2 all' anno. "Sono risorse importanti che ci consentiranno di raggiungere molti dei nostri traguardi sul fronte della sostenibilità e della promozione dell' utilizzo di fonti energetiche rinnovabili all' interno dell' ambito portuale" dichiara il presidente **Pino Musolino**. "I progetti che definiremo nelle prossime settimane sosterranno anche lo sforzo intrapreso in questi ultimi anni a beneficio della riqualificazione delle aree di confine porto-città. Si ricorda, ad esempio, il recupero in corso dell' area ex platea lavaggi tra S. Andrea e S. Marta, dove negli ultimi mesi abbiamo ultimato una bonifica dei terreni per realizzare un parcheggio che decongestionerà dal traffico auto le aree di S. Marta e S. Basilio a beneficio dei residenti".



## Italia-Croazia: dall'Ue oltre mezzo milione di euro per progetti green

Redazione

Venezia - Oltre mezzo milione di euro co-finanziati al 100% dal progetto europeo di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia sono in arrivo all'Autorità di Sistema Portuale veneziana in quanto partner del progetto Susports 'Sustainable Ports'. Il progetto, che avrà budget totale di oltre 7 milioni di euro e che è coordinato dalla Regione Veneto, mira a sostenere azioni di efficientamento energetico e di sostenibilità ambientale. Lato italiano, partecipano anche i porti di Ravenna, Ancona, Bari e Trieste, che è capofila del progetto. Sono coinvolti anche la Venice International University e il Cosef, Consorzio per lo sviluppo economico del Friuli. Da parte croata, sono interessati i porti di Rijeka, Dubrovnik, Ploce, Zadar, Split, la Regione Dubrovnik Neretva e l'Intermodal Transport Kluster. L'Autorità veneziana impiegherà le risorse per l'acquisto di due auto elettriche in dotazione al personale e per varie altre azioni di miglioramento dell'efficienza energetica e della sostenibilità ambientale come da Documento di Pianificazione Energetico e Ambientale approvato dall'ente nelle ultime settimane. Tra queste vi sarà sicuramente l'efficientamento dell'illuminazione con fari a Led nelle aree di S. Andrea, S. Marta e S. Basilio, intervento che, da solo, permetterà di evitare emissioni in atmosfera per circa 125 tonnellate di CO2 all'anno. 'Sono risorse importanti che ci consentiranno di raggiungere molti dei nostri traguardi sul fronte della sostenibilità e della promozione dell'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili all'interno dell'ambito portuale', dichiara il presidente Pino Musolino. 'I progetti che definiremo nelle prossime settimane sosterranno anche lo sforzo intrapreso in questi ultimi anni a beneficio della riqualificazione delle aree di confine porto-città. Si ricorda, ad esempio, il recupero in corso dell'area ex platea lavaggi tra S. Andrea e S. Marta, dove negli ultimi mesi abbiamo ultimato una bonifica dei terreni per realizzare un parcheggio che decongestionerà dal traffico auto le aree di S. Marta e S. Basilio a beneficio dei residenti'.



## ZIs a Marghera: la Regione mette in moto la macchina

*Varato tavolo tematico per definire passaggi e contenuti della "Zona logistica semplificata"*

ELISIO TREVISAN

**ECONOMIA MESTRE** Un altro passo avanti per la ZIs, ossia la Zes semplificata che dovrebbe consentire su 385 ettari non utilizzati tra Porto Marghera, Murano e 16 comuni del Rodigino di attrarre nuovi insediamenti produttivi e investimenti per 2 miliardi e mezzo di euro con 26 mila nuovi posti di lavoro. **LA DELIBERA** La Giunta regionale del Veneto ieri ha approvato la delibera che costituisce un Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino che servirà a fare quattro cose: individuare i più adeguati strumenti conoscitivi e valutativi degli effetti della Zona Logistica Semplificata, definire un cronoprogramma per i passaggi procedurali, stabilirne le modalità di implementazione e stimare le risorse finanziarie e professionali da destinare all'iniziativa. Sarà presieduto dall'assessore regionale allo Sviluppo economico ed energia, Roberto Marcato, e ne faranno parte i Comuni interessati, la Città metropolitana di Venezia, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, la Camera di Commercio di Venezia-Rovigo, oltre alle principali associazioni di categoria e alle organizzazioni sindacali. È un segnale che la Regione ha voluto dare in un momento durissimo per l'economia travolta dalla pandemia di Covid-19: «Ho proposto di creare questo tavolo perché è necessario approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi sottolinea Marcato: serve accelerare i processi per rendere effettiva la ZIs che oggi rappresenta un'opportunità fondamentale per dare respiro e prospettive al territorio». A che punto siamo, dunque? Indietro, a giudicare dalle parole di alcuni protagonisti pronunciate qualche mese fa: era il 20 novembre 2019 quando il ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, annunciò di aver presentato un emendamento alla legge di Bilancio per consentire di estendere alla Zona Logistica semplificata nel porto di Marghera e nell'area del Polesine le agevolazioni previste per le Zes. Era il 10 febbraio 2020 quando, alle celebrazioni per i 100 anni della Confartigianato polesana, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Andrea Martella, uno dei principali attori della vicenda assieme al sottosegretario Pier Paolo Baretta e al presidente di Confindustria Venezia Rovigo Vincenzo Marinese, disse che, dopo aver ottenuto la ZIs per legge, bisognava trasformarla in realtà: «Bisogna correre, serve un'evoluzione in tempi rapidi, e una mappatura del territorio, con aree e capannoni dismessi». Nel frattempo, disse Gian Michele Gambato (Confindustria Venezia-Rovigo), la Regione avrebbe dovuto «predisporre un Piano strategico e individuare le aree adatte». **IL CICLONE** Poi è arrivato il ciclone Covid e anche la ZIs è stata confinata. Non a caso Ezio Ordigoni, il segretario regionale Orsa, Sindacato dei macchinisti ferroviari, a fine marzo scrisse che «l'epidemia ci sta insegnando quanto sia importante, per uno Stato sano e funzionante, avere un'economia solida», e riguardo a Venezia e al Veneto aggiunse che «non può fondare la propria sopravvivenza solo sul turismo». Perciò lanciò un appello alla Regione affinché «si affretti a presentare alla Presidenza del Consiglio il Piano Strategico per l'istituzione, attraverso un decreto ministeriale, della Zes/ZIs». © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### INDUSTRIA

#### La Regione avvia il tavolo per poter attivare la ZIs

*L'assessore regionale Marcato: «Fare presto per il rilancio dell' area industriale» Coinvolti 385 ettari sui quali si stimano investimenti per 2,4 miliardi di euro*

Nicola Brillo Individuare strumenti conoscitivi e valutativi degli effetti della Zona Logistica Semplificata per l' area di Venezia e del Polesine, definire un cronoprogramma nell' esecuzione dei necessari passaggi procedurali richiesti dalla normativa nazionale e stabilire le modalità di implementazione degli stessi. La giunta regionale del Veneto ha approvato ieri la delibera che costituisce il "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino". Costituito nell' ambito dell' operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", ha l' obiettivo di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione di una ZIs nelle aree del Comune di Venezia e della Provincia di Rovigo. «Costituire la ZIs mai come oggi rappresenta una opportunità per il rilancio dell' area del porto di Venezia e dei 16 Comuni della provincia individuati», spiega l' assessore regionale allo Sviluppo economico ed Energia Roberto Marcato, «Il Porto di Venezia, in particolare, rappresenta un attore rilevante per il settore dei trasporti dell' Unione Europea, che l' ha incluso nella lista dei porti marittimi prioritari della rete trans- europea di trasporto (Ten-T). Ha, quindi, tutti i requisiti per diventare il fulcro attorno al quale procedere alla definizione di una ZIs collocata in Veneto». La Zona Logistica Semplificata, promossa per prima da Confindustria Venezia-Rovigo, ha poi raccolto attorno a sé enti locali e governo. L' intervento su 385 ettari, ad oggi dismessi o abbandonati, coinvolgerà interventi di privati in tre anni per un totale di circa 2,4 miliardi di euro di investimenti e una ricaduta occupazionale per circa 7.600 lavoratori diretti, secondo le stime di uno studio di Ey. L' iter di approvazione è lungo e complesso e si gioca su vari livelli, dai Comuni interessati fino a Bruxelles. La zona potrà usufruire di crediti di imposta vantaggiosi per chi investe e crea lavoro. Il piano prevede nuovi insediamenti produttivi per cantieristica marittima, logistica, green economy, costruzioni, manifatturiero "smart", calzaturiero e cyber security. «Ho proposto di creare questo tavolo perché è necessario definire le azioni ed un cronoprogramma da mettere in atto al più presto», aggiunge Marcato, «Serve accelerare i processi per rendere effettiva la ZIs, che oggi, nella profonda crisi economica causata dalla pandemia, rappresenta un' opportunità fondamentale per dare respiro e prospettive al territorio compreso tra Venezia ed i Comuni del Polesine». Il nuovo tavolo tematico, presieduto da Marcato, vedrà la partecipazione dei rappresentanti di Comuni interessati, Città metropolitana di Venezia, Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Camera di Commercio di Venezia-Rovigo e principali associazioni di categoria e organizzazioni sindacali attive sul territorio. Inoltre parteciperanno di volta in volta ulteriori stakeholders pubblici e privati, interessati dalle materie oggetto di discussione. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Arriva il tavolo tecnico per dar forma alla ZLS

*L'assessore Marcato: "L'obiettivo è accelerare i processi per dare opportunità di sviluppo ai territori"*

La giunta regionale ha approvato oggi la delibera che costituisce un "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino". Costituito nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", ha l'obiettivo di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione di una ZLS nelle aree del Comune di Venezia e della Provincia di Rovigo individuate dalla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020. "Costituire la ZLS mai come oggi rappresenta una opportunità per il rilancio dell'area del porto di Venezia e dei 16 Comuni della provincia individuati - spiega l'assessore regionale allo sviluppo economico ed energia Roberto Marcato - il Porto di Venezia, in particolare, rappresenta un attore rilevante per il settore dei trasporti dell'Unione Europea, che l'ha incluso nella lista dei porti marittimi prioritari della rete trans-europea di trasporto (TEN-T). Ha, quindi, tutti i requisiti per diventare il fulcro attorno al quale procedere alla definizione di una ZLS collocata in Veneto". "Ho proposto di creare questo tavolo perché è necessario approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione della ZLS -

sottolinea ancora Marcato - questo significa definire le azioni ed un cronoprogramma da mettere in atto al più presto. Serve accelerare i processi per rendere effettiva la ZLS, che oggi, nella profonda crisi economica causata dalla pandemia, rappresenta un'opportunità fondamentale per dare respiro e prospettive al territorio compreso tra Venezia ed i Comuni del Polesine". "L'obiettivo è dare alla provincia di Rovigo nuove opportunità di rilancio - sottolinea l'assessore regionale alla cultura Cristiano Corazzari, polesano - la ZLS può davvero diventare, soprattutto in questo momento di profonda crisi, una strada per sviluppare nuove attività economiche, dando respiro all'economia dei Comuni che saranno coinvolti. Credo fermamente in questo e metterò il massimo impegno anche personale per sostenere le iniziative che verranno proposte dal tavolo". Il Tavolo tematico sarà inquadrato nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", istituito dalla Regione del Veneto a partire dal 12 ottobre 2010; i partecipanti al "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino", che sarà presieduto dall'assessore regionale allo sviluppo economico ed energia, saranno costituiti dai rappresentanti di: Comuni interessati, Città metropolitana di Venezia, **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Camera di Commercio di Venezia-Rovigo e principali associazioni di categoria e organizzazioni sindacali attive sul territorio. Il Tavolo tematico potrà, di volta in volta, essere integrato da eventuali ulteriori stakeholders pubblici e privati interessati dalle materie oggetto di discussione. A supporto dell'operatività del "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino" agirà un gruppo di lavoro tecnico coordinato dal Direttore dell'Area Sviluppo Economico della Regione del Veneto, costituito dai rappresentanti delle Direzioni regionali interessate. Compito del "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino", sarà quello di individuare i più adeguati strumenti conoscitivi e valutativi degli effetti della Zona Logistica Semplificata per l'area interessata, definire un cronoprogramma nell'esecuzione dei necessari passaggi procedurali richiesti dalla normativa nazionale e stabilire le modalità di implementazione degli stessi, anche mediante la stima delle risorse finanziarie e professionali da destinare all'iniziativa.

The screenshot shows the top part of a news article on the website 'La Voce di Rovigo'. The main headline is 'Arriva il tavolo tecnico per dar forma alla ZLS'. Below the headline is a sub-headline: 'L'assessore Marcato: "L'obiettivo è accelerare i processi per dare opportunità di sviluppo ai territori"'. There is a photograph of Roberto Marcato, the regional assessor, in a suit. To the right of the article, there are several promotional banners for 'Compro Oro' and 'Edicola Digitale'. The website's navigation menu is visible at the top, including 'Home', 'Notizie', 'Lavoro', 'Viaggi', 'Servizi', 'Cultura', 'Sport', 'Fotografia', 'Tutti i contenuti', 'PAGES 124', and 'PALESTINA'.



## La Voce di Rovigo

Venezia

La regione istituisce il Tavolo tematico per definire passaggi e programmi della ZIs

### La Zes scalda i motori, via al piano

Alla presidenza l'assessore Marcato. Corazzari: "Una grande opportunità per il nostro territorio"

La Zes, o più precisamente la Zona logistica semplificata (ZIs), entra nel vivo. La Regione Veneto ha fatto partire il piano operativo che dovrà portare ad un decreto di istituzione della ZIs a Marghera e nei 16 Comuni polesani interessati. Con la ZIs è previsto il rilancio dello sviluppo economico, la creazione di migliaia di posti di lavoro grazie ad investimenti per svariati milioni di euro capaci di sfruttare la possibilità di defiscalizzazioni, contributi e semplificazioni. Un progetto che si basa su un piano industriale (legato alle indicazioni Ue per le aree interessate) elaborato da Confindustria Venezia Rovigo e che ha ottenuto l'ok del governo lo scorso dicembre. La giunta regionale del Veneto ieri ha approvato la delibera che costituisce un "Tavolo tematico Zona logistica semplificata Porto di Venezia -Rodigino". Costituito nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", ha l'obiettivo di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione di una ZIs nelle aree del Comune di Venezia e della Provincia di Rovigo individuate dalla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014/2020. L'assessore regionale Roberto Marcato è stato indicato come presidente del Tavolo "Costituire la ZIs

mai come oggi rappresenta una opportunità per il rilancio dell'area del porto di Venezia e dei 16 Comuni della provincia di Rovigo individuati - spiega l'assessore regionale allo sviluppo economico ed energia Roberto Marcato - il Porto di Venezia, in particolare, rappresenta un'area produttiva in Polesine un attore rilevante per il settore dei trasporti dell'Unione Europea, che l'ha incluso nella lista dei porti marittimi prioritari della rete trans-europea di trasporto (Ten-T). Ha, quindi, tutti i requisiti per diventare il fulcro attorno al quale procedere alla definizione di una ZIs collocata in Veneto". "Ho proposto di creare questo tavolo perché è necessario approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione della ZIs - sottolinea ancora Marcato - questo significa definire le azioni ed un cronoprogramma da mettere in atto al più presto. Serve accelerare i processi per rendere effettiva la ZIs, che oggi, nella profonda crisi economica causata dalla pandemia, rappresenta un'opportunità fondamentale per dare respiro e prospettive al territorio compreso tra Venezia ed i Comuni del Polesine". "L'obiettivo è dare alla provincia di Rovigo nuove opportunità di rilancio - sottolinea l'assessore Cristiano Corazzari regionale alla cultura Cristiano Corazzari - la ZIs può davvero diventare, soprattutto in questo momento di profonda crisi, una strada per sviluppare nuove attività economiche, dando respiro all'economia dei Comuni che saranno coinvolti. Credo fermamente in questo e metterò il massimo impegno anche personale per sostenere le iniziative che verranno proposte dal tavolo". Il Tavolo tematico sarà inquadrato nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", istituito dalla Regione del Veneto a partire dal 12 ottobre 2010; i partecipanti al "Tavolo tematico Zona logistica semplificata Porto di Venezia Rodigino", che sarà presieduto dall'assessore regionale allo sviluppo economico ed energia, saranno costituiti dai rappresentanti dei Comuni interessati, città metropolitana di Venezia, **Autorità di sistema** portuale del Mare Adriatico settentrionale, Camera di Commercio di Venezia -Rovigo e principali associazioni di categoria e organizzazioni sindacali attive sul territorio. Il Tavolo tematico potrà, di volta in volta, essere integrato da eventuali ulteriori stakeholders pubblici e privati interessati dalle materie oggetto di discussione. A supporto dell'operatività del "Tavolo tematico Zona logistica semplificata Porto di Venezia Rodigino"





## La Voce di Rovigo

Venezia

---

agirà un gruppo di lavoro tecnico coordinato dal direttore dell' area sviluppo economico della Regione del Veneto, costituito dai rappresentanti delle direzioni regionali interessate. Compito del Tavolo tematico, sarà quello di individuare i più adeguati strumenti conoscitivi e valutativi degli effetti della Zona logistica semplificata per l' area interessata, definire un cronoprogramma nell' esecuzione dei necessari passaggi procedurali richiesti dalla normativa nazionale, e stabilire le modalità di implementazione degli stessi, anche mediante la stima delle risorse finanziarie e professionali da destinare all' iniziativa.

## Nuove prove del Mose

CHIOGGIA Nuova sessione di prove per le paratoie del **Mose** alla bocca di porto di Chioggia. Nella giornata di oggi, dalle 11 alle 22, si svolgono le prove di sollevamento delle prime quattro paratoie poste sul lato sud della bocca di porto e, pertanto, rientrano in vigore tutte le limitazioni già stabilite, con specifica ordinanza del dicembre 2019, in occasione delle precedenti analoghe operazioni. La navigazione sarà consentita solo nel canale appositamente individuato, a velocità limitata e sotto la sorveglianza della Capitaneria e dei mezzi incaricati. Tutte le prove effettuate, in questi mesi, al **Mose**, hanno dato esito positivo e non si sono mai verificati incidenti, per cui il ruolino di marcia verso la piena funzionalità del sistema di protezione dalle acque alte eccezionali, sembra essere rispettato. Lo ha ribadito anche il commissario straordinario del **Mose**, Elisabetta Spitz, in audizione al Consiglio regionale, pochi giorni fa, suscitando, però, per altri aspetti, qualche perplessità della consigliera Cinquestelle chioggiotta Erika Baldin. «Abbiamo avuto commenta, infatti, quest' ultima l' assicurazione che il **Mose**, nel prossimo autunno, sarà operativo, seppur in modalità di emergenza, dai 120 cm di marea. Le buone notizie per Chioggia si fermano qui, visto che la comunicata mancanza dei fondi necessari per completare le opere di mitigazione ambientale e il Piano Europa (che protegge habitat e specie animali nei siti Sic e nelle aree Zps) è uno smacco per il nostro territorio. Gli interventi previsti a protezione dell' ambiente nel litorale di Chioggia e nella zona circostante sono numerosi: vederli al palo lascia basiti. Sono messi in secondo piano da una gestione finanziaria che, dallo scandaloso degli anni scorsi, è passata al tormentato di oggi. Che il commissario si occupi delle lastre di vetro per la basilica di San Marco, affidando la progettazione a uno studio di primaria rilevanza internazionale, ma liquidi con un no money, no party la salvaguardia del nostro ambiente, è gravissimo e sconcertante». D.Deg.



## Veneto: ok a tavolo per Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino

(FERPRESS) - Venezia, 5 MAG - La giunta regionale ha approvato oggi la delibera che costituisce un "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino". Costituito nell' ambito dell' operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", ha l' obiettivo di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione di una ZLS nelle aree del Comune di Venezia e della Provincia di Rovigo individuate dalla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020. "Costituire la ZLS mai come oggi rappresenta una opportunità per il rilancio dell' area del porto di Venezia e dei 16 Comuni della provincia individuati - spiega l' assessore regionale allo sviluppo economico ed energia Roberto Marcato - il Porto di Venezia, in particolare, rappresenta un attore rilevante per il settore dei trasporti dell' Unione Europea, che l' ha incluso nella lista dei porti marittimi prioritari della rete trans-europea di trasporto (TEN-T). Ha, quindi, tutti i requisiti per diventare il fulcro attorno al quale procedere alla definizione di una ZLS collocata in Veneto". "Ho proposto di creare questo tavolo perché è necessario approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione della ZLS - sottolinea ancora Marcato - questo significa definire le azioni ed un cronoprogramma da mettere in atto al più presto. Serve accelerare i processi per rendere effettiva la ZLS, che oggi, nella profonda crisi economica causata dalla pandemia, rappresenta un' opportunità fondamentale per dare respiro e prospettive al territorio compreso tra Venezia ed i Comuni del Polesine". "L' obiettivo è dare alla provincia di Rovigo nuove opportunità di rilancio - sottolinea l' assessore regionale alla cultura Cristiano Corazzari, polesano - la ZLS può davvero diventare, soprattutto in questo momento di profonda crisi, una strada per sviluppare nuove attività economiche, dando respiro all' economia dei Comuni che saranno coinvolti. Credo fermamente in questo e metterò il massimo impegno anche personale per sostenere le iniziative che verranno proposte dal tavolo". Il Tavolo tematico sarà inquadrato nell' ambito dell' operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", istituito dalla Regione del Veneto a partire dal 12 ottobre 2010; i partecipanti al "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino", che sarà presieduto dall' assessore regionale allo sviluppo economico ed energia, saranno costituiti dai rappresentanti di: Comuni interessati, Città metropolitana di Venezia, **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Camera di Commercio di Venezia-Rovigo e principali associazioni di categoria e organizzazioni sindacali attive sul territorio. Il Tavolo tematico potrà, di volta in volta, essere integrato da eventuali ulteriori stakeholders pubblici e privati interessati dalle materie oggetto di discussione. A supporto dell' operatività del "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino" agirà un gruppo di lavoro tecnico coordinato dal Direttore dell' Area Sviluppo Economico della Regione del Veneto, costituito dai rappresentanti delle Direzioni regionali interessate. Compito del "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino", sarà quello di individuare i più adeguati strumenti conoscitivi e valutativi degli effetti della Zona Logistica Semplificata per l' area interessata, definire un cronoprogramma nell' esecuzione dei necessari passaggi procedurali richiesti dalla normativa nazionale e stabilire le modalità di implementazione degli stessi, anche mediante la stima delle risorse finanziarie e professionali da destinare all' iniziativa.





## Veneto delibera tavolo ZIs porto di Venezia

*Rappresenta una opportunità per il rilancio dell'area dello scalo*

Redazione

VENEZIA La giunta regionale ha approvato oggi la delibera che costituisce un Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata porto di Venezia-Rodigino. Costituito nell'ambito dell'operatività del Tavolo permanente per Porto Marghera, ha l'obiettivo di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione di una ZIs nelle aree del Comune di Venezia e della Provincia di Rovigo individuate dalla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020. Costituire la ZIs mai come oggi rappresenta una opportunità per il rilancio dell'area del porto di Venezia e dei 16 Comuni della provincia individuati spiega l'assessore regionale allo Sviluppo economico ed Energia Roberto Marcato il porto di Venezia, in particolare, rappresenta un attore rilevante per il settore dei trasporti dell'Unione europea, che l'ha incluso nella lista dei porti marittimi prioritari della Rete Trans-europea di trasporto (Ten-T). Ha, quindi, tutti i requisiti per diventare il fulcro attorno al quale procedere alla definizione di una ZIs collocata in Veneto. Ho proposto di creare questo tavolo perché è necessario approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione della ZIs sottolinea ancora

Marcato questo significa definire le azioni ed un cronoprogramma da mettere in atto al più presto. Serve accelerare i processi per rendere effettiva la ZIs, che oggi, nella profonda crisi economica causata dalla pandemia, rappresenta un'opportunità fondamentale per dare respiro e prospettive al territorio compreso tra Venezia ed i Comuni del Polesine. Per l'assessore regionale alla Cultura, Cristiano Corazzari, l'obiettivo è dare alla provincia di Rovigo una opportunità di rilancio. La ZIs può davvero diventare, soprattutto in questo momento di profonda crisi, una strada per sviluppare nuove attività economiche, dando respiro all'economia dei Comuni che saranno coinvolti. Credo fermamente in questo e metterò il massimo impegno anche personale per sostenere le iniziative che verranno proposte dal tavolo. Il Tavolo tematico sarà inquadrato nell'ambito dell'operatività del Tavolo permanente per Porto Marghera, istituito dalla Regione del Veneto a partire dal 12 Ottobre 2010; i partecipanti al Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata porto di Venezia-Rodigino, che sarà presieduto dall'assessore regionale allo Sviluppo economico ed Energia, saranno costituiti dai rappresentanti di: Comuni interessati, Città metropolitana di Venezia, Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Camera di Commercio di Venezia-Rovigo e principali associazioni di categoria e organizzazioni sindacali attive sul territorio. Il Tavolo tematico potrà, di volta in volta, essere integrato da eventuali ulteriori stakeholders pubblici e privati interessati dalle materie oggetto di discussione. A supporto dell'operatività del Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata porto di Venezia-Rodigino agirà un gruppo di lavoro tecnico coordinato dal direttore dell'Area Sviluppo economico della Regione del Veneto, costituito dai rappresentanti delle Direzioni regionali interessate. Compito del Tavolo, sarà quello di individuare i più adeguati strumenti conoscitivi e valutativi degli effetti della Zona logistica semplificata per l'area interessata, definire un cronoprogramma nell'esecuzione dei necessari passaggi procedurali richiesti dalla normativa nazionale e stabilire le modalità di implementazione degli stessi, anche mediante la stima delle risorse finanziarie e professionali da destinare all'iniziativa.





# Venezia Today

## Venezia

### Ai nastri di partenza il tavolo per la ZIs a Porto Marghera

*Lo avevano sollecitato anche il sottosegretario Andrea Martella e il presidente di Confindustria Vincenzo Marinese per ottenere le agevolazioni fiscali e burocratiche previste per imprese e lavoro*

Via libera al tavolo tematico per la ZIs (Zona logistica speciale) al Porto di Venezia. L' area, già approvata dal governo, ha visto tra i sostenitori rappresentanti di diversa matrice politica nel tempo. Dall' ex parlamentare Michele Mognato all' attuale sottosegretario di Stato Andrea Martella, al presidente di Confindustria Venezia Rovigo Vincenzo Marinese. La giunta regionale ha approvato oggi, martedì 5 maggio, la delibera che dà vita al tavolo, nell' ambito di quello permanente per Porto Marghera istituito dalla Regione del Veneto a partire dal 12 ottobre 2010, con l' obiettivo di approfondire aspetti tecnici e normativi della ZIs, nelle aree del Comune di Venezia e della Provincia di Rovigo individuate dalla Carta degli aiuti di Stato. Zona strategica Il Porto di Venezia rappresenta un attore rilevante per il settore dei trasporti dell' Unione Europea - spiega l' assessore regionale allo Sviluppo Economico ed Energia Roberto Marcato -, che l' ha incluso nella lista dei porti marittimi prioritari della rete trans-europea di trasporto». Ora serve definire le azioni e un cronoprogramma per rendere effettiva la ZIs che «nella profonda crisi economica causata dalla pandemia, rappresenta un' opportunità fondamentale per dare respiro e prospettive al territorio compreso tra Venezia e i Comuni del Polesine». Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. La regia Il tavolo sarà presieduto dall' assessore Marcato e vedrà quali attori i rappresentanti dei Comuni interessati, della Città metropolitana di Venezia, dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, la Camera di Commercio di Venezia-Rovigo e le associazioni di categoria e organizzazioni sindacali attive sul territorio. Il tavolo tematico potrà, di volta in volta, essere integrato da eventuali ulteriori stakeholders pubblici e privati interessati dalle materie oggetto di discussione. A supporto dell' operatività del tavolo agirà un gruppo di lavoro tecnico coordinato dall' Area Sviluppo Economico della Regione, costituito dai rappresentanti delle direzioni regionali interessate. Prevista una valutazione delle risorse finanziarie e professionali da destinare all' iniziativa.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la polemica sulla grande opera

### Mose, in Senato la proposta di "condono" Vanin: «A rischio 500 milioni di lavori»

*Interrogazione firmata anche dal presidente M5S della commissione Ambiente di Palazzo Madama. «Il governo chiarisca»*

Alberto Vitucci «Il governo è d' accordo con il condono alle vecchie imprese del Consorzio Venezia e alla rinuncia a danni e penali»? I Cinquestelle vanno all' attacco del Provveditorato alle Opere pubbliche sulla proposta del "VII atto aggiuntivo" inviata nei giorni scorsi dal provveditore Cinzia Zincone. Ieri in Senato è stata depositata una interrogazione urgente, firmata dalla presidente della commissione Ambiente del Senato, Vilma Moronese, dalla senatrice veneziana Orietta Vanin, e dai senatori Pavanelli, Corrado, Angrisani, Presutto, Ferrara, Donno e Giannuzzi. Chiedono ai ministri delle Infrastrutture Paola De Micheli e dell' Interno Luciana Lamorgese (da lei e dall' Anac dipende la nomina dei commissari del Consorzio) di fare chiarezza sulla proposta di modificare la convenzione tra Stato e Consorzio. Che tirerebbe una linea sui guasti passati e sui rimborsi dei danni. Un «condono» che il M5s ha definito una vergogna dal punto di vista etico. La modifica di quel contratto, riferito alla Convenzione quadro del 1991, comporterebbe anche lo stralcio dei lavori «extra **Mose**», cioè quelli che riguardano la laguna, l' Arsenal, il Piano Europa e le compensazioni ambientali, che andrebbero messe a gara. «Così», dice Vanin, «gli interventi ambientali in laguna vengono messi in secondo piano. E il Provveditorato non ha strutture per avviare gare da 4-500 milioni. Significa che quei lavori non si faranno più». «Vogliamo che il governo spieghi», continua l' interrogazione, «i motivi di questa iniziativa». I Cinquestelle chiedono anche di sapere «quali siano state le procedure di legge attuate per nominare il nuovo provveditore e i requisiti di legge necessari per ricoprire tale incarico». Attacca diretto a Cinzia Zincone, nominata dalla ministra De Micheli nell' autunno scorso dopo l' uscita di Roberto Linetti. Nomina che aveva provocato ricorsi e proteste da parte dei candidati esclusi - una trentina - quasi tutti ingegneri del ministero e dirigenti di seconda fascia. Zincone invece non è un ingegnere, anche se l' esperienza non le manca per essere stata negli anni la vice di Cuccioletta, Piva, D' Alessio e Linetti. Non è ingegnere nemmeno il commissario Sblocca cantieri, l' architetto Elisabetta Sptz, già dirigente nazionale del Demanio, nominata dallo stesso ministro per accelerare i lavori del **Mose**. Che intanto si avviano alla conclusione, come da cronoprogramma approvato nell' Atto aggiuntivo precedente, quello del 2017 e ribadito nel corso delle riunioni in prefettura dopo l' Aqua Granda del 12 novembre scorso. Entro il 30 giugno gli impianti definitivi dovrebbero essere conclusi. «Il **Mose** sarà pronto a funzionare in casi di emergenza», ha annunciato Sptz. Ma i problemi non sono tutti risolti. E continuano le prove e le sperimentazioni. Oggi dalle 11 alle 22, nuovi test alla bocca di porto di Chioggia. Saranno sollevate solo quattro paratoie sul lato Sud. Per verificare la tenuta delle barre e del sistema. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Informazioni Marittime

## Venezia

### Due auto elettriche per il porto di Venezia

*Nell' ambito del progetto europeo SUSTainable PORTs, l' Autorità di sistema ottiene 572 mila euro per l' efficientamento energetico*

572 mila euro co-finanziati dal progetto europeo di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia sono in arrivo all' Autorità di sistema portuale di Venezia. Lo scalo è infatti partner del SUSTainable PORT (Susport), progetto da oltre 7 milioni, coordinato dalla Regione Veneto, per rafforzare l' efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale. L' Autorità veneziana impiegherà una parte delle risorse per acquistare due auto elettriche, da mettere a disposizione dei funzionari dell' ente. Altre risorse verranno impiegate, come indica il Documento di pianificazione energetico e ambientale approvato dall' Autorità di sistema nelle ultime settimane, in una serie di interventi per l' efficientamento energetico. Tra questi, l' installazione di fari led a risparmio energetico nelle aree di Sant' Andrea, Santa Marta e San Basilio. L' authority ha calcolato che questo intervento porterà al taglio annuale di 125 tonnellate di anidride carbonica. A SUSTainable PORTs partecipano, dal lato italiano, i porti di Ravenna, Ancona, Bari e Trieste, quest' ultima capofila del progetto. Sono coinvolti anche la Venice International University e il COSEF, Consorzio per lo sviluppo economico del Friuli. Da parte croata, sono interessati i porti di Rijeka, Dubrovnik, Ploce, Zadar, Split, la Regione Dubrovnik Neretva e l' Intermodal Transport Kluster. Sono risorse importanti che ci consentiranno di raggiungere molti dei nostri traguardi sul fronte della sostenibilità e della promozione dell' utilizzo di fonti energetiche rinnovabili all' interno dell' ambito portuale», commenta il presidente del sistema portuale, **Pino Musolino**. «I progetti che definiremo nelle prossime settimane sosterranno anche lo sforzo intrapreso in questi ultimi anni a beneficio della riqualificazione delle aree di confine porto-città. Si ricorda, ad esempio, il recupero in corso dell' area ex platea lavaggi tra S. Andrea e S. Marta, dove negli ultimi mesi abbiamo ultimato una bonifica dei terreni per realizzare un parcheggio che decongestionerà dal traffico auto le aree di S. Marta e S. Basilio a beneficio dei residenti».



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### «Grazie al porto Cereal Docks non si è mai fermata»

*Il presidente del gruppo Fanin: «La pandemia insegna l'importanza di conservare e potenziare le infrastrutture»*

Gianni Favarato / marghera «Quando tutto sarà finito, quel che è successo con la pandemia dovrà essere considerato come un banco prova per il futuro», dice Mauro Fanin, presidente del Gruppo Cereal Docks. E aggiunge: «Ci insegna che non è sensato delegare ad altri Paesi la propria sicurezza nell'approvvigionamento alimentare e che è necessario conservare e potenziare le infrastrutture portuali, a cominciare dall'escavo dei canali navigabili di **Porto Marghera** che permettono alle navi di raggiungere i terminal». Cereal Docks ha sempre tenuto aperto il suo terminal portuale a **Porto Marghera**, dove si ricevono e trasformano semi di soia in mangime per animali, provenienti da diverse aree del mondo, in primo luogo da Nord e Sud America. Il terminal si affaccia in via Banchina dei Molini e canale Ovest - recentemente è stato completamente rinnovato e potenziato, investendo 60 milioni di euro - è dotato di silos e serbatoi con una capacità di stoccaggio di 80 mila tonnellate, che alimentano un impianto di estrazione di oli, farine e lecitine di ultima generazione con una potenzialità annuale di 1 milione di tonnellate. Nonostante l'emergenza sanitaria per la pandemia, il terminal della Cereal Docks ha segnato il record di flussi in uscita negli ultimi mesi, sia a **Porto Marghera** che nello stabilimento collegato, via ferroviaria, di Portogruaro. «Abbiamo reagito velocemente e questo ci ha consentito di soddisfare la domanda dell'industria cliente, in primis della filiera zootecnica che, almeno finora, è stata in crescita», spiega il presidente Mauro Fanin che insieme al fratello Paolo oltre trent'anni fa ha fondato l'azienda di famiglia, a Camisano Vicentino, e nel 2012 ha acquistato e poi rinnovato il terminal e lo stabilimento di **Porto Marghera** dalla multinazionale Bunge. «Su tutte le navi di semi», precisa, «vengono applicate scrupolosamente le precauzioni sanitarie, compresa la garanzia di eventuali quarantene nel caso di contagio». «Anche nella tempesta perfetta il **porto di Venezia**», dice Fanin, «ha dimostrato la sua valenza strategica per l'approvvigionamento di materie prime agricole essenziali per la continuità delle filiere agroalimentari, in particolare di carni e del latte, e quindi il rifornimento di negozi e supermercati». «Le vie del mare non chiudono», aggiunge dall'alto della sua lunga esperienza on i traffici marittimi internazionali, «questo consente di muoversi a livello globale, differenziando le aree di approvvigionamento e tenendo sotto controllo il rischio di non avere abbastanza seme da lavorare». Non è stato facile andare avanti quando le parole d'ordine della lotta al coronavirus erano "lo resto in casa", ma a favore di Cereal Docks hanno giocato il buon funzionamento della catena logistica marittima e ferroviaria che hanno sopperito alla lentezza del trasporto su strada, soprattutto al Brennero. «Nelle prime settimane di emergenza nei porti del Sud America c'era grande confusione, quindi alcune delle nostre navi hanno fatto rotta verso Usa e Canada dove la situazione era più tranquilla», racconta, «e poi possiamo contare sul trasporto ferroviario dei nostri prodotti che si è rivelato una valida soluzione durante questa emergenza sanitaria». «Tutto è stato possibile grazie alle infrastrutture portuali», riconosce Fanin «per questo ribadisco la necessità di potenziarle a cominciare dall'escavo dei canali che rimane un problema non del tutto risolto, come pure bisogna va migliorata la viabilità verso la terraferma, date le esigenze logistiche di tutte le aziende che ricevono le materie prime dal canale industriale Ovest, le lavorano e poi le distribuiscono partendo da via dell'Elettricità e dalle sue diramazioni». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il porto e la sentenza del tar

### «Vittorio Emanuele, fermi senza protocollo fanghi»

*Così il presidente Musolino motiva il blocco dei carotaggi richiesti invece da Vtp. Probabile il ricorso al Consiglio di Stato per evitare di rispondere entro 90 giorni*

Il Porto valuta se rispondere entro novanta giorni alla richiesta di Vtp di effettuare i carotaggi a proprie spese dei fanghi del canale Vittorio Emanuele, come gli ha intimato il Tar con la sentenza con cui ha dato ragione alle istanze della Venezia Terminal passeggeri. E in questo caso la risposta sarebbe probabilmente un no, rivendicando le proprie competenze sull' asportazione dei fanghi. O se invece appellarsi al Consiglio di Stato - lo scenario più probabile - e guadagnare tempo, visto che la situazione resta comunque spinosa, visto che il nuovo protocollo fanghi non è stato ancora adottato e dunque i margini di manovra dell' ente guidato da **Pino Musolino** restano ristretti. Questo il senso della nota ufficiale con cui l' Autorità portuale commenta la sentenza ad essa sfavorevole, ricordando che «il ricorso presentato da Vtp non dà il via libera a operazioni di project financing per la caratterizzazione dei sedimenti ma riconosce esclusivamente l' obbligo delle Amministrazioni coinvolte (l' Autorità portuale stessa e il Provveditorato alle opere pubbliche) a fornire entro novanta giorni una risposta - positiva o negativa che sia - a Vtp rispetto alla richiesta di effettuare a proprie spese carotaggi lungo il canale Vittorio Emanuele III, il canale Nord e il Canale Brentelle. Rimane invece aperta la possibilità, già avanzata dall' Autorità, di adottare una finanza di progetto per la realizzazione di un terminal crocieristico sito sulla sponda nord del Canale nord». Il Porto rivendica in buona fede di non aver risposto a Vtp sulla richiesta «essendosi già pronunciata nel 2018. L' Autorità aveva risposto che era propria intenzione procedere direttamente, trattandosi di attività istituzionali ed avendo già approntato le procedure per le indagini di caratterizzazione, per le quali aveva già messo a bilancio oltre 200 mila euro. Il Porto, cui non è addebitabile alcuna inerzia, non ha mai potuto dare attuazione a questa iniziativa, in carenza di una attualizzazione del Piano morfologico della Laguna e del protocollo di gestione dei sedimenti, precludendo così l' attività di dragaggio e l' individuazione di adeguati siti di conferimento, nonostante le ripetute insistenze dell' Ente per ottenere i debiti assensi a procedere dalle varie Amministrazioni coinvolte». «La sentenza del Tar, su cui l' Autorità si riserva di valutare un eventuale ricorso al Consiglio di Stato, si rivela comunque interessante», osserva un po' provocatoriamente la nota, «perché lascia spazio a un' interpretazione utile anche per l' Ente, che potrebbe realizzare così anche altre caratterizzazioni in attesa del nuovo "Protocollo fanghi", permettendo di sbloccare almeno parzialmente gli interventi preliminari al piano escavi per i porti di Venezia e Chioggia. Le operazioni di escavo sono state realizzate solo in minima parte poiché mancano a tutt' oggi adeguati siti di conferimento per i sedimenti. Si attende, infatti, dagli enti competenti il via libera all' innalzamento dell' Isola delle Tresse e l' individuazione di nuovi siti. Nonostante tutte le difficoltà, l' attività non si è mai fermata, tanto è vero che sono state già realizzate caratterizzazioni lungo il canale Malamocco-Marghera». --E.T.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



**Escavi senza il protocollo fanghi. Sentenza del Tar: opportunità per il Porto**

*Il ricorso vinto da Venezia Terminal Passeggeri sui dragaggi per la crocieristica è «interessante: lascia spazio a un'interpretazione delle norme utile anche per l' Autorità portuale»*

La sentenza 398 del tribunale amministrativo del Veneto, Tar, ha stabilito che il ricorso presentato da Vtp (Venezia Terminal Passeggeri) per ottenere un' autorizzazione a procedere, a propria cura e spese, alla caratterizzazione del fondo del canale Vittorio Emanuele III e delle aree individuate per il conferimento del materiale dragato, è ammissibile. Per l' AdSP (Autorità di Sistema Portuale) questa pronuncia non dà il via libera a operazioni di project financing per la caratterizzazione dei sedimenti ma riconosce solo l' obbligo delle amministrazioni interessate, tra cui il **Porto**, a fornire entro novanta giorni una risposta. I carotaggi sono relativi al canale Vittorio Emanuele III, al canale nord e al canale Brentelle. Rimane invece aperta la possibilità, già avanzata dall' Autorità, di adottare una finanza di progetto per la realizzazione di un terminal crocieristico sul canale Nord. Sentenza Per AdSP, già nell' agosto del 2018 Vtp aveva chiesto autorizzazione a procedere ottenendo risposta affermativa e la messa a bilancio di oltre 200.000 euro. AdSP, cui non è addebitabile alcuna inerzia su questo fronte, non ha mai potuto dare attuazione a questa iniziativa, in carenza di una attualizzazione del piano morfologico della laguna di Venezia e del protocollo di gestione fanghi, sollecitata.

«La sentenza del Tar, su cui l' Autorità si riserva di valutare un eventuale ricorso al Consiglio di Stato, si rivela comunque interessante - scrive AdSP - perché lascia spazio a un' interpretazione della normativa vigente utile anche per l' Ente, che potrebbe realizzare così anche altre caratterizzazioni in attesa del nuovo protocollo fanghi, permettendo di sbloccare almeno parzialmente gli interventi preliminari al piano escavi per i porti di Venezia e Chioggia. Escavi Le operazioni di escavo previste e finanziate dal **Porto** sono state realizzate solo in minima parte poiché mancano a tutt' oggi adeguati siti di conferimento per i sedimenti. Si attende, infatti, il via libera all' innalzamento dell' Isola delle Tresse e l' individuazione di nuovi siti. Nonostante tutte le difficoltà sono state già realizzate caratterizzazioni lungo il canale Malamocco-Marghera, la principale arteria del traffico portuale veneziano dove sono state svolte anche mirate operazioni di escavo per ripristinare i fondali. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video.



# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

chioggia

### Via libera ai diportisti ma la diga resta chiusa

CHIOGGIA Le imbarcazioni da diporto possono finalmente mollare gli ormeggi e tornare in laguna. Dopo alcuni tentennamenti legati ai Dpcm governativi ed al provvedimento in vigore anche nell' ultimo week end, il comandante della Capitaneria di **Porto** di Chioggia, il capitano di fregata Michele Messina, ha rotto gli indugi e, grazie anche all' ordinanza del presidente Luca Zaia, ha confermato che adesso è possibile qualsiasi tipo di navigazione. Esultano naturalmente i diportisti che la scorsa settimana avevano pressato le autorità sull' apertura alla navigazione nelle acque interne e costiere, asserendo che il numero ridotto delle persone in una barca limitasse di molto le possibilità di contagio. L' ordinanza della Capitaneria di **Porto** però era stata chiara: niente uscita in barca nei week end del 25 aprile e 1° maggio. Con l' arrivo però del 4 maggio e con le maglie sempre più aperte dal presidente Zaia, anche i diportisti sono stati accontentati. Si potrà dunque uscire in laguna e nelle acque costiere anche per attività sportive e di pesca sportiva, ammettendo la pesca subacquea, il windsurf ed il nuoto, anche se, per il momento la spiaggia rimane off limit. È chiusa però anche la diga, quindi non sarà possibile pescare da sopra i sassi. Ci sono anche delle limitazioni. In una barca di cinque metri potranno, per esempio accedervi, solamente due persone, mentre si dovranno sempre rispettare le norme sanitarie vigenti. --DANIELE ZENNARO.

**RIVIERA-CHIOGGIA**

### Villa Fini potrà riavere i suoi alberi spazzati dalla furia del tornado

L'impresa è un progetto del Comune di Chioggia per riavere i suoi alberi spazzati dal tornado del 10 luglio. Possono essere recuperati i tronchi di Villa Fini?

**Disoccupati muro per le strade di Chioggia**

Disoccupati muro per le strade di Chioggia. In questa settimana...

**Apertura ufficio postale ancora rinviata**

«Quattro mesi di disagio»

**Via Granatieri più sicura con una pista ciclabile**

La pista ciclabile è stata inaugurata...

**Via libera ai diportisti ma la diga resta chiusa**

La Capitaneria di Porto di Chioggia ha autorizzato...



Partiti da Venezia due mega reattori

VENEZIA La destinazione è Algeciras/Spagna: il vettore la Jumbo Jubilee, tra le ammiraglie della flotta Jumbo storica compagnia armatoriale nel settore heavy lift. La Jubilee, dotata di 2 gru con una capacità di sollevamento complessiva di 1.800 tonnellate ha imbarcato a Venezia due mega reattori da 1400 tonnellate ciascuno e altri tre di portata minore. Le componenti sono state prodotte dalla divisione Heavy Equipment di ATB Group, azienda internazionale, con sede a Roncadelle (Brescia), che vanta una lunghissima tradizione nella progettazione, fabbricazione, installazione e messa in servizio di apparecchiature per il settore dell'Energia; e che da oltre 60 anni ha una sede anche a Porto Marghera, strategica per la sua distanza di appena 400 metri dalla banchina e quindi particolarmente adatta alla produzione, finalizzazione e imbarco dei carichi eccezionali, come nel caso dei reattori in partenza tra oggi e domani. I reattori sono due LC Fining, apparecchi che necessitano di sequenze di montaggi molto particolari e delicate e l'allestimento degli interni ha richiesto uno studio ad hoc e lavorazioni meccaniche specifiche. Delicata anche l'operazione di movimentazione dei



due mega carichi: le pratiche di trasferimento terrestre e imbarco sono state gestite dalla Campostano Anchor e il convoglio, della lunghezza di ben 60 metri, è stato movimentato grazie a carrelli speciali della stessa ATB e di eccellenze ben note come la Fagioli spa e Semat per raggiungere le banchine del terminal Multi Service. Il terminal garantisce un accesso doganale diretto con ATB per l'ingresso in porto di questi convogli in modo che non interferiscano con la viabilità ordinaria, diversamente colli di tali dimensioni non potrebbero accedere attraverso i normali varchi portuali. Multi Service, altamente specializzato nel settore, mette a disposizione banchine ad alto pescaggio e di idonea portata per metro quadro per l'avvicinamento dei colli alla nave, fornisce gli stivatori a terra e a bordo e le gru di terra per l'imbarco degli accessori al seguito dei colli eccezionali. Venezia si conferma così luogo chiave per la logistica e la spedizione dei project cargo verso i maggiori mercati mondiali, e anche per questo, negli ultimi anni è in crescita il numero delle aziende che scelgono di spostare i loro centri di produzione nelle vicinanze delle banchine dello scalo portuale veneziano.

### APM VADO LIGURE LANCIA APP ANTI-TRAFFICO

Apm Terminals Vado ligure lancia una nuova applicazione per mobile dedicata agli autotrasportatori diretti a Vado Gateway, con l'obiettivo di velocizzare i tempi di ingresso e consentire maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari. Oltre a ridurre l'interazione con il personale al gate di accesso, per rispettare le distanze in tempi di Coronavirus. Si chiama «APM TERMPoint Appointments» ed è scaricabile gratuitamente.



## Vado Gategay lancia la app per velocizzare l'accesso ai terminal

Ma il digitale, a maggior ragione in questa fase, è in grado di fornire un contributo concreto a lavorare meglio e in particolare a ottimizzare i tempi di carico e scarico e, quindi, a migliorare la produttività delle imprese e a contenere le inutili attese degli autisti e, magari, scongiurare i contatti diretti tra persone? Vado Gategay, la nuova realtà sorta nello scalo ligure e comprensiva sia del Container Terminal gestito da una società del gruppo APM Terminals, sia l'adiacente Reefer Terminal, il più grande hub della logistica della frutta del Mediterraneo, ci crede e lo dimostra nei fatti lanciando una app dedicata agli autotrasportatori ( APMT TERMPoint Appointments ) che serve proprio a facilitare l'accesso in entrambi terminal. In più tra i vantaggi dell'app c'è anche la maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari, con la possibilità di modificare in tempo reale il proprio appuntamento in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo a seconda delle proprie necessità. Altro vantaggio tangibile - da sottolineare, vista la contingenza condizionata dall'emergenza sanitaria - è quello di ridurre dell'interazione con il personale al gate di accesso. Come funziona? In pratica, attraverso la nuova app le aziende di trasporto possono visualizzare e modificare l'orario dei propri appuntamenti, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell'arrivo, modificare eventualmente la finestra oraria dell'appuntamento, inserire il sigillo del container e visualizzare le informazioni relative ai terminal. In più, è anche possibile e utile, in particolare per aziende che utilizzano più mezzi, la possibilità di cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, in modo da poter visualizzare in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo di trasporto utilizzato. L'applicazione, scaricabile gratuitamente dal Play Store e dall' Apple Store, è disponibile in italiano, inglese e spagnolo. Consigliamo, anche per avere a disposizione i manuali d'uso e per trovare i link da cui scaricare la app, di accedere direttamente alla pagina dedicata dell'APTM Terminal



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Passaggio di consegne a Saimare Muratore lascia la guida a Giachino

Il politico piemontese nominato presidente e ad dell'azienda genovese. L'ex presidente della Regione passa al gruppo spezzino Bucchioni Simone Gallotti / GENOVA L'era di Renzo Muratore È durata 30 anni. Adesso inizia quella di Mino Giachino. Il colosso delle spedizioni cambia timoniere, ma È un avvicendamento storico: da un ex presidente di Regione a un ex sottosegretario. Ieri il cda dell'azienda che raduna alcune delle principali famiglie dello shipping (Spinelli, Cosulich, Clerici e Scerni) ha dato il via libera: Mino Giachino sarà presidente e amministratore delegato della società. L'ex membro del governo, esponente di Forza Italia, unirà così le deleghe presidenziali che già deteneva a quelle più operative che sono rimaste invece per oltre 30 anni nelle mani di Muratore. 'Abbiamo chiuso molto bene, in utile, il 2019 e siamo pronti alla sfida del 2020. Come andrà? Beh molto dipende da quali strumenti metterà in campo il governo» spiega Giachino che ha parole di stima per l'ormai ex amministratore delegato: 'Ha fatto tanto e bene per l'azienda». Muratore a 80 anni per?) non si ferma: 'Vado via, ma mantengo ottimi rapporti con l'azienda - dice al Secolo XIX The MediTelgraph - Avevo per?) bisogno di un'altra avventura e sono diventato direttore generale del gruppo Bucchioni». Il dualismo tra i due È cosa nota sulle banchine del porto di Genova, ma alla fine Giachino ha giocato l'asso pigliatutto e ora governa l'intera Sai mare. Muratore È stato esponente di spicco del socialismo ligure: consigliere regionale per il garofano per 10 anni sino al '95, due volte assessore, vicepresidente e infine presidente della giunta regionale per qualche mese, anche se la sua carriera non si È limitata solo alla politica, ma È proseguita poi nelle aziende tra cui appunto Saimare. Giachino È uomo di Forza Italia, nato nella Democrazia Cristiana. Il suo cavallo di battaglia sono state le misure a favore dell'autotrasporto, ferrobonus e marebonus. 'Ora serve un salto di qualità se il Paese vuole superare questa crisi: i primi due decreti del governo sono largamente insufficienti e il futuro delle imprese passa dal prossimo provvedimento» spiega Giachino. 'Servirebbe subito lo sportello unico nei porti: È una misura a costo zero in grado di rilanciare la portualità. Poi la diga che sarà il perno dello sviluppo delle banchine di Sampierdarena e la gronda per completare il quadro. Infine È necessario accelerare i tempi di pagamento per l'autotrasporto». Per Giachino È questo il momento di osare, anche in Europa: 'Bisogna andare a Bruxelles e imporsi: loro devono pagare la realizzazione delle reti Ten-T, noi possiamo costruire le altre infrastrutture necessarie al settore della logistica». Il numero uno della Saimare continua: 'Sono stupito che il pacchetto -Infrastrutture da sbloccare sia ancora bloccato. Non È bastata la lezione della Tav? - continua l'ex sottosegretario - Opere mirate come la Tav, il Brennero, la Gronda, la nuova diga al porto di Genova, potrebbero rendere molto più competitive le nostre esportazioni e quindi contribuire alla crescita del Paese. Così come sono urgentissimi lavori di manutenzione straordinaria ai ponti e viadotti sul sistema autostradale ligure, lombardo e piemontese».



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

LUCA BECCE Il presidente di Assiterminal: 'Il Paese È disorientato Serve un patto tra politica e forze sociali per superare questo momento»

### 'Giusto azzerare i canoni a chi ha perso tutti i traffici'

Francesco Ferrari Il coronavirus ha provocato l' accelerazione di un' evidenza: lo Stato non funziona. C' È una distanza siderale fra le dichiarazioni delle istituzioni e quanto poi effettivamente viene fatto. La confusione tra cittadini e imprese, che non sanno cosa si può o si deve fare, sta diventando insopportabile. » un momento pericoloso per la tenuta sociale del Paese».

Luca Bec ce, presidente di Assiterminal, l' associazione dei terminali portuali italiani, parte da un dato di cronaca per lanciare un allarme che vuole essere anche un appello alla politica: 'Avere annunciato 200 miliardi di liquidità per le imprese e, due mesi dopo, non essere in condizione di rendere operativa quella dichiarazione È una cosa che sconcerta. Affermare che le aziende possono accedere a un anticipo di liquidità pari al doppio di quanto speso l' anno precedente per pagare i dipendenti e non avere, oggi, nulla che certifichi come si possa fare, È una cosa che genera rabbia. E genera stupore, per non dire altro, sapere che ogni caso di contagio, anche fuori dall' orario di lavoro, sarà classificato come infortunio sul lavoro. Credo che serva un patto nazionale che raccolga tutte le forze politiche e sociali, un grande patto che rimetta in moto lo Stato, che lo faccia funzionare».

Assiterminal ha presentato un programma di cinque punti per arginare gli effetti della crisi. Uno di questi È l' estensione dell' articolo 17 comma 15 bis della legge portuale a tutti i lavoratori. In pratica, si tratta di destinare una quota delle tasse sulla merce al mondo del lavoro. 'Noi crediamo che la riforma della legge 84, grazie a quel comma, abbia creato una discriminazione fra lavoratori con identiche mansioni. Non si capisce perché quel sostegno sia destinato a una sola categoria e non a chi rientra negli articoli 16 e 18. L' emergenza Covid È l' occasione giusta per sanare questo doppio binario». **I soldi ci sono?** 'Ci sono per tutti. Il gettito potenziale È largamente eccedente le esigenze». **Una delle proposte riguarda l' azzeramento, e non la semplice riduzione, del canone per quei concessionari i cui traffici sono azzerati. Non crede che sia una richiesta eccessiva?** 'No, per un semplice motivo: se non lavoro, non posso pagare. Il canone si basa sul concetto che io, operatore, grazie alla concessione e ai miei investimenti possa generare un profitto. Se la situazione mondiale non me lo permette, come può lo Stato chiedermi di pagare un canone? Nel settore passeggeri, per fare un esempio concreto, la situazione È chiara nella sua drammaticità: senza una cura, o un vaccino, le crociere non ripartiranno. La crisi di questo settore È più profonda rispetto ad altri, negarlo vorrebbe dire prenderci in giro. Per quanto riguarda gli altri traffici, È sufficiente pensare a un dato: meno 8% di Pil, un rallentamento mostruoso dell' economia. Al momento prevediamo un meno 30% di traffici nel terzo trimestre, ma temo possa andare anche peggio». La battaglia con l' Authority dei trasporti È persa? La vostra richiesta di sospensione del contributo È stata respinta al mittente con un certo vigorey 'Come ho già avuto modo di dire, con questa vicenda abbiamo scoperto qual È il limite fra ente inutile ed ente dannoso. Mi faccia solo ribadire che la materia concessoria, fino a prova contraria, È abbondantemente regolata



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

dalla legge. » incredibile che in un contesto del genere sia stato aggiunto un convenuto. Ed È sorprendente che la materia non venga governata da chi ha il dovere di farlo, ovvero il Mit. Sono anni che attendiamo i criteri per l'assegnazione e la proroga dei canoni: questo È il fatto più importante, nella sua vita. Tornando alla risposta dell'Autorità alle nostre richieste: la definirei incommentabile». Assitermi parla della necessità di ripartire dal Piano strategico nazionale della logistica e della portualità. **Una richiesta che ha già fatto discutere perché quel documento non comprende opere successive alla sua stesura, come la diga di Genova. Come se ne esce?** 'Semplice: rimettendo in moto il meccanismo che si È fermato dopo la stesura del Piano. Nessuno pretende di ripartire da allora senza tenere conto di quanto accaduto o progettato dopo. Quel documento va aggiornato, È evidente». Come? 'Partendo da un principio che dovrebbe valere sempre: l'interesse generale delle opere. Che non significa applicare il modello toninelliano del rapporto costi -benefici. Quello È un approccio ideologico, che in economia non vale nulla. Chi può garantirmi che l'appartamento che acquisto oggi possa essere venduto fra un anno con un margine del 5%? Nessuno, ovviamente. Nel caso delle opere, occorre un'analisi corretta di quali siano effettivamente strategiche per la portualità. Se mi parla della diga di Genova, non sarò certo io a dire che quel porto non È strategico per il Paese. Lo È come Livorno, o La Spezia. Quello che dobbiamo evitare È il proliferare di doppioponti. Perché il rischio È alimentare una guerra tariffaria che porta, È inevitabile, a un depauperamento diffuso. La decisione deve prenderla un soggetto super partes, che sia in grado di interpretare le tendenze del mercato».

### Porto, Movimento 5 stelle: "Più controlli per le navi contro inquinamento"

**Genova**. 'Le navi in entrata al **porto** di **Genova** inquinano in maniera inaccettabile - dichiara la capogruppo regionale del MoVimento 5 Stelle Liguria, Alice Salvatore - Le cose devono cambiare al più presto per il bene del delicato ecosistema della nostra Regione e per la salute di tutti gli abitanti, grandi e piccini'. 'Entro le 12 miglia dal **porto** bisogna imporre alle navi di cambiare il carburante utilizzato, con uno a basso tenore di zolfo (allo 0,1% come già avviene in tantissimi paesi del mondo), aumentando i controlli per verificare che i comandanti rispettino le regole'. Ma non solo: 'Dobbiamo diffondere e sistematizzare l' uso delle banchine elettrificate, cosicché le navi spengano i motori quando sono ferme nel **porto**, i cui fumi intossicano i centri abitati l' ambiente in maniera irreparabile, provocando gravi malattie alla popolazione - conclude - Un primo accordo è il 'Genoa Blue Agreement', firmato da un nucleo di operatori nel 2019, ma è fondamentale allargare i firmatari e promuovere queste nuove politiche per il bene del nostro **porto** e delle nostre acque.'



## Il Movimento 5 Stelle: "Più controlli contro l'inquinamento delle navi nel porto di Genova"

"Le navi in entrata al porto di Genova inquinano in maniera inaccettabile - dichiara la capogruppo regionale del Movimento 5 Stelle Liguria, Alice Salvatore - . Le cose devono cambiare al più presto per il bene del delicato ecosistema della nostra Regione e per la salute di tutti gli abitanti, grandi e piccini. Entro le 12 miglia dal porto bisogna imporre alle navi di cambiare il carburante utilizzato, con uno a basso tenore di zolfo (allo 0,1% come già avviene in tantissimi paesi del mondo), aumentando i controlli per verificare che i comandanti rispettino le regole". Ma non solo: dobbiamo diffondere e sistematizzare l'uso delle banchine elettrificate, cosicché le navi spengano i motori quando sono ferme nel porto, i cui fumi intossicano i centri abitati l'ambiente in maniera irreparabile, provocando gravi malattie alla popolazione. Un primo accordo è il "Genoa Blue Agreement", firmato da un nucleo di operatori nel 2019, ma è fondamentale allargare i firmatari e promuovere queste nuove politiche per il bene del nostro porto e delle nostre acque."



# Il Nautilus

Genova, Voltri

## AdSP MLO: Riparte elettrificazione banchine a PSA Pra'

Con la partenza degli scavi per realizzare la nuova cabina elettrica, sono ripartiti i lavori momentaneamente sospesi a causa dell' emergenza Covid19 per completare il progetto di elettrificazione delle banchine del terminal contenitori del bacino portuale di Pra' L' opera che migliorerà la sostenibilità delle attività portuali portando un contenimento delle emissioni in atmosfera e del rumore, coinvolge quattro accosti e servirà due navi container attraccate anche contemporaneamente. L' intera operazione prevede un investimento di circa dieci milioni mentre le attuali tempistiche prevedono la fine dei lavori nel corso della seconda parte dell' anno. <https://www.youtube.com/watch?v=BVfnFNZr9A>



# Il Nautilus

Genova, Voltri

## AdSP MLO: Operai al lavoro per la prima Duna a Pra

Sono ripresi i lavori della prima parte del progetto "Dune" della fascia di rispetto di Pra', Nonostante la grave emergenza Covid 19, è nuovamente operativo il cantiere che ha il duplice obiettivo di creare una «zona filtro» tra aree portuali e quelle cittadine, integrando le attività del porto nel contesto urbano L' intervento, inserito nel Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto (ex art 9bis Decreto Genova Legge n. 130/2018) fa capo all' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** mentre il Comune di Genova sta partecipando con la progettazione dell' intervento di mitigazione e di completamento della passeggiata. Il 5 maggio i lavori entreranno nel vivo con la movimentazione delle terre che costituiranno la base delle 'dune'. <https://www.youtube.com/watch?v=KxlsCmGGLjY>



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## IL RITORNO DI DANESI AL VERTICE DI PSA ITALIA

Lo storico top manager del Vte di Genova Pra' , Gilberto Danesi, è già tornato in pista. L'uomo del gruppo terminalistico Psa è andato in pensione da poco, ma il gruppo di Singapore lo ha velocemente richiamato al comando, anche per superare questo periodo degli scali dovuta al lockdown. Danesi dopo aver lasciato le deleghe operative da amministratore delegato, era stato inserito nel cda del gruppo che controlla i terminal di Venezia e Genova. Ora ricopre anche il ruolo di presidente, mentre Roberto Goglio avrà la responsabilità operativa della gestione dei due terminal. Danesi è considerato uno dei manager più influenti della portualità internazionale. A lui si deve l'espansione del terminal Psa di Genova



### Sos di Confartigianato per il porto

## Autotrasportatori in coda per ore «Si rischiano assembramenti»

*Neanche il coronavirus riduce i disagi agli Stagnoni Una lettera all' Authority per sbloccare la burocrazia*

LA SPEZIA Il porto lavora a mezzo servizio, ma l' attesa dei camionisti per potervi entrare è rimasta uguale a quella dei giorni di punta, quando sbrigare le pratiche agli uffici degli Stagnoni costava due ore di inutile attesa. Neppure il coronavirus pare aver ridotto quella che è ormai un atavico problema dello scalo mercantile spezzino. La denuncia - l' ennesima - arriva da Confartigianato, che ha scritto, per ora senza successo, anche all' **Autorità portuale** per sollecitare un intervento in grado di dare sollievo agli autotrasportatori. Il nodo è l' attività di **Sistema Porto**, che con l' emergenza ha ridotto sportelli e operatori attivi. Il risultato è che soprattutto nelle ore di punta l' attesa diventa eccessiva, col rischio - non secondario - di assembramenti davanti agli sportelli e nel piazzale. «Le aziende e gli autisti lamentano che ormai da almeno dieci giorni sono presenti code dalle 12 fino alle 20, con attese fino a due ore e mezza solo per espletare le operazioni documentali prima di accedere ai gate di Lscst, nonostante il lavoro sia ben poco e all' interno il porto sia vuoto - spiega il presidente di Confartigianato Trasporti, Stefano Ciliento, nella missiva inviata all' Authority -. Il maggiore problema è evidenziato negli sportelli ridottissimi di **Sistema Porto**». Da qui la richiesta per aumentare gli sportelli operativi «per evitare le code da parte dei camionisti e degli autisti, come previsto dall' ultimo Dpcm. Sarebbe auspicabile e potrebbe esser un' idea un aumento degli sportelli, magari attrezzandosi con un ufficio prefabbricato che permetta il distanziamento dei dipendenti» spiega Ciliento nella lettera. La risposta della presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Carla Roncallo, non era tardata, con tanto di impegno da parte di **Sistema Porto** «alla separazione delle postazioni con pannelli in plexiglass di prossima consegna ed installazione, oltre che l' impiego di attrezzatura atta all' esecuzione con frequenza congrua della sanificazione dei luoghi di lavoro, che consentiranno la riapertura completa degli sportelli di accettazione. Dai dati di afflusso consultati, si rileva comunque un accumulo dei mezzi in un orario estremamente ridotto, ed è ovvio come non sia possibile dimensionare il numero degli sportelli aperti per picchi di questo tipo, lasciando le postazioni pressoché inopere nel resto della giornata». mat.mar.



## Il terminal di Contship a Spezia fra i più colpiti dai blank sailing delle linee container

Il terminal container del porto di La Spezia gestito da Contship Italia, quelli di Tanger Med a Tangeri e ancora quello di Damietta in Egitto figurano fra quelli più colpiti nel secondo trimestre dell'anno dai blank sailing annunciati dalle compagnie di navigazione attive nel trasporto marittimo di container. Lo sostiene l'ultimo bollettino settimanale della società di consulenza e ricerca Sea-Intelligence che ha analizzato il numero di rotazioni cancellate e quindi di toccate di navi che i terminal portuali stanno perdendo e perderanno. Per Spezie, Tanger Med e Damietta il numero atteso di scali di navi dovrebbe calare del 40% nel corso del secondo trimestre dell'anno. L'analisi non menziona il terminal Psa Genova Prà che pure ha visto anch'esso diminuire in maniera consistente sia i volumi che le toccate fino ad oggi, anche se l'ex a.d. e neo presidente di Psa Italia, Gilberto Danesi, ha fatto sapere al quotidiano genovese Il Secolo XIX che aprile è andato meglio rispetto alle aspettative negative che avevano. In Nord Europa, invece, un calo del 30% delle toccate di navi si registra nei porti di Felixstowe in Gran Bretagna, Zeebrugge e Anversa in Belgio. Sono solo sette invece a livello continentale i terminal container che non stanno subendo nemmeno un blank sailing. In totale le cancellazioni delle linee sono aumentate del 250-300% fino ad oggi nel 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019 quando diversi servizi erano stati come di consueto sospesi in concomitanza con il Capodanno cinese. Il report Sunday spotlight' di Sea-Intelligence ricorda che il trade Asia-Europa è quello in cui sono impiegate le oltre 100 navi portacontainer ultra large il cui scalo (o meno) in un terminal container può determinarne le fortune e le sfortune in termini sia operativi che finanziaria. Nel Vecchio Continente sono 41 i porti in grado di accoglierle. Le riduzioni di capacità di stiva effettuate dai vettori marittimi non avranno un impatto uniforme sui vari porti gateway e di conseguenza nel lungo termine questo potrebbe servire a rafforzare il posizionamento competitivo di alcuni terminal rispetto ad altri in Europa è scritto nel Sunday Spotlight di Sea-Intelligence. A proposito delle rate di nolo fra Asia ed Europa per il trasporto di container via mare, l'analista Lars Jensen della stessa società di ricerca danese ha sottolineato che la riduzione di capacità attuata dai global carrier gli ha permesso di non far scendere i noli. Con particolare riferimento ai viaggi fra Estremo Oriente e il Mediterraneo i valori sono in media superiori del 18-21% rispetto al mese di aprile dell'anno scorso, così come fra Asia e Nord Europa sono superiori del 12% rispetto a dodici mesi fa. Da segnalare infine che l'autorità del canale di Suez, a seguito della progressiva deviazione di molte navi portacontainer verso il Capo di Buona Speranza, ha concesso ulteriori sconti sulle tariffe agli armatori container nella speranza di riconquistarli. Il basso prezzo del petrolio e quindi del carburante ha reso conveniente alle navi circumnavigare l'Africa per il servizio fra Nord Europa risparmiando sui costi (rispetto a dover pagare la tariffa per attraversare Suez) e al contempo allungando i transit time e dunque riducendo ulteriormente la capacità di stiva disponibile.



Il terminal container del porto di La Spezia gestito da Contship Italia, quelli di Tanger Med a Tangeri e ancora quello di Damietta in Egitto figurano fra quelli più colpiti nel secondo trimestre dell'anno dai blank sailing.

## Diga foranea sud, via ai lavori

*Verrà rifatta la pavimentazione: l'intervento durerà 3 mesi*

Iniziano oggi i lavori 'urgenti' di rifacimento del primo tratto di pavimentazione della diga foranea sud a Marina di Ravenna. Lo rende noto l' **Autorità di sistema portuale**. In conseguenza alle misure restrittive legate all' emergenza sanitaria, non è stato possibile iniziare nello scorso mese di marzo i lavori che sono ormai indispensabili e non più rinviabili per poter garantire la sicurezza di tutti coloro che camminano lungo la cosiddetta 'palizzata'. L' intervento avrà una durata massima di circa tre mesi, ma si confida di ultimare con qualche anticipo. La ripavimentazione si rende necessaria per i continui problemi al fondo stradale in occasione delle mareggiate. Rispetto al passato, le onde arrivano sul manufatto con maggiore potenza, provocando danni sia ai massi protettivi che all' asfalto, che viene divelto, formando così degli avallamenti e delle buche. «Prendiamo atto dell' urgenza - commenta l' assessore comunale Massimo Cameliiani - della effettuazione dei lavori. In ogni caso, è fondamentale un incontro con i rappresentanti della località di Marina di Ravenna e con le associazioni di categoria per analizzare i tempi e le modalità dell' intervento».

The image shows a newspaper page with several articles. The main headline is "Operaio folgorato vicino al radar" with a sub-headline "Un giorno di 50 anni stava lavorando attorno a un quadro elettrico Enx, è coperato a Cesena". Below it is a photo of a worker. To the right, there is a section titled "Notizie dal territorio" with a sub-headline "Diga foranea sud, via ai lavori". Below this, there is a photo of a woman and another article titled "Destinazione Romagna o Rimini?".



## Autorità Portuale: pavimentazione più sicura e duratura su tutta la diga foranea sud a Marina di Ravenna

Per una maggiore sicurezza di tutti coloro che camminano lungo la cosiddetta 'palizzata', da domani, mercoledì 6 maggio, inizieranno i lavori di rifacimento del primo tratto di pavimentazione della diga foranea sud a Marina di Ravenna. I lavori sono il completamento dell'intervento del settembre 2018, quando si rifece il manto degli ultimi 700 metri circa della 'palizzata', e consentono il ripristino del piano viabile della parte restante di molo, sino alla sua base. L'intervento attuale, che deve essere svolto quando la stagione è migliore per evitare il rischio di mareggiate che potrebbero distruggere il lavoro in corso ed essere pericolose per gli operai, durerà circa tre mesi e renderà la pavimentazione della diga più sicura e, grazie alle modalità di esecuzione ed ai materiali impiegati, più resistente rispetto alle violente mareggiate che nel tempo l'hanno danneggiata. In conseguenza delle misure restrittive legate all'emergenza sanitaria non è stato possibile iniziare prima i lavori che ora hanno avvio essendo entrati nella Fase 2 che consente alle aziende di riaprire i cantieri essenziali.



## Ravenna, porto sostenibile con 7 milioni dall'Europa

RAVENNA Le buone idee, sul piano della sostenibilità ambientale, hanno trovato riscontro nel porto ravennate dove arriva un importante finanziamento europeo per rendere ancora più green lo scalo. La notizia è che il Progetto SUSPORT (SUStainable PORTs) ha ottenuto il finanziamento di complessivi 7.142.000 Euro da parte dell'Unione Europea, per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. SUSPORT fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020 e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploče, Rijeka). In concreto, a Ravenna, l'Autorità Portuale potrà beneficiare di 572.000 Euro, con i quali realizzerà tre progetti interamente finanziati dall'Europa. Il primo consiste in uno studio sull'utilizzo della tecnologia cold ironing (banchina elettrificata) per soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti. Normalmente le navi all'ormeggio tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema di condizionamento dell'aria, le dotazioni di emergenza, le cucine e, nel caso di navi da crociera, per dare energia alle cabine dei passeggeri. Da tempo l'Autorità Portuale sta studiando la possibilità di ridurre le emissioni dei motori al terminal crociere di Porto Corsini con un sistema di alimentazione delle navi con corrente elettrica fornita da terra mentre sono ferme in banchina. Il secondo progetto riguarda l'installazione di un impianto fotovoltaico su apposite tettoie coprenti i posti auto del parcheggio della sede dell'Autorità Portuale che consentirà di generare energia per alimentare auto elettriche. Infine saranno acquistati con il contributo comunitario una o due auto elettriche che saranno utilizzate dall'Ente di Via Antico Squero per le attività all'interno dell'area portuale. Questo nuovo contributo europeo è la testimonianza dell'impegno dell'Autorità Portuale ad implementare la roadmap tracciata con il programma Ravenna Green Port per lo sviluppo sostenibile del Porto di Ravenna commenta il presidente dell'AdSP Daniele Rossi. Nei mesi scorsi abbiamo approvato il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale, come previsto dalle norme sulla tutela ambientale in ambito portuale, che definisce indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso di energie rinnovabili in ambito portuale e le azioni che riusciremo a realizzare grazie al progetto SUSPORT vanno proprio nella direzione di traguardare nei prossimi mesi alcuni degli obiettivi che ci siamo posti in questo importante documento.



## Il Tirreno

Livorno

### «La città riparta dallo sviluppo del porto ma l' Autorità deve cambiare marcia»

*Romano (Pd) preme sulle infrastrutture da realizzare: Darsena Europa, microtunnel e nuova stazione marittima. Le imprese e la crisi: «Ci sono 35 miliardi per i comuni. Ristoro di tre mesi di affitto per chi ha dovuto tenere chiuso»*

L' intervista Andrea Rocchi «Ci sono nuove importanti misure del governo a sostegno di famiglie e imprese. Ma oggi Livorno deve pensare soprattutto a ripartire. Il tema dello sviluppo economico è essenziale ed il porto, in questo processo, è fondamentale». Andrea Romano, però, chiede due cose all' **Autorità Portuale**: velocità e discontinuità. Un cambio di rotta, in assenza del quale secondo il deputato livornese del Pd, la ripartenza sarà difficilissima. La protesta dei commercianti e delle partite iva, Livorno chiede un aiuto. «La manifestazione di lunedì è stata pienamente legittima, la preoccupazione delle imprese commerciali va compresa. E bene che la protesta abbia respinto i tentativi di strumentalizzazione politica della Lega e di Fratelli d' Italia. Oggi più che mai, i comuni sono la trincea verso la sofferenza dei cittadini e del mondo del lavoro colpiti dall' emergenza. Anche per questo i comuni non resteranno soli: il Partito Democratico ha assunto un impegno preciso, che sarà rispettato con concrete misure di sostegno». Ci spieghi, nel dettaglio, gli interventi previsti «Intanto ci sono 3,5 miliardi che il governo, d' intesa con l' Anci, ha messo a disposizione. Risorse che saranno erogate per il 30% nel mese di maggio e il resto nel mese di luglio. Con una novità importante: i Comuni saranno liberi di spendere questi soldi come credono, per rispondere con la massima elasticità alle diverse emergenze dei diversi territori. Il criterio di ripartizione tra i Comuni sarà basato sulle cosiddette "risorse proprie". In aggiunta ai 3,5 miliardi di euro, vi sarà un altro intervento di finanziamento dei "buoni spesa" erogati dai Comuni». **Cosa significa?** «I "buoni spesa" diventeranno Reddito di Emergenza (in aggiunta al Reddito di Cittadinanza), rivolto a tutti i nuovi casi di sofferenza sociale. Si tratterà dunque di un altro intervento ad hoc, un sussidio per quei cittadini e quelle famiglie che si trovano in particolare situazione di disagio economico in conseguenza della pandemia». Torniamo ai commercianti, ma più in generale a tutte quelle attività che scontano più pesantemente il cosiddetto lockdown. «Affitti e bollette sono tra le voci più pesanti per le attività commerciali che hanno dovuto sospendere l' attività. Per questo, nel decreto in uscita, il PD ha chiesto e ottenuto che vi fosse la possibilità di ristoro integrale di tre mesi di affitto - sotto forma di credito d' imposta - per le imprese che hanno registrato un calo di fatturato. Inoltre, sarà introdotto uno sconto significativo per le utenze attraverso l' eliminazione dei cosiddetti "costi fissi": in sostanza le utenze commerciali sopra i 3Kw saranno equiparate alle utenze domestiche per tre mesi». **Ritiene che sia un pacchetto di aiuti sufficiente?** «Noi siamo persone serie, non promettiamo la luna. Per questo ci impegniamo ad aumentare le risorse sulla base di quello che servirà concretamente: il tavolo permanente di monitoraggio Governo-Anci serve esattamente a capire cosa e quanto sarà necessario». I commercianti chiedono un anno fiscale zero, il sindaco di Livorno ha detto che senza aiuti non può



## Il Tirreno

Livorno

---

garantire l' azzeramento a meno di portare in rosso il bilancio. «Le risorse ci saranno e sarà facoltà dei Sindaci decidere, in piena libertà, come utilizzarle su base locale. Altrettanto importante sarà sburocratizzare le procedure, con un "Decreto semplificazione" che liberi le imprese da troppe procedure. Un esempio: gli interventi come la sanificazione dei locali, la predisposizione di barriere, saranno svincolati da richieste preventive di autorizzazioni».

**Sarà possibile una ripresa dopo tre mesi di crisi durissima?** «Per una città come Livorno, il tema degli aiuti va subito associato al tema degli investimenti per il rilancio economico. Ovviamente a partire dal porto, dove il calo dei traffici è arrivato dopo un biennio positivo e alla vigilia dell' avvio di opere infrastrutturali fondamentali. Qui ognuno deve fare la propria parte: il Governo, il Parlamento e le istituzioni pubbliche che hanno il compito di gestire la portualità della costa. Penso ovviamente all' **Autorità portuale**, dove serve assolutamente un cambio di passo. La ripartenza economica deve poter contare su un' **Autorità** che imprima una netta discontinuità ai propri metodi di lavoro, aumentando la velocità di realizzazione di tutti i dossier e mettendo da parte ritardi e lentezze. Vedo che i Cinque Stelle chiedono il "commissariamento" della Darsena Europa, replicando lo stile di Nogarin che preferiva le battaglie per le poltrone alle battaglie per il rilancio economico della città. Lo dico con chiarezza: la questione non è commissariare questo o quello, ma fare in modo che le istituzioni portuali facciano bene il proprio compito». Faccia degli esempi di ritardo... «Penso ovviamente alla Darsena Europa, ma anche al microtunnel e alla nuova Stazione Marittima. I soldi ci sono (e ricordo l' impegno del Ministro De Micheli ad aumentare gli stanziamenti statali, da affiancare a quelli già deliberati dalla Regione Toscana), ora dobbiamo arrivare in fondo. Per questo ha fatto benissimo Salvetti ad avviare una "cabina di regia" tra Comune e Adsp sull' economia **portuale**: i sindaci devono creare le migliori condizioni possibili perché arrivino investimenti e perché le istituzioni centrali lavorino senza troppi intoppi». Resta il tema dell' area di crisi complessa«Su questo stiamo facendo una battaglia seria in Parlamento, d' intesa con la giunta comunale, affinché le Aree di crisi complessa come Livorno vengano incluse nelle nuove ZLSR: le aree a tariffazione e fiscalità speciale, sul modello delle Zes per il Meridione e introdotte con l' ultima Legge di Bilancio». --

**TDT, Mignogna: Pandemia, le compagnie ottimizzano rotte e costi / INTERVISTA**

Effetti della pandemia sul **porto** di **Livorno**, in particolare sul Terminal container del gruppo GIP, Terminal Darsena Toscana. Nel colloquio con Marco Mignogna, direttore generale della società terminalistica, l'andamento dei traffici nei due mesi difficili di emergenza coronavirus, marzo e aprile. Le compagnie: blank sailing e le operazioni 'straordinarie' adottate per far fronte al periodo di magra. Lucia Nappi **LIVORNO** - Marco Mignogna, direttore generale di Terminal Darsena Toscana, questi due mesi di pandemia globale come hanno gravato sui traffici del Terminal? « Questi mesi hanno pesato, i traffici hanno risentito del lockdown, in Italia e nel resto del mondo in particolare nei mercati di riferimento che riguardano il **porto** di **Livorno**, come per esempio gli Stati Uniti. Negli scambi commerciali c'è chi vende e chi compra se uno dei due o tutti e due, come nel caso di specie, hanno un lockdown, totale o parziale, la catena logistica ne risente ». I volumi complessivi dei traffici? « I volumi complessivi non sono scesi tanto ma non per meriti, ma perché c'è stato un importante aumento del trasbordo determinato principalmente dalla scelta di qualche armatore di organizzare a

**Livorno** la restituzione delle navi noleggate. Gli armatori per contenere i loro costi, in questo periodo, hanno restituito o stanno restituendo le navi noleggate e fanno viaggiare la merce solo su navi di proprietà». In termini operativi cosa comporta la restituzione delle navi noleggate? «La nave arriva in TDT sbarca la merce e viene restituita al noleggiatore e i contenitori vengono caricati sulla nave di servizio di proprietà». Quali compagnie hanno operato la scelta della restituzione delle navi? « Una compagnia è Hapag Lloyd, che su diversi servizi ha deciso di fare andare i contenitori sulle navi di proprietà. Questo ci ha consentito di lavorare e fare tanti movimenti, ma ovviamente sono movimenti con bassa marginalità perché si tratta di trasbordo. Nel mese di aprile in particolare il trasbordo ha superato il 50% ». Stiamo parlando anche di THE Alliance? «Le navi sono di Hapag Lloyd, stiamo parlando di servizi controllati dalla compagnia e, dove Hapag Lloyd ha deciso di fare questa operazione». La restituzione delle navi in che mese è iniziata? « Ad aprile perché a marzo non abbiamo avuto di questi casi. Il mese di aprile è quello dove si sono registrate queste 'operazioni spot' che sono misure di contenimento dei costi adottate dalle shipping line. La restituzione delle navi noleggate significa per le compagnie di navigazione, avere subito un risparmio sui costi». Pertanto, a marzo non avete risentito del lockdown della Cina? « No, marzo è stato un mese ordinario, tante aziende hanno svuotato i magazzini anche se, nella seconda parte del mese, c'era già il lockdown hanno continuato a spedire quello che avevano in magazzino, dopodiché hanno chiuso tutto, anche i magazzini. Aprile è stato invece un mese di magra per quanto riguarda l'export e l'import. Perché le aziende non potevano più spedire ed esportare, ma nemmeno importare. Nel mese di aprile abbiamo un record in negativo di contenitori pieni, che è stato parzialmente compensato, solo nei numeri, dal trasbordo, perché è un'attività a bassa marginalità ». Il Terminal opera principalmente sull'export? « I contenitori pieni provengono percentualmente dai traffici dell'export verso gli Stati Uniti che è un mercato che importa molto ». Parlando con altri operatori è emerso che, nel panorama nazionale, il **porto** di **Livorno** è meno colpito dalla crisi, rispetto ad altri porti. «Probabile. Se si considera che La Spezia e Genova hanno il traffico dell'Estremo Oriente che è stato il primo a fermarsi, Poi quando la Cina è ripartita i contenitori sono rimasti tutti ancora nei terminal e nei porti cinesi perché abbiamo avuto il lockdown in Italia e non potevamo ricevere contenitori. Immagino che La Spezia e Genova abbiano sofferto più di noi in questo senso ». Problema liquidità





## Corriere Marittimo

Livorno

---

alcune compagnie ci stanno pagando con scadenze più lunghe. La dilazione dei pagamenti è un effetto domino, delle compagnie verso i terminalisti, fortunatamente non di tutte le compagnie ». Siete stati interessati dai blank sailing? «A Imeno due blank sailing li abbiamo avuti. Nel servizio Mgx del Golfo - si tratta del Mediterranean Gulf Express che collega i porti del Mediterraneo con quelli del Golfo Usa e del Messico.- e il servizio Mts che è quello della West Coast per gli Stati Uniti che fa Panama ». Le Alleanze hanno annunciato blank sailing fino alla fine di giugno, la situazione si protrarrà anche nei mesi successivi? « Le Alleanze devono monitorare la situazione, dipende dal lockdown e dal volume di traffico. Hanno anche il problema dei noli, finché non ci sarà una massa critica di merce da spostare non aggiungeranno capacità, per evitare il crollo dei noli. Nel momento in cui la produzione dovesse ripartire e gli scambi commerciali dovessero ripartire, reintrodurranno capacità, gradualmente, al fine di mantenere i noli marittimi ad un adeguato livello, affinché possano remunerare il viaggio. Alcune stanno anche approfittando e aumentano i noli, togliendo capacità aumentano i noli, ovviamente c'è meno offerta di capacità, quindi c'è più domanda». Fenomeni dello shipping - Le compagnie per tagliare i costi hanno fatto transitare le navi dal Capo di Buona Speranza, anziché dal Canale di Suez. « Non sono particolarmente sorpreso, rientrano nelle flessibilità che hanno le shipping line nel poter ottimizzare le rotte e i costi in tempi particolari. Queste sono le operazioni 'straordinarie' adottate dalle compagnie per far fronte al periodo di magra . Il fenomeno è dovuto essenzialmente alla riduzione del prezzo del bunker, in questo momento è più conveniente passare dal Capo di Buona Speranza piuttosto che passare da Suez con tasse molto importanti. Operazioni che si sono già ripetute anche in passato, nel 2009-2010 per un certo periodo, le navi hanno fatto il Capo di Buona Speranza nella rotta Far East-Nord Europa e Far East-Stati Uniti ». Altri fenomeni? « Ci sono molte navi 'idle fleet' ovvero non operative, sono state ridotte le capacità per cercare di mantenere i noli abbastanza elevati quindi ci sono centinaia di navi idle, in attesa. Sono le operazioni dei tempi di magra, quando ci sono pochi contenitori, viene ridotta la capacità, per poter mantenere il prezzo dei noli ad un buon livello, se non addirittura aumentarlo leggermente». Darsena Europa, è un argomento difficile in questo momento? « Direi di sì, non è un progetto abbandonato, ma tutti i nostri sforzi e le nostre energie, in questo momento, sono mirati a passare questo periodo senza grossi problemi ». L' Autorità portuale ha annunciato 49 milioni di euro destinati alle infrastrutture del sistema portuale, Livorno e Piombino, come commenta? « Queste sono notizie positive, ma la problematica è un' altra, quella che non si riescano a fare le opere infrastrutturali in tempi utili. E' il problema del nostro Paese non solo di Livorno, per il Microtunnel ci vorranno due anni, sono tempi molto dilatati, una velocità che non è compatibile con il mercato c'è sempre un ritardo che fa sì che, magari, quando l' opera è pronta è già superata dal mercato che è molto più avanti ». I rapporti tra istituzioni, porto e imprese come sono stati i questi mesi? « C'è stata concordanza per poter isolare quelle azioni da intraprendere, al fine di alleggerire un po' la situazione, Si è riunita la Commissione Consultiva, l' Organismo di Patenariato, ci sono stati gli incontro del Tavolo città-porto. E' stato positivo, per la città e per il porto, anche perché veniamo da un periodo di conflittualità abbastanza importante, per cui è già un buon segnale ritrovarsi e di confrontarsi tutti assieme, nel rispetto dei relativi ruoli ».

## Scenari porto-città ora e dopo il Covid

LIVORNO Il Comune di Livorno, con l'assessore Barbara Bonciani, è tra i protagonisti del primo webinar internazionale Port-city scenarios during and after the Covid-19 organizzato da RETE Associazione internazionale per la collaborazione tra porti e città. In pochi mesi, il Covid-19 ha cambiato il nostro modo di vivere ponendo interrogativi su cosa ci aspetta nel futuro, in particolare, nelle città portuali. Le città portuali subiscono particolarmente quest'impatto globale del Covid-19 a causa della loro natura aperta di gateway mare-terra che è senza dubbio una ricchezza da tanti punti di vista ma che, in uno scenario di pandemia, può essere un elemento di debolezza molto pericoloso. Contemporaneamente, al tempo del Coronavirus, la città-porto può essere una maschera d'ossigeno per salvare la vita delle nostre comunità, non solo perché consente l'approvvigionamento di beni necessari e strumenti salvavita, ma perché può assurgere a risorsa strategica per reagire e ripartire, costruendo resilienza fisica e di comunità, funzionale e relazionale. A fine maggio si sarebbe dovuta tenere a Livorno la Conferenza internazionale The Port-City ecosystem. Visions and Tools for Sustainable Development organizzato da RETE e Comune di Livorno. L'appuntamento è rinviato ma, nell'attesa, il Comitato Scientifico di RETE, diretto dal professor Massimo Clemente, ha voluto che proprio Livorno fosse protagonista del primo webinar, con Napoli illustrata dal presidente Spirito dell'AdSP Tirreno Centrale e Barcellona a cura di José Luis Estrada past president di RETE ed esperto di fama internazionale. Le città portuali, si offrono quale laboratorio privilegiato per l'approfondimento conoscitivo degli impatti del Covid-19 a livello economico, sociale, ambientale, sul sistema porto-città, sui sub-sistemi, sugli elementi e sulle relazioni. Alcuni dei temi che saranno trattati: cosa sta accadendo nelle città-porto del mondo a causa del Covid-19; quali saranno e quanto dureranno gli effetti del Covid-19; che impatto sta avendo il lockdown sui traffici marittimi; che ruolo possono avere nella gestione dell'emergenza le autorità portuali; come stanno cambiando e come cambieranno le relazioni tra porto e città; come stanno reagendo le comunità urbano marittime e quali problemi devono affrontare; come si sta modificando e come si modificherà il paesaggio urbano portuale; potrebbero esserci una minore pressione ecologica; in che modo l'emergenza potrebbe trasformarsi in opportunità. L'emergenza sanitaria ci ha costretto a posticipare l'evento internazionale sulle città porto previsto per il mese di maggio ha detto tra l'altro l'assessore al porto e integrazione porto/città Barbara Bonciani. Tuttavia, nell'attesa che questo possa realizzarsi, la città di Livorno ha voluto essere protagonista del ciclo di seminari internazionali sulla tematica delle città-porto ai tempi del Covid-19, il cui primo appuntamento lunedì scorso 4 maggio, ci ha permesso non solo di confrontarci sulle politiche attivate dai porti in sinergia con le città portuali in tutto il mondo, ma anche di raccontare l'esperienza avviata nella nostra città; esperienza significativa con la Cabina di regia città-porto finalizzata a monitorare gli effetti generati dall'emergenza sanitaria e a definire insieme alle istituzioni portuali e alle associazioni datoriali e sindacali tutti gli strumenti necessari a far sì che il ritorno alla normalità avvenga in sicurezza e in presenza di condizioni capaci di favorire la competitività del sistema città-porto.



## Canoni demaniali da rimodulare a Livorno

**LIVORNO** Azzeramento e rimodulazione dei canoni demaniali, rapido riconoscimento alle imprese delle spese sostenute per i DPI, tutela dei livelli occupazionali: sono i tre punti fondamentali emersi dal secondo appuntamento della Cabina di Regia Città-**Porto** promossa dall'Amministrazione Comunale in collaborazione con AdSP MTS e Capitaneria di **Porto**, alla quale partecipano addetti ai lavori dell'ambito portuale ed i sindacati. La lunga riunione on-line che si è tenuta giovedì 30 aprile, durata tre ore, si è conclusa con la decisione di stilare un documento comune da presentare ai Ministeri competenti per la salvaguardia delle imprese portuali, a tutela della tenuta occupazionale della città e per favorire strumenti di gestione adeguati a far sì che nel momento della ripartenza, il **porto** di **Livorno** possa mantenere la propria posizione di competitività. Ad aprire i lavori l'assessora al **porto** e integrazione **porto**-città Barbara Bonciani che ha ribadito l'importanza di un percorso comune e coeso di tutti i soggetti coinvolti e la necessità di intraprendere un dialogo con il governo. Abbiamo bisogno che il riconoscimento dei costi realizzati dalle imprese portuali per la sicurezza dei lavoratori avvenga in tempi rapidi. Per questo è necessario che il decreto attuativo del Cura Italia sia emanato quanto prima. Dalla seconda Cabina di Regia Città-**Porto** è emersa l'esigenza di redigere un documento condiviso che interessi sia il **porto** che la città, da presentare ai Ministeri competenti, al fine di accelerare i tempi per assicurare l'attività delle imprese. Il **porto** di **Livorno** durante il periodo di emergenza ha continuato ad essere operativo e non si sono verificati casi di lavoratori contagiati. Le aziende stanno sperimentando nuovi modelli organizzativi, ma hanno bisogno di essere sostenute. Il documento deve anche essere la base per un impegno comune e condiviso, ognuno per le proprie competenze, finalizzato a garantire la competitività del sistema città-**porto** di **Livorno**. Il sindaco Luca Salvetti ha ribadito l'importanza della Cabina di Regia **Porto**-Città. Le riunioni della Cabina di Regia Città-**Porto** sull'emergenza Covid-19, hanno lo scopo di monitorare gli effetti che l'emergenza sanitaria sta generando sui traffici portuali e la catena logistica integrata, al fine di rilevare le conseguenze generate sulla tenuta socio economica della città e le modalità per una ripartenza veloce e non traumatica. Dopo di noi, seguendo il nostro modello, è stata attivata anche a Genova e Venezia. Il presidente dell'Autorità di Sistema Stefano Corsini, dopo aver fatto una breve sintesi di quanto emerso dall'incontro dell'Organismo di Paternariato, si è dichiarato favorevole alla creazione di una piattaforma di supporto basata sulla collaborazione di tutti i soggetti coinvolti, in base a quanto emerso dalla discussione, da cui scaturisca un documento da recapitare ai canali giusti. L'ammiraglio Tarzia, comandante della Capitaneria di **Porto**, ha posto l'attenzione sulla ripartenza, già da lunedì 4 maggio, quando in base al DPCM del 26 aprile molte aziende riprenderanno la produzione. È necessario accompagnare il riavvio delle imprese valorizzando le competenze sulla sicurezza, con un sistema di vigilanza adeguato, non con intenti punitivi, ma con l'obiettivo di sensibilizzare e rassicurare le aziende e i lavoratori a garanzia del mantenimento dell'operatività del **porto**. Una sorta di sistema di sicurezza allargato da verificare insieme ai datori di lavoro, assicurando così l'attività delle imprese portuali. L'ammiraglio ha poi fatto riferimento all'importanza della realizzazione del Microtunnel per scongiurare una marginalità del **porto** di **Livorno** sul traffico contenitori. Gli operatori portuali, i rappresentanti delle istituzioni ed i sindacati presenti al secondo appuntamento della Cabina di Regia **Porto**-Città hanno sostenuto e condiviso il documento comune da presentare al governo. Il documento sarà redatto dall'assessora Barbara Bonciani,





# La Gazzetta Marittima

Livorno

---

partecipanti. La terza riunione della Cabina di Regia si terrà tra 10 giorni.

## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

La lettera di un cittadino di Cavo

### Solo con un' isola sicura possiamo ripartire, propongo test all' imbarco

L' intervento Sono un malato di Sla, elbano ed ho paura, per gli altri, per chi lavora ed è costretto ad esporsi per dare un servizio, per i nonni dell' isola ed infine per me! Non sono né un dottore in economia, né un virologo ma non posso negare l' evidenza di un' isola; per certo senso feudo di salute dal recente virus e dall' altro avendo un' economia prevalentemente turistica, messa in ginocchio dalla pandemia mondiale. Sono un tecnico, impresario, ex presidente dell' associazione per la qualità della vita di Cavo. Ho un' esperienza ventennale lavorativa sull' isola d' Elba. Ho sempre fatto lavorare gente e conosco l' andamento lavorativo delle imprese turistiche elbane. Sicuramente vivranno un momento d' incertezza. Il coronavirus nei primi mesi ha fatto saltare non solo le manutenzioni, da svolgere nei primi dell' anno, ma anche tutte le prenotazioni. Sicuramente la previsione del bilancio per la stagione 2020 non sarà delle più rosee. Tutti sappiamo che l' utile d' impresa si riduce all' incasso del mese di agosto, fino li gli incassi servono per pagare le spese. Questo anno, oltre all' incertezza della situazione meteo, arriveremo ad agosto con un calo degli incassi dovuto alle poche presenze ed anche delle norme restrittive per la limitazione del contagio. Penso che oltre alla pressione psicologica, per un probabile contagio, "qualcosa" facile scappi, basta una distrazione e si incorrerebbe in qualcosa di tragico. Pensavo che oltre a proteggersi fisicamente, non sarebbe male prevenire a monte. I turisti all' imbarco per l' Elba dovrebbero esibire un documento che attesti l' esito negativo al test sierologico, con data antecedente da definire e febbre non superiore al massimo stabilito. Testerei anche la popolazione elbana, non so come, forse nei seggi elettorali di appartenenza a famiglia, quindi con i minori e sicuramente con incentivi sui test. Il nostro territorio è circoscritto e l' unico varco è il porto di Piombino. Per chi viene dal mare l' obbligo di presentarsi all' **autorità portuale** per un visto sul risultato del test. Sono certo che il turista sceglierà l' isola d' Elba per le sue bellezze, ma ancor di più se la troverà sicura. --Gianni Ballini (Cavo)



# La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

## «Test sierologico come documento per l' imbarco verso l' Elba»

La proposta di Ballini «Dobbiamo difendere la salute dei più deboli»

RIO «Sono un malato elbano di Sla ed ho paura. Perr gli altri, per chi lavora ed è costretto ad esporsi per dare un servizio, per i nonni dell' isola ed infine per me». Inizia così una lettera aperta che il geometra Gianni Ballini, cavese, ha scritto al presidente della regione ed ai sindaci dell' isola proponendo il test sierologico «come documento d' imbarco per turisti ed residenti al fine di offrire un' isola sicura». «Sono un tecnico, impresario, ex presidente dell' associazione per la qualità della vita di Cavo scrive Ballini - ed ho un' esperienza ventennale lavorativa sull' isola. Ho sempre fatto lavorare gente e conosco l' andamento lavorativo delle imprese turistiche elbane che sicuramente vivranno un momento d' incertezza. Penso che riguardo ad un possibile futuro contagio, 'qualcosa' è facile scappi. Basta una distrazione e si incomberebbe in qualcosa di tragico». Ballini ritiene necessaria una prevenzione a monte. «I turisti all' imbarco per l' Elba - aggiunge - dovrebbero esibire un documento che attesti l' esito negativo al test sierologico, con data antecedente da definire e febbre non superiore al massimo stabilito. Testerei anche la popolazione elbana, minori compresi, non so come, forse nei seggi elettorali di appartenenza delle famiglie, e con incentivi sui test. Il nostro territorio è circoscritto e l' unico varco è il porto di Piombino. Sono certo che il turista scieglerà l' Elba per le sue bellezze, ma ancor di più se la troverà sicura»



## Giornata storica per Piombino

PIOMBINO Si chiude finalmente il procedimento relativo alla realizzazione del Porto della Chiusa. La cooperativa La Chiusa di Pontedoro, individuata nel 2013 come soggetto attuatore del progetto dalla Conferenza dei Servizi istituita in base alla procedura Burlando, ottiene la concessione dell'area dedicata alla realizzazione del nuovo porto turistico, che potrà gestire per novant'anni. Si tratta di un passaggio cruciale per il progetto, che risale al lontano 2007, e che è stato presentato nella sua veste definitiva nel 2017, nell'ambito di un accordo strategico siglato con l'**Autorità** di **Sistema** Portuale. Il progetto ha tre ambiti funzionali: oltre alla darsena turistica per le imbarcazioni da diporto è prevista la realizzazione della darsena pescherecci costituita da un'area dedicata alle attività della pesca professionale e una parte dedicata alla costruzione, manutenzione di imbarcazioni e delle attività della filiera cantieristica. L'investimento complessivo è di 80 milioni di euro. Il CdG ha inoltre espresso parere favorevole al rilascio di una concessione ventennale a Piombino Industrie Marittime (PIM) per la realizzazione di una piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e logistica. La joint venture navalmeccanica costituita dalla genovese San Giorgio e dalla livornese F.lli Neri, ha già ottenuto l'anno scorso l'Autorizzazione Integrata Ambientale per svolgere le attività di costruzione, riparazione e demolizione navale e ha già completato il percorso delle autorizzazioni edilizie. La società investirà 14 milioni di euro per attrezzare il compendio, che avrà una superficie totale di oltre 100 mila mq. Si tratta di una giornata storica per il porto e la città ha dichiarato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale Stefano Corsini -, oggi vengono premiati gli sforzi di tutti quanti hanno in questi anni lavorato per dare credibilità e prestigio al nostro Porto. Ringrazio in particolare la struttura piombinese dell'**Autorità** Portuale, il Comune di Piombino, la Regione Toscana, l'**Autorità** Marittima, gli operatori e i lavoratori portuali per l'impegno profuso e per le sinergie che sono state attivate nel nome dell'interesse comune. Piombino ha concluso Corsini merita di avere un futuro: e quel futuro oggi è già delineato dalle azioni intraprese dall'AdSP. I progetti del porto della Chiusa e di PIM sono strategici e hanno un enorme potenziale dal punto di vista occupazionale ed economico.



## Aprono i parchi senza giochi Ritorna anche il Porto Antico

*Il via libera da domani. Vietate le attività o gli sport collettivi e di squadra*

L' ORDINANZA ANCONA Luogo di passeggiate, pista di atletica, area giochi per bimbi, sgambatoio per cani. Per tre giorni il viale della Vittoria è stato tutto questo. O meglio, lo è sempre stato. Ma stavolta non c'era alternativa. Essendo ancora chiusi porto e parchi, il Viale era infatti l'unico posto in tutta Ancona dove tornare a fare un po' di attività motoria all'aperto dopo la clausura da Coronavirus. E i cittadini liberati, stanchi di affannarsi sopra cyclette e tapis roulant, di scatenare i pargoli su terrazzi e cortili condominiali, di girare attorno alla propria casa insieme ad animali di ogni genere e specie, ci si sono subito precipitati in massa. Da domani però tutto cambia, perché finalmente anche la nostra città concede ai propri abitanti un tuffo nel verde o una boccata di aria di mare. L'ordinanza del sindaco prevede che «dal 7 maggio, e fino a nuova e diversa disposizione», l'accesso ai parchi, appena risistemati, e a tutte le aree verdi pubbliche presenti nel territorio comunale, sia consentito dalle ore 7,30 alle ore 20,30, a condizione che vengano rigorosamente rispettate le prescrizioni e i divieti finalizzati al contenimento della diffusione del contagio da Covid 19. E quali sono queste prescrizioni?

Sostanzialmente quelle che erano già in vigore prima della chiusura dei parchi. In primis il divieto di ogni forma di assembramento. Insomma, non si possono formare capannelli o bivacchi. Quindi niente gruppi di conversazione tra anziani, né amucchiate di giovani stesi sul prato a prendere il sole. I minori È però consentito svolgere individualmente, o con l'ausilio di un accompagnatore in caso di minori o persone non completamente autosufficienti, attività sportiva o motoria, purché nel rispetto della distanza di sicurezza interpersonale di almeno due metri per l'attività sportiva e di almeno un metro per ogni altra attività. In pratica se si va a correre bisogna farlo da soli, girando al largo dalle altre persone, e sono vietati tutti gli sport collettivi o di squadra. Mentre i bambini possono essere accompagnati a camminare da un adulto, ma senza entrare in contatto con i propri coetanei. Anche per questo è stato vietato l'utilizzo delle aree gioco, che sono state transennate col nastro segnaletico bianco e rosso. Quanto alle passeggiate in coppia, sono consentite, ma mantenendo comunque sempre la distanza di un braccio. Infatti, al di là di tutto, l'aspetto più importante rimane il distanziamento sociale. «Dire che si può accedere al parco per fare attività motoria non significa che chi si ferma è passibile di sanzioni spiega l'assessore Foresi - ci si può tranquillamente sedere su una panchina, purché si mantengano le distanze. Preferibilmente utilizzando una panchina ogni persona». Tutto ciò verrà segnalato attraverso grandi cartelli posti all'ingresso dei parchi e altri più piccoli disseminati lungo i percorsi interni. «Assieme a divieti e prescrizioni fa sapere Foresi comparirà anche il consiglio di indossare guanti e mascherine, che non sono obbligatori, ma che noi auspichiamo la gente metta». Fin'ora la gente di Ancona, sostiene l'assessore, si è dimostrata molto attenta e collaborativa. In ogni caso a vigilare sulla sua condotta ci saranno una o due squadre di due persone ogni parco. «Per i parchi più piccoli provvederemo col personale del Comune rivela Foresi mentre per quelli più grandi ci faremo aiutare dai volontari della Rete comunale di Protezione Civile e delle associazioni Ada e Circolo Gioberti». Da domani sarà possibile tornare a passeggiare anche al porto antico. Gli spazi effettivamente fruibili e le modalità di utilizzo verranno comunicate a breve dall' **Autorità Portuale**, dopo un consulto con Comune e Capitaneria di Porto. Michele Rocchetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.





### Banchine elettrificate Arrivano fondi europei per avviare lo studio

Approvati due importanti finanziamenti europei per i progetti strategici dei trasporti del programma Italia-Croazia: Susport e Mimosa hanno ricevuto 14,2 milioni interamente cofinanziati dal programma di cooperazione europeo e dai fondi nazionali di supporto. L' Autorità portuale ha ottenuto 1 milione per le strategie ambientali e di mobilità dei suoi porti dedicati al traffico merci e passeggeri, **Ancona** e Ortona. E' inoltre prossimo l' avvio del progetto Ecowaves, con capofila l' Adsp di Taranto, che affronta la gestione dei rifiuti delle navi e la tutela dell' ambiente marino nell' ambito della Macroregione Adriatico Ionica, con un contributo di 370 mila euro per **Ancona**. Tema principale del progetto Susport, per il **porto** di **Ancona**, sarà la riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta nello scalo approfondendo anche le nuove opportunità legate all' alimentazione elettrica autonoma delle navi e da banchina. Nei porti di **Ancona** e Ortona, si interverrà sugli impianti di illuminazione introducendo tecnologia led, riducendo così i consumi. Con il progetto Ecowaves, invece, il **porto** di **Ancona** si doterà di apparati tecnologici a mare per poter controllare costantemente la qualità delle acque del **porto**, un supporto fondamentale per poter gestire gli interventi di dragaggio. Il progetto consentirà anche di ammodernare i piani dei rifiuti dei porti del sistema.



# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### La festa dell' Europa porta soldi: progetti da 14 milioni per il porto

Il 9 maggio è la Festa dell' Europa e il **porto** di **Ancona** si avvicina alla ricorrenza con ottime notizie che arrivano proprio da due dei programmi di cooperazione dell' area adriatica. Sono stati approvati in questi giorni di due importanti finanziamenti europei per i progetti strategici dei trasporti del programma Italia-Croazia: Susport e Mimosa hanno ricevuto 14,2 milioni di euro interamente cofinanziati dal programma di cooperazione europeo e dai fondi nazionali di supporto. L' Autorità portuale del mare Adriatico centrale, unico ente insieme all' Autorità portuale di Spalato a partecipare ad ambedue i progetti, ha ottenuto 1 milione di euro per le strategie ambientali e di mobilità dei suoi porti dedicati al traffico merci e passeggeri, **Ancona** e Ortona. E' inoltre prossimo l' avvio del progetto Ecowaves, con capofila l' Adsp di Taranto, con un contributo di 370 mila euro per **Ancona**. Tema principale del progetto Susport, per il **porto** di **Ancona**, sarà la riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta nello scalo approfondendo anche le nuove opportunità legate all' alimentazione elettrica autonoma delle navi e da banchina. Un progetto coerente con l' **Ancona** Blue Agreement che ha visto coinvolte quasi tutte le compagnie di traghetto dello scalo e la Capitaneria di **porto** di **Ancona**.

**Sgominata la banda delle carte d'identità**  
Il primo colpo messo a segno a Sirio e poi in altri comuni del centro sud. I carabinieri di Numa e l'arma trionfano in Campello

**SOCIETÀ OPERANTE NELLA GREEN ECONOMY**  
RICERCA  
N. 1 ADDETTA AL FRONT OFFICE  
SI RICHIEDE CONOSCENZA DI lingua inglese (scritto e parlato) - pacchetto office  
N. 1 RESPONSABILE AMMINISTRATIVO  
Doti personali di umiltà e autorevolezza verranno considerate positivamente.  
INVIARE CURRICULUM TRAVANTE MAIL: [amministratore@arimgreen.it](mailto:amministratore@arimgreen.it)

**La festa dell'Europa porta soldi: progetti da 14 milioni per il porto**



# Ancona Today

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Porto: nuovi fondi europei per sostenere il porto di Ancona

*Stanziate 1,37 milioni di euro di nuovi contributi dal programma Italia-Croazia e Adrion per la transizione verde dei porti e per l'innovazione nella gestione dei passeggeri*

Sono stati approvati in questi giorni due importanti finanziamenti europei per i progetti strategici dei trasporti del programma Italia-Croazia: Susport e Mimosa hanno ricevuto 14,2 milioni di euro interamente cofinanziati dal programma di cooperazione europeo e dai fondi nazionali di supporto. L'Autorità portuale del mare Adriatico centrale, unico ente insieme all'Autorità portuale di Spalato a partecipare ad ambedue i progetti, ha ottenuto 1 milione di euro per le strategie ambientali e di mobilità dei suoi porti dedicati al traffico merci e passeggeri, **Ancona** e Ortona. E' inoltre massimo l'avvio del progetto Ecowaves, con capofila l'Adsp di Taranto, che affronta la gestione dei rifiuti delle navi e la tutela dell'ambiente marino nell'ambito della Macroregione Adriatico Ionica, con un contributo di 370 mila euro per **Ancona**. Tema principale del progetto Susport, per il **porto di Ancona**, sarà la riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta nello scalo approfondendo anche le nuove opportunità legate all'alimentazione elettrica autonoma delle navi e da banchina. Un progetto coerente all'impegno per la riduzione delle emissioni delle navi avviato nel 2019 con l'**Ancona Blue Agreement** che ha visto coinvolte quasi tutte le compagnie di traghetto dello scalo e la Capitaneria di **porto di Ancona**, e il Pia in collaborazione con la Regione Marche e il Comune di **Ancona**. Susport sosterrà gli investimenti delle compagnie traghetto e dell'Autorità di sistema portuale per ridurre, oltre i termini di legge, le emissioni in **porto** e preparare le proprie navi all'obiettivo zero emissioni in sosta. Analogamente, verranno studiate tutte le necessità infrastrutturali del **porto** in questo campo. Altra rilevante dimensione del progetto è il risparmio energetico. Nei porti di **Ancona** e Ortona, si interverrà sugli impianti di illuminazione introducendo tecnologia led, riducendo così i consumi e la relativa impronta ambientale degli scali. Fondamentale, per questa seconda azione, è il coordinamento con Agenzia di sviluppo, Azienda speciale della Camera di commercio Chieti-Pescara, partner di progetto che cura l'intervento sul **porto** di Ortona. Con il progetto Ecowaves, invece, il **porto di Ancona** si doterà di apparati tecnologici a mare per poter controllare costantemente la qualità delle acque del **porto**, un supporto fondamentale per poter gestire gli interventi di dragaggio di cui necessitano tutti gli scali del sistema portuale. Il progetto consentirà anche di ammodernare i piani dei rifiuti dei porti del sistema. Il futuro del traffico passeggeri è una delle grandi incognite lasciate dalla pandemia coronavirus. Questo diverrà certamente uno dei temi che l'Adsp del mare Adriatico centrale affronterà nel progetto Mimosa, finalizzato a migliorare i servizi ai passeggeri nei territori costieri italiani e croati. Un intervento pensato originariamente per la qualità dei servizi del traffico passeggeri in crescita nello scalo di **Ancona** e che oggi consente di disporre di risorse immediatamente disponibili per adattare le infrastrutture per i passeggeri alle nuove disposizioni che hanno dato un forte stimolo e velocizzazione a migliorare la sicurezza dei viaggiatori. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante, dopo che avrai attivato javascript. . . Forse potrebbe interessarti, dopo che avrai attivato javascript. . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. Giampieri, sostenibilità fattore di competitività e di attenzione alla comunità:



«Il tema molto serio della sostenibilità ambientale per noi non è soltanto uno slogan - afferma il presidente dell' Autorità di sistema portuale,

---



## Ancona Today

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

Rodolfo Giampieri -, è fatto di tanti passaggi coerenti ed è la nostra stella polare già da qualche anno: sostenibilità e innovazione, fattori competitivi per le aziende, adattabilità ai cambiamenti e attenzione alla comunità, compresa quella portuale». «European Green Deal - dice Giampieri - è un grande progetto lanciato dalla Commissione Ue per il quale **Ancona** e i porti dell' Adriatico centrale si fanno trovare pronti con proposte ed esperienze innovative a livello nazionale ed europeo, come il Blue agreement e il progetto scalo Marotti-TinS, che fanno della Autorità di sistema portuale un partner credibile. Abbiamo sempre ritenuto importante trasformare i passeggeri in clienti del **porto**, della città, del territorio e continueremo su questa strada cercando di migliorare, con fatti concreti, tutti i servizi a cominciare da quelli ambientali».

## Ancona: dall' Europa nuove risorse per i porti dell' Adriatico centrale per sostenibilità e innovazione

(FERPRESS) - **Ancona**, 5 MAG - Il 9 maggio è la Festa dell' Europa e il **porto di Ancona** si avvicina alla ricorrenza con ottime notizie che arrivano proprio da due dei programmi di cooperazione dell' area adriatica. Sono stati approvati in questi giorni di due importanti finanziamenti europei per i progetti strategici dei trasporti del programma Italia-Croazia: Susport e Mimosa hanno ricevuto 14,2 milioni di euro interamente cofinanziati dal programma di cooperazione europeo e dai fondi nazionali di supporto. L' Autorità portuale del mare Adriatico centrale, unico ente insieme all' Autorità portuale di Spalato a partecipare ad ambedue i progetti, ha ottenuto 1 milione di euro per le strategie ambientali e di mobilità dei suoi porti dedicati al traffico merci e passeggeri, **Ancona** e Ortona. E' inoltre prossimo l' avvio del progetto Ecowaves, con capofila l' Adsp di Taranto, che affronta la gestione dei rifiuti delle navi e la tutela dell' ambiente marino nell' ambito della Macroregione Adriatico Ionica, con un contributo di 370 mila euro per **Ancona**. Tema principale del progetto Susport, per il **porto di Ancona**, sarà la riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta nello scalo approfondendo anche le

nuove opportunità legate all' alimentazione elettrica autonoma delle navi e da banchina. Un progetto coerente all' impegno per la riduzione delle emissioni delle navi avviato nel 2019 con l' **Ancona Blue Agreement** che ha visto coinvolte quasi tutte le compagnie di traghetto dello scalo e la Capitaneria di **porto di Ancona**, e il Pia in collaborazione con la Regione Marche e il Comune di **Ancona**. Susport sosterrà gli investimenti delle compagnie traghetto e dell' Autorità di sistema portuale per ridurre, oltre i termini di legge, le emissioni in **porto** e preparare le proprie navi all' obiettivo zero emissioni in sosta. Analogamente, verranno studiate tutte le necessità infrastrutturali del **porto** in questo campo. Altra rilevante dimensione del progetto è il risparmio energetico. Nei porti di **Ancona** e Ortona, si interverrà sugli impianti di illuminazione introducendo tecnologia led, riducendo così i consumi e la relativa impronta ambientale degli scali. Fondamentale, per questa seconda azione, è il coordinamento con Agenzia di sviluppo, Azienda speciale della Camera di commercio Chieti-Pescara, partner di progetto che curerà l' intervento sul **porto** di Ortona. Con il progetto Ecowaves, invece, il **porto di Ancona** si doterà di apparati tecnologici a mare per poter controllare costantemente la qualità delle acque del **porto**, un supporto fondamentale per poter gestire gli interventi di dragaggio di cui necessitano tutti gli scali del sistema portuale. Il progetto consentirà anche di ammodernare i piani dei rifiuti dei porti del sistema. Il futuro del traffico passeggeri è una delle grandi incognite lasciate dalla pandemia coronavirus. Questo diverrà certamente uno dei temi che l' Adsp del mare Adriatico centrale affronterà nel progetto Mimosa, finalizzato a migliorare i servizi ai passeggeri nei territori costieri italiani e croati. Un intervento pensato originariamente per la qualità dei servizi del traffico passeggeri in crescita nello scalo di **Ancona** e che oggi consente di disporre di risorse immediatamente disponibili per adattare le infrastrutture per i passeggeri alle nuove disposizioni che hanno dato un forte stimolo e velocizzazione a migliorare la sicurezza dei viaggiatori. Giampieri, sostenibilità fattore di competitività e di attenzione alla comunità "Il tema molto serio della sostenibilità ambientale per noi non è soltanto uno slogan - afferma il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, è fatto di tanti passaggi coerenti ed è la nostra stella polare già da qualche anno: sostenibilità e innovazione, fattori competitivi per le aziende, adattabilità ai cambiamenti e attenzione alla comunità, compresa quella portuale". European Green Deal,



dice Giampieri, "è un grande progetto lanciato dalla Commissione Ue per il quale **Ancona** e i porti dell' Adriatico centrale si fanno trovare pronti



## FerPress

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

con proposte ed esperienze innovative a livello nazionale ed europeo, come il Blue agreement e il progetto scalo Marotti-TinS, che fanno della Autorità di sistema portuale un partner credibile. Abbiamo sempre ritenuto importante trasformare i passeggeri in clienti del **porto**, della città, del territorio e continueremo su questa strada cercando di migliorare, con fatti concreti, tutti i servizi a cominciare da quelli ambientali".

# Informatore Navale

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### DALL'EUROPA NUOVE RISORSE PER ANCONA E I PORTI DELL'ADRIATICO CENTRALE PER SOSTENIBILITA' E INNOVAZIONE

1,37 milioni di euro di nuovi contributi dai programma Italia-Croazia e Adrion per la transizione verde dei porti e per l'innovazione nella gestione dei passeggeri Ancona, 5 maggio 2020 - Il 9 maggio è la Festa dell'Europa e il porto di Ancona si avvicina alla ricorrenza con ottime notizie che arrivano proprio da due dei programmi di cooperazione dell'area adriatica. Sono stati approvati in questi giorni di due importanti finanziamenti europei per i progetti strategici dei trasporti del programma Italia-Croazia: Susport e Mimosa hanno ricevuto 14,2 milioni di euro interamente cofinanziati dal programma di cooperazione europeo e dai fondi nazionali di supporto. L'Autorità portuale del mare Adriatico centrale, unico ente insieme all'Autorità portuale di Spalato a partecipare ad ambedue i progetti, ha ottenuto 1 milione di euro per le strategie ambientali e di mobilità dei suoi porti dedicati al traffico merci e passeggeri, Ancona e Ortona. E' inoltre prossimo l'avvio del progetto Ecowaves, con capofila l'Adsp di Taranto, che affronta la gestione dei rifiuti delle navi e la tutela dell'ambiente marino nell'ambito della Macroregione Adriatico Ionica, con un contributo di 370 mila euro per Ancona. Tema principale del progetto Susport , per il porto di Ancona, sarà la riduzione delle emissioni delle navi durante la sosta nello scalo approfondendo anche le nuove opportunità legate all'alimentazione elettrica autonoma delle navi e da banchina. Un progetto coerente all'impegno per la riduzione delle emissioni delle navi avviato nel 2019 con l'Ancona Blue Agreement che ha visto coinvolte quasi tutte le compagnie di traghetto dello scalo e la Capitaneria di porto di Ancona, e il Pia in collaborazione con la Regione Marche e il Comune di Ancona. Susport sosterrà gli investimenti delle compagnie traghetto e dell'Autorità di sistema portuale per ridurre, oltre i termini di legge, le emissioni in porto e preparare le proprie navi all'obiettivo zero emissioni in sosta. Analogamente, verranno studiate tutte le necessità infrastrutturali del porto in questo campo. Altra rilevante dimensione del progetto è il risparmio energetico . Nei porti di Ancona e Ortona, si interverrà sugli impianti di illuminazione introducendo tecnologia led, riducendo così i consumi e la relativa impronta ambientale degli scali. Fondamentale, per questa seconda azione, è il coordinamento con Agenzia di sviluppo, Azienda speciale della Camera di commercio Chieti-Pescara, partner di progetto che curerà l'intervento sul porto di Ortona. Con il progetto Ecowaves , invece, il porto di Ancona si doterà di apparati tecnologici a mare per poter controllare costantemente la qualità delle acque del porto , un supporto fondamentale per poter gestire gli interventi di dragaggio di cui necessitano tutti gli scali del sistema portuale. Il progetto consentirà anche di ammodernare i piani dei rifiuti dei porti del sistema . Il futuro del traffico passeggeri è una delle grandi incognite lasciate dalla pandemia coronavirus. Questo diverrà certamente uno dei temi che l'Adsp del mare Adriatico centrale affronterà nel progetto Mimosa , finalizzato a migliorare i servizi ai passeggeri nei territori costieri italiani e croati. Un intervento pensato originariamente per la qualità dei servizi del traffico passeggeri in crescita nello scalo di Ancona e che oggi consente di disporre di risorse immediatamente disponibili per adattare le infrastrutture per i passeggeri alle nuove disposizioni che hanno dato un forte stimolo e velocizzazione a migliorare la sicurezza dei viaggiatori. Giampieri, sostenibilità fattore di competitività e di attenzione alla comunità 'Il tema molto serio della sostenibilità ambientale per noi non è soltanto uno slogan - afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, è fatto di tanti passaggi coerenti ed è la nostra stella polare già da qualche anno: sostenibilità e



innovazione, fattori competitivi per le aziende, adattabilità ai cambiamenti e attenzione alla comunità, compresa quella portuale'. European Green Deal, dice Giampieri, 'è un grande progetto lanciato dalla



## **Informatore Navale**

### **Ancona e porti dell'Adriatico centrale**

---

Commissione Ue per il quale Ancona e i porti dell'Adriatico centrale si fanno trovare pronti con proposte ed esperienze innovative a livello nazionale ed europeo, come il Blue agreement e il progetto scalo Marotti-TinS, che fanno della Autorità di sistema portuale un partner credibile. Abbiamo sempre ritenuto importante trasformare i passeggeri in clienti del porto, della città, del territorio e continueremo su questa strada cercando di migliorare, con fatti concreti, tutti i servizi a cominciare da quelli ambientali'.

### Ancona prepara un porto 'europeo' per traffico merci

*Giampieri: al momento stiamo soffrendo (come altri scali italiani) il crollo di passeggeri e crocieristi*

Veziro Benetti

ANCONA Proseguono gli interventi di presidenti delle AdSp italiane, di associazioni imprenditoriali, sindaci. Oggi è intervenuto con la cortesia e la professionalità che lo contraddistingue Rodolfo Giampieri presidente della AdSp del mar Adriatico centrale. Come sempre chiarissimo nella esposizione, il presidente ha risposto ad un prima domanda che gli chiedeva l'attuale situazione dello scalo dorico. Un porto all'avanguardia nel settore merci (ndr oggi naturalmente con qualche tonnellata in meno a causa del Covid-19) ma che sta soffrendo in quanto affianca alle merci un numero di passeggeri e crocieristi con numeri al vertice nella classifica nazionale. Il presidente ha elencato quanto è stato fatto, cosa stanno attualmente portando avanti e quanto dovrà essere fatto nell'immediato futuro. Giampieri si è quindi soffermato sulla infrastrutture. Ancona sta portando avanti un importante lavoro di ristrutturazione dei piazzali e delle banchine che troveranno posto nell'area che era interessata dai silos. In chiusura un pronostico sulla ripresa. In questo caso forse più che presidenti bisognerebbe essere indovini. Ecco comunque l'intervista completa.



### Ancona: porto riapre al pubblico dal 7 Maggio

*Accesso consentito per motivi di lavoro e agli autotrasportatori in transito sui traghetti*

Redazione

ANCONA E' stato prorogato per motivi tecnici fino a domani 6 Maggio, il divieto di accesso alle persone nel porto di Ancona. Una misura presa per prevenire la diffusione del Coronavirus. L'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, precisa che nello scalo potranno accedere naturalmente coloro che vi entrano per motivi di lavoro e anche gli autotrasportatori in transito sui traghetti in arrivo e partenza. Il 7 Maggio sarà emessa una nuova ordinanza per una riapertura progressiva del Porto antico al pubblico, che terrà conto di tutte le varie esigenze e ordinanze emerse dalla diffusione del Coronavirus.



## Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Costa Magica, sacchi di rifiuti e smog? «Tranquilli, è tutto sotto controllo»

L' Autorità portuale risponde ai dubbi sollevati da opposizione e cittadinanza: «Si tratta di ferro nickel, non puzza e la nave da crociera non c'entra nulla»

Sacchi pieni appoggiati nei pressi della nave Costa Magica. La questione è stata sollevata ieri dalla consigliera comunale della Lega, Antonella Andreoli, durante l' occupazione della sala consiliare di Palazzo del Popolo. Secondo la Andreoli si tratterebbe dei rifiuti scaricati dall' interno della nave: «Alcuni frequentatori della zona portuale, specie nella parte operativa dove è ormeggiata la nave da crociera - ha detto la Andreoli - ci hanno riferito di quegli enormi sacchi buttati a terra, maledoranti e senza controllo. Vorremmo chiedere conto ai diretti interessati e ricevere una spiegazione». A spiegarsi interviene il segretario generale dell' Autorità portuale di Ancona, Matteo Paroli: «Capisco a cosa si sta riferendo la consigliera e le rispondo con piacere e con dovizia di particolari perché dell' argomento rifiuti me ne sono occupato - precisa il numero del presidente dell' Authority Rodolfo Giampieri - Quei sacchi di cui parla la Andreoli li vedo anche io dal mio ufficio lì nella zona delle banchine ex silos, ma non sono rifiuti, si tratta di ferro nickel, non puzza assolutamente ed è merce messa lì dalla Icop. In effetti sono molto simili a quelli che la ditta che si occupa dei rifiuti in porto, la Garbage, utilizza per il suo lavoro. I contenitori dei rifiuti della nave Magica non sono stati abbandonati, anzi, tutt' altro, si trovano all' interno della ditta stessa che ha provveduto ad occuparsi della differenziazione e che li sta trattando con un occhio particolare proprio alla luce dei regolamenti. Una parte dei rifiuti, plastica, vetro, alluminio e così via, verrà inviata e conferita presso una discarica di Coriano, in provincia di Rimini. L' umido, invece sarà trattato presso un' altra discarica specializzata. Non esiste alcun timore in questo senso, nulla è stato lasciato al caso». Un altro argomento, è quello dei fumi espulsi dalla Costa Magica ferma al porto nel cuore della città. La necessità di tenere il generatore in azione è legata alla presenza di centinaia di persone a bordo che devono poter contare sulle utenze, acqua ed elettricità in particolare: «La diffusione dei fumi dalla nave della Costa è conforme alle regole, anzi, lo è anche di più. Il limite di zolfo al 0,1% è rispettato, ma in più vorrei ricordare che le navi Costa dispongono di sistemi molto all' avanguardia, inoltre la potenza del generatore è molto al di sotto delle necessità in quanto a bordo ci sono meno di un quinto dei normali passeggeri» conclude Paroli.



# Ancona Today

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Costa Magica, Andreoli (Lega) chiede chiarimenti: «Ammassati e accumulati in sacchi»

*Il consigliere comunale della Lega-MSN Antonella Andreoli chiede notizie ufficiali sulle modalità di smaltimento dei rifiuti della Costa Magica*

Tra gli argomenti che il centrodestra vuole affrontare nel prossimo consiglio dell' 11 maggio c'è anche il tema della Costa Magica, la nave da crociera arrivata in **porto** una settimana fa. A bordo, ad oggi, i tamponi effettuati a bordo hanno permesso di accertare la presenza di circa 50 persone positive al Coronavirus. Tra i temi maggiormente sentiti dalla popolazione e dalla politica c'è la gestione e lo smaltimento dei rifiuti della nave. Su questo è intervenuta la consigliera Lega-MNS Antonella Andreoli durante l'occupazione dell'aula consiliare di Palazzo del Popolo. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante, dopo che avrai attivato javascript... Forse potrebbe interessarti, dopo che avrai attivato javascript... Devi attivare javascript per riprodurre il video. «Non c'è stata la possibilità di interloquire e quindi non sappiamo esattamente come stanno le cose sulla Costa- ha detto la Andreoli- ci arrivano segnalazioni dal **porto** sullo smaltimento dei rifiuti, sembrerebbe che sono rinchiusi, ammassati e maleodoranti in grandi sacchi. Nessuno ha capito bene come verranno distribuiti, smaltiti portati via. Chiediamo anche di conoscere come vengono gestite le acque di scarico della stessa nave».



## Cassa integrazione al portosi allarga lo spettro della crisi

*Centinaia di lavoratori già a casa e altri a rischio Appelli per la ripresa*

IMPRESI Si estende a macchia d'olio lo spettro della cassa integrazione per tutte le società di interesse generale. Dopo Port Mobility che in conseguenza della riduzione dei servizi richiesti dell' **Autorità portuale** è dovuta ricorrere, con l'accordo dei sindacati, agli aiuti di Stato per i propri 130 dipendenti, anche Pas (le cui quote sono detenute al 100% dall' Adsp) e Seport hanno richiesto la Cig in deroga per il Covid, ma per entrambe le società l'accordo con i sindacati sembra essere lontano. In totale si parla di oltre 220 lavoratori tra i 130 di Port Mobility, i 73 di Pas e i 23 di Seport che cura il decoro e l'igiene dello scalo. Una situazione esplosiva che mette in ginocchio centinaia di famiglie e lavoratori che svolgono servizi essenziali nello scalo e che sono stati sempre in prima linea anche durante la fase 1 dell'emergenza Covid. Da due mesi sono invece già in cassa integrazione i circa 100 dipendenti delle agenzie marittime per le quali l'attività si è fermata con lo stop di crociere e passeggeri.

PROPOSTE Ma proprio da Asamar Lazio, l'associazione regionale delle agenzie marittime, arrivano delle proposte, come chiesto in un appello qualche tempo fa anche dal presidente dell' Adsp, per rilanciare lo scalo. L'associazione, che si rammarica di non essere mai stata interpellata nei vari tavoli aperti durante la crisi, si unisce al grido di allarme lanciato da altre associazioni di categoria e ha stilato un elenco di proposte tra cui estendere la fattibilità delle operazioni portuali a tutte le tipologie di rifiuti non pericolosi e l'apertura completa al traffico container sulla banchina 24. Secondo Asamar, per attirare nuovi traffici dovrebbero anche ridursi i costi legati allo sbarco/imbarco delle merci. «In questo senso, - scrivono - una diminuzione delle tariffe dei diritti di imbarco/sbarco darebbe giovamento al rilancio del porto. Allo stesso scopo, gioverebbe una riduzione degli importi delle tasse di ancoraggio mensili sulla scorta di quanto fatto per le tasse di ancoraggio annuale. Questa riduzione comporterebbe un minor costo del sistema porto che risulterebbe quindi più attrattivo. Una buona movimentazione della merce sottobord è alla base di un corretto afflusso/deflusso della stessa merce in banchina. Le condizioni delle nostre banchine, soprattutto della banchina 24 e della 25 sud, causano difficoltà logistiche che minano la velocità delle operazioni portuali. Un loro ammodernamento servirebbe ai traffici ed alle imprese che ci lavorano». YACHT Fari puntati anche sul traffico degli yacht che, in base alle riviste di settore, sarà il primo a rilanciarsi per via del numero esiguo di ospiti e membri dell'equipaggio. «La condizione della marina yachting lamenta Asamar - è al limite della fatiscenza con alcuni mega-yacht già nel 2019 hanno dovuto rinunciare all'ormeggio per il basso fondale. Un dragaggio della banchina 7, che permetta un pescaggio di almeno 7 metri, attrarrebbe un maggior numero di natanti». ENEL Tra le proposte infine c'è la richiesta di velocizzare l'iter per la realizzazione di ZIs e Zes e la richiesta ad Enel di far arrivare mensilmente almeno 3/4 navi carboniere e 3/4 navi ceneriere. «Per la Spa elettrica significherebbe solo un leggero aumento di costo, - conclude Asamar - ma un piccolo aumento dell'attuale movimentazione sarebbe una boccata d'ossigeno per il mondo delle imprese e dei servizi portuali che girano attorno a questo traffico». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Porto di Civitavecchia polo sanitario di riferimento per il comparto marittimo

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 5 MAG - Come noto il comparto crocieristico ha, da sempre, contribuito in modo "trainante" allo sviluppo del **porto** di **Civitavecchia**. Lo stesso risulta, tuttavia, uno di quelli maggiormente colpiti dall' attuale emergenza Covid-19. Le future misure collegate alla successiva ed incombente fase di ripresa, oltre a sostenere il turismo crocieristico ed il relativo comparto, potrebbero interessare, altresì, l' implementazione di un efficace meccanismo di sicurezza sanitaria. In ragione dell' esperienza maturata, sulla base di una condivisa riflessione tra il Comandante del **porto**, Vincenzo Leone e il Presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, un eventuale investimento nel settore sanitario marittimo, soprattutto per le enormi potenzialità che esso costituirebbe per l' intera regione, potrebbe rappresentare un vincente volano di impulso per la ripartenza. Raggiunta, infatti, una sostanziale riduzione della circolazione del virus nel Paese, la sfida principale sarà quella di assicurare la riattivazione dei collegamenti marittimi e l' avvio dell' intera economia portuale senza compromettere i risultati ottenuti in termini di salute pubblica. Fin dalle fasi iniziali di gestione dell' emergenza la stretta collaborazione tra le istituzioni preposte e i vari attori della filiera del trasporto marittimo hanno assicurato la definizione e la tempestiva adozione di processi operativi fondamentali per il contrasto alla diffusione dell' epidemia. In ragione di ciò, **Civitavecchia** avrebbe, infatti, i necessari presupposti per la realizzazione di un polo sanitario di nuova concezione e di alto valore aggiunto, non solo in grado di offrire servizi efficaci per un' utenza (milioni di crocieristi e centinaia di migliaia membri di equipaggio) bisognosa di assistenza "post-Covid 19" ma anche di supporto ad un più ampio bacino di riferimento costituito dal "triangolo" ad altissima concentrazione antropica dei milioni di viaggiatori in transito tra Roma, Fiumicino e **Civitavecchia**. Il progetto sfrutterebbe le già esistenti eccellenze della Sanità Marittima - che opera, peraltro, in sincrono con lo scalo aeroportuale di Fiumicino - e le strutture logistiche presenti e facilmente implementabili, nonché il concreto interesse degli operatori del crocierismo internazionale. In tal senso, di grandissimo interesse potrebbe essere la sinergia che intorno a tale progetto di sviluppo logistico sanitario verrebbe a crearsi tra il Pubblico, costituito dalla Sanità nazionale/regionale, dal MIT e dall' Autorità di Sistema Portuale, ed i privati (tra cui le grandi compagnie di navigazione), interessati a contribuire a realizzare infrastrutture e servizi in grado di offrire una "rinnovata percezione" di sicurezza sanitaria per l' utenza del settore. Tale approccio coordinato ha rappresentato un valore importante all' avvio della crisi e riteniamo vada preservato in tutte le fasi successive di gestione post-crisi. Il citato Polo sanitario potrebbe svolgere anche una funzione di supporto all' attività didattica in favore dei marittimi, tra cui la certificazione degli stessi, nonché utilizzato come punto di osservazione e di assistenza di carattere sanitario soprattutto per i passeggeri. In base a quanto sarà disposto dalle Autorità sanitarie, ed in particolare dall' USMAF (Ufficio di Sanità Marittima), la Guardia Costiera, in qualità di Autorità Marittima deputata a garantire la sicurezza portuale, nella doppia accezione di safety e security, potrà certamente continuare, in sinergia con l' Autorità di Sistema Portuale, a garantire un ruolo di efficace coordinamento dei soggetti a vario titolo coinvolti.



### Civitavecchia, polo sanitario di riferimento per il comparto marittimo

GAM EDITORI

6 maggio 2020 - Come noto il comparto crocieristico ha, da sempre, contribuito in modo "trainante" allo sviluppo del porto di Civitavecchia. Lo stesso risulta, tuttavia, uno di quelli maggiormente colpiti dall'attuale emergenza Covid-19. Le future misure collegate alla successiva ed incombente fase di ripresa, oltre a sostenere il turismo crocieristico ed il relativo comparto, potrebbero interessare, altresì, l'implementazione di un efficace meccanismo di sicurezza sanitaria. In ragione dell'esperienza maturata, sulla base di una condivisa riflessione tra il Comandante del porto, Vincenzo Leone e il Presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, un eventuale investimento nel settore sanitario marittimo, soprattutto per le enormi potenzialità che esso costituirebbe per l'intera regione, potrebbe rappresentare un vincente volano di impulso per la ripartenza. Raggiunta, infatti, una sostanziale riduzione della circolazione del virus nel Paese, la sfida principale sarà quella di assicurare la riattivazione dei collegamenti marittimi e l'avvio dell'intera economia portuale senza compromettere i risultati ottenuti in termini di salute pubblica. Fin dalle fasi iniziali di gestione dell'emergenza la stretta collaborazione tra le istituzioni preposte e i vari attori della filiera del trasporto marittimo hanno assicurato la definizione e la tempestiva adozione di processi operativi fondamentali per il contrasto alla diffusione dell'epidemia. In ragione di ciò, Civitavecchia avrebbe, infatti, i necessari presupposti per la realizzazione di un polo sanitario di nuova concezione e di alto valore aggiunto, non solo in grado di offrire servizi efficaci per un'utenza (milioni di crocieristi e centinaia di migliaia membri di equipaggio) bisognosa di assistenza "post-Covid 19" ma anche di supporto ad un più ampio bacino di riferimento costituito dal "triangolo" ad altissima concentrazione antropica dei milioni di viaggiatori in transito tra Roma, Fiumicino e Civitavecchia.



## Porto di Civitavecchia, Asamar: 'Agenti marittimi voce autorevole, l'Authority ci ascolti'

Redazione

Riceviamo e pubblichiamo la lettera di Asamar Lazio - Associazione delle agenzie marittime raccomandatarie del Lazio / Asamar si rammarica di non essere mai stata interpellata nei vari tavoli aperti durante questa crisi. Vorremmo sottolineare con tutta la dovuta fermezza che l'agente marittimo è, nei traffici merci, il vero collegamento tra armatore, ricevitore/caricatore e terminalista. E' sempre l'agente marittimo che si interfaccia con le varie autorità locali (AdSP, Polizia di frontiera, Agenzia delle Dogane, Capitaneria, Guardia di Finanza). Ed è ancora l'agente marittimo che sponsorizza il porto cercando nuovi traffici e soluzioni ai relativi problemi operativi, per far sì che anche solo una nave in più arrivi nel nostro porto. A differenza di molti altri porti che basano la propria economia sulla movimentazione delle merci, il nostro porto opera principalmente nel settore passeggeri (crociere e traghetti) e questo è oggettivamente confermato da quanto si è potuto constatare durante questa crisi, in cui la totale scomparsa di questo traffico ha determinato la profonda crisi di agenzie marittime, spedizionieri, imprese portuali, guide ed accompagnatori, società di Ncc e bus. Anche in questo caso, in quanto coordinatore dei vari servizi richiesti dalla nave e dai suoi passeggeri, è l'agente marittimo che ha, più di tutti, il polso della situazione. Quasi tutti i lavoratori delle agenzie marittime più di un centinaio - sono attualmente in cassa integrazione in attesa della fine di questa emergenza. Asamar Lazio, unendosi al grido di allarme lanciato da altre associazioni di categoria, intende portare proposte concrete per tentare di ridare un futuro al nostro porto. Più dettagliatamente: Il settore del traffico rifiuti, da oltre due anni, sta cercando di affacciarsi su questo porto. Un grosso ostacolo che purtroppo si frappone ad uno suo concreto realizzarsi è la limitazione al traffico del solo CSS Codice CER 191210 (il cosiddetto CDR). Alcuni esportatori non vedono l'ora di poter iniziare l'esportazione di rifiuti con codici CER diversi, soprattutto 191212 e 191204. E' proposta di questa associazione voler estendere la fattibilità delle operazioni portuali a tutte le tipologie di rifiuti non pericolosi. Una rapida consultazione di tutte le autorità interessate in questo traffico sbloccherebbe la situazione. Nell'ottica dell'ampliamento dell'offerta del porto, una nostra ulteriore proposta è l'apertura completa al traffico container sulla banchina 24. Nel corso del 2020, la banchina 25 sud può essere utilizzata per il traffico merci, ma dal 2021 quando auspicabilmente il traffico crociere ritornerà con forza quella banchina sarà dedicata per il 95% al traffico crocieristico. E' necessario, quindi, che la banchina 24 possa essere utilizzata per la movimentazione di qualsiasi tipo di merce. Al fine di poter attrarre nuovi traffici, è parere di questa associazione che debbano ridursi i costi legati allo sbarco/imbarco delle merci. In questo senso, una diminuzione delle tariffe dei diritti di imbarco/sbarco darebbe giovamento a quel processo di rilancio del porto. Il traffico delle rinfuse liquide, in particolare, soffre molto l'enorme ammontare dei diritti di sbarco. Il peso elevato di questi diritti pesa, successivamente, sul prezzo del bunker che viene venduto localmente alle navi. Il traffico di prodotti bunker sta andando inesorabilmente incontro ad un profondo declino per via della forte competitività di altri porti. Allo stesso scopo, gioverebbe una riduzione sperimentale degli importi delle tasse di ancoraggio mensili sulla scorta di quanto coraggiosamente fatto per le tasse di ancoraggio con validità annuale. Questa riduzione comporterebbe un minor costo del 'sistema porto' che risulterebbe quindi più attrattivo. Una buona movimentazione della merce



Porto di Civitavecchia, Asamar: "Agenti marittimi voce autorevole, l'Authority ci ascolti"



Riceviamo e pubblichiamo la lettera di Asamar Lazio - Associazione delle agenzie marittime raccomandatarie del Lazio /

Asamar si rammarica di non essere mai stata interpellata nei vari tavoli aperti durante questa crisi. Vorremmo sottolineare con tutta la dovuta fermezza che l'agente marittimo è, nei traffici merci, il vero collegamento tra armatore, ricevitore/caricatore e terminalista. E' sempre l'agente marittimo che si interfaccia con le varie autorità locali (AdSP, Polizia di frontiera, Agenzia delle Dogane, Capitaneria, Guardia di Finanza). Ed è ancora l'agente marittimo che sponsorizza il porto cercando nuovi traffici e soluzioni ai relativi problemi operativi, per far sì che anche solo una nave in più arrivi nel nostro porto.

A differenza di molti altri porti che basano la propria economia sulla movimentazione delle merci, il nostro porto opera principalmente nel settore passeggeri (crociere e traghetti) e questo è oggettivamente confermato da quanto si è potuto constatare durante

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulle tue email.

ISCRIVITI

sottobordo è alla base di un corretto afflusso/deflusso della stessa merce in banchina. Le condizioni delle nostre banchine, soprattutto della banchina 24 e della 25 sud, causano difficoltà logistiche che minano la velocità delle operazioni portuali. Un loro ammodernamento



gioverebbe ai traffici ed alle imprese che ci lavorano. Sulle principali riviste di settore si avanza l'ipotesi che sia il traffico yacht quello che sarà il primo a rilanciarsi (per via del numero esiguo di ospiti e membri dell'equipaggio a bordo). La condizione della marina yachting è al limite della fatiscenza, con erba in crescita sulla strada, uno strato di guano lungo tutta la banchina 7 e le boe non più al loro posto. In aggiunta, alcuni mega-yacht già nel 2019 hanno dovuto rinunciare all'ormeggio nella nostra marina yachting per via del basso fondale (5,5 metri di pescaggio consentito, al momento). Il loro dirottamento sulla banchina 8 non consente l'allaccio alla rete elettrica, è problematico per le procedure di security e non è scontato se consideriamo che la banchina 8 è spesso richiesta da unità militari. Un dragaggio della banchina 7, che permetta l'ormeggio di unità con pescaggio di almeno 7 metri, attrarrebbe un maggior numero di mega-yacht che darebbero respiro anche al settore della ristorazione, delle forniture navali, del trasporto con ncc etc. Una velocizzazione della creazione delle tanto agognate ZLS e ZES farebbe sicuramente da apripista ad un rinnovato interesse sul nostro porto. I vantaggi che deriverebbero sarebbero senza alcun dubbio notevolissimi. In questo momento di difficoltà sono state avanzate ad Enel molte proposte, alcune delle quali - conoscendo l'operatività della centrale ENEL per quanto riguarda la movimentazione del carbone - non facilmente praticabili. Enel non brucia tanto carbone perché, con la recente tassazione dell'anidride carbonica prodotta, il prezzo di vendita dell'energia risulta a volte inferiore al suo costo di produzione. In un momento di difficoltà sarebbe cosa buona chiedere ad Enel uno sforzo per sostenere il porto ed arrivare ad avere mensilmente almeno 3/4 navi carboniere e 3/4 navi ceneriere ormeggiate al loro pontile. Per Enel significherebbe solo un leggero aumento di costo, ma un piccolo aumento dell'attuale movimentazione sarebbe una boccata d'ossigeno per il mondo delle imprese e dei servizi portuali che girano attorno a questo traffico. Da questo breve e non esaustivo elenco appare chiaro come siano tante le cose che possono essere rapidamente realizzate, mettendovi mano da subito. Riteniamo ci si debba rimboccare le mani e fare sistema per ridare un futuro ai nostri porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

## Un elenco di proposte dagli agenti marittimi per rilanciare i porti del Lazio

Asamar Lazio, l'associazione delle agenzie marittime raccomandatarie della regione presieduta da Carlo Alberto Palomba, si rammarica di non essere mai stata interpellata nei vari tavoli aperti durante questa crisi degli scali marittimi locali. Vorremmo sottolineare con tutta la dovuta fermezza che l'agente marittimo è, nei traffici merci, il vero collegamento tra armatore, ricevitore/caricatore e terminalista. E' sempre l'agente marittimo che si interfaccia con le varie autorità locali (AdSP, Polizia di frontiera, Agenzia delle Dogane, Capitaneria, Guardia di Finanza, ecc). Ed è ancora l'agente marittimo che sponsorizza il porto cercando nuovi traffici e soluzioni ai relativi problemi operativi, per far sì che anche solo una nave in più arrivi nel nostro porto spiega in una nota Asamar. L'associazione sottolinea che l'attuale crisi innescata dal virus Covid-19 ha mostrato come Civitavecchia, a differenza di molti altri porti che basano la propria economia sulla movimentazione delle merci, opera principalmente nel settore passeggeri (crociere e traghetti) e questo è oggettivamente confermato da quanto si è potuto constatare durante questa crisi, in cui la totale scomparsa di questo traffico ha determinato la

profonda crisi di agenzie marittime, spedizionieri, imprese portuali, guide ed accompagnatori, società di ncc e bus. Quasi tutti i lavoratori delle agenzie marittime locali, più di un centinaio di persone, sono attualmente in cassa integrazione in attesa della fine dell'emergenza. Fatte queste premesse Asamar Lazio intende portare proposte concrete per tentare di ridare un futuro al porto. Di seguito le riflessioni e le proposte avanzate dall'associazione delle agenzie marittime: Il settore del traffico rifiuti, da oltre due anni, sta cercando di affacciarsi su questo porto. Un grosso ostacolo che purtroppo si frappone a un suo concreto realizzarsi è la limitazione al traffico del solo CSS Codice CER 191210 (il cosiddetto CDR). Alcuni esportatori non vedono l'ora di poter iniziare l'esportazione di rifiuti con codici CER diversi, soprattutto 191212 e 191204. E' proposta di questa associazione voler estendere la fattibilità delle operazioni portuali a tutte le tipologie di rifiuti non pericolosi. Una rapida consultazione di tutte le autorità interessate in questo traffico sbloccherebbe la situazione. Nell'ottica dell'ampliamento dell'offerta del porto, una nostra ulteriore proposta è l'apertura completa al traffico container sulla banchina 24. Nel corso del 2020, la banchina 25 sud può essere utilizzata per il traffico merci, ma dal 2021 quando auspicabilmente il traffico crociere ritornerà con forza quella banchina sarà dedicata per il 95% al traffico crocieristico. E' necessario, quindi, che la banchina 24 possa essere utilizzata per la movimentazione di qualsiasi tipo di merce. Al fine di poter attrarre nuovi traffici, è parere di questa associazione che debbano ridursi i costi legati allo sbarco/imbarco delle merci. In questo senso, una diminuzione delle tariffe dei diritti di imbarco/sbarco darebbe giovamento a quel processo di rilancio del porto. Il traffico delle rinfuse liquide, in particolare, soffre molto l'enorme ammontare dei diritti di sbarco. Il peso elevato di questi diritti pesa, successivamente, sul prezzo del bunker che viene venduto localmente alle navi. Il traffico di prodotti bunker sta andando inesorabilmente incontro a un profondo declino per via della forte competitività di altri porti. Allo stesso scopo, gioverebbe una riduzione sperimentale degli importi delle tasse di ancoraggio mensili sulla scorta di quanto coraggiosamente fatto per le tasse di ancoraggio con validità annuale. Questa riduzione comporterebbe un minor costo del sistema porto' che risulterebbe quindi più attrattivo. Una buona movimentazione della merce sottobordo è alla base di un corretto afflusso/deflusso della stessa merce in banchina. Le condizioni delle nostre banchine, soprattutto della banchina 24 e della 25 sud, causano difficoltà logistiche che minano la velocità delle



Asamar Lazio, l'associazione delle agenzie marittime raccomandatarie della regione presieduta da Carlo Alberto Palomba, si rammarica di non essere mai stata interpellata nei vari tavoli aperti durante questa crisi degli scali marittimi locali. "Vorremmo sottolineare con tutta la dovuta



ci lavorano. Sulle principali riviste di settore si avanza l'ipotesi che sia il traffico yacht quello che sarà il primo a rilanciarsi (per via del numero esiguo di ospiti e membri dell'equipaggio a bordo). La condizione della marina yachting è al limite della fatiscenza, con erba in crescita sulla strada, uno strato di guano lungo tutta la banchina 7 e le boe non più al loro posto. In aggiunta, alcuni mega-yacht già nel 2019 hanno dovuto rinunciare all'ormeggio nella nostra marina yachting per via del basso fondale (5,5 metri di pescaggio consentito, al momento). Il loro dirottamento sulla banchina 8 non consente l'allaccio alla rete elettrica, è problematico per le procedure di security e non è scontato se consideriamo che la banchina 8 è spesso richiesta da unità militari. Un dragaggio della banchina 7, che permetta l'ormeggio di unità con pescaggio di almeno 7 metri, attrarrebbe un maggior numero di mega-yacht che darebbero respiro anche al settore della ristorazione, delle forniture navali, del trasporto con ncc, ecc. Una velocizzazione della creazione delle tanto agognate ZLS e ZES farebbe sicuramente da apripista a un rinnovato interesse sul nostro porto. I vantaggi che deriverebbero sarebbero senza alcun dubbio notevolissimi. In questo momento di difficoltà sono state avanzate a Enel molte proposte, alcune delle quali, conoscendo l'operatività della centrale ENEL per quanto riguarda la movimentazione del carbone, non facilmente praticabili. Enel non brucia tanto carbone perché, con la recente tassazione dell'anidride carbonica prodotta, il prezzo di vendita dell'energia risulta a volte inferiore al suo costo di produzione. In un momento di difficoltà sarebbe cosa buona chiedere a Enel uno sforzo per sostenere il porto e arrivare ad avere mensilmente almeno 3/4 navi carboniere e 3/4 navi ceneriere ormeggiate al loro pontile. Per Enel significherebbe solo un leggero aumento di costo, ma un piccolo aumento dell'attuale movimentazione sarebbe una boccata d'ossigeno per il mondo delle imprese e dei servizi portuali che ruotano attorno a questo traffico. A questo punto non resta che attendere per vedere se e quali di queste proposte saranno colte per cercare di rilanciare l'attività negli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

## La 'Call' a Civitavecchia su piano di sviluppo ZLS

CIVITAVECCHIA Si è tenuta nei giorni scorsi una call sul Piano di Sviluppo Strategico che accompagnerà l'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) del Tirreno Centro-Settentrionale, a cui hanno partecipato le parti sociali e il presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo. Rispetto a quanto già convenuto nel corso di un precedente incontro scrive Marino Masucci di Fit-Cisl registriamo con soddisfazione che è stata recepita la nostra proposta di introdurre, nel Piano di Sviluppo Strategico, anche un capitolo dedicato all'innovazione 4.0. Tutte le principali sperimentazioni digitali e tecnologiche si stanno concentrando nel settore dei Porti: blockchain, 5G, cybersecurity, intelligenza artificiale, realtà aumentata, e saranno elementi fondamentali per quanto concerne il potenziamento dei traffici commerciali nel network dei Porti laziali. Il segretario generale della Fit-Cisl del Lazio Masucci, ha aggiunto che, anche alla luce delle pesanti flessioni che si sono registrate in seno alla croceristica e il calo del carbone per la centrale dell'Enel, è urgente un'accelerazione per quanto concerne la capacità commerciale degli scali portuali regionali. La ZLS rappresenta senza dubbio un importante elemento di facilitazione, indispensabile per favorire nuovi insediamenti produttivi e promuovere nuova occupazione di qualità con riflessi positivi su tutto il territorio regionale. Si tratta di un processo prosegue il sindacalista che andrà sostenuto attraverso la chiusura di importanti iniziative che riguardano in particolare: lo sviluppo delle funzionalità relative al retroporto e le infrastrutture di collegamento essenziali per le movimentazioni intra porto e verso i principali poli produttivi regionali in ottica intermodale (rete ferroviaria, stradale autostradale); lo sviluppo di una logistica integrata, che permetta l'implementazione delle facility portuali; l'estensione dei canali di traffico attraverso la realizzazione del corridoio mediterraneo intermodale Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploe. Iniziative sulle quali il Piano di Sviluppo Strategico è chiamato a fornire degli indirizzi puntuali e per i quali le parti sociali hanno richiesto chiarezza rispetto alle tempistiche, alla calendarizzazione dell'iter per la costituzione, e aggiornamenti specifici che la AdSP si è impegnata a fornire nelle settimane a venire. Invitiamo prosegue dunque a non disperdere l'esperienza del gruppo di lavoro di redazione del Piano Strategico di Sviluppo, ma di pensare ad una sua possibile integrazione all'interno del costituendo Osservatorio sulla mobilità prevista dalla Regione Lazio, favorendo così la partecipazione attiva anche di altre componenti, tra cui le parti sindacali. Nel corso dei lavori conclude il presidente di Majo ha comunicato alle parti il tentativo su cui si sta adoperando la AdSP per favorire operazioni di finanza alternativa (ad esempio basket bonds già attuate in altre Regioni con la partecipazione di Cassa Depositi e Prestiti) da impiegare anche a favore delle imprese che operano nel network portuale e retroportuale del Lazio. Un tentativo utile, a giudizio della Fit Cisl, anche alla luce delle recenti evoluzioni normative, che permetterebbe la possibilità di favorire nuova liquidità importante anche ai fini occupazionali.



## L'appello di cantieri e Marine «Date subito l'ok al diporto»

NAPOLI Pressing a tutto campo sul governatore Vincenzo De Luca, ma anche sul Governo, per il via libera alla messa in mare e alla navigazione delle imbarcazioni da diporto. Si tratta dell'ultimo, fondamentale, anello per dare fiato al settore della nautica, pesantemente colpito dalle restrizioni imposte dall'emergenza Coronavirus. La settimana scorsa lo sblocco dell'attività all'interno dei cantieri e la consegna delle barche differita comunque al 18 maggio. Il passo decisivo per motivare i diportisti a riprendere il mare è invocato non solo dalle aziende costruttrici, che di fatto potranno rientrare dei costi sostenuti prima dello stop, ma anche dalle società di gestione delle marine e delle banchine turistiche che in Campania rappresentano un segmento fondamentale dell'intera filiera. La questione riguarda sia il quando che il come. Oltre alla data del "mollate gli ormeggi" c'è grande attesa anche per le regole da osservare a bordo per garantire il distanziamento minimo imposto dalle norme e dal senso di responsabilità. Attualmente, in assenza di uno specifico input dall'alto, la posizione delle Capitanerie di **porto** è di totale chiusura, proprio perché limitazioni e restrizioni sono previste dalle ordinanze nazionali e regionali. «In questo momento - ricordano laconicamente dalla Guardia costiera di Castellammare di Stabia - è in vigore il divieto assoluto di navigazione per i diportisti. Tutte le attività ludico-ricreative restano dunque interdette». L'attesa dell'apertura è scandita dal moltiplicarsi degli appelli affinché, se le condizioni igieniche lo consentiranno, si possa arrivare al più presto a un intervento chiarificatore che consenta la circolazione marina. «Con la ripresa dell'attività produttiva - sottolinea Gennaro Amato, presidente delle associazioni di filiera Afina e Polo nautico italiano - è arrivato un segnale sicuramente positivo. Prelude infatti alla riapertura vera e propria del settore. Ma se ora non si dà al più presto ai diportisti la certezza di poter navigare si corre il rischio di rendere vano anche il rimessaggio effettuato. Finora il settore della cantieristica ha registrato perdite già del 40 per cento. Ulteriori ritardi finirebbero per rendere la situazione insostenibile». L'imprenditore punta il dito su un'evidente contraddizione. Si è dato il via libera alle auto con più persone a bordo appartenenti allo stesso nucleo familiare. Perché allora continuare a vietare le uscite in barca? A bordo le distanze di sicurezza si mantengono anche meglio». Amato conclude con un'altra considerazione. «Da che mondo è mondo a chi soffre di disturbi respiratori si consiglia il mare. L'aria iodata è una sorta di aerosol naturale». Il **porto** di Marina di Stabia è il più grande scalo turistico del Tirreno meridionale. E può ospitare anche panfili di circa 100 metri di lunghezza. «Questi giganti del mare che arrivano ogni estate da vari porti europei e perfino dalla Florida - spiega Giovanni La Mura, il presidente del **porto** - nel 2020 non faranno base da noi. Proprio per questo motivo è fondamentale puntare sui diportisti locali. In questo momento sono ferme all'ormeggio circa 400 imbarcazioni. Se non si perderà altro tempo possiamo immaginare di ospitarne altrettante. Potrebbero bastare per rendere meno pesante il bilancio. Se non si riuscisse a ripartire almeno con la clientela locale, con un amaro gioco di parole, potremmo concludere che per il **porto** sarebbe il naufragio». Insieme con Assonautica, Marina di Arechi a Salerno, Maglietta e Luise a Napoli ed altri operatori, Marina di Stabia ha sollecitato uno sblocco



## Corriere del Mezzogiorno

### Napoli

---

rapido dell' impasse. «Nelle marine organizzate - evidenzia La Mura - il distanziamento tra le barche è già assicurato. In mare, poi, è ancora più facile mantenere comportamenti adeguati all' emergenza determinata dal Coronavirus . Deve passare il messaggio che la barca rappresenta quest' anno il mezzo più sicuro per fare il bagno. Credo che un contributo importante per evitare il tracollo possa arrivare anche dal settore dei noleggi». Niente sconti sulle tariffe, ma prolungamento della permanenza a mare. «Con un fitto semestrale del posto - conclude La Mura - si potrà mantenere la barca a mare per tutto l' anno». Un appello a far prevalere il buon senso nell' applicazione delle restrizioni arriva anche dal presidente della commissione regionale per le Attività produttive Nicola Marrazzo. Che punta il dito verso «l' atteggiamento poco collaborativo delle Capitanerie di porto». Spiega: «Anche il ministro dell' Interno Lamorgese si è espressa in favore della ragionevolezza. Lo sblocco dell' attività dei cantieri è stato un passo importante. Ma solo la ripresa della navigazione potrà ridare vitalità a un settore strategico per la nostra economia, perché ha margini di crescita molto importanti».

# Avvisatore Marittimo

Napoli

## Napoli e i portuali, CULP chiede aree meno parcellizzate

Napoli. Trasformare il lavoro delle compagnie portuali in una pluralità di soggetti, oltre ad essere in primo luogo impossibile da realizzare per via del fatto che la legge (84/94) che disciplina i porti non lo permette, sarebbe in ogni caso controproducente su tutti i fronti, abbasserebbe certo il costo del lavoro ma lo frammenterebbe eccessivamente, la qualità del servizio diventerebbe instabile e la sicurezza sul lavoro incerta. Cui prodest, forse all'autoproduzione? ANCIP risponde così a Pasquale Legora de Feo, amministratore delegato del principale terminal container di Napoli, Conateco, che in un recente articolo sulla newsletter dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale aveva auspicato, tra i vari interventi da fare per la portualità, il «superamento della logica dell'unico soggetto di fornitura di manodopera temporanea, aprendo il mercato alla concorrenza tra i più soggetti». Una «provocazione strumentale», secondo Luca Grilli e Pierpaolo Castiglione, presidenti rispettivamente dell'Associazione Nazionale Imprese Portuali (ANCIP) e della Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Napoli (CULP). Secondo loro una vaga pluralità di soggetti «è rivelatrice di una approssimativa conoscenza della Legge 84/94. Non è dato comprendere l'utilità di più società che dovrebbero applicare la stessa tariffa retribuendo i propri lavoratori alle medesime condizioni se non frammentare la risposta operativa con un organico frazionato e certamente non sufficiente o peggio poco preparato a rispondere con immediatezza e preparazione alla domanda di lavoro del porto». In altre parole, un soggetto unico, così come non permette altrimenti la legge, garantisce una società «affidabile e attenta alle esigenze degli utenti portuali. Solo qualcuno non lo ha ancora segue in ultima pagina



# Avvisatore Marittimo

Napoli

## Napoli e i portuali

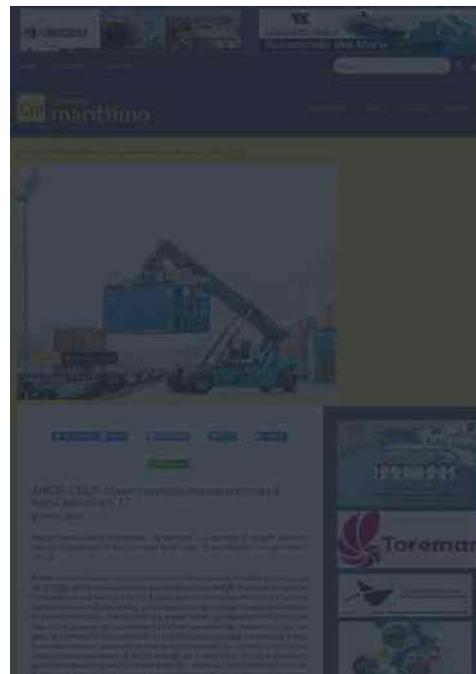
capito, sebbene lo si sia dimostrato con i fatti, che l'operatività portuale non può che trovare giovamento dall'utilizzo degli operai della CULP». Piuttosto, sottolineano Grilli e Castiglione, al porto di Napoli, ma questo vale anche per molti altri porti italiani, le criticità sono altre. Scambio di manodopera artt. 16 e 18 (e anche questo la legge non lo permette); parcellizzazione della quasi totalità delle aree portuali «asservite in concessione», rendendo impossibile l'accesso - è qui che avrebbe senso quella "pluralità di soggetti", secondo ANCIP e CULP - ad altre imprese. Ancora, sfruttamento del lavoro al limite dello stalking, e infine l'arroganza di alcuni interlocutori, che «si arroccano su posizioni ormai superate dai fatti circa i costi del lavoro ed un'organizzazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo che da tempo ha cambiato i suoi parametri adeguandoli alle necessità del porto e dei suoi attori». Grilli e Becce si riferiscono alla riorganizzazione interna degli ultimi anni della CULP di Napoli, al dibattito sull'autoproduzione (la possibilità per gli armatori di utilizzare i marittimi per fare alcune o tutte le manovre di carico e scarico merce dalla nave), alla possibilità di trasformazione in

The collage consists of several elements: a top section with a newspaper clipping titled 'BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO' containing various news items; a central large advertisement for 'GRIMALDI GROUP Short Sea Services' which includes a map of the Mediterranean region and a red truck; and a bottom section with text mentioning 'La Donatella Adriatica' and 'La Donatella Tirrenica' along with a claim of a 50% cost reduction.



## ANCIP-CULP: Il lavoro portuale temporaneo non si tocca, solo ex art. 17

«Appare quanto meno strumentale» chi vorrebbe una pluralità di soggetti esercenti l'attività di prestazione di lavoro portuale temporaneo - La sottolineatura arriva da ANCIP e CULP ROMA - Il lavoro portuale temporaneo può essere fornito solo dalla società autorizzata, ex art. 17 Legge 84/94. La sottolineatura arriva in una nota da ANCIP, Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali e da CULP, Compagnia Unica Lavoratori Portuali di **Napoli**. «Il lavoro portuale è stato, da sempre, punto qualificante ed elemento essenziale nell'attività dei trasporti marittimi»- Puntualizzano le due associazioni - «La normativa configurata dalla legge 84/94 propone una separazione tra l'azione imprenditoriale, incentrata in capo alle Imprese e terminalisti di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge, e la fornitura di mere prestazioni lavorative, assegnate alla società di cui all'articolo 17» - Tantopiù che si tratta di «separazione marcata ancora di più con il divieto per le società artt. 16 e 18 di detenere in qualsiasi modo partecipazioni nelle società art. 17 e viceversa. E questo perché la necessità di trovare una economia complessiva non può incidere sugli aspetti lavorativi che devono avere, invece, come loro obiettivo la sicurezza e la professionalità, elementi entrambi riconosciuti sia dall'attività consolidata da decenni, che dal riconoscimento che la stessa legge formula. Ancor di più nelle procedure per l'attivazione delle diverse concessioni, si evidenzia questa necessità in quanto l'unica società che riceve la concessione a seguito di gara pubblica è proprio la società art. 17 per la quale elemento qualificante nell'offerta deve essere la professionalità e la competenza nelle operazioni, ancor di più della economicità dei costi». La pluralità di soggetti? è solo strumentale Ma la contrarietà da parte di ANCIP e CULP è dichiarata soprattutto sulla possibilità che una pluralità di soggetti abbiano facoltà di esercitare l'attività di prestazione di lavoro portuale temporaneo, secondo le due associazioni questa è una eventualità che «appare quanto meno strumentale e rivelatore di una approssimativa conoscenza della legge 84/94». Tanto più che la società art. 17 deve sottostare alle regole dettate dalla stessa Autorità che ne determina la tariffa, ne stabilisce e controlla gli organici operativi commisurandoli alle necessità del **porto** ed è obbligata a servire indifferentemente tutte le società operanti nel **porto** e che ne richiedono l'opera a prescindere dai quantitativi e dalle opportunità operative fornite e che, inoltre, dalla legge viene anche sancita l'obbligatorietà a retribuire i lavoratori secondo un contratto collettivo di lavoro, a garantire a questi una retribuzione minima commisurata ai livelli contrattuali ed a garantire agli stessi tutti gli istituti contrattuali, anzi intervenendo in caso di carenza operativa, attraverso l'istituto dell'IMA, l'ANCIP ha sottolineato che alla luce di ciò non è dato comprendere quale potrebbe essere la necessità della compresenza di più società che forniscano lavoro portuale temporaneo, «che - ha rilevato l'associazione - dovrebbero applicare la stessa tariffa retribuendo i propri lavoratori alle medesime condizioni, se non frammentare la risposta operativa con un organico frazionato e certamente non sufficiente o peggio poco preparato a rispondere con immediatezza e preparazione alla domanda di lavoro del **porto**». Problemi del **porto** di **Napoli** La sottolineatura di Ancip e Culp entra nel particolare delle vicende del **porto** di **Napoli**: «A nostro sommo avviso i problemi del **porto**, in particolare del **porto** di **Napoli**, sono altri e più precisamente nelle distorsioni che si verificano quotidianamente: scambio di mano d'opera tra le diverse imprese artt. 16 e 18; articoli 16 che forniscono mere prestazioni di lavoro appannaggio degli articoli 17 all'uopo autorizzati; la parcellizzazione delle aree portuali nella quasi totalità oramai asservite in concessione con evidente impossibilità di





## Corriere Marittimo

### Napoli

---

nei confronti di altri e diversi imprenditori che potrebbero arricchire il porto con ulteriori linee di traffico; lo sfruttamento dei lavoratori attraverso atteggiamenti prevaricatori assimilabili finanche allo stalking; l'arroganza di alcuni interlocutori che, pervicacemente, si arroccano su posizioni ormai superate dai fatti circa i costi del lavoro ed una organizzazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo che da tempo ha cambiato i suoi parametri adeguandoli alle necessità del porto e dei suoi attori». «Entrando nel merito della complessa realtà del porto partenopeo -continua la nota delle associazioni - non è revocabile in dubbio come la Compagnia abbia dimostrato nei fatti di essere una società affidabile e attenta alle esigenze degli utenti portuali; solo qualcuno non lo ha ancora capito sebbene ancora recentemente si sia dimostrato con i fatti che l'operatività portuale non può che trovare giovamento dall'utilizzo degli operai della CULP»

## Lavoro in porto, sindacati in campo: 'La riforma 84/94 non si tocca, anzi va rafforzata con il decreto legge di maggio'

Roma - Il sasso è stato lanciato nel porto di Napoli, da Pasquale Legora De Feo, amministratore delegato e presidente del terminal container Conateco, ma gli schizzi sono arrivati in tutte le banchine d'Italia. La contesa non è nuova: il lavoro portuale, o meglio il ruolo delle Compagnie portuali e poi delle società che a loro si sono succedute ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94. Ma il problema tocca anche l'applicazione 'distorta' dell'art. 16 sull'autoproduzione delle operazioni portuali. A sentire puzza di bruciato, è stata per prima l'Ancip con il suo presidente Luca Grilli che ha risposto a muso duro contro De Feo, senza mai nominarlo, per aver sollecitato una riforma 'indifferibile' del lavoro portuale. Riforma che, secondo il manager di Conateco, non può prescindere dal superamento di un soggetto unico delegato alla fornitura di manodopera temporanea in porto. Il problema, se così si può dire, è che il numero uno di Conateco ha motivato le sue riflessioni con un intervento sul periodico 'Porti campani in rete', edito dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. Ora, a scendere in campo, a sostegno di Ancip, sono i sindacati confederali che attaccano: 'L'impianto di regole della legge 84 del 1994 sulla portualità resta l'elemento cardine del settore e, piuttosto che smontato, va assolutamente irrobustito con l'auspicio che il decreto maggio dia una spinta verso questo obiettivo. Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, rivendicano che 'c'è la necessità di un rafforzamento del sistema di regolazione del mercato delle imprese e del lavoro per un efficientamento, capace di cogliere i cambiamenti in atto e, nel contempo, consolidare la centralità del soggetto che garantisce la fornitura del lavoro portuale, il cui modello organizzativo ha caratteristiche di qualità, flessibilità, funzionalità e sicurezza. Secondo i sindacati confederali, 'serve rapidamente superare una visione e gestione localistica della portualità 'che ha bisogno anche di un'applicazione univoca delle regole, troppo spesso lasciate alla discutibile interpretazione delle singole Autorità di Sistema Portuale. Non è più tollerabile la frequente applicazione distorta dell'art.16 sull'autoproduzione delle operazioni portuali ed è fondamentale il pieno rispetto dei piani operativi per cui ciascuna impresa viene autorizzata con i rispettivi organici collegati. I sindacati concludono: 'L'intero cluster portuale è chiamato a respingere gli attacchi al sistema delle regole vigenti e a vigilare che le stesse siano sempre rispettate, così come dovrà coagularsi sulle necessità rappresentate al governo per la gestione dell'attuale emergenza e della prospettiva del settore.



## Commercialisti, ZES e ZLS: focus sulla Campania

Il post emergenza Covid-19 potrebbe portare ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità del Mediterraneo e del Sud Italia Riceviamo e pubblichiamo. Una panoramica sui recenti provvedimenti che hanno modificato e completato il quadro normativo, e uno spaccato sulle problematiche di attuazione della Regione che per prima ha visto approvare il proprio piano. Il Consiglio e la Fondazione Nazionale dei Commercialisti hanno pubblicato il documento 'Zone Economiche Speciali e Zone Logistiche Semplificate. Elementi per una valutazione di impatto economico - sociale'. Al centro della ricognizione il caso della Campania che ha visto la ZES approvata con DPCM dell' 11 maggio 2018. Lo studio aggiorna un precedente lavoro che si inquadrava nell' ambito del progetto Attività d' Impresa e, in particolare del Gruppo 'Economia del Mare e della Logistica' voluto dal CNDCEC per rafforzare le competenze professionali del Commercialista in questo comparto. I piani di quasi tutte le regioni meridionali sono stati approvati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri mentre alcune agevolazioni sono state estese alle regioni del Centro Nord, alcune delle quali sono in fase di progettazione. Il decreto sulla semplificazione amministrativa è stato emanato: alcune regioni sono in fase attuativa, con tutte le difficoltà relative alle procedure attuative e all' erogazione degli incentivi. Il Piano per il Sud ha riconfermato l' opportunità di insistere su questa strategia di sviluppo e la recente legge di bilancio ha prorogato la scadenza del credito di imposta al 2022. Con la Legge di Bilancio 2020, così come confermato dal Piano Sud 2030, dunque, si è assistito all' estensione del credito di imposta ZES fino al 2022, per cui sono appostati 100 milioni di Fondo di Sviluppo e Coesione, all' istituzione di un Commissario Straordinario di Governo per ogni ZES, all' istituzione nei porti del Centro-Nord delle Zone Logistiche Speciali «rafforzate», sostanzialmente equiparate alle ZES. Una ritrovata centralità del Mediterraneo nel periodo post-emergenziale Covid-19, inoltre, potrebbe richiedere un grande impulso a ripescare, sistematizzare e rilanciare queste policy che, sino ad ora, sono state interpretate in maniera residuale e frammentata, quando invece avrebbero dovuto essere viste come il traino logistico del Made in Italy nel mondo. Il documento si sviluppa analizzando in primis l' economia del mare. Secondo il rapporto CENSIS, il cluster marittimo presenta valori in crescita dal 2015 al 2017: il contributo al PIL è passato da 32.557 a 34.285 milioni di euro, 2% sul totale nazionale, le esportazioni sono passate da 6.724 milioni di euro a 9.292 milioni di euro, le unità di lavoro totali da 500.315 a 528.756, 2,2 % sul totale nazionale. Secondo l' VIII rapporto sull' economia del mare di Unioncamere, le imprese dell' economia del mare sfiorano nel 2018 le 200 mila unità, rappresentando il 3,3% del totale complessivo, con una crescita, rispetto al 2014, del +9,5%. Il valore aggiunto prodotto dalla blue economy è arrivato nel 2018 a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale economia, nel 2014 era il 2,9%, e l' occupazione è di 885,2 mila unità nell' intero comparto, che incidono per il 3,5% sul totale dell' occupazione del Paese. Lo studio approfondisce successivamente le ZES nel decreto mezzogiorno e nel regolamento attuativo, le zone logistiche semplificate e la legge sulla semplificazione amministrativa con le misure previste. Spazio poi al piano strategico della ZES Campania con una ricognizione sulle aree individuate, misure agevolative e di semplificazione amministrativa, gli interventi infrastrutturali a supporto e governance . A seguire una analisi dello stato di attuazione dove emerge come chiave di volta per tutte le decisioni di investimento pubbliche di un certo rilievo, l' analisi dell' impatto sociale ed economico atteso dall' istituzione della ZES. Ma anche una revisione



delle analisi di impatto dei singoli porti oltre che delle misure istituite, alla luce dell' emergenza e degli effetti economico e sociali causati dall'



## Expartibus

### Napoli

---

epidemia attuale di Covid-19, non a caso prevista anche dall' art. 6 del regolamento, che tenga conto del cambio di passo nelle politiche di sviluppo del territorio, volte ad esempio, ad incentivare la produzione interna di strumenti medicali utili per combattere il virus - ma soprattutto di quello che potrà accadere rispetto i regimi agevolativi previsti. Il post emergenza Covid-19 potrebbe portare, infatti, ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità del Mediterraneo e del Sud Italia. Occorre, a tal proposito, segnalare come recentemente le Regioni del Sud - Regione Molise, Regione Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia - e tutte le Autorità di Sistema Portuale appoggiate da **Assoporti**, hanno sottoposto un pacchetto di proposte per la semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le ZES, Zone Economiche Speciali, e le ZLS, Zone Logistiche Semplificate, al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale. Le richieste prevedono una significativa semplificazione riguardante la riduzione dei permessi e delle autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree ZES e ZLS. Zone Economiche Speciali e Zone Logistiche Semplificate.

# Il Nautilus

Napoli

## CONSIGLIO E FONDAZIONE NAZIONALE COMMERCIALISTI: ZONE ECONOMICHE SPECIALI E ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE

Publicato il documento che fornisce una panoramica sui recenti provvedimenti che hanno modificato e completato il quadro normativo. Il post emergenza Covid-19 potrebbe portare ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità del Mediterraneo e del Sud Italia Roma -Una panoramica sui recenti provvedimenti che hanno modificato e completato il quadro normativo, e uno spaccato sulle problematiche di attuazione della Regione che per prima ha visto approvare il proprio piano. Il Consiglio e la Fondazione Nazionale dei Commercialisti hanno pubblicato il documento 'Zone economiche speciali e zone logistiche semplificate. Elementi per una valutazione di impatto economico - sociale'. Al centro della ricognizione il caso della Campania che ha visto la ZES approvata con DPCM dell' 11 maggio 2018. Lo studio aggiorna un precedente lavoro che si inquadrava nell' ambito del progetto Attività d' Impresa e, in particolare del Gruppo 'Economia del Mare e della Logistica' voluto dal CNDCEC per rafforzare le competenze professionali del Commercialista in questo comparto. I piani di quasi tutte le regioni meridionali sono stati approvati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri mentre alcune agevolazioni sono state estese alle regioni del Centro Nord, alcune delle quali sono in fase di progettazione. Il decreto sulla semplificazione amministrativa è stato emanato: alcune regioni sono in fase attuativa, con tutte le difficoltà relative alle procedure attuative e all' erogazione degli incentivi. Il Piano per il Sud ha riconfermato l' opportunità di insistere su questa strategia di sviluppo e la recente legge di bilancio ha prorogato la scadenza del credito di imposta al 2022. Con la Legge di Bilancio 2020, così come confermato dal Piano Sud 2030, dunque, si è assistito all' estensione del credito di imposta ZES fino al 2022 (per cui sono appostati 100 milioni di Fondo di Sviluppo e Coesione), all' istituzione di un Commissario Straordinario di Governo per ogni ZES, all' istituzione nei porti del Centro-Nord delle Zone Logistiche Speciali «rafforzate», sostanzialmente equiparate alle ZES. Una ritrovata centralità del Mediterraneo nel periodo post-emergenziale Covid-19, inoltre, potrebbe richiedere un grande impulso a ripescare, sistematizzare e rilanciare queste policy che, sino ad ora, sono state interpretate in maniera residuale e frammentata, quando invece avrebbero dovuto essere viste come il traino logistico del Made in Italy nel mondo. Il documento si sviluppa analizzando in primis l' economia del mare. Secondo il rapporto CENSIS, il cluster marittimo presenta valori in crescita dal 2015 al 2017: il contributo al PIL è passato da 32.557 a 34.285 milioni di euro (2% sul totale nazionale), le esportazioni sono passate da 6.724 milioni di euro a 9.292 milioni di euro, le unità di lavoro totali da 500.315 a 528.756 (2,2 % sul totale nazionale). Secondo l' VIII rapporto sull' economia del mare di Unioncamere, le imprese dell' economia del mare sfiorano nel 2018 le 200 mila unità, rappresentando il 3,3% del totale complessivo (con una crescita, rispetto al 2014, del +9,5%). Il valore aggiunto prodotto dalla blue economy è arrivato nel 2018 a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale economia (nel 2014 era il 2,9%) e l' occupazione è di 885,2 mila unità nell' intero comparto, che incidono per il 3,5% sul totale dell' occupazione del Paese. Lo studio approfondisce successivamente le ZES nel decreto mezzogiorno e nel regolamento attuativo, le zone logistiche semplificate e la legge sulla semplificazione amministrativa con le misure previste. Spazio poi al piano strategico della ZES Campania con una ricognizione sulle aree individuate, misure agevolative e di semplificazione amministrativa, gli interventi infrastrutturali a supporto e governance. A seguire una



analisi dello stato di attuazione dove emerge come chiave di volta per tutte le decisioni di investimento pubbliche di un certo rilievo, l' analisi dell' impatto sociale ed economico atteso dall' istituzione della ZES. Ma anche una revisione delle analisi di impatto



## Il Nautilus

### Napoli

---

dei singoli porti oltre che delle misure istituite, alla luce dell' emergenza e degli effetti economico e sociali causati dall' epidemia attuale di Covid-19, non a caso prevista anche dall' art. 6 del regolamento, che tenga conto del cambio di passo nelle politiche di sviluppo del territorio, volte ad esempio, ad incentivare la produzione interna di strumenti medicali utili per combattere il virus - ma soprattutto di quello che potrà accadere rispetto i regimi agevolativi previsti. Il post emergenza Covid-19 potrebbe portare, infatti, ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità del Mediterraneo e del Sud Italia. Occorre, a tal proposito, segnalare come recentemente le Regioni del Sud (Regione Molise, Regione Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia) e tutte le Autorità di Sistema Portuale appoggiate da **Assoport**, hanno sottoposto un pacchetto di proposte per la semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le ZES (Zone Economiche Speciali) e le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale. Le richieste prevedono una significativa semplificazione riguardante la riduzione dei permessi e delle autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree ZES e ZLS.

## Informazioni Marittime

Napoli

### Zes, il caso Campania sotto la lente di Consiglio e Fondazione Commercialisti

*Una panoramica sui recenti provvedimenti che hanno modificato il quadro normativo e uno spaccato sulle problematiche di attuazione della Regione*

La lente sul caso Campania che ha visto la Zona Economica Speciale (ZES) approvata con DPCM dell' 11 maggio 2018. L' indagine è contenuta nel documento " Zone economiche speciali e zone logistiche semplificate. Elementi per una valutazione di impatto economico - sociale ", pubblicato dal Consiglio e Fondazione Nazionale dei Commercialisti. In sostanza si tratta di una panoramica sui recenti provvedimenti che hanno modificato e completato il quadro normativo, e uno spaccato sulle problematiche di attuazione della Regione che per prima ha visto approvare il proprio piano. Lo studio aggiorna un precedente lavoro che si inquadrava nell' ambito del progetto Attività d' Impresa e, in particolare del Gruppo "Economia del Mare e della Logistica" voluto dal CNDCEC per rafforzare le competenze professionali del Commercialista in questo comparto. I piani di quasi tutte le regioni meridionali sono stati approvati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri mentre alcune agevolazioni sono state estese alle regioni del Centro Nord, alcune delle quali sono in fase di progettazione. Il decreto sulla semplificazione amministrativa è stato emanato: alcune regioni sono in fase attuativa, con tutte le difficoltà relative alle procedure attuative e all' erogazione degli incentivi. Il Piano per il Sud ha riconfermato l' opportunità di insistere su questa strategia di sviluppo e la recente legge di bilancio ha prorogato la scadenza del credito di imposta al 2022. Con la Legge di Bilancio 2020, così come confermato dal Piano Sud 2030, dunque, si è assistito all' estensione del credito di imposta ZES fino al 2022 (per cui sono appostati 100 milioni di Fondo di Sviluppo e Coesione), all' istituzione di un Commissario Straordinario di Governo per ogni ZES, all' istituzione nei porti del Centro-Nord delle Zone Logistiche Speciali «rafforzate», sostanzialmente equiparate alle ZES. Una ritrovata centralità del Mediterraneo nel periodo post-emergenziale Covid-19, inoltre, potrebbe richiedere un grande impulso a ripescare, sistematizzare e rilanciare queste policy che, sino ad ora, sono state interpretate in maniera residuale e frammentata, quando invece avrebbero dovuto essere viste come il traino logistico del Made in Italy nel mondo. Il documento si sviluppa analizzando in primis l' economia del mare. Secondo il rapporto CENSIS, il cluster marittimo presenta valori in crescita dal 2015 al 2017: il contributo al PIL è passato da 32.557 a 34.285 milioni di euro (2% sul totale nazionale), le esportazioni sono passate da 6.724 milioni di euro a 9.292 milioni di euro, le unità di lavoro totali da 500.315 a 528.756 (2,2 % sul totale nazionale). Secondo l' VIII rapporto sull' economia del mare di Unioncamere, le imprese dell' economia del mare sfiorano nel 2018 le 200 mila unità, rappresentando il 3,3% del totale complessivo (con una crescita, rispetto al 2014, del +9,5%). Il valore aggiunto prodotto dalla blue economy è arrivato nel 2018 a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale economia (nel 2014 era il 2,9%) e l' occupazione è di 885,2 mila unità nell' intero comparto, che incidono per il 3,5% sul totale dell' occupazione del Paese. Lo studio approfondisce successivamente le ZES nel decreto mezzogiorno e nel regolamento attuativo, le zone logistiche semplificate e la legge sulla semplificazione amministrativa con le misure previste. Spazio poi al piano strategico della ZES Campania con una ricognizione sulle aree individuate, misure agevolative e di semplificazione amministrativa, gli interventi infrastrutturali a supporto e governance. A seguire una analisi dello stato di attuazione dove emerge come chiave di volta per tutte le decisioni di investimento pubbliche di un certo rilievo, l' analisi dell' impatto sociale ed



economico atteso dall' istituzione della ZES. Ma anche una revisione delle analisi di impatto dei singoli porti oltre che delle misure istituite, alla luce dell' emergenza e degli effetti economico e sociali causati dall' epidemia attuale di Covid-19, non a caso prevista anche dall' art. 6 del regolamento,



## Informazioni Marittime

### Napoli

---

che tenga conto del cambio di passo nelle politiche di sviluppo del territorio, volte ad esempio, ad incentivare la produzione interna di strumenti medicali utili per combattere il virus - ma soprattutto di quello che potrà accadere rispetto i regimi agevolativi previsti. Il post emergenza Covid-19 potrebbe portare, infatti, ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità del Mediterraneo e del Sud Italia. Occorre, a tal proposito, segnalare come recentemente le Regioni del Sud (Regione Molise, Regione Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia) e tutte le Autorità di Sistema Portuale appoggiate da **Assoport**, hanno sottoposto un pacchetto di proposte per la semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le ZES (Zone Economiche Speciali) e le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale. Le richieste prevedono una significativa semplificazione riguardante la riduzione dei permessi e delle autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree ZES e ZLS.

## Cresce il traffico ro-ro nel porto di Salerno

*De Rosa: risultato straordinario in un contesto di emergenza e forte calo dei trasporti*

Redazione

SALERNO Nel primo trimestre del 2020 è cresciuto il traffico ro-ro nel porto di Salerno. Secondo i dati forniti dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale, il segmento rotabili nello scalo campano ha infatti registrato un leggero incremento, pari all' 1,2% rispetto ai risultati raggiunti nel primo trimestre del 2019: alla fine del mese di Marzo erano state infatti movimentate 60.932 unità contro le 60.255 del 2019. In termini di tonnellaggio, il traffico ro-ro è invece cresciuto dello 0,4%, passando dalle 2.018.570 tons del primo trimestre 2019 alle 2.026.125 tons del primo trimestre 2020. Si tratta di un risultato davvero straordinario, se inserito nell'attuale contesto di emergenza globale e forte calo per tutto il settore dei trasporti ha commentato Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo Smet, operatore logistico intermodale leader a livello europeo. Nel momento in cui il paese inizia ad affrontare la fase 2 della pandemia Covid-19, questo dato ci conferma che la blue economy rivestirà un ruolo di primaria importanza per il rilancio dell'economia mondiale: il mare infatti è da sempre la via di comunicazione più efficiente in termini di economia e sostenibilità ambientale. Ed ha aggiunto: Ci auguriamo venga compresa appieno la necessità urgente di garantire valide misure di decontribuzione del costo del lavoro a tutte le aziende che costituiscono la filiera del trasporto. Solo in questo modo sarà possibile per il settore continuare a garantire i pieni livelli occupazionali. Ricordiamo, infine, il recente impegno del Gruppo Smet a sostegno degli ospedali italiani e della Protezione Civile che sono impegnati ad affrontare la pandemia da Covid-2019. Attraverso il suo network logistico internazionale, il gruppo aveva annunciato il 30 Marzo di procedere al ritiro di materiali, respiratori e supporti sanitari necessari in qualsiasi punto di Europa per consegnarli gratuitamente alle strutture ospedaliere che ne avevano fatto richiesta.



## Smet, in crescita il traffico rotabile del porto di Salerno del 12% rispetto al 2019

Salerno, 5 maggio 2020 - Nel primo trimestre del 2020 è cresciuto il traffico ro-ro nel porto di Salerno. Secondo i dati forniti dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale**, il segmento rotabili nello scalo campano ha infatti registrato un leggero incremento, pari all' 1,2% rispetto ai risultati raggiunti nel primo trimestre del 2019: alla fine del mese di marzo erano state infatti movimentate 60.932 unità contro le 60.255 del 2019. In termini di tonnellaggio, il traffico ro-ro è invece cresciuto dello 0,4%, passando dalle 2.018.570 tonnellate del primo trimestre 2019 alle 2.026.125 tonnellate del primo trimestre 2020. «Si tratta di un risultato davvero straordinario, se inserito nell' attuale contesto di emergenza globale e forte calo per tutto il settore dei trasporti - ha commentato Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo SMET, operatore logistico intermodale leader a livello europeo - Nel momento in cui il paese inizia ad affrontare la Fase 2 della pandemia COVID-19, questo dato ci conferma che la blue economy rivestirà un ruolo di primaria importanza per il rilancio dell' economia mondiale: il mare infatti è da sempre la via di comunicazione più efficiente in termini di economia e sostenibilità ambientale». De Rosa ha aggiunto: «Ci auguriamo venga compresa appieno la necessità urgente di garantire valide misure di decontribuzione del costo del lavoro a tutte le aziende che costituiscono la filiera del trasporto. Solo in questo modo sarà possibile per il settore continuare a garantire i pieni livelli occupazionali».



## "Spesa" nei container presa gang del porto

IL BLITZ Petronilla Carillo «Ho pronte settanta patane... Le prendo e te le porto e ti do pure la mazzetta, io problemi non ne tengo». I containers del porto di Salerno erano, per loro, un deposito nel quale andare a prendere tutto ciò che poteva servire. Anche colla, forbici, pacchetti di noccioline o frutta nel caso in cui «il funzionario ha un calo di zuccheri». Insomma, di tutto e di più secondo criteri di condivisione tra operatori e funzionari delle dogane. E la moglie di qualche funzionario dell' Agenzia delle dogane è stata intercettata dai finanzieri del Gruppo Salerno anche mentre faceva richieste. «Ma meloni, non ne arrivano più?». «Ma mica arrivano sempre, dai... ti ho preso cinque panni in microfibra», gli risponde il marito. Un «sistema», come lo ha definito il procuratore capo di Salerno, Giuseppe Borrelli, andato avanti nell'«impunità» anche quando gli indagati hanno capito di essere al centro di un' indagine della guardia di finanza attraverso «una sistematica omissione di controlli ed una allarmante contiguità tra funzionari doganali e operatori commerciali, oltre che la ripetuta consumazione di azioni predatorie compiute sulle merci contenute nei containers». L' inchiesta parte nell' aprile del 2018 e, di fatto, si conclude ad agosto dello stesso anno. A dare il via alle indagini è una segnalazione arrivata presso gli uffici del Gruppo Salerno (agli ordini del colonnello Sebastiano Barbato) dall' Ufficio europeo per la lotta all' antifrode relativamente ad una partita di tabacchi per narghilè che sarebbe dovuta transitare per il porto di Salerno ma che, di fatto, non sarebbe mai arrivata fisicamente nei container diretti poi in Africa causando un buco di oltre un milione di euro. Su questa segnalazione i finanzieri hanno lavorato portando alla luce una serie di altri traffici illeciti, come un giro illegale di rifiuti destinati sempre al continente africano. I NUMERI L' operazione Tortuga ha «smantellato» quasi per intero l' ufficio della Dogana di Salerno coinvolgendo ben 17 funzionari (tra i quali il direttore dell' epoca, Stefano Fasolino, e il funzionario delegato Felice Pessolano), sei funzionari sanitari, ventidue spedizionieri, 10 operatori portuali, ma anche due avvocati penalisti, un dipendente amministrativo dell' Ufficio Registri della procura di Salerno, un militare della guardia di finanza, e dieci persone (in gran parte imprenditori interessati alle agevolazioni). Sono complessivamente 69 i destinatari di misure restrittive, 87 gli indagati. Tra i destinatari dei provvedimenti, richiesti dal sostituto procuratore Elena Guarino titolare delle indagini, 39 vanno agli arresti domiciliari (per cinque di loro il gip aveva ordinato il carcere, poi convertito in una misura diversa a causa dell' emergenza Covid 19), 21 hanno avuto il divieto di dimora, nove l' interdizione dall' esercizio della professione, pubblico ufficio e pubblico servizio (tra questi i due avvocati, il finanziere e il dipendente della procura, ufficio del Registro generale). Gli indagati sono tutti residenti nelle province di Salerno, Napoli, Caserta ed Avellino, dove ieri mattina sono state eseguite dai finanzieri del Gruppo Salerno anche 84 perquisizioni domiciliari. I reati contestati sono diversi: peculato, corruzione per un atto contrario ai doveri d' ufficio, abuso d' ufficio, rivelazione ed utilizzazione di segreti d' ufficio, traffico di influenze illecite, omessa denuncia di reato da parte del pubblico ufficiale, favoreggiamento, falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici, accesso abusivo ad un sistema informatico o telematico, ricettazione, traffico Internazionale di rifiuti, contrabbando



## Il Mattino (ed. Napoli)

### Salerno

---

di tabacchi lavorati esteri. Cento i capi di imputazione contestati a vario titolo a tutti gli indagati. GLI INDAGATI Tra i funzionari doganali, eccone alcuni: Stefano Fasolino direttore ad interim dell' ufficio Dogane di Salerno, Felice Pessolano funzionario delegato, Pasquale Giordano capo area Ufficio Verifica e Controlli, Emiliano Granato capo Ufficio Servizio Vigilanza Antifrode, Carmine Guerra funzionario doganale, Assunta Romano funzionario doganale, Orazio Crescenzo funzionario doganale. Quindi i napoletani Giovanni e Raffaele Iacomino (Sant' Anastasia), Ernesto e Roberto Savelli (Castellammare di Stabia), Giovanni Scudellaro (Calvizzano), Angelo Vitiello (Torre Annunziata), Abdoulaye Bance (Quarto), Narcisse Bazie (Melito di Napoli), Wendyam Fulbert Kagambega (Volla), Adama Sambare (Quarto): si tratta di spedizionieri e di stranieri coinvolti in traffico di rifiuti illeciti in merito al trasporto all' estero di pannelli fotovoltaici di indubbia provenienza. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Corruzione alla Dogana il business nero del porto

*Agli arresti domiciliari 17 funzionari e l'ex direttore Eseguiti dalla finanza 69 provvedimenti restrittivi False esportazioni di tabacco per i narghilè e traffico illecito di rifiuti, buco da oltre un milione*

Petronilla Carillo

Nei romanzi di Emilio Salgari l'isola di Tortuga, a nord di Haiti nel Mar dei Caraibi, era un rifugio sicuro per i fuorilegge del mare in quanto sul suo territorio non vigevano le leggi della Corona Britannica: era considerata un vero paradiso per i pirati i quali vi si rifugiavano per poter liberamente godere dei frutti delle loro razzie. È stata questa la prima immagine balzata agli occhi dei finanzieri quando, nell'aprile del 2018, iniziarono ad indagare sulle «razzie» all'interno del porto di Salerno, dove una serie di eventi delittuosi avvenivano con apparente normalità e consuetudine e, sino al blitz di ieri mattina, nell'assoluta impunità. Un dettaglio, questo, messo in risalto anche dal procuratore capo di Salerno Giuseppe Borrelli, il quale ha sottolineato come, nonostante gli indagati sapessero delle indagini a loro carico, avrebbero continuato ad agire sfrontatamente secondo quello che il gip Maria Zambrano, nella sua ordinanza restrittiva, ha definito «una sistematica omissione di controlli ed una allarmante contiguità tra funzionari doganali e operatori commerciali, oltre che la ripetuta consumazione di azioni predatorie compiute sulle merci contenute nei containers transitati e sottoposti a verifica doganale». I NUMERI L'operazione Tortuga ha «smantellato» quasi per intero l'ufficio della Dogana di Salerno coinvolgendo ben 17 funzionari (tra i quali il direttore dell'epoca, Stefano Fasolino, e il funzionario delegato Felice Pessolano), sei funzionari sanitari, ventidue spedizionieri, 10 operatori portuali, ma anche due avvocati penalisti, un dipendente amministrativo dell'Ufficio Registri della procura di Salerno, un militare della guardia di finanza, e dieci persone (in gran parte imprenditori interessati alle agevolazioni). Sono complessivamente 69 i destinatari di misure restrittive, 87 gli indagati. Tra i destinatari dei provvedimenti, richiesti dal sostituto procuratore Elena Guarino titolare delle indagini, 39 vanno agli arresti domiciliari (per cinque di loro il gip aveva ordinato il carcere, poi convertito in una misura diversa a causa dell'emergenza Covid 19), 21 hanno avuto il divieto di dimora, nove l'interdizione dall'esercizio della professione, pubblico ufficio e pubblico servizio (tra questi i due avvocati, il finanziere e il dipendente della procura, ufficio del Registro generale). Gli indagati sono tutti residenti nelle province di Salerno, Napoli, Caserta ed Avellino, dove ieri mattina sono state eseguite dai finanzieri del Gruppo Salerno (agli ordini del colonnello Sebastiano Barbato) anche 84 perquisizioni domiciliari. I reati contestati sono diversi: peculato, corruzione per un atto contrario ai doveri d'ufficio, abuso d'ufficio, rivelazione ed utilizzazione di segreti d'ufficio, traffico di influenze illecite, omessa denuncia di reato da parte del pubblico ufficiale, favoreggiamento, falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici, accesso abusivo ad un sistema informatico o telematico, ricettazione, traffico Internazionale di rifiuti, contrabbando di tabacchi lavorati esteri. Cento i capi di imputazione contestati a vario titolo a tutti gli indagati. LE INDAGINI L'inchiesta parte nell'aprile del 2018 e, di fatto, si conclude ad agosto dello stesso anno. A dare il via alle indagini è una segnalazione arrivata presso gli uffici dell'allora 2° Nucleo Operativo, oggi 2ª Compagnia, del Gruppo Salerno da parte dell'Ufficio europeo per la lotta all'antifrode relativamente ad una partita di tabacchi per narghilè che sarebbe dovuta transitare per il porto di Salerno ma che, di fatto, non sarebbe mai arrivata fisicamente nei container diretti





## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

---

poi in Africa. Su questa segnalazione gli uomini del colonnello Barbato hanno lavorato portando alla luce una serie di altri traffici illeciti, dal contrabbando di tabacchi lavorati esteri spedito via terra dagli Emirati Arabi e destinato in Marocco, in transito per l' Italia; ad un giro illegale di rifiuti destinati sempre al continente africano. Nel giro di pochi mesi i finanziari hanno consentito al sostituto procuratore Guarino di avere sulla propria scrivania ben 58 riscontri di altrettante operazioni illecite. In effetti fu trovata conferma ai sospetti dell' organismo europeo in merito alla reale destinazione estera di alcuni carichi, evidenziando la possibile falsità della relativa documentazione di scorta, idonea a giustificare fittiziamente il mero transito. In particolare, nel caso dei transiti sospetti di tabacchi lavorati esteri, provenienti da Paesi extracomunitari, fittiziamente chiusi (in gergo tecnico allibrati), per il mancato versamento dei dazi e delle imposte erariali previste sul prodotto sarebbero stati calcolati danni per oltre 1,2 milioni di euro. È stato, tra l' altro, riscontrato l' accesso abusivo alle banche dati in uso all' Ufficio delle Dogane da parte dei funzionari, che fornivano le informazioni acquisite a soggetti terzi (in particolare ad alcuni commercialisti) o le utilizzavano per fini personali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

### Tre minuti per un controllo poi la telefonata: «È tutto ok»

*Container come depositi per fare la spesa La moglie del funzionario: «Ci sono meloni?» `Patto di ferro per coprirsi reciprocamente «Senti la direzione per concordare la risposta»*

I VERBALI «Ho pronte settanta patane... Le prendo e te le porto e ti do pure la mazzetta, io problemi non ne tengo». I containers del porto di Salerno erano, per loro, un deposito nel quale andare a prendere tutto ciò che poteva servire. Anche colla, forbici, pacchetti di noccioline o frutta nel caso in cui «il funzionario ha una calo di zuccheri». Insomma, di tutto e di più secondo criteri di condivisione tra operatori e funzionari delle dogane. E la moglie di qualche funzionario dell' Agenzia delle dogane, è stata intercettata dai finanziari del Gruppo Salerno anche mentre faceva richieste. «Ma meloni, non ne arrivano più?». «Ma mica arrivano sempre, dai... ti ho preso cinque panni in microfibra», gli risponde il marito. Oppure quando chiedeva qualche pacco di uva «magari a mamma fa piacere». Un «sistema» ben collaudato dove un controllo ad un container durava anche solo tre minuti: il tempo, in pratica, di aprire il portellone e richiuderlo. Tanto, a provvedere al «disturbo», c' era un pagamento, «in caso di controllo extra». Controllo che scattava quasi in automatico quando si trattava di un nuovo cliente. Come nel caso di un importatore di carciofi e pomodori secchi. GLI ACCORDI Quello che emerge dalle indagini della guardia di finanza, coordinate dal procuratore aggiunto Luigi Cannavale, è soprattutto il legame stretto che vi era tra spedizionieri e funzionari dell' Agenzia delle dogane. Erano tutti pronti - come emerge dalle intercettazioni ordinate dal sostituto Elena Guarino, e svolte dagli uomini del generale Danilo Petrucelli, a dissimulare le reciproche responsabilità mediante dichiarazioni di disconoscimento della grafia nelle sigle di registrazione riportate in calce al documento incriminato; oppure fornendo risposte volutamente e consapevolmente lacunose. Magari accordandosi tra di loro anche per rinviare un controllo degli uomini della seconda compagnia della guardia di finanza, adducendo come motivazione «il posizionamento del trailer che non ne consentiva una pronta e celere movimentazione». «Eh gliel' ho detto a Pasquale (il funzionario doganale Pasquale Giordano)... quando è domani senti la direzione per concordare la risposta di questa seconda parte... specificare la procedura di allibramento». «Vogliamo concordare la risposta?». «Bisogna concordare con la direzione questa parte qua... per non creare problemi alla fine a Orazio (Orazio Crescenzo, funzionario doganale)... che quello l' ha messo in mezzo e gli ha fatto passare il coso». I COMMENTI Gli indagati principali (ovvero i funzionari delle Dogane ed alcuni spedizionieri) sapevano di essere nell' occhio del ciclone ma non immaginavano di essere anche intercettati. Così non solo mancati «apprezzamenti» alla Guarino definendola «non dolce di sale», o chiamando «infami», con riferimento al militare finito anche lui nell' occhio del ciclone, oppure «banda e sciem» quando li fermavano all' uscita del porto per dei controlli, come nel caso dei due indagati che tornavano a casa con pacchi di tonno in scatole, un piccolo cadeau per il loro «aiuto». LA MAZZETTA Le indagini non hanno portato alla luce un giro di mazzette, l' argomento «soldi» viene appena sfiorato nelle loro conversazioni dagli indagati. Chi pagava non lo faceva mai a loro direttamente. Come una conversazione intercettata in cui uno degli indagati riferisce al suo cliente di essere riuscito nel tentativo di ottenere i relativi nulla-osta senza sottoporre la merce al campionamento, previo pagamento





## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

---

di una mazzetta a personale compiacente appartenente all' U.S.M.A.F.». pe.car. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## «Il nostro scalo mortificato, io sdegnato Licenzieremo chi risulterà colpevole»

L'INTERVISTA Diletta Turco Fenomeni da «stroncata con grande severità», che vanno ad intaccare la «reputazione della comunità portuale che lavora con intensità e dedizione». Non riesce a nascondere il rammarico Agostino Gallozzi, presidente dell'omonimo gruppo industriale che, da decenni guida le attività di trasporto e logistica del traffico commerciale container del porto di Salerno. L'operazione Tortuga ha scosso e non poco l'infrastruttura portuale salernitana e chi la vive ogni giorno. Ma, accanto al rammarico, l'imprenditore non nasconde la rabbia per i fenomeni emersi dalle indagini, tanto da annunciare «licenziamenti immediati e in tronco» per chiunque, dei suoi, potrebbe risultare alla fine colpevole. **Presidente, come valuta quanto accaduto?** «Sono sdegnato, sono per il rigore assoluto, senza se e senza ma, nella trattazione di tutti i temi che attengono alla legalità ed alla trasparenza. Si tratta non solo di fondamentali valori etici, ma anche di veri fattori di competitività perché quanto si apprende dagli organi di stampa lede e mortifica gli interessi complessivi del porto di Salerno. Questi fenomeni vanno stroncati con grande severità». **Quali azioni occorre intraprendere per risanare la situazione che è emersa?** «Le notizie

in mio possesso sono quelle apprese dagli organi di informazione. Attendiamo ora il percorso giudiziario al quale offrirò massima collaborazione, perché, sia chiaro, in questa vicenda noi siamo parte lesa. Il personale che risulterà responsabile sarà licenziato in tronco. Come pure sono certo che tutte le parti in campo prenderanno le iniziative necessarie per operare con efficienza e trasparenza. Rimane il rammarico del danno alla reputazione della nostra comunità portuale attualmente intenta a lavorare con grande intensità e dedizione». Il momento non è proprio dei migliori... «Purtroppo accade in una fase molto critica per l'economia, un momento che stiamo combattendo con forte impegno per il rilancio, producendo importanti risultati che non possono essere messi in discussione dall'azione scriteriata di un gruppo di persone assolutamente al di fuori di ogni logica di legalità e di correttezza». **I numeri che cosa dicono fino a questo momento?** «Nonostante non siano ancora completati i lavori per l'approfondimento dei fondali nelle due annualità previste, il settore containers, che ci riguarda più da vicino, almeno per il momento mantiene un trend positivo, con un più 10% nel mese di febbraio, ma resta l'esigenza di sostenere un tipo di comunicazione attento al contesto con il quale ci relazioniamo». **Che cosa immagina per i prossimi mesi?** «Appena ci saranno segnali di superamento dell'emergenza coronavirus registreremo una ripresa molto veloce dei traffici in generale ed in particolare di quelli con l'estremo Oriente. A Salerno avremo a disposizione un porto più competitivo, gli interventi di riqualificazione saranno stati completati, potremmo intercettare le grandi rotte intercontinentali».



## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

---

**Ritornando alle indagini, come si evolverà la situazione?** «Chi ha sbagliato e si è reso colpevole di azioni illecite dovrà essere allontanato e messo in condizioni di non ripetere quanto commesso. Per quanto riguarda le aziende del porto devo dire che continueremo a muoverci anche in questo momento con la massima capacità operativa, continuando il nostro lavoro che in questi mesi ha già dato importanti risultati. Resta la ferita subita che dovrà essere rimarginata. Ma il porto di Salerno ce la farà e saprà proseguire nel suo cammino». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

I I blitz

## Traffico di rifiuti al porto di Salerno

*Trentanove arresti 87 indagati; coinvolti funzionari doganali, avvocati, un finanziere e un dipendente della Procura*

di Andrea Pellegrino Traffico internazionale di rifiuti, contrabbando di tabacco, accesso abusivo al sistema informatico, rivelazione di segreto d'ufficio, corruzione, peculato e falso. Sono queste le accuse mosse dagli inquirenti nell'indagine sul porto di Salerno. Ieri il blitz dell'operazione, denominata "Tortuga", della Guardia di Finanza, coordinata dalla Procura di Salerno guidata da Giuseppe Borrelli. Ottantasette indagati di cui 39 finiti ai domiciliari, tra cui funzionari doganali e spedizionieri, 21 con obbligo di dimora e 9 interdetti dalla professione. Tra i coinvolti, Stefano Fasolino, direttore ad interim e il suo vice dell'ufficio delle Dogane di Salerno, Felice Pessolano; ancora Aniello Del Gaudio, dipendente della Procura di Salerno e Maurizio Iagulli, brigadiere della Guardia di Finanza. Per loro, in particolare, è scattata la sospensione dal pubblico ufficio e servizio per dieci mesi. Stesso provvedimento anche per due avvocati salernitani. L'indagine, coordinata dal pm Elena Guarino e dal procuratore aggiunto Luigi Alberto Cannavale, è partita nell'aprile di due anni fa, a seguito di una segnalazione dell'Ufficio europeo antifrode per un sospetto contrabbando di tabacco per narghilè in transito per lo scalo portuale. Cinque tonnellate che erano apparentemente giunte negli spazi doganali ma erano state fittiziamente registrate in uscita e messe illecitamente sul mercato, con un'evasione dei diritti doganali di oltre 1,20 milioni di euro. Diverse le attività illecite che sono emerse a seguito dell'attività di indagine e delle intercettazioni. Una «vera società di servizio illecita - ha spiegato il procuratore aggiunto Cannavale - che si prestava a consentire attività criminali per organizzazioni non solo locali, ma nazionali e transnazionali». Un accordo corruttivo tra alcuni funzionari delle aziende, dice l'accusa, capillare e solido, al punto che i documenti per il via libera ai carichi erano compilati in anticipo e senza controlli. Grazie al coinvolgimento di due avvocati e di un dipendente del ministero della Giustizia, filtravano notizie riguardanti indagini relative ai funzionari doganali. Ai 3, la Procura ha contestato un illecito accesso ai sistemi informatici e la divulgazione di dati riservati. Cinquantatré gli episodi di illecita appropriazione di merci commessi da funzionari doganali, personale fitosanitario, spedizionieri, ausiliari doganalisti e dipendenti della società di facchinaggio ai quali è stato contestato il reato di peculato in concorso. Si tratta di beni di scarso valore, tra cui jeans, fagioli, patate, confezioni di colla e sacchetti di mandorle. Da alcune intercettazioni il riferimento è esplicito. Al telefono si sente: «lo ho pronto 70 patate, prendo e le porto e ti do pure la mazzetta, io il problema non lo tengo». Un operatore portuale è stato ripreso, invece, con il sacchetto nero dell'immondizia con dentro uva. Ma l'inchiesta ha messo in luce anche un traffico di rifiuti speciali e non, con il conseguente sequestro di 60 tonnellate di rifiuti, nonché di oltre mille pannelli fotovoltaici e di circa cento accumulatori di energia elettrica. «Il porto di Salerno - ricorda il procuratore aggiunto Cannavale - è stato, da ultimo, oggetto di parecchi traffici illeciti. Faccio riferimento a grossi quantitativi di sostanze stupefacenti, al traffico di reperti archeologici di enorme valore provenienti dall'Egitto, a carichi di farmaci rubati, al traffico di rifiuti. L'indagine ha permesso di disvelare che esisteva una struttura di servizio che gestiva questa illiceità». © RIPRODUZIONE RISERVATA





## Cronache di Napoli

Salerno

Gli 87 indagati rispondono, a vario titolo, anche di corruzione, peculato, falso, contrabbando. Effettuate anche 84 perquisizioni

### Rifiuti speciali verso l' Africa, 39 arresti per traffico illecito

*Sono di Quarto, Villaricca, Sant' Anastasia e Torre Annunziata*

NAPOLI (Gennaro Scala) - L' operazione è scattata alle prime ore del mattino di ieri. Oltre 250 militari della Guardia di Finanza di Salerno, coadiuvati da 17 funzionari doganali, su disposizione della locale Procura della Repubblica, stanno eseguendo, nelle province di Salerno, Avellino, Caserta e Napoli, un' ordinanza di custodia cautelare personale emessa dal Gip del Tribunale di Salerno, nei confronti di 69 soggetti ritenuti responsabili, a vario titolo, di plurimi reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto** di Salerno, indagati a vario titolo, in concorso. Le indagini, coordinate dalla Procura della Repubblica di Salerno (guidata da Giuseppe Borrelli), hanno inizialmente avuto origine da una segnalazione dell' Olaf - l' Ufficio europeo antifrode - relativa ad un sospetto contrabbando di tabacco per narghilè, in transito per il **porto** di Salerno, apparentemente destinato in Marocco. Gli accertamenti investigativi disposti, consistenti in attività di intercettazione telefonica e ambientali audio e video all' interno degli uffici doganali, hanno consentito di accertare come il transito, riguardante oltre 5 tonnellate di tabacchi lavorati esteri, solo apparentemente era giunto negli spazi doganali per la successiva esportazione in quanto, con il coinvolgimento di funzionari doganali, era stato fittiziamente registrato in uscita dall' Ufficio doganale di Salerno laddove era stato immesso illecitamente sul mercato con un' evasione dei diritti doganali stimata in oltre un milione e duecentomila euro. I successivi approfondimenti investigativi hanno consentito di accertare gravi indizi di colpevolezza nei confronti del Direttore ad interim Stefano Fasolino e del Vicedirettore dell' Ufficio delle Dogane di Salerno, Felice Pessolano, i quali, con altri funzionari doganali, avrebbero posto in essere condotte omissive per eludere le "Mi ha fermato la Finanza" "Mi ha fatto il controllo. Manco i cani... tenevo io le carte del verbale, dietro, no... pensa se questi vedevano il verbale che, fatto alle 5 e mezza" investigazioni dirette ad accertare i potenziali responsabili delle fittizie registrazioni doganali. Sono emersi inoltre "accordi corruttivi finalizzati alla predisposizione di controlli fittizi sulle merci sottoposte a verifica, sia dal punto di vista amministrativo che da quello sanitario, essendo emersa la corresponsione di somme di danaro ovvero altre utilità a funzionari compiacenti che omettevano di svolgere i loro compiti istituzionali". Tra gli indagati c' è anche un brigadiere della Guardia di Finanza, Maurizio Iagulli. Operazione da grandi numeri. Nel corso dell' operazione sono state eseguite 84 perquisizioni tra le province di Napoli, Caserta, Avellino e Napoli. Complessivamente sono 87 gli indagati, con un centinaio di capi d' imputazione a loro carico. Tra i soggetti coinvolti Abdulaghe Bance, residente a Quarto, Narcisse Bazie di Melito come Cissè Faysal. Giovanni Iacomino è invece residente a Sant' Anastasia, così come Raffaele Iacomino (entrambi ai domiciliari). Fulbert Kamberg è residente a Volla, Loukou Daniel Okia abita invece a San Felice a Cancelli, mentre Wahabu Salabre è residente a Sant' Arpino. Adama Sambare è residente a Quarto, Ernesto e Roberto Savelli, di Castellammare di Stabia (il primo raggiunto dal divieto di dimora), Giovanni Scudellaro è di Villaricca e Angelo Vitiello di Torre Annunziata (destinatario del divieto di dimora). Nel collegio difensivo l' avvocato Luigi Marrandino. ARRESTI DOMICILIARI AMMENDOLA Eugenio ANGRISANI Pasquale ANNUNZIATA Luigi





## Cronache di Napoli

### Salerno

---

Orazio DI AGOSTINO Saverio FIORILLO Antonio GAMBARDELLA Andrea GIORDANO Alfonso GIORDANO Pasquale GRANATO Emiliano GRIMALDI Luigi IEROMAZZO Marco LA TORRE Claudio LA TORRE Gianfranco MATTERA Daniela MORRONE Giovanni SANTORELLI Rita SOLLAZZO Sergio STELLA Giuseppe ESPOSITO Carmine DI MAURO Vincenzo IACOMINO Giovanni IACOMINO Raffaele BELLOSGUARDO Emidio BISOGNO Antonio CARAVANO Salvatore DEL PEZZO Luigi FAUSTO Ciro GRILLO Vincenzo SGUAZZO Antonio VECE Alfonso BANCE Abdoulaye SAZIE Narcisse CISSE Faysal KAGAMBEGA W. Fulbert OKIA Loukou Daniel SALBRE Wahabou SAMBARE Adama DIVIETO DI DIMORA AVAGLIANO Andrea BOTTIGLIERO Claudio DE ROSA Giampaolo DE ROSA Giovanni GRANOZZI Antonio GRILLO Alfredo GRIMALDI Massimo IRPINO Raffaele PACILEO Antonio PARADISO Vincenzo LUONGO Michele MARCHETTA Alessandro MARRESE Marco PAGANO Barbara PEPE Daniele RICCIO Guido RUOCCO Paolo SAVELLI Ernesto STABILE Aniello VERACE Mario Aniello VITIELLO Angelo MISURE INTERDITTIVE Sospensione pubblico servizio mesi 10 DEL GAUDIO Aniello IAGULLI Maurizio Sospensione pubblico ufficio mesi 10 FASOLINO Stefano PESSOLANO Felice ROMANO Assunta GUERRA Carmine NARDI Andrea Sospensione della professione mesi 10 MARTELLO Marco CORBISIERO Maddalena Funz. doganale Funz. doganale Fitosanitario Dipendente SCT Funz. doganale Usmaf Fitosanitario Funz. doganale Funz. doganale Funz. doganale Funz. doganale Funz. doganale Ausiliario dogana Funz. doganale Funz. doganale Funz. doganale Usmaf Usmaf Funz. doganale Fitosanitario Dip. Socofasa IASA srl Spedizioniere Ausiliario dogana Spedizioniere Spedizioniere Spedizioniere Spedizioniere Ausiliario dogana Spedizioniere Spedizioniere Spedizioniere Privato Privato Privato Privato Privato Privato Dip. Socofasa Spedizioniere Spedizioniere Dip. Socofasa Spedizioniere Dip. Socofasa Dip. Sct Spedizioniere Spedizioniere Spedizioniere Dip. Sct Spedizioniere Spedizioniere Privato Spedizioniere Dip. Socofasa Dip. Iasa srl Spedizioniere Dip. Sct Spedizioniere Impiegato in Procura Brigadiere della GdF Ex Dir. Dogana Salerno Vice dir. Dogana Salerno Funz. doganale.

## Il Sannio

Salerno

Guardia di Finanza Commercio internazionale rifiuti, contrabbando tabacchi e furti seriali nel porto di Salerno

### Traffici illeciti, sessantanove indagati

*L'indagine Tortuga vede coinvolti tra gli altri ben 17 addetti agenzie dogane, diversi professionisti, 7 africani*

Maxi operazione della Guardia di Finanza di Salerno, con 250 militari in azione con la collaborazione di diciassette funzionari doganali, per attuare un'ordinanza cautelare del Gip di Salerno, accogliendo quanto sollecitato dal locale ufficio giudiziario inquirente, disponendo la custodia cautelare nei confronti di 69 persone tra le province di Salerno, Avellino, Caserta e Napoli, accusati di essere coinvolti a vario titolo e con diverso grado di responsabilità in più loschi traffici nel porto commerciale di Salerno, tra traffico internazionale rifiuti, corruzione, furti aggravati e ancora peculato, favoreggiamento e traffico influenze. I reati contestati sono prevalentemente connessi a episodi occorsi presso l'ufficio doganale di Salerno e il porto commerciale e il coinvolgimento oltre che di alcuni funzionari doganali, anche di due avvocati e di un militare della Guardia di Finanza oltre che di trafficanti, non titolari di uffici pubblici. A coordinare le indagini del'inchiesta denominata 'Tortuga' lo stesso Procuratore di Salerno Giuseppe Borrelli, ad effettuare il sostituto procuratore Elena Guarino e il Procuratore Aggiunto Luigi Alberto Cannavale: scattati trentanove arresti domiciliari; ventuno divieti dimora; nove misure di interdizione. Sono coinvolti nella presunta trama criminosa ben diciassette funzionari dell'Ufficio delle Dogane, insomma con gran parte del personale accusato a vario titolo di reati molto gravi da parte degli inquirenti. Un troncone di inchiesta riguarda il traffico internazionale di rifiuti speciali verso l'Africa e vede il coinvolgimento anche di sette persone di origine africana, veri e propri trafficanti di scorie pericolose. Nel corso dell'operazione si è effettuato il sequestro di sessanta tonnellate di rifiuti speciali, ed ancora di mille pannelli solari; cento accumulatori energia di provenienza furtiva destinati ad essere spediti in Africa insieme ai rifiuti. Secondo l'ipotesi degli inquirenti presso l'ufficio doganale di Salerno si svolgevano episodi criminali di varia genere, dagli atti predatori veri e propri; alla corruzione; al traffico di influenze; fino addirittura al commercio abusivo di merce rubata. Coinvolto nella vicenda anche un impiegato del Ministero di Giustizia (quest'ultimo avrebbe tentato di acquisire e divulgare informazioni riservate relative all'inchiesta in corso; oltre che due avvocati; e come detto diciassette dipendenti dell'Agenzia delle Dogane e diversi addetti di aziende private per più episodi corrutivi; emerso nel corso dell'indagine anche un episodio di contrabbando tabacchi lavorati. Nell'attività di indagine effettuate più intercettazioni telefoniche e ambientali da cui sono emersi elementi rilevanti secondo gli inquirenti - al fine di provare le responsabilità delle diverse persone coinvolte, nei diversi traffici illeciti che sono stati sgominati e tutti aventi come perno l'ufficio delle dogane del porto commerciale di Salerno dove, secondo la pubblica accusa, allignava il malaffare in modo diffuso e pervasivo.



## Avvenire

Salerno

### Rifiuti al porto: 69 arresti in Campania

Nel porto di Salerno operava «una società di servizio illecita» asservita ad associazioni nazionali e transnazionali, che si sarebbe occupata anche di traffico internazionale di rifiuti. A sostenerlo sono la Procura e la Guardia di Finanza di Salerno che all'alba di ieri hanno eseguito 69 misure cautelari nei confronti di 17 funzionari doganali, 6 funzionari sanitari, 22 spedizionieri doganali, 10 operatori portuali, 2 avvocati, un dipendente amministrativo in servizio presso la Procura della Repubblica di Salerno, un militare della Guardia di Finanza e 10 soggetti privati. Almeno quattro le attività illecite, che hanno visto protagonista una serie cospicua di dipendenti dell'ufficio doganale di Salerno.



# (Sito) Adnkronos

## Salerno

### Corruzione, operazione Gdf Salerno: misure cautelari per 69 persone

Sin dalle prime ore della mattina, oltre 250 militari della Guardia di Finanza di **Salerno**, coadiuvati da 17 funzionari doganali, su disposizione della locale Procura della Repubblica, stanno eseguendo, nelle province di **Salerno**, Avellino, Caserta e Napoli, un' ordinanza di custodia cautelare personale emessa dal Gip del Tribunale di **Salerno**, nei confronti di 69 soggetti ritenuti responsabili, a vario titolo, di plurimi reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto di Salerno**, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. I particolari dell' operazione, denominata 'Tortuga', verranno illustrati con una successiva comunicazione per via telematica del Procuratore della Repubblica di **Salerno**. RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.



## Affari Italiani

### Salerno

#### Corruzione e traffico di rifiuti al porto di Salerno, 69 misure

**SALERNO** (ITALPRESS) - Blitz della guardia di finanza nell' area portuale di **Salerno**, 69 le misure cautelari eseguite nell' operazione "Tortuga" tra le province di **Salerno**, Avellino, Caserta e Napoli. Il provvedimento, emesso dal gip, riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri e dipendenti di società operanti nel **porto** di **Salerno**: sono accusati a vario titolo, in concorso, di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. (ITALPRESS).fsc/com05-Mag-20 08:51.

The screenshot shows the website 'affaritaliani.it' with the tagline 'Il primo quotidiano digitale, dal 1996'. The main article is titled 'Corruzione e traffico di rifiuti al porto di Salerno, 69 misure'. Below the article, there are two smaller sections: 'aTV' featuring a video thumbnail with the text 'Ministero Salute diffonde video, ecco come utilizzare mascherine' and 'In vetrina' featuring a photo of Guendalina Tavassi with the text 'GUENDALINA TAVASSI, BIKINI ESPLOSIVO: LE FOTO. Gallery della vip'.

### Campania. Gdf arresta 69 persone, corruzione e traffico internazionale di rifiuti

*Agenpress - 250 militari della Guardia di Finanza ha arrestato 69 persone con l' accusa di corruzione, peculato, falso, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. L' ordinanza di custodia cautelare è stata emessa dal gip di Salerno. L' operazione riguarda anche le province di Avellino, Caserta e Napoli e riguarda reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda []*

Agenpress - 250 militari della Guardia di Finanza ha arrestato 69 persone con l' accusa di corruzione, peculato, falso, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. L' ordinanza di custodia cautelare è stata emessa dal gip di **Salerno**. L' operazione riguarda anche le province di Avellino, Caserta e Napoli e riguarda reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto** di **Salerno**, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti.



## Traffico rifiuti, 69 arresti in Campania

*Operazione GdF, reati commessi nell' area portuale di Salerno*

(ANSA) - ROMA, 5 MAG - Corruzione, peculato, falso, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. Questi i reati di cui dovranno rispondere 69 persone destinatarie dell' ordinanza di custodia cautelare emessa dal gip di **Salerno** ed eseguita da oltre 250 militari della Guardia di Finanza. L' operazione riguarda anche le province di Avellino, Caserta e Napoli e riguarda reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto di Salerno**, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti.



### Traffici illeciti nel porto di Salerno: 69 misure cautelari

*Indagati funzionari doganali, personale sanitario e spedizionieri*

Napoli, 5 mag. (askanews) - Blitz della Guardia di finanza e dei funzionari doganali di **Salerno** che hanno eseguito un' ordinanza di custodia cautelare, emessa dal gip del tribunale salernitano, nei confronti di 69 indagati ritenuti responsabili, a vario titolo e in concorso, di plurimi reati commessi nell' area portuale di **Salerno**: peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. L' operazione denominata "Tortuga", coordinata dalla procura di **Salerno**, è stata condotta nelle province di **Salerno**, Avellino, Caserta e Napoli. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società attive nel **porto**.



## Cronache Della Campania

### Salerno

# Salerno, traffico internazionale di rifiuti al porto: 69 misure cautelari

*Pubblicità Di La Redazione 54 minuti fa*

LA REDAZIONE

Corruzione, peculato, falso, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti sono i reati contestati a 69 indagati dalla procura di **Salerno** in un'operazione affidata alla Guardia di Finanza che ha eseguito le misure cautelari in provincia di **Salerno**, Avellino, Caserta e Napoli. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto** di **Salerno**. I particolari dell'operazione saranno illustrati in una conferenza stampa telematica del procuratore alle 10.



## Cronache Della Campania

Salerno

### Traffico di rifiuti, i funzionari corrotti del porto di Salerno compilavano in anticipo i documenti. LE INTERCETTAZIONI

L' accordo corruttivo tra funzionari delle Dogane in servizio nel **porto** di Salerno e aziende era capillare, al punto che i documenti per dare il via libera al carico erano compilati con anticipo e senza controlli. E' quanto emerge da una intercettazione in cui un funzionario racconta quanto gli è accaduto al dipendente di una di queste ditte. Sin dalle prime ore della mattina, oltre 250 militari della Guardia di Finanza di Salerno, coadiuvati da 17 funzionari doganali, su disposizione della locale Procura della Repubblica, stanno eseguendo, nelle province di Salerno, Avellino, Caserta e Napoli, un' ordinanza di custodia cautelare personale emessa dal GIP del Tribunale di Salerno, nei confronti di 69 soggetti ritenuti responsabili, a vario titolo, di plurimi reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento - come riporta il lancio stampa del comando provinciale di Salerno della Guardia di Finanza - riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto** di Salerno, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. "Mi ha fermato la Finanzami ha fatto il controllo. Manco i cani tenevo io le carte del verbale, dietro, no pensa se questi vedevano il verbale che, fatto alle cinque e mezza, e erano le cinque e dieci e stavamo la", dice il primo, mentre il secondo ride. Anche le immagini catturate dalle telecamere spia degli inquirenti mostrano con chiarezza come i container nel **porto** venivano aperti per prelevare merce da distribuire per 'oleare' il meccanismo creato. Gli indagati intercettati parlavano non sempre in maniera criptica. Uno al telefono dice: "Io ho pronto settanta patate (patate, in napoletano, ndr.). Prendo e te le porto ti do pure la mazzetta a teio il problema non lo tengo". In un' altra, un funzionario specifica: "Io adesso alle tre esco, che vado a fare il carico e poi ci vediamo dopo a casa". Una conversazione tra un funzionario e la dipendente di un' azienda di spedizioni vede il primo che avverte chi e quando fara' l' ispezione. ""Ida scusami, allora veniamo io e Pasquale; fagli fare gia' tutto il verbale, tanto le bollette che poi noi veniamo, metto solo il numero di incarico e di protocollo della A77, finiamo, stampiamo e ce ne andiamo, perche' ho da fare un sacco di cose", annuncia il funzionario. e la donna risponde: "e si e' fatto tardi. Stai tranquillo!". Ancora, in una conversazione tra un funzionario e la moglie, la donna avanza una richiesta precisa: "Ma, insomma, 'Meloni' niente piu'?", e lui le spiega: "Eh 'Meloni' mica capita sempre! Poi, mica per forza esce visita su 'Meloni' che ci devo fare ti ho portato pero' i 5 panni in microfibra". In un ufficio doganale, le telecamere sorprendono una conversazione a tre. "Una colla per lo SVA prego pantofole da stanza rosa scopino con paletta rosa ho anche due paia di forbici, ma non so a chi darle! Pigliati 'na colla Giova!", dice il dipendente di una ditta a due funzionari seduti alle loro scrivanie. Un operatore portuale e' ripreso con in mano un sacchetto nero dell' immondizia con dentro uva. "Oh Enzo, ma hai gia' fatto le aperture dell' uva?", lo apostrofa un collega; "Mah tra un quarto d' ora 20 minuti", la risposta; "Il capo area c' ha un calo di zuccheri", insiste l' altro; "Non ci stanno problemiok!", assicura il secondo. Un funzionario doganale poi sistema il sacchetto con l' uva dentro nel bauletto di uno scooter. "Senti, vuoi un po' d' uva bianca senza semi? Uva bianca o no?", chiede alla moglie. "Senti, l' uva zuccherina per me anche no", tergiversa la donna. "No, perche' a me non piace", ricorda lui. "Non lo so se ne vuoi prendere un po' per mamma alla mamma piace", aggiunge la moglie. "Ma ti **porto** giusto una



confezione", promette l' uomo. Uno spedizioniere, poi, chiama un funzionario. "Oh Enzo, ascoltami un attimo, c' e' il mio capo area ma mica ci puoi prendere



## Cronache Della Campania

### Salerno

---

un poco d' uva?", la richiesta di questi. "Quanti pacchetti? 5/6 pacchetti?", domanda lo spedizioniere. "Un assaggio", dice il primo. "Va bene, va bene, va bene", la risposta.

## Dire

## Salerno

## VIDEO | Blitz della finanza per corruzione al porto di Salerno, 69 misure cautelari

NADIA COZZOLINO

Nadia Cozzolino 05/05/2020 Campania [email protected] Nel sistema di affari illeciti sono coinvolti funzionari, spedizionieri, avvocati e un militare della guardia di finanza

Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print

**NAPOLI -** Accordi corruttivi per eludere i controlli sulle merci giunte nel **porto di Salerno**, registrazioni doganali fittizie, evasione di diritti doganali e oltre 50 azioni predatorie su prodotti stipati in container. È il sistema di affari illeciti su cui ha indagato la procura della Repubblica di **Salerno** e che stamattina, nell'ambito dell'operazione Tortuga condotta da 250 finanziari del comando provinciale di **Salerno**, ha portato all'esecuzione di un'ordinanza di custodia cautelare emessa dal gip del tribunale di **Salerno** nei confronti di 69 persone. Tra queste ci sono 17 funzionari doganali, sei funzionari sanitari, 22 spedizionieri doganali, 10 operatori portuali, due avvocati, un dipendente amministrativo in servizio alla procura della Repubblica di **Salerno** e un militare della guardia di finanza, oltre a dieci soggetti privati. Sono accusati, a vario titolo, dei reati di contrabbando di tabacchi lavorati esteri, peculato, corruzione, traffico internazionale di rifiuti e ricettazione, accesso abusivo a sistema informatico e rivelazione di segreto di ufficio, falso in atto pubblico, traffico di influenze illecite e favoreggiamento personale, tutti reati commessi nell'area portuale salernitana. In totale gli indagati sono 87. Le indagini hanno avuto origine da una segnalazione dell'Olaf (Ufficio europeo antifrode) per un sospetto contrabbando di tabacco per narghilè, in transito per il **porto di Salerno**, apparentemente destinato in Marocco. In realtà le oltre 5 tonnellate di tabacchi lavorati esteri erano state fittiziamente registrate in uscita dall'ufficio doganale di **Salerno** e immesse illecitamente sul mercato con un'evasione dei diritti doganali stimata in oltre 1,2 milioni di euro. I successivi approfondimenti investigativi hanno consentito di accertare gravi indizi di colpevolezza nei confronti dell'allora direttore ad interim e dell'allora vicedirettore dell'ufficio delle dogane di **Salerno**, entrambi raggiunti dalla misura interdittiva della sospensione dal pubblico ufficio di 10 mesi. Insieme a funzionari doganali avevano cercato di eludere le investigazioni per accertare le registrazioni doganali fittizie. Sono 53 gli episodi di illecita appropriazione di merci commessi in breve tempo da funzionari doganali, personale fitosanitario, spedizionieri, ausiliari doganalisti e dipendenti della società di facchinaggio ai quali è stato contestato il reato di peculato in concorso. Parliamo di ruberie che interessavano beni di scarsissimo valore come jeans, fagioli, patate, confezioni di colla e sacchetti di mandorle. Accertato anche un traffico internazionale di rifiuti per condotte riconducibili a due spedizionieri doganali e sette persone di etnia africana interessate alle spedizioni. Sequestrate 60 tonnellate di rifiuti, speciali e non, oltre a mille pannelli fotovoltaici e altrettanti accumulatori di energia elettrica che avrebbero raggiunto territori africani. Gravi indizi di colpevolezza nei confronti di due avvocati del foro di **Salerno** e di un dipendente del ministero della Giustizia, per cui è stata disposta la sospensione dalla professione e dal pubblico ufficio per dieci mesi, per illecito accesso ai sistemi informatici e divulgazione di dati riservati sul procedimento penale nell'interesse dei funzionari doganali che temevano di essere coinvolti nelle indagini in corso. Stessa misura interdittiva per un brigadiere della finanza che, in concorso con un funzionario doganale, attestava fittiziamente il rientro di merci temporaneamente esportate, in realtà mai transitate nel **porto di Salerno**.





## Dire

### Salerno

---

In Campania le mete undertourism per viaggi senza folla VIDEO | Sul lungomare di Napoli maschere di Conte pagliaccio alla protesta dei commercianti VIDEO | A Napoli primo treno da Milano, controlli e rilevazione della temperatura ai passeggeri VIDEO | Protesta dei commercianti a Napoli, sui cartelli la scritta #IoNonRiapro.

### Traffico di rifiuti al Porto di Salerno, GdF arresta 69 persone in tutta la regione.

In un'immagine tratta dalle slide relative all'indagine di Guardia di Finanza e Polizia, coordinata dalla Procura di Catania, che ha fatto scattare il sequestro preventivo dell'Aquarius (attualmente nel porto di Marsiglia), un momento delle presunte irregolarità nello smaltimento dei rifiuti di bordo della nave, 20 novembre 2018. Sono complessivamente 24 gli indagati nell'indagine della procura di Catania sull'illecito smaltimento dei rifiuti accumulati durante le attività di salvataggio in mare da parte di Msf. Secondo l'accusa i soggetti coinvolti avrebbero "sistematicamente condiviso, pianificato ed eseguito un progetto di illegale smaltimento di un ingente quantitativo di rifiuti pericolosi a rischio infettivo, sanitari e non, derivanti dalle attività di soccorso dei migranti a bordo della Vos Prudence e dell'Aquarius e conferiti in modo indifferenziato, unitamente ai rifiuti solidi urbani, in occasione di scali tecnici e sbarco dei migranti" in 11 porti: Trapani, Pozzallo, Augusta, Catania e Messina in Sicilia, Vibo Valentia, Reggio Calabria e Corigliano Calabro in Calabria, Napoli e Salerno in Campania, Brindisi in Puglia. ANSA/UFFICIO STAMPA +++ ANSA PROVIDES ACCESS TO THIS HANDOUT PHOTO



TO BE USED SOLELY TO ILLUSTRATE NEWS REPORTING OR COMMENTARY ON THE FACTS OR EVENTS DEPICTED IN THIS IMAGE; NO ARCHIVING; NO LICENSING +++ /\* custom css \*/ .tdi\_2\_111.td-a-rec-img{ text-align: left; }.tdi\_2\_111.td-a-rec-img img{ margin: 0 auto 0 0; } Corruzione, peculato, falso, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. Questi i reati di cui dovranno rispondere 69 persone destinatarie dell'ordinanza di custodia cautelare emessa dal gip di Salerno ed eseguita da oltre 250 militari della Guardia di Finanza. L'operazione riguarda anche le province di Avellino, Caserta e Napoli e riguarda reati commessi nell'area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel porto di Salerno, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. (ANSA) Condividi: Fai clic per condividere su WhatsApp (Si apre in una nuova finestra) Fai clic per condividere su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Fai clic qui per condividere su Twitter (Si apre in una nuova finestra) Fai clic qui per condividere su LinkedIn (Si apre in una nuova finestra) Fai clic per condividere su Telegram (Si apre in una nuova finestra) Fai clic qui per inviare l'articolo via mail ad un amico (Si apre in una nuova finestra) Fai clic qui per stampare (Si apre in una nuova finestra)

# Il Nautilus

Salerno

## Propeller Club port of Salerno: «Piena solidarietà alla comunità portuale»

**Salerno** –«Piena solidarietà alla comunità portuale turbata dalla notizia delle 69 ordinanze di custodia cautelare per presunta corruzione nel traffico illecito di rifiuti». È quanto afferma il presidente del Propeller Club di **Salerno**, Alfonso Mignone, a seguito dei provvedimenti scaturiti da una più ampia indagine della Guardia di Finanza che ha coinvolto stamane lo scalo campano. «Nel rispetto del principio di presunzione di innocenza previsto dal nostro ordinamento giuridico la notizia non deve generare dentro e fuori dell' ambiente portuale alcuna perdita di fiducia sulla professionalità e l' integrità morale di chi opera nella più importante industria della provincia di **Salerno**,» sottolinea Mignone. «Siamo e restiamo un **porto** non solo strategico nel Mediterraneo ma, per i risultati ottenuti, virtuoso. La nostra comunità portuale si è distinta in questi anni per le best practices operative e doganali che ci hanno permesso di crescere esponenzialmente e di essere tra le realtà più dinamiche e produttive del Mezzogiorno. Non sarà un fatto di cronaca a scalfire la credibilità dello scalo e quanto fatto di buono nel corso degli ultimi venti anni».



## Porto di Salerno, 87 indagati tra funzionari di dogana e spedizionieri: sono accusati di furto e corruzione

*Sono complessivamente 87 le persone indagate nell' ambito dell' inchiesta della Procura di Salerno sul sistema di corruzione e ruberie nel porto di Salerno. Tra i 69 destinatari delle misure cautelari figurano anche 17 componenti dell' Ufficio delle Dogane di Salerno (sono in totale 60 i funzionari che compongono l' Ufficio). Le indagini hanno permesso di far luce sui*

Sono complessivamente 87 le persone indagate nell' ambito dell' inchiesta della Procura di Salerno sul sistema di corruzione e ruberie nel **porto** di Salerno. Tra i 69 destinatari delle misure cautelari figurano anche 17 componenti dell' Ufficio delle Dogane di Salerno (sono in totale 60 i funzionari che compongono l' Ufficio). Le indagini hanno permesso di far luce sui furti di merce che avvenivano all' interno dell' area portuale (53 episodi di sottrazione della merce verificati in appena 4 mesi di indagini). Le indagini sono scattate a seguito di una segnalazione dell' Olaf (Ufficio europeo antifroda) relativa a un sospetto contrabbando di tabacco per narghilé in transito per il **porto** di Salerno, apparentemente destinato in Marocco. È stato accertato che il transito, oltre 5 tonnellate di tabacchi lavorati esteri, solo apparentemente era giunto negli spazi doganali per la successiva esportazione ma, con il coinvolgimento di funzionari doganali, era stato fittiziamente registrato in uscita dall' Ufficio doganale di Salerno dove era stato immesso illecitamente sul mercato, con un' evasione dei diritti doganali stimata in oltre 1,2 milioni di euro. Dai successivi approfondimenti è emerso che il direttore e il vicedirettore dell' Ufficio delle Dogane di Salerno, con altri funzionari doganali, ponevano in essere condotte omissive per eludere le investigazioni dirette ad accertare i potenziali responsabili delle registrazioni doganali fittizie. Sono emersi infine gravi indizi di colpevolezza nei confronti di due avvocati del foro di Salerno e di un dipendente del Ministero della Giustizia per illecito accesso ai sistemi informatici e divulgazione di dati riservati. Un militare della Guardia di Finanza, in concorso con un funzionario doganale, risulta aver attestato fittiziamente il rientro di merci temporaneamente esportate, in realtà mai transitate nel **porto** di Salerno.



# Informare

## Salerno

### Notificate misure cautelari a 69 persone per presunti traffici illeciti nel porto di Salerno

Mignone (Propeller Club **Salerno**): non sarà un fatto di cronaca a scalfire la credibilità dello scalo Stamane la Guardia di Finanza di **Salerno** ha notificato misure cautelari personali disposte dal GIP presso il Tribunale di **Salerno** nei confronti di 69 persone tra le province di **Salerno**, Avellino, Caserta e Napoli contestando loro i reati di corruzione, peculato, falso, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. I provvedimenti coinvolgono 17 funzionari doganali, tra cui un capo servizio Vigilanza Antifrode, un ex capo area Verifiche e Controlli, un ex direttore ad interim ed un ex vice direttore della Dogana di **Salerno**, nonché numerosi spedizionieri, doganalisti e dipendenti di imprese del **porto** di **Salerno**. Alfonso Mignone, presidente del Propeller Club di **Salerno**, associazione tra operatori dei settori del trasporto marittimo e della logistica, ha espresso «piena solidarietà alla comunità portuale turbata dalla notizia delle 69 ordinanze di custodia cautelare per presunta corruzione nel traffico illecito di rifiuti. Nel rispetto del principio di presunzione di innocenza previsto dal nostro ordinamento giuridico - ha sottolineato Mignone - la notizia non deve generare dentro e fuori dell' ambiente portuale alcuna perdita di fiducia sulla professionalità e l' integrità morale di chi opera nella più importante industria della provincia di **Salerno**». «Siamo e restiamo - ha concluso il presidente del Propeller Club di **Salerno** - un **porto** non solo strategico nel Mediterraneo ma, per i risultati ottenuti, virtuoso. La nostra comunità portuale si è distinta in questi anni per le best practices operative e doganali che ci hanno permesso di crescere esponenzialmente e di essere tra le realtà più dinamiche e produttive del Mezzogiorno. Non sarà un fatto di cronaca a scalfire la credibilità dello scalo e quanto fatto di buono nel corso degli ultimi venti anni».



### Corruzione e traffico di rifiuti al porto di Salerno, 69 misure

**PORTO DI SALERNO** NAVE NAVI ATTRACCO IMBARCAZIONE IMBARCAZIONI ORMEGGIO BARCA BARCHE CARGO MERCI **SALERNO** (ITALPRESS) - Blitz della guardia di finanza nell' area portuale di **Salerno**, 69 le misure cautelari eseguite nell' operazione "Tortuga" tra le province di **Salerno**, Avellino, Caserta e Napoli. Il provvedimento, emesso dal gip, riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri e dipendenti di società operanti nel **porto di Salerno**: sono accusati a vario titolo, in concorso, di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. (ITALPRESS).



# Ministero dell'Ambiente

Salerno

## Traffico internazionale di rifiuti in area portuale Salerno, 69 indagati di cui 39 agli arresti domiciliari

*Il Ministro Costa: operazione importante, non abbassiamo guardia contro illeciti ambientali Roma, 5 maggio - Un'operazione della Guardia di Finanza ha condotto, nell'area portuale di Salerno, a 39 arresti a domiciliari, su un totale di 69 persone indagate, accusate a vario titolo di traffico internazionale di rifiuti, contrabbando, falso, peculato, corruzione.*

Il Ministro Costa: operazione importante, non abbassiamo guardia contro illeciti ambientali Roma, 5 maggio - Un'operazione della Guardia di Finanza ha condotto, nell'area portuale di **Salerno**, a 39 arresti a domiciliari, su un totale di 69 persone indagate, accusate a vario titolo di traffico internazionale di rifiuti, contrabbando, falso, peculato, corruzione. L'operazione, denominata Tortuga, è stata condotta da 250 finanziari del comando provinciale di **Salerno** e ha riguardato anche le province di Avellino, Caserta e Napoli. Tra le persone coinvolte funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto** di **Salerno**. Le indagini erano scattate a seguito di una segnalazione dell'Olaf (Ufficio europeo antifrode) relativa a un sospetto contrabbando di tabacco fintamente destinato al Marocco e hanno permesso di far luce sui continui furti di merce che avvenivano all'interno dell'area portuale. Gli accertamenti hanno inoltre portato al sequestro di 60 tonnellate di rifiuti, speciali e non, oltre a mille pannelli fotovoltaici e altrettanti accumulatori di energia elettrica che avrebbero raggiunto territori africani. 'Un risultato importante - commenta il Ministro dell'Ambiente Sergio Costa - per il quale occorre ringraziare chi con serietà e tenacia ha condotto le indagini. Giornate come quella odierna ci dicono che non dobbiamo abbassare la guardia contro chi si rende responsabile di questi gravissimi illeciti ambientali pensando di riuscire a farla franca'.

IL MINISTERO	MINISTRI	AMMINISTRAZIONI CENTRALI	AMMINISTRAZIONI LOCALI	AGENZIE	ORGANISMI
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	Sergio Costa	Ministero della Giustizia	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministero della Sanità	Ministero delle Attività Produttive
Ministero dell'Interno	Ministero della Difesa	Ministero delle Politiche Regionali	Ministero dell'Università e della Ricerca	Ministero delle Partecipazioni Statali	Ministero del Mezzogiorno
Ministero delle Politiche Europee	Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali	Ministero delle Attività Produttive	Ministero dell'Università e della Ricerca	Ministero delle Partecipazioni Statali	Ministero del Mezzogiorno
Ministero delle Politiche Europee	Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali	Ministero delle Attività Produttive	Ministero dell'Università e della Ricerca	Ministero delle Partecipazioni Statali	Ministero del Mezzogiorno

# Napoli Flash 24

## Salerno

### Traffico internazionale di rifiuti al porto di Salerno: 69 misure cautelari

BARBARA CAPUTO

E' scattata all' alba di oggi l' operazione, denominata 'Tortuga', che ha impiegato oltre 250 militari della Guardia di Finanza di Salerno, coadiuvati da 17 funzionari doganali. I militari, su disposizione della locale Procura della Repubblica, stanno eseguendo, nelle province di Salerno, Avellino, Caserta e Napoli , un' ordinanza di custodia cautelare personale emessa dal GIP del Tribunale di Salerno, nei confronti di 69 soggetti ritenuti responsabili, a vario titolo, di plurimi reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel porto di Salerno, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti.



## Operazione Tortuga, 69 misure cautelari per traffici illeciti

*Si tratta di presunti autori di reati, anche residenti nel napoletano, commessi nell' area portuale salernitana*

Dalle prime ore di oggi oltre è in corso l' esecuzione di un' ordinanza di custodia cautelare nei confronti di 69 soggetti ritenuti responsabili, a vario titolo, di reati commessi nell' area portuale salernitana. Coinvolte persone residenti anche in provincia di Napoli . L' operazione è denominata "Tortuga". In azione, per il provvedimento emesso dal Gip del Tribunale di Salerno, 250 militari della Guardia di Finanza di Salerno, coadiuvati da 17 funzionari doganali. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto** di Salerno, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti.

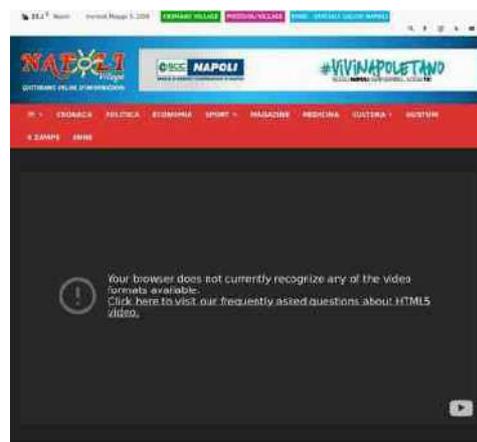


# Napoli Village

## Salerno

### Traffico internazionale di rifiuti al Porto di Salerno: 69 misure cautelari (VIDEO)

SALERNO - Corruzione, peculato, falso, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. Questi i reati di cui dovranno rispondere 69 persone destinatarie dell' ordinanza di custodia cautelare emessa dal gip di Salerno ed eseguita da oltre 250 militari della Guardia di Finanza. L' operazione riguarda anche le province di Avellino, Caserta e Napoli e riguarda reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto** di Salerno, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti.



### Traffico internazionale di rifiuti al Porto di Salerno: 69 misure cautelari (VIDEO)



SALERNO - Corruzione, peculato, falso, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. Questi i reati di cui dovranno rispondere 69 persone destinatarie dell' ordinanza di custodia cautelare emessa dal gip di Salerno ed eseguita da oltre 250 militari della Guardia di Finanza. L' operazione riguarda anche le province di Avellino, Caserta e Napoli e riguarda reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel porto di Salerno, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti.



## Traffico rifiuti, 69 arresti in Campania. Reati commessi nell' area portuale di Salerno

Condividi 05 maggio 2020 Corruzione, peculato, falso, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. Questi i reati di cui dovranno rispondere 69 persone destinatarie dell' ordinanza di custodia cautelare emessa dal gip di **Salerno** ed eseguita da oltre 250 militari della Guardia di Finanza. L' operazione riguarda anche le province di Avellino, Caserta e Napoli e riguarda reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto di Salerno**, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti.



### Traffico internazionale di rifiuti e corruzione al porto di Salerno: 69 arresti

*Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nell'area portuale. Le indagini sono condotte dalla Guardia di Finanza*

Corruzione , peculato , falso , contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. Questi i reati di cui dovranno rispondere 69 persone destinatarie dell'ordinanza di custodia cautelare emessa dal gip di **Salerno** ed eseguita da oltre 250 militari della Guardia di Finanza . L' operazione riguarda anche le province di Avellino, Caserta e Napoli e riguarda reati commessi nell' area portuale salernitana. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip

Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. L' inchiesta Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto** di **Salerno**, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti . I particolari dell' operazione "Tortuga" verranno illustrati con una successiva comunicazione per via telematica del Procuratore della Repubblica di **Salerno**, a partire dalle 10.



## Corruzione e traffico di rifiuti al porto, Borrelli: "Senso di impunità diffuso"

*Il Procuratore di Salerno interviene dopo la maxi operazione della Guardia di Finanza di Salerno. Dal Governo interviene il sottosegretario Tofalo: "E' emerso un sistema marcio che deve essere scardinato"*

Dopo la maxi operazione di questa mattina della Guardia di Finanza, che ha portato all'arresto di 39 persone e all'avvio di indagini a carico, complessivamente, di 69 soggetti operanti nel porto commerciale di Salerno, arrivano le prime reazioni dal mondo della magistratura e della politica. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante, dopo che avrai attivato javascript. . . Forse potrebbe interessarti, dopo che avrai attivato javascript. . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. I commenti Il primo ad intervenire è proprio il Procuratore di Salerno Giuseppe Borrelli: "Ciò che colpisce è l'estensione del fenomeno illecito un sistema di collusione diffuso, che rappresenta una prassi comportamentale a livello territoriale. Ancora, colpisce il senso di impunità da parte degli indagati: due soggetti al vertice dell'ufficio doganale continuavano nella loro condotta nonostante fossero a conoscenza delle indagini in corso nei loro confronti. Ad un funzionario della nostra procura è stato chiesto di fornire notizie sull'indagine tramite l'accesso al sistema informatico, un'azione davvero temeraria". Dal Governo interviene il sottosegretario alla Difesa Angelo Tofalo: "Quello che emerge dalle immagini pubblicate oggi dalla Guardia di Finanza di Salerno, nell'ambito dell'operazione nell'area portuale, è sconcertante. Un sistema marcio che deve essere scardinato mettendo in campo ogni risorsa e applicando provvedimenti severissimi nei confronti di chi ha abusato della propria posizione per trarre benefici personali. Si tratta di un episodio gravissimo e intollerabile che da rappresentante del governo, da cittadino e da salernitano condanno fermamente. La legalità ha bisogno di una 'manutenzione' quotidiana e ad assicurarla sono i nostri uomini e le nostre donne in divisa - scrive Tofalo - Grazie alle Forze dell'Ordine e di Polizia sempre a lavoro contro il crimine. In particolare, i miei complimenti alla Guardia di Finanza per questa significativa operazione".

**SALERNO TODAY** Cronaca

**Cronaca**  
**Corruzione e traffico di rifiuti al porto, Borrelli: "Senso di impunità diffuso"**

Il Procuratore di Salerno interviene dopo la maxi operazione della Guardia di Finanza di Salerno. Dal Governo interviene il sottosegretario Tofalo: "E' emerso un sistema marcio che deve essere scardinato"

**I più letti di oggi**

1. [L'operazione di questa mattina della Guardia di Finanza, che ha portato all'arresto di 39 persone e all'avvio di indagini a carico, complessivamente, di 69 soggetti operanti nel porto commerciale di Salerno, arrivano le prime reazioni dal mondo della magistratura e della politica.](#)
2. [L'operazione di questa mattina della Guardia di Finanza, che ha portato all'arresto di 39 persone e all'avvio di indagini a carico, complessivamente, di 69 soggetti operanti nel porto commerciale di Salerno, arrivano le prime reazioni dal mondo della magistratura e della politica.](#)
3. [L'operazione di questa mattina della Guardia di Finanza, che ha portato all'arresto di 39 persone e all'avvio di indagini a carico, complessivamente, di 69 soggetti operanti nel porto commerciale di Salerno, arrivano le prime reazioni dal mondo della magistratura e della politica.](#)
4. [L'operazione di questa mattina della Guardia di Finanza, che ha portato all'arresto di 39 persone e all'avvio di indagini a carico, complessivamente, di 69 soggetti operanti nel porto commerciale di Salerno, arrivano le prime reazioni dal mondo della magistratura e della politica.](#)

**I commenti**

Il primo ad intervenire è proprio il Procuratore di Salerno Giuseppe Borrelli: "Ciò che colpisce è l'estensione del fenomeno illecito un sistema di collusione diffuso, che rappresenta una prassi comportamentale a livello territoriale. Ancora, colpisce il senso di impunità da parte degli indagati: due soggetti al vertice dell'ufficio doganale continuavano nella loro condotta nonostante fossero a conoscenza delle indagini in corso nei loro confronti. Ad un funzionario della nostra procura è stato chiesto di fornire notizie sull'indagine tramite l'accesso al sistema informatico, un'azione davvero temeraria". Dal Governo interviene il sottosegretario alla Difesa Angelo Tofalo: "Quello che emerge dalle immagini pubblicate oggi dalla Guardia di Finanza di Salerno, nell'ambito dell'operazione nell'area portuale, è sconcertante. Un sistema marcio che deve essere scardinato mettendo in campo ogni risorsa e applicando provvedimenti severissimi nei confronti di chi ha abusato della propria posizione per trarre benefici personali. Si tratta di un episodio gravissimo e intollerabile che da rappresentante del governo, da cittadino e da salernitano condanno fermamente. La legalità ha bisogno di una 'manutenzione' quotidiana e ad assicurarla sono i nostri uomini e le nostre donne in divisa - scrive Tofalo - Grazie alle Forze dell'Ordine e di Polizia sempre a lavoro contro il crimine. In particolare, i miei complimenti alla Guardia di Finanza per questa significativa operazione".

Argomenti: [giustizia](#)

# Porto di Salerno: 69 misure cautelari per traffico internazionale di rifiuti, corruzione e contrabbando

Redazione

Salerno Traffico internazionale di rifiuti, corruzione, peculato, falso e contrabbando al porto di Salerno. Sono queste le ipotesi di reati di cui dovranno rispondere 69 persone destinatarie dell'ordinanza di custodia cautelare emessa dal Gip di Salerno ed eseguita da oltre 250 militari della Guardia di Finanza. L'operazione riguarda anche le province di Avellino, Caserta e Napoli e reati commessi nell'area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società che operano nel porto campano, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando di merci di vario tipo e traffico internazionale di rifiuti. I particolari dell'operazione 'Tortuga' verranno illustrati con una successiva comunicazione per via telematica del Procuratore della Repubblica di Salerno , a partire dalle 10.



## Porto di Salerno: 69 misure cautelari per traffico internazionale di rifiuti, corruzione e contrabbando

05 MAGGIO 2020 - Italia



Salerno - Traffico internazionale di rifiuti, corruzione, peculato falso e contrabbando al porto di Salerno. Sono queste le ipotesi di reati di cui dovranno rispondere 69 persone destinatarie dell'ordinanza di custodia cautelare emessa dal Gip di Salerno ed eseguita da oltre 250 militari della Guardia di Finanza. L'operazione riguarda anche le province di Avellino, Caserta e Napoli e reati commessi nell'area portuale salernitana.

Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, dipendenti di società che operano nel porto campano, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando di merci di vario tipo e traffico internazionale di rifiuti. I particolari dell'operazione 'Tortuga' verranno illustrati con una successiva comunicazione per via telematica del Procuratore della Repubblica di Salerno , a partire dalle 10.

**Iscriviti alla newsletter**

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

[ISCRIVITI](#)

## Blitz della Guardia di Finanza nel porto di Salerno: 69 persone coinvolte

Peculato, corruzione, favoreggiamento, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione e traffico internazionale di rifiuti, commessi nell'area portuale di Salerno. Sono queste le ipotesi di reato che hanno portato all'ordinanza di custodia cautelare personale eseguita questa mattina dai militari della Guardia di Finanza tra le province di Salerno, Avellino, Caserta e Napoli. Il provvedimento, emesso dal gip del Tribunale di Salerno, riguarda 69 persone indagate tra cui funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società che operano in porto. Più nel dettaglio sono 39 gli arrestati (ai domiciliari), 21 le persone ai divieti di dimora, 9 le misure interdittive (sia dall'esercizio negli uffici, sia delle professioni). Coinvolti ben 17 funzionari doganali, sotto accusa anche due avvocati e un finanziere. L'operazione, ribattezzata 'Tortuga', vede in campo oltre 250 finanzieri per le misure cautelari. Il nome dato all'operazione vuole indicare proprio il sistema di corruzione e di gestione illecita che, ritengono gli inquirenti, si fosse creato all'interno del porto di Salerno grazie alle complicità su più livelli di funzionari e dipendenti. Per ricostruire gli affari illeciti, durante le indagini gli investigatori si sono avvalsi di appostamenti, intercettazioni e telecamere piazzate anche all'interno dell'area portuale, in modo da documentare i traffici e ricostruire gli organigrammi. Di particolare rilevanza l'aspetto che riguarda il traffico internazionale di rifiuti: quello di Salerno è uno dei maggiori porti nazionali e controllare gli ingressi e le uscite significa essere in grado di spostare illecitamente enormi quantità di materiali, legali e illegali. Secondo la stampa locale l'inchiesta, condotta per un anno e mezzo dalla pm Elena Guarino e dal procuratore aggiunto Luigi Alberto Cannavale, ruota attorno a un ufficio (oggi quasi del tutto travolto) in cui si consumavano atti predatori su merci di vario tipo (bastava aprire i container e portare a casa), episodi di corruzione, anche traffico di rifiuti (impianti di aerazione di frigoriferi, copertoni di auto), e persino commercio di auto e scooter rubati e ricettati.



Peculato, corruzione, favoreggiamento, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione e traffico internazionale di rifiuti, commessi nell'area portuale di Salerno. Sono queste le ipotesi di reato che hanno portato all'ordinanza di custodia

## Mazzette al Porto di Salerno, scatta il maxi-blitz: in manette 69 colletti bianchi

Indagine della guardia di finanza: gli indagati sono accusati di corruzione, peculato, ma anche contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. Mazzette nel **Porto** di Salerno, scatta il maxi-blitz. Dall' alba di oggi oltre 250 militari della guardia di finanza di Salerno, coadiuvati da 17 funzionari doganali, su disposizione della locale Procura, stanno eseguendo, nelle province di Salerno, Avellino, Caserta e Napoli, un' ordinanza di custodia cautelare personale emessa dal gip del Tribunale di Salerno, nei confronti di 69 persone ritenute responsabili, a vario titolo, di plurimi reati commessi nell' area portuale salernitana. Il provvedimento riguarda funzionari doganali, personale sanitario, spedizionieri, dipendenti di società operanti nel **porto** di Salerno, indagati a vario titolo, in concorso, per ipotesi di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti. I particolari dell' operazione, denominata "Tortuga", verranno illustrati con una successiva comunicazione per via telematica del Procuratore della Repubblica di Salerno, a partire dalle 10.



## Traffico internazionale di rifiuti, 69 misure cautelari a Salerno

*La misura è scattata nei confronti di 17 funzionari doganali, 6 funzionari sanitari, 22 spedizionieri doganali, 10 operatori portuali, 2 avvocati, un dipendente amministrativo in servizio presso la Procura della Repubblica di Salerno, un militare della Guardia di Finanza e 10 soggetti privati*

**Salerno** - Nel **porto** di **Salerno** operava «una società di servizio illecita» asservita ad associazioni nazionali e transnazionali, che si sarebbe occupata anche di traffico internazionale di rifiuti. A sostenerlo sono la Procura e la Guardia di Finanza di **Salerno** che all' alba hanno eseguito 69 misure cautelari (39 arresti domiciliari, 21 divieti di dimora, 9 misure di interdizione dall' esercizio della professione, pubblico ufficio e pubblico servizio) nei confronti di 17 funzionari doganali, 6 funzionari sanitari, 22 spedizionieri doganali, 10 operatori portuali, 2 avvocati, un dipendente amministrativo in servizio presso la Procura della Repubblica di **Salerno**, un militare della Guardia di Finanza e 10 soggetti privati. «Le indagini hanno consentito di ricostruire almeno quattro attività illecite che hanno visto protagonista una serie cospicua di dipendenti dell' ufficio doganale di **Salerno**», ha spiegato il procuratore Giuseppe Borrelli, illustrando in videoconferenza i dettagli dell' inchiesta «Tortuga», nella quale risultano indagate complessivamente 87 persone. Il reato di traffico internazionale di rifiuti viene contestato a due spedizionieri doganali e sette cittadini africani. Proprio nell' ambito di queste specifiche indagini sono state sequestrate oltre 60 tonnellate di rifiuti - speciali e non - oltre a 1000 pannelli fotovoltaici e 1000 accumulatori di energia elettrica, di provenienza furtiva, destinati al continente africano. L' inchiesta scatta nell' aprile 2018, dopo una segnalazione dell' Olaf, l' ufficio europeo antifrode, circa un presunto contrabbando di tabacco per narghilè che da **Salerno** raggiungeva il Marocco . Gli accertamenti hanno consentito di scoprire che il carico, oltre 5 tonnellate di tabacchi lavorati esteri, registrato fittiziamente in uscita grazie alla complicità di funzionari doganali, in realtà era finito sul mercato illecito provocando un' evasione dei diritti doganali da circa un milione e 200mila euro. Dalle indagini, durate quattro mesi, che si sono avvalse di intercettazioni telefoniche ed ambientali, sono emerse anche omissioni anche da parte dei vertici dell' ufficio doganale - del direttore ad interim e del vicedirettore dell' ufficio delle Dogane - i quali, malgrado fossero a conoscenza delle indagini, ha sottolineato Borrelli, «hanno continuato a offrire tutela a comportamenti illeciti». Ma l' inchiesta 'Tortugà ha fatto luce anche su 53 episodi di illecita appropriazione di merci e di generi di consumo, anche di scarso valore economico, dai container stoccati nel **porto**. Alcuni funzionari, inoltre, in cambio di «mazzette» avrebbero eseguito - ma solo fittiziamente - controlli amministrativi e sanitari sulle merci. Tra i 69 destinatari dei provvedimenti figurano anche un finanziere, un dipendente amministrativo della Procura di **Salerno** e due avvocati: il primo, in concorso con un funzionario doganale, avrebbe attestato fittiziamente il rientro di merci temporaneamente esportate ma in realtà mai transitate nel **porto**. Gli altri, sempre secondo i pm, avrebbero eseguito accessi ai sistemi informatici per divulgare dati riservati ai funzionari doganali che temevano di essere indagati.



## Data Sport

Bari

### Accordo tra Agenzie Dogane e Monopoli e il sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale: i dettagli

*Il Direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna e il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) Ugo Patroni Griffi hanno firmato un accordo*

DATASPORT TEAM

ADM e l' **Autorità di sistema portuale**, con questa iniziativa, intendono puntare sullo sviluppo delle infrastrutture immateriali e sul controllo a valore aggiunto della supply chain, massimizzando gli effetti degli interventi nei porti a vantaggio del **sistema** logistico e produttivo. Valutata la fattibilità tecnica, le parti daranno avvio alla fase di attuazione dei progetti, sulla base della metodologia definita da ADM e pubblicata sul sito internet, e alla sottoscrizione dei relativi Protocolli di intesa. 'Con quest' ultimo accordo prosegue l' importante iter finalizzato alla completa automazione delle procedure doganali e delle operazioni logistiche connesse ai flussi di merce, a supporto di una catena logistica senza soluzione di continuità. Oggi si implementa ulteriormente la copertura del cantiere nazionale sulla digitalizzazione delle procedure doganali nei porti con il quale ADM intende conseguire una maggiore standardizzazione dei processi doganali in un' ottica di semplificazione e omogeneizzazione. Iniziativa che rappresenta una fondamentale leva di sviluppo per il **sistema Paese**' ha dichiarato il Direttore Generale dell' Agenzia, Marcello Minenna. "Nel mese di luglio inaugureremo il **sistema** che assicurerà la inter-operatività tra il PCS GAIA e il **sistema** AIDA- commenta il presidente dell' AdSP MAM **Ugo Patroni Griffi**. Un modello virtuoso che, dopo essere stato applicato negli scali del nostro **sistema**, sarà adottato da tutti i porti d' Italia. Una vera e propria rivoluzione informatica che consoliderà ulteriormente l' unico primato italiano nel rating annuale Doing Business, pubblicato dalla Banca Mondiale, relativo alla facilità di sdoganamento delle merci.



## Informazioni Marittime

Bari

### Porti Adriatico meridionale, accordo per digitalizzare procedure doganali

*Iniziativa volta ad ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo soluzioni innovative*

Un accordo per la definizione del progetto " Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli ". Sarà sottoscritto oggi martedì a valle di una web conference dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e dal direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna . Attraverso il documento, l' AdSP MAM intende estendere anche ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli le soluzioni già avviate nel porto di Bari con il progetto " PROG0101 Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Bari ", volte ad ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l' introduzione di soluzioni innovative. Utilizzando tecnologie avveniristiche, sarà possibile estendere i servizi di cooperazione applicativa tra il port community system GAIA e il sistema informativo doganale AIDA ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Un "dialogo" attivo ed efficace tra i due sistemi che consentirà la digitalizzazione delle procedure di imbarco/sbarco e di ingresso/uscita dai nodi portuali; di tracciare lo stato della merce all' interno dello spazio portuale e, non ultimo, di informatizzare i pagamenti delle tasse portuali. Tra i numerosi benefici attesi per il comparto della logistica vi è: facilitazione del passaggio delle merci nei nodi logistici portuali; velocizzazione del processo di accertamento delle merci all' interno dello spazio doganale; semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi doganali; certezza della conclusione delle operazioni di controllo doganale per le merci in uscita dai nodi; disponibilità di informazioni sulle tasse portuali incassate dall' Agenzia delle Dogane; disponibilità di dati statistici su natura, origine e destinazione finale delle merci. Il progetto, che si incardina nell' imponente opera di infrastrutturazione tecnologica avviata dall' ente portuale nei cinque porti del sistema, interessa l' area logistica Integrata del sistema Pugliese-Lucano ed è coerente con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (completamento sportello unico dei controlli, digitalizzazione della catena logistica), con la Direttiva Europea 40/2010 ITS Action Plan (Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci) e con il piano d' azione nazionale ITS (favorire l' uso degli ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte e interoperabili). L' attività dell' AdSP MAM sarà finanziata nell' ambito del progetto Interreg Italia-Croazia PROMARES " Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea".



## Digitalizzazione procedure doganali nei porti

Accordo tra AdSp MAM e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

Redazione

BARI Un accordo per la definizione del progetto Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli sarà sottoscritto questo pomeriggio, a valle di una web conference, dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e dal direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna. Attraverso il documento, l'AdSp MAM intende estendere anche ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli le soluzioni già avviate nel porto di Bari con il progetto PROG0101 Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Bari, volte ad ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l'introduzione di soluzioni innovative. Utilizzando tecnologie avveniristiche, sarà possibile estendere i servizi di cooperazione applicativa tra il port community system GAIA e il sistema informativo doganale AIDA ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Un dialogo attivo ed efficace tra i due sistemi che consentirà la digitalizzazione delle procedure di imbarco/sbarco e di ingresso/uscita dai nodi portuali; di tracciare lo stato della merce all'interno dello spazio portuale e, non ultimo, di informatizzare i pagamenti delle tasse portuali. Tra i numerosi benefici attesi per il comparto della logistica vi sono: facilitazione del passaggio delle merci nei nodi logistici portuali; velocizzazione del processo di accertamento delle merci all'interno dello spazio doganale; semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi doganali; certezza della conclusione delle operazioni di controllo doganale per le merci in uscita dai nodi; disponibilità di informazioni sulle tasse portuali incassate dall'Agenzia delle Dogane; disponibilità di dati statistici su natura, origine e destinazione finale delle merci. Il progetto, che si incardina nell'imponente opera di infrastrutturazione tecnologica avviata dall'Ente portuale nei cinque porti del sistema, interessa l'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano ed è coerente con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (completamento sportello unico dei controlli, digitalizzazione della catena logistica), con la Direttiva Europea 40/2010 ITS Action Plan (Continuità dei servizi Its di gestione del traffico e del trasporto merci) e con il piano d'azione nazionale Its (favorire l'uso degli Its per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte e interoperabili). L'attività dell'AdSp MAM sarà finanziata nell'ambito del progetto Interreg Italia-Croazia PROMARES Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea.



## Porti pugliesi digitalizzati, accordo Authority-Dogane: dopo Bari, scatta la Fase due

Redazione

Brindisi Facilitazione del passaggio delle merci nei nodi logistici portuali, velocizzazione del processo di accertamento delle merci all'interno dello spazio doganale, semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi doganali, certezza della conclusione delle operazioni di controllo doganale per le merci in uscita dai nodi, disponibilità di informazioni sulle tasse portuali incassate dall'Agenzia delle Dogane e dei dati statistici su natura, origine e destinazione finale delle merci. Sono questi i numerosi benefici attesi dal progetto di digitalizzazione sottoscritto oggi tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (**Adsp**) del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna. Il progetto si incardina nell'opera di infrastrutturazione tecnologica avviata dall'ente portuale prima nello scalo di Bari (PROG101) e ora proseguirà anche a Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. La prosecuzione del progetto interessa l'area logistica integrata del Sistema Pugliese-Lucano ed è coerente con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (completamento sportello unico dei controlli, digitalizzazione della catena logistica), con la Direttiva Europea 40/2010 ITS Action Plan (Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci) e con il piano d'azione nazionale ITS (favorire l'uso degli ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte e interoperabili). L'attività sarà finanziata nell'ambito del progetto Interreg Italia-Croazia Promares (Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea).



PROGETTO TRA AUTORITHY E AGENZIA DELLE DOGANE

**Firmato accordo per digitalizzare le procedure doganali nel porto di Brindisi e in altri 3 scali del sistema**

Sottoscritto ieri l' accordo per la definizione del progetto "Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli". La firma è stata apposta dal presidente dell' AdspMam, Ugo Patroni Griffi, e il dg dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna. Il fine è estendere anche ai suddetti porti le soluzioni già avviate a Bari con il progetto "PROG0101 Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Bari", volte ad ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l' introduzione di soluzioni innovative. «Utilizzando tecnologie avveniristiche - chiarisce una nota - sarà possibile estendere i servizi di cooperazione applicativa tra il port community system GAIA e il sistema informativo doganale AIDA ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Un "dialogo" attivo ed efficace tra i due sistemi che consentirà la digitalizzazione delle procedure di imbarco/sbarco e di ingresso/uscita dai nodi portuali; di tracciare lo stato della merce e di informatizzare i pagamenti delle tasse portuali». Numerosi i benefici: facilitazione del passaggio delle merci nei nodi logistici portuali; velocizzazione del processo di accertamento delle merci; semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi doganali; certezza della conclusione delle operazioni di controllo per le merci in uscita; disponibilità di informazioni sulle tasse portuali; disponibilità di dati statistici su natura, origine e destinazione finale delle merci. «Il progetto, che si incardina nell' opera di infrastrutturazione tecnologica avviata dall' Ente nei 5 porti del sistema - aggiunge la nota interessa l' Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese -Lucano ed è coerente con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, con la Direttiva Europea 40/2010 ITS Action Plan e con il piano d' azione nazionale ITS. L' attività sarà finanziata nell' ambito del progetto Interreg Italia -Croazia PROMARES "Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea"».



## Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli

A valle di una web conference, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, sottoscriveranno un accordo per la definizione del progetto "Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli." Attraverso il documento, l' AdSP MAM intende estendere anche ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli le soluzioni già avviate nel porto di Bari con il progetto "PROG0101 Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Bari", volte ad ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l' introduzione di soluzioni innovative. Utilizzando tecnologie avveniristiche, sarà possibile estendere i servizi di cooperazione applicativa tra il port community system GAIA e il sistema informativo doganale AIDA ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Un "dialogo" attivo ed efficace tra i due sistemi che consentirà la digitalizzazione delle procedure di imbarco/sbarco e di ingresso/uscita dai nodi portuali; di tracciare lo stato della merce all' interno dello spazio portuale e, non ultimo, di informatizzare i pagamenti delle tasse portuali.



## Accordo Authority-Dogane: le procedure diventano digitali

L' **Autorità** di **sistema portuale** del mar Adriatico meridionale e l' Agenzia delle dogane hanno firmato ieri un accordo per le procedure di digitalizzazione delle dogane negli scali pugliesi. A siglare l' accordo il presidente dell' **Authority** Ugo Patroni Griffi ed il direttore generale delle Dogane Marcello Minenna, dopo una web conference nel pomeriggio di ieri. L' ente **portuale**, seguendo quanto disposto dal documento, intende estendere anche ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli le soluzioni già avviate nel porto di Bari. Il riferimento è al progetto, già avviato nel capoluogo di Regione, Prog0101 attivo dallo scorso anno. Queste stesse soluzioni, fa sapere l' **Authority**, sono volte ad ottimizzare il ciclo **portuale**, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l' introduzione di soluzioni innovative. Secondo l' ente, attraverso l' utilizzo di tecnologie avveniristiche, per i porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli sarà possibile estendere i servizi di cooperazione applicativa tra il port community system Gaia e il **sistema** informativo doganale Aida. Gaia, strumento di supporto per le attività degli scali dell' area, è l' acronimo di Gestione automatizzata informazioni d' area, mentre Aida (che sta per Automazione integrata dogane accise) è il **sistema** informativo dell' Agenzia delle dogane. Secondo quanto comunicato dall' **Autorità** di **sistema**, dunque, l' intenzione è quella di promuovere un dialogo attivo ed efficace tra i due sistemi che consentirà la digitalizzazione delle procedure di imbarco/sbarco e di ingresso/uscita dai nodi portuali e darà modo anche di tracciare lo stato della merce all' interno dello spazio **portuale** ed allo stesso tempo di informatizzare i pagamenti delle tasse portuali. In questo contesto, sono attesi diversi benefici nel campo della logistica: dalla facilitazione del passaggio delle merci nei nodi logistici portuali alla velocizzazione del processo di accertamento delle merci all' interno dello spazio doganale. Quindi, si parla sia di semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi doganali che di certezza della conclusione delle operazioni di controllo doganale per le merci in uscita dai nodi, a cui si accompagna la disponibilità tanto di informazioni sulle tasse portuali incassate dall' Agenzia delle dogane quanto di dati statistici su natura, origine e destinazione finale delle merci. L' **Authority** sottolinea come il progetto si inserisca nell' opera di infrastrutturazione tecnologica che l' ente ha avviato nei cinque porti del **sistema**, oltre ad interessare l' Area logistica integrata del **sistema** Pugliese-Lucano ed è coerente con alcune normative e progettualità specifiche, come il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, la direttiva europea del 2010 su Continuità dei servizi Its (sistemi di trasporto intelligente, ndr) di gestione del traffico e del trasporto merci ed il piano d' azione nazionale Its. Il finanziamento, conclude l' ente **portuale**, sarà finanziato nell' ambito del progetto Interreg Italia-Croazia Promares, acronimo di Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea (Promozione del trasporto merci marittimo ed intermodale nel mar Adriatico). F.Tri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Brindisi Report

### Brindisi

#### Procedure doganali digitali anche per il porto di Brindisi

*Accordo per il progetto (che riguarda anche Manfredonia, Barletta e Monopoli) tra Autorità di Sistema portuale e Agenzia delle Dogane*

Attraverso il documento, l' authority intende estendere anche ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli le soluzioni già avviate nel porto di Bari con il progetto "Prog0101 - Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Bari", volte ad ottimizzare il ciclo **portuale**, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l' introduzione di soluzioni innovative. Utilizzando tecnologie avveniristiche, sarà possibile estendere i servizi di cooperazione applicativa tra il port community system Gaia e il **sistema** informativo doganale Aida ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Un dialogo attivo ed efficace tra i due sistemi che consentirà la digitalizzazione delle procedure di imbarco-sbarco e di ingresso-uscita dai nodi portuali; di tracciare lo stato della merce all' interno dello spazio **portuale** e, non ultimo, di informatizzare i pagamenti delle tasse portuali. Tra i numerosi benefici attesi per il comparto della logistica vi sono la facilitazione del passaggio delle merci nei nodi logistici portuali; la velocizzazione del processo di accertamento delle merci all' interno dello spazio doganale; la semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi doganali; la certezza della conclusione delle operazioni di controllo doganale per le merci in uscita dai nodi; la disponibilità di informazioni sulle tasse portuali incassate dall' Agenzia delle Dogane; la disponibilità di dati statistici su natura, origine e destinazione finale delle merci. Il progetto, che si incardina nell' opera di infrastrutturazione tecnologica avviata dall' authority nei cinque porti adriatici pugliesi interessa l' Area Logistica Integrata del **Sistema** Pugliese-Lucano ed è coerente con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (completamento sportello unico dei controlli, digitalizzazione della catena logistica), con la Direttiva Europea 40/2010 Its Action Plan (Continuità dei servizi Its di gestione del traffico e del trasporto merci) e con il piano d' azione nazionale Its (favorire l' uso degli Its per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte e interoperabili).



# Informare

## Brindisi

### Accordo per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli

Siglato questo pomeriggio dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e dall' Agenzia delle Dogane Oggi il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, sottoscriveranno un accordo per la definizione del progetto "Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli." Attraverso il documento l' AdSP intende estendere anche ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli le soluzioni già avviate nel porto di Bari con il progetto "PROG0101 Digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Bari" e volte ad ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l' introduzione di soluzioni innovative. L' intesa prevede quindi di estendere i servizi di cooperazione applicativa tra il port community system GAIA e il sistema informativo doganale AIDA ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli consentendo la digitalizzazione delle procedure di imbarco/sbarco e di ingresso/uscita dai nodi portuali, di tracciare lo stato della merce all' interno dello spazio portuale e, non ultimo, di informatizzare i pagamenti delle tasse portuali. Questi i benefici attesi per il comparto della logistica: facilitazione del passaggio delle merci nei nodi logistici portuali; velocizzazione del processo di accertamento delle merci all' interno dello spazio doganale; semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi doganali; certezza della conclusione delle operazioni di controllo doganale per le merci in uscita dai nodi; disponibilità di informazioni sulle tasse portuali incassate dall' Agenzia delle Dogane; disponibilità di dati statistici su natura, origine e destinazione finale delle merci. L' attività dell' AdSP sarà finanziata nell' ambito del progetto Interreg Italia-Croazia PROMARES "Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea".



# "Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli."

05/05/2020 Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli: sottoscrizione di un accordo tra AdSP MAM e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Questo pomeriggio, a valle di una web conference, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, sottoscriveranno un accordo per la definizione del progetto Digitalizzazione delle procedure doganali nei porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli." Attraverso il documento, l' AdSP MAM intende estendere anche ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli le soluzioni già avviate nel **porto di Bari** con il progetto PROG0101 Digitalizzazione delle procedure doganali nel **porto di Bari**, volte ad ottimizzare il ciclo portuale, logistico e doganale delle merci, razionalizzando gli scambi di informazioni e promuovendo l'introduzione di soluzioni innovative. Utilizzando tecnologie avveniristiche, sarà possibile estendere i servizi di cooperazione applicativa tra il port community system GAIA e il sistema informativo doganale AIDA ai porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Un "dialogo" attivo ed efficace tra i due sistemi che consentirà la digitalizzazione delle procedure di imbarco/sbarco e di ingresso/uscita dai nodi portuali; di tracciare lo stato della merce all'interno dello spazio portuale e, non ultimo, di informatizzare i pagamenti delle tasse portuali. Tra i numerosi benefici attesi per il comparto della logistica vi è: facilitazione del passaggio delle merci nei nodi logistici portuali; velocizzazione del processo di accertamento delle merci all'interno dello spazio doganale; semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti amministrativi doganali; certezza della conclusione delle operazioni di controllo doganale per le merci in uscita dai nodi; disponibilità di informazioni sulle tasse portuali incassate dall'Agenzia delle Dogane; disponibilità di dati statistici su natura, origine e destinazione finale delle merci. Il progetto, che si incardina nell' imponente opera di infrastrutturazione tecnologica avviata dall' Ente portuale nei cinque porti del sistema, interessa l'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano ed è coerente con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (completamento sportello unico dei controlli, digitalizzazione della catena logistica), con la Direttiva Europea 40/2010 ITS Action Plan (Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci) e con il piano d'azione nazionale ITS (favorire l'uso degli ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte e interoperabili). L' attività dell' AdSP MAM sarà finanziata nell'ambito del progetto Interreg Italia-Croazia PROMARES Promoting maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea.



TRASPORTI IN UNA NOTA «AEROPORTI DI PUGLIA» PRECISA, AL CONTRARIO, CHE SULLO SCALO LA POLITICA AZIENDALE RESTA QUELLA DEL PROGRESSIVO SVILUPPO

### «Inopportuno e illogico attribuire colpe ad Adp e Regione per chiusura aeroporto»

«In merito ad alcune prese di posizione assunte nei giorni scorsi sulla chiusura dell' aeroporto del Salento, è quanto mai opportuno ribadire che la stessa è stata disposta con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.112/2020 nell' ambito di un processo di razionalizzazione dell' attività aeroportuale che ha interessato la totalità del sistema aeroportuale italiano». A fornire chiarimenti sulla vicenda è Aeroporti di Puglia che invita a desistere da una sterile... caccia alle streghe. «In questo difficile contesto - si legge nella nota -, individuare responsabilità o, ancor peggio, attribuire a Regione e Adp la paternità di scelte adottate al solo fine di penalizzare l' aero **porto** del Salento e il suo territorio, appare quanto mai inopportuno e fuori da ogni logica di buon senso. Ancor di più se si considera l' importanza data allo scalo nell' ambito della rete aeroportuale regionale, come facilmente desumibile dalla crescita del traffico e di collegamenti, nonché dai numerosi interventi, realizzati e in corso che hanno consentito l' ampliamento e la qualificazione delle infrastrutture». Aeroporti di Puglia, peraltro, sta già intervenendo con importanti lavori di manutenzione straordinaria in aerostazione, «così come prossima - si aggiunge - è la ripresa dei lavori inerenti l' adeguamento delle infrastrutture di volo affinché, in presenza di nuove disposizioni del Ministero circa la ripresa delle attività, i vettori possano riprendere l' operatività sullo scalo salentino in assoluta sicurezza e garantendo il diritto alla salute dei passeggeri. Peraltro, come noto, il quadro normativo attualmente vigente non crea i presupposti per una ripresa, per quanto auspicabile, del traffico passeggeri atteso che il DPCM del 26 aprile 2020 all' art. 4 co. 3 dispone che "le persone che fanno ingresso in Italia sono sottoposte alla sorveglianza sanitaria e all' isolamento fiduciario per un periodo di 14 giorni presso l' abitazione o la dimora preventivamente indicata all' atto dell' imbarco ai sensi del co. 1 lett. b" e che l' ordinanza del presidente della Regione Puglia ribadisce l' obbligatorietà per "tutte le persone fisiche che sono rientrate in Puglia da altre regioni", di attenersi all' isolamento fiduciario. Come evidente, perciò - conclude la nota - allo stato attuale queste giuste e necessarie prescrizioni rendono quanto mai proibitivo per le compagnie aeree prevedere la ripresa delle proprie attività sia in ambito internazionale che nazionale».



## Il porto macina numeri da record Apertura ai trenta ex lavoratori

*Il comandante Aponte assicura: saranno riassorbiti*

Domenico LatinoGIOIA TAURO Nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia Covid-19, il porto registra una spiccata crescita dei traffici: nei primi 4 mesi dell' anno sono stati infatti movimentati 1.007.938 teus che hanno determinato un vigoroso incremento, superiore al 52,5%; un trend che va letto anche alla luce della forte crisi del 2019, ormai abbondantemente superata. Ecco, dunque, che di fronte a un quadro del genere, arriva il tanto agognato "sì" del patron di Msc Gianluigi Aponte al riassorbimento degli ultimi portuali (circa 30) rimasti ancora in Agenzia interinale dopo i licenziamenti di massa del 2017, con la vecchia gestione a trazione tedesca. Sta quindi per chiudersi definitivamente la pagina più nera nella storia dello scalo gioiese. A sollecitare lo sblocco dei reintegri il commissario straordinario dell' **Authority**, Andrea Agostinelli, attraverso una missiva di ringraziamento per i risultati raggiunti indirizzata all' armatore che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di Mct, aveva prospettato l' attuale tendenza positiva al fine di riportare lo scalo in vetta alle classifiche internazionali. Nella lettera, si evidenzia come l' esigenza di procedere alle sopracitate riassunzioni sia avvertita dall' intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio, anche in virtù della tenuta perfetta dimostrata in piena emergenza coronavirus dallo scalo, rimasto sempre operativo, pur nel rispetto delle rigide linee guida, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese. Una prova di forza resa possibile anche dalla determinazione del terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti, senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha ribadito quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, assicurando che continuerà ad assumere altro personale. «A tal riguardo - ha scritto - confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella "Port Agency"». L' imprenditore napoletano ha manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori e sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie a loro: «Cosa che ci dà la fiducia per continuare a indirizzare sempre più volumi e far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo». Ed esattamente in questa direzione va il piano d' investimento avviato da Til-Msc, in sinergia con l' ente, che ha interessato il rinnovo del parco macchine operanti nel piazzale. Tra gli altri mezzi, a Gioia sono giunte tre gru, tra le più alte al mondo, capaci di lavorare navi da 22mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di container. Dal canto suo l' **Authority**, per garantire il livello di profondità del canale e permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, ha dato avvio a un programma triennale di manutenzione ordinaria dei fondali dal valore di 5 milioni. E ha inoltre disposto l' installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi a corrente, altezza delle onde, marea e dati meteo per migliorare la sicurezza della navigazione. «Sono molto contento - ha concluso Aponte - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l' ormeggio delle "23mila Teu" e dell' acquisto del correntometro, strumento molto importante per i piloti e i comandanti per l' impostazione della manovra nelle ore notturne». Nei prossimi giorni si procederà all' estensione temporanea dell' area portuale in concessione a Mct, chiesta dal terminalista per poter depositare circa 40mila container.





PORTI Spiccata crescita dello scalo di Gioia Tauro in 4 mesi

### Nonostante il Covid + 52,5% di traffici

**GIOIA TAURO** - Nonostante la crisi generata dal Covid-19, il **porto** di **Gioia Tauro** ha registrato una spiccata crescita dei traffici. Nei primi quattro mesi dell'anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. «Si tratta - è scritto in una nota di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata». Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l'attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d'investimento in piena sinergia con l'Autorità portuale di **Gioia Tauro**. Nonostante la diffusione del corona virus, e della conseguente contrazione dei traffici, lo scalo «è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area portuale, a tutela della salute delle maestranze». La tenuta del **porto**, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, si legge nella nota, "è stata accompagnata dalla determinazione del terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali». Elementi evidenziati da Agostinelli nella sua missiva, dove ha anche sottolineato l'esigenza, manifestata dall'intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia portuale, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio.



## Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Per la tua pubblicità SU questa testata mewa TeL g984 85 40 42 - irrfOpubl lto ELI T. Agostinelli scrive al terminalista per ringraziarlo degli investimenti sullo scalo

### «La tenuta del porto è stata perfetta»

*Aponte a sua volta loda l' Authority e apre al reintegro degli operai iscritti all' Agenzia*

GIOIA TAURO - Il commissario straordinario della Port Authority Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l'attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. Ma questo è stato, anche, l'anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese, come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico. «La perfetta tenuta del porto, - si legge in una nota della Port Authority - determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Si tratta di elementi importanti che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, dove ha altresì sottolineato l'esigenza, manifestata vivamente dall'intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia portuale, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un'unità marittima da destinare a presidio sanitario». Aponte ha subito risposto ad Agostinelli per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. «A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella Gioia Tauro Port Agency». Il patron di Msc ha, altresì, manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, «cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto Aponte - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su Gioia Tauro e per far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo. Sono molto contento - ha concluso Aponte - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle "23'000 Teu". Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne». Nei prossimi giorni, si procederà all'estensione temporanea dell'area portuale in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container.



## Agi

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

**Boom dell'attività al Porto di Gioia Tauro nonostante il coronavirus**

*Nei primo quattro mesi dell'anno lo scalo calabrese ha movimentato 1.007.938 teus con un incremento del 52,2%. La soddisfazione del commissario dell'Autorità, Andrea Agostinelli*

"Il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell'anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata". E' soddisfatto il commissario straordinario dell'**Autorità**, Andrea Agostinelli, che ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, "che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato - spiega Agostinelli - l'attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d'investimento - fa rilevare - in piena sinergia con l'**Autorità portuale** di Gioia Tauro". Ma questo è stato, anche l'anno del coronavirus, che ha generato una crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. "Lo scalo calabrese - dice il commissario dell'**Autorità portuale** - come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide linee guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo". Si tratta di "elementi importanti" che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, in cui ha sottolineato l'esigenza, "manifestata vivamente dall'intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un'unità marittima da destinare a presidio sanitario". Immediata, dice Agostinelli, è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella "Gioia Tauro Port Agency"". Il patron di Msc ha manifestato "grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto Aponte - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su Gioia Tauro e per far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo". A distanza di un solo anno dall'insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, "lo scalo è stato protagonista - sottolinea Agostinelli - di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a Gioia Tauro, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers". Dal canto suo, l'**Autorità portuale** di Gioia Tauro, "al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima

Questo sito utilizza cookie tecnici e di profilazione propri e di terze parti per le sue funzionalità e per inviare pubblicità e servizi in linea con le tue preferenze. Se vuoi saperne di più o impedire cookie e informazioni aggiuntive, clicca su "Gestisci cookie". Chiediamo quindi sempre il tuo consenso all'uso dei cookie.

OK



## Agi

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro". Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche nelle ore notturne, l'ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. "Sono molto contento - ha concluso Aponte - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle "23'000 TEU". Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne". Nei prossimi giorni, si procederà all'estensione temporanea dell'area portuale in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi.

### Porti: nonostante il Covid a Gioia T. +52,5% traffici nel 2020

*Aponte, reintegreremo lavoratori Port Agency e nuove assunzioni*

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 5 MAG - Nonostante la crisi generata dal Covid-19, il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici. Nei primi quattro mesi dell' anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. "Si tratta - è scritto in una nota - di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata". Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l' attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d' investimento in piena sinergia con l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro. Nonostante la diffusione del coronavirus, e della conseguente contrazione dei traffici, lo scalo "è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze". La tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, si legge nella nota, "è stata accompagnata dalla determinazione del terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali". Elementi evidenziati da Agostinelli nella sua missiva, dove ha anche sottolineato l' esigenza, manifestata dall' intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario. Aponte, nella sua risposta, ha confermato quanto promesso in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella 'Gioia Tauro Port Agency'". Il patron di Msc ha anche manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, "cosa che ci dà la fiducia per continuare ad indirizzare sempre più volumi su Gioia Tauro e per far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo". (ANSA).



## Porto di Gioia Tauro: registrata spiccata crescita dei traffici anche grazie a scelta Msc di mantenere piena occupazione dei dipendenti

(FERPRESS) - **Gioia Tauro**, 5 MAG - Il **porto** di **Gioia Tauro** ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell' anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata. Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l' attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d' investimento in piena sinergia con l' Autorità portuale di **Gioia Tauro**. Ma questo è stato, anche, l' anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese, come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area portuale, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del **porto**, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Si tratta di elementi importanti che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, dove ha altresì sottolineato l' esigenza, manifestata vivamente dall' intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia portuale, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario Agostinelli per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. . Il patron di Msc ha, altresì, manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del **porto** è stata raggiunta grazie alle maestranze, . A distanza di un solo anno dall' insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo è stato protagonista di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale portuale. Tra gli altri mezzi, sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Dal canto suo, l' Autorità portuale di **Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche, nelle ore notturne, l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l' installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all' altezza





## FerPress

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

e ai dati metereologici. . Nei prossimi giorni, si procederà all' estensione temporanea dell' area portuale in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi.

# FreshPlaza

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## Aumentano i container nel porto di Gioia Tauro

A differenza dei porti gateway italiani, che stanno soffrendo della pandemia di Covid-19, Gioia Tauro segna una forte crescita del transhipment di container in tutti i primi quattro mesi del 2020. In questo periodo, il Medcenter Container Terminal ha movimentato 1.007.938 teu, con un incremento percentuale superiore al 52,2%. Lo ha comunicato il 30 aprile 2020 il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** al termine della riunione del Comitato portuale in teleconferenza, precisando che il tasso di crescita a gennaio Ã stato del 45%, a febbraio addirittura del 117%, per stabilizzarsi a marzo (+26,1%) e aprile (+22%). [Clicca qui per leggere di piÃ¹](#). Fonte: Trasporto Europa.



## Porto di Gioia Tauro, boom di traffico per lo scalo: +52% nonostante il Coronavirus

"Il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell' anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata". Lo comunica il commissario straordinario, Andrea Agostinelli. Il commissario ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, "che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato - spiega Agostinelli - l' attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d' investimento - si fa rilevare - in piena sinergia con l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro. Ma questo è stato, anche, l' anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese - dice il commissario dell' **Autorità portuale** - come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide linee guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo". Si tratta di "elementi importanti" che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, in cui ha sottolineato l' esigenza, "manifestata vivamente dall' intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario". Immediata, dice Agostinelli, è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella "Gioia Tauro Port Agency"". Il patron di Msc ha manifestato "grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto Aponte - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su Gioia Tauro e per far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo". A distanza di un solo anno dall' insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, "lo scalo è stato protagonista - sottolinea Agostinelli - di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a Gioia Tauro, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers". Dal canto suo, l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, "al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore



complessivo di 5 milioni di euro".



Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche nelle ore notturne, l'ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. "Sono molto contento - ha concluso Aponte - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle "23'000 TEU". Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne". Nei prossimi giorni, si procederà all'estensione temporanea dell'area **portuale** in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi. redazione@giornaledicalabria.it.

## Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Porto Gioia Tauro: traffico aumentato del 52% nonostante Coronavirus

**Gioia Tauro** - "Il porto di **Gioia Tauro** ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell' anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata". Lo comunica il commissario straordinario, Andrea Agostinelli. Il commissario ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, "che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato - spiega Agostinelli - l' attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d' investimento - si fa rilevare - in piena sinergia con l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**. Ma questo è stato, anche, l' anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese - dice il commissario dell' **Autorità portuale** - come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide linee guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo". Si tratta di "elementi importanti" che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, in cui ha sottolineato l' esigenza, "manifestata vivamente dall' intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario". Immediata, dice Agostinelli, è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella "**Gioia Tauro** Port Agency". Il patron di Msc ha manifestato "grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto Aponte - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su **Gioia Tauro** e per far diventare **Gioia Tauro** il porto più importante del Mediterraneo". A distanza di un solo anno dall' insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, "lo scalo è stato protagonista - sottolinea Agostinelli - di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers". Dal canto suo, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, "al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019,





## Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro". © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Crescita dei traffici a Gioia Tauro: teu +52,5%

*Aponte: si a reintegro portuali Gioia Tauro Port Agency*

Redazione

GIOIA TAURO Il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell'anno, sono stati movimentati 1.007.938 teu, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata. Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l'attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d'investimento in piena sinergia con l'Autorità portuale di Gioia Tauro. Ma questo è stato, anche, l'anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo Coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese, come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area portuale, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Si tratta di elementi importanti che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, dove ha altresì sottolineato l'esigenza, manifestata vivamente dall'intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia portuale, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un'unità marittima da destinare a presidio sanitario. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario Agostinelli per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. A tale riguardo ha scritto Aponte le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella Gioia Tauro Port Agency. Il patron di Msc ha, altresì, manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, cosa che ci dà la fiducia ha aggiunto Aponte per continuare ad indirizzare sempre più volumi su Gioia Tauro e per far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo. A distanza di un solo anno dall'insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo è stato protagonista di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale portuale. Tra gli altri mezzi, sono giunte a Gioia Tauro, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teu con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers. Dal canto suo, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del



canale e di permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel Marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche, nelle ore notturne, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l'installazione di un



## Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. Sono molto contento ha concluso Aponte dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle 23.000 teu'. Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne. Nei prossimi giorni, si procederà all'estensione temporanea dell'area portuale in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi.

## Boom dell'attività al Porto di Gioia Tauro nonostante il coronavirus

"Il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell'anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata". È soddisfatto il commissario straordinario dell'**Autorità**, Andrea Agostinelli, che ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, "che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato - spiega Agostinelli - l'attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d'investimento - fa rilevare - in piena sinergia con l'**Autorità portuale** di Gioia Tauro". Ma questo è stato, anche l'anno del coronavirus, che ha generato una crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. "Lo scalo calabrese - dice il commissario dell'**Autorità portuale** - come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide linee guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo". Si tratta di "elementi importanti" che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, in cui ha sottolineato l'esigenza, "manifestata vivamente dall'intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un'unità marittima da destinare a presidio sanitario". Immediata, dice Agostinelli, è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella 'Gioia Tauro Port Agency'". Il patron di Msc ha manifestato "grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto Aponte - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su Gioia Tauro e per far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo". A distanza di un solo anno dall'insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, "lo scalo è stato protagonista - sottolinea Agostinelli - di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a Gioia Tauro, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers". Dal canto suo, l'**Autorità portuale** di Gioia Tauro, "al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro".

Martedì 5 Mag 2020

**metro**  
Il quotidiano più letto nel mondo

ROMA | MILANO | TORINO | METRO WORLD

DOWNLOAD METRO

Home Chi siamo News Sport Spettacoli Opinioni Annali Scuola Club Metro





Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche nelle ore notturne, l'ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. "Sono molto contento - ha concluso Aponte - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle '23'000 TEU'. Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne". Nei prossimi giorni, si procederà all'estensione temporanea dell'area **portuale** in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi. AGI.

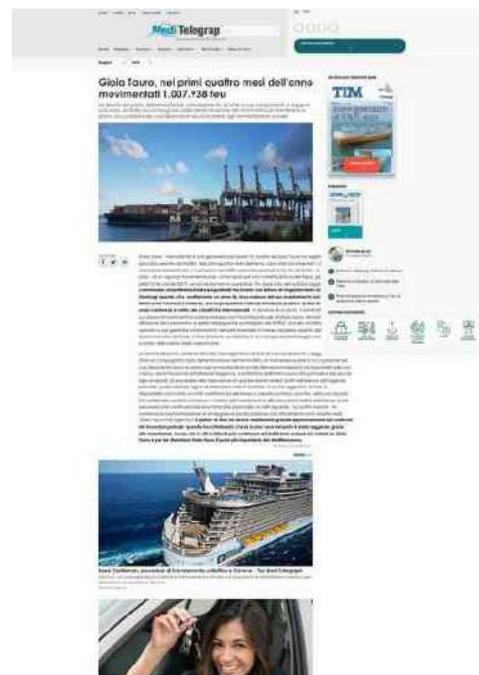
## The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Gioia Tauro, nei primi quattro mesi dell' anno movimentati 1.007.938 teu

*La tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, si legge in una nota, «è stata accompagnata dalla determinazione del terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali»*

**Gioia Tauro** - Nonostante la crisi generata dal Covid-19, il **porto di Gioia Tauro** ha registrato una spiccata crescita dei traffici. Nei primi quattro mesi dell' anno, sono stati movimentati 1.007.938 teu, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. «Si tratta - è scritto in una nota - di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata». Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l' attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali . A distanza di un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d' investimento in piena sinergia con l' Autorità portuale di **Gioia Tauro**. Nonostante la diffusione del coronavirus, e della conseguente contrazione dei traffici, lo scalo «è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area portuale, a tutela della salute delle maestranze». La tenuta del **porto**, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, si legge nella nota, «è stata accompagnata dalla determinazione del terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali». Elementi evidenziati da Agostinelli nella sua missiva, dove ha anche sottolineato l' esigenza, manifestata dall' intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia portuale, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario. Aponte, nella sua risposta, ha confermato quanto promesso in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. «A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella '**Gioia Tauro** Port Agency'». Il patron di Msc ha anche manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del **porto** è stata raggiunta grazie alle maestranze, «cosa che ci dà la fiducia per continuare ad indirizzare sempre più volumi su **Gioia Tauro** e per far diventare **Gioia Tauro** il **porto** più importante del Mediterraneo».

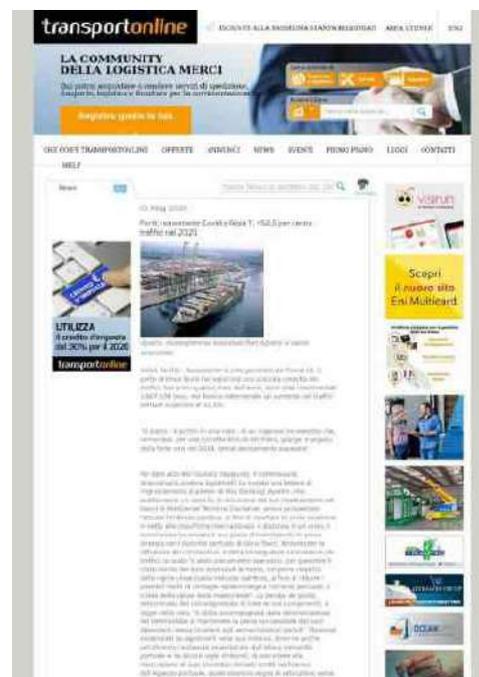


## Transportonline

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Porti: nonostante Covid a Gioia T. +52,5 per cento traffici nel 2020

Aponte, reintegreremo lavoratori Port Agency e nuove assunzioni. GIOIA TAURO - Nonostante la crisi generata dal Covid-19, il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici. Nei primi quattro mesi dell'anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. "Si tratta - è scritto in una nota - di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata". Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l'attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d'investimento in piena sinergia con l'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nonostante la diffusione del coronavirus, e della conseguente contrazione dei traffici, lo scalo "è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area portuale, a tutela della salute delle maestranze". La tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, si legge nella nota, "è stata accompagnata dalla determinazione del terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali". Elementi evidenziati da Agostinelli nella sua missiva, dove ha anche sottolineato l'esigenza, manifestata dall'intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia portuale, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un'unità marittima da destinare a presidio sanitario.



## Boom dell'attività al Porto di Gioia Tauro nonostante il coronavirus

"Il porto di **Gioia Tauro** ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell'anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata". È soddisfatto il commissario straordinario dell'**Autorità**, Andrea Agostinelli, che ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, "che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato - spiega Agostinelli - l'attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d'investimento - fa rilevare - in piena sinergia con l'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro**". Ma questo è stato, anche l'anno del coronavirus, che ha generato una crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. "Lo scalo calabrese - dice il commissario dell'**Autorità portuale** - come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide linee guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo". Si tratta di "elementi importanti" che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, in cui ha sottolineato l'esigenza, "manifestata vivamente dall'intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un'unità marittima da destinare a presidio sanitario". Immediata, dice Agostinelli, è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella '**Gioia Tauro** Port Agency". Il patron di Msc ha manifestato "grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto Aponte - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su **Gioia Tauro** e per far diventare **Gioia Tauro** il porto più importante del Mediterraneo". A distanza di un solo anno dall'insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, "lo scalo è stato protagonista - sottolinea Agostinelli - di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers". Dal canto suo, l'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, "al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali,





## ZeroUno Tv

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

del valore complessivo di 5 milioni di euro". Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche nelle ore notturne, l'ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. "Sono molto contento - ha concluso Aponte - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle '23'000 TEU'. Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne". Nei prossimi giorni, si procederà all'estensione temporanea dell'area portuale in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi. Da Agi 18 Visualizzazioni.

## Tripodi al fianco di Agostinelli

Pasquale Loiacono San Ferdinando Nella "querelle" innescatasi tra il commissario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, e il gruppo consiliare della Lega di Rosarno, guidato da Giacomo Saccomanno, che auspica "la nomina di un calabrese quale presidente dell' Authority", si registra un intervento di Andrea Tripodi, sindaco di San Ferdinando, che rimarca: «"La Calabria ai calabresi?" Un ridicolo luogo comune!». Tripodi ritiene, infatti, che «la Calabria ha bisogno di persone perbene e competenti, non di certificati anagrafici» e considera, appunto, come «un luogo comune questo gesto scagliato contro il commissario straordinario dell' Authority». Il primo cittadino di San Ferdinando dichiara, tra l' altro, di averlo vissuto «come una sassata irraguardosa nei confronti di un uomo che ha disimpegnato con onore e disciplina il compito affidatogli sollevando, con le sue scelte, la realtà **portuale** di Gioia Tauro dalla miseria delle sue ricorrenti crisi, restituendole vitalità ed efficienza, per proiettarla nella storia dello sviluppo e della sfida». Il primo cittadino Andrea Tripodi, pertanto, esprime all' ammiraglio Agostinelli la propria »gratitudine e quella dei calabresi perbene, insieme con l' augurio che la Calabria sia per molto tempo ancora la sua casa». In replica, l' avv. Saccomanno osserva che «un politico ha l' obbligo di accertare la liceità degli atti e dei comportamenti a difesa della comunità. E il consigliere comunale è un pubblico ufficiale. E quindi, l' aver richiesto l' accesso agli atti (in data di ieri, ore 16.59), e Agostinelli è stato tempestivo nell' informazione, ha certamente dato fastidio. Ma è dovere di un politico accertarsi della regolarità delle posizioni e del rispetto della legge». Intanto l' avvocato Saccomanno ha richiesto l' accesso agli atti.



## Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Non si placa lo scontro Saccomanno-Tripodi

*Il sindaco di S. Ferdinando rincara la dose verso il leghista che dal canto suo ricambia i colpi: «Non ha argomenti»*

SAN FERDINANDO- Dalla spada al fioretto, differenza di arma ma non di fendenti mortali: perchè di scherma si può sempre perdere, morire o restare gravemente ferito. E c'è chi usa la spada e chi il fioretto della parola, ma sempre di scherma si tratta, con fendenti e colpi a volte mirabolici ed azzecatissimi con i quali si cerca di vincere la partita. Il campo di battaglia resta sempre il porto di Gioia Tauro e soprattutto la presidenza del Sistema Portuale Meridionale, ovvero la vecchia **Autorità Portuale** che fa gola a molti, sulla quale il Ministro sembra essere quasi pronto a decidere a chi affidarne il timone superando ben 7 anni di commissariamento, il più lungo della storia del paese. Il duello prima sviluppatosi sull'asse Agostinelli - Saccomanno, adesso ha visto cambiare partecipante con l'entrata di Andrea Tripodi, sindaco di San Ferdinando che, difendendo Agostinelli fino a metterci il petto è divenuto anch'esso bersaglio dei colpi di spada di Giacomo Saccomanno leader della Lega di Rosarno. Quest'ultimo aveva menato fendenti, apparsi immeritati a Tripodi che però colpendo di rimando intende chiudere la gara sempre prima lanciarsi in una risposta sempre di fioretto che può apparire mortale. Gioca di fino Andrea Tripodi, buon spadaccino della parola e dell'uso degli aggettivi: «Coerente con la rozzezza degli slogan salviniani, usati come arma contundente contro chiunque respinga le sue ambizioni personali, lo sgrammaticato avvocato di Rosarno, forzitaliote di recente fede leghista, - cerca di chiudere la polemica Tripodi - rifiuta ogni pensiero logico e ricorre più agevolmente all'insulto, indicandomi come causa dell'arretratezza e del degrado della Calabria. Attribuendosi, poi, patenti di dignità e di autorevolezza, coglie l'occasione per presentarsi come depositario di raffinate strategie di innovazione e sviluppo portuale. Argomenti sicuramente interessanti, questi ultimi, - sembra quasi premettere Andrea Tripodi - ma che bisogna lasciare a chi possiede reali competenze, non a chi presume di averle. Non lo seguirò certamente sul piano dell'insulto gratuito, così come non sarò io a infrangere la patina dorata dei suoi sogni o a turbare la lucentezza delle sue ambizioni. Mi limiterò a osservare, con disgustata distanza - affonda Tripodi - la saccenza causidica (un aggettivo che ha tra i vari significati anche quello di avvocato da poco) di chi usa l'accesso agli atti dell'Autorità come espediente utile al dilleggio». In serata la replica di Saccomanno: «I tentativi di Andrea Tripodi di non rispondere alla seria contestazione riferentesi alla fallimentare gestione dell'**Autorità Portuale**, sono la conseguenza di assoluta mancanza di argomentazioni».



## Porto di Gioia Tauro, Aponte (Msc) conferma impegno per le riassunzioni

REGGIO CALABRIA - In merito agli investimenti, alla riassunzione delle maestranze e di altro personale al porto di Gioia Tauro (Reggio Calabria) vi è la conferma dell'impegno del patron di Msc Gianluigi Aponte che ha scritto una lettera al commissario straordinario dell'**Autorità portuale** Andrea Agostinelli. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella Gioia Tauro port agency". Nella stessa lettera Aponte ha "manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, e la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze. Cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su Gioia Tauro e per far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo". A distanza di un anno dall'insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo calabrese è stato protagonista di un piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a Gioia Tauro, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers. Dal canto suo, l'**Autorità portuale** di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. Per migliorare la sicurezza della navigazione, anche, nelle ore notturne, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati metereologici.



## Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Aponte: "Sì all' inizio del reintegro dei portuali della Gioia Tauro Port Agency"

Il porto di **Gioia Tauro** ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell' anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata. Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea **Agostinelli** ha - si legge in un comunicato stampa dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro** - inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l' attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d' investimento in piena sinergia con l' **Autorità portuale di Gioia Tauro**. Ma questo è stato, anche, l' anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese, come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Si tratta di elementi importanti che il commissario **Agostinelli** ha voluto evidenziare nella sua missiva, dove ha altresì sottolineato l' esigenza, manifestata vivamente dall' intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario **Agostinelli** per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. «A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella "**Gioia Tauro** Port Agency"». Il patron di Msc ha, altresì, manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, «cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto Aponte - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su **Gioia Tauro** e per far diventare **Gioia Tauro** il porto più importante del Mediterraneo». A distanza di un solo anno dall' insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo è stato protagonista di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Dal canto suo, l' **Autorità portuale di Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori





## Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche, nelle ore notturne, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. «Sono molto contento - ha concluso Aponte - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle "23'000 TEU". Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne». Nei prossimi giorni, si procederà all'estensione temporanea dell'area portuale in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi.

## Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Porto di Gioia Tauro in ripresa reintegra gli esuberi del Medcenter

*Nei primi quattro mesi di quest' anno traffici in forte recupero: +52 per cento. Aponte annuncia la riassunzione dei portuali della Gioia Tauro Port Agency*

Il **porto di Gioia Tauro** ha registrato una spiccata crescita dei traffici in questo periodo, nonostante la contrazione dell' economia mondiale per via del lockdown. Nei primi quattro mesi dell' anno lo scalo di trasbordo mediterraneo ha movimentato poco più di un milione di teu, un aumento notevole rispetto ai primi quattro mesi del 2019, del 52,5 per cento per la precisione, come rende noto l' autorità portuale, anche se bisogna sottolineare che il vigoroso incremento riflette il drastico calo dell' anno precedente, che diventa quindi decisamente recuperato. Una ripresa talmente promettente da aver spinto Gianluigi Aponte, patron di Msc, a impegnarsi a reintegrare nel Medcenter Container Terminal gli esuberi convogliati negli anni scorsi nella **Gioia Tauro** Port Agency, l' agenzia portuale locale. Lo ha annunciato l' armatore in una lettera di risposta ai ringraziamenti di Andrea Agostinelli, commissario dell' autorità portuale (**Gioia Tauro** è l' unico importante scalo italiano non ancora incluso in un' Autorità di sistema portuale). C' è fame di spazio in questo periodo, con questo boom dei traffici. Nei prossimi giorni si procederà all' estensione temporanea, su richiesta del terminalista, dell' area in concessione a Medcenter, per poter depositare circa 40 mila container. L' armatore aveva prospettato, e quindi garantito, il forte recupero di questi primi quattro mesi, riportando lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali degli hub di trasbordo marittimo. «A tale riguardo - ha scritto Aponte rispondendo a una lettera di ringraziamento di Agostinelli - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella **Gioia Tauro** Port Agency». Aponte si è congratulato con i lavoratori portuali, «cosa che ci dà la fiducia per continuare ad indirizzare sempre più volumi su **Gioia Tauro** e per far diventare **Gioia Tauro** il **porto** più importante del Mediterraneo. Sono molto contento - ha concluso - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l' ormeggio delle navi da 23 mila teu». **Gioia Tauro** si presenta oggi come un **porto** ammodernato. Ad aprile di un anno fa il Medcenter Container Terminal è stato riorganizzato dopo la cessione delle quote Contship Italia a Terminal Investment, la controllata del gruppo Msc che oggi possiede il cento per cento del Medcenter. È stato avviato un piano d' investimento basato sul potenziamento del parco gru con l' introduzione di diverse nuove gantry crane capaci di lavorare navi da 22 mila teu con un braccio d' estensione da 24 file di container. Recentemente l' autorità portuale ha anche installato un correntometro, un sistema di monitoraggio ambientale per rilevare corrente marina, altezza delle onde, marea e meteo, molto utile soprattutto di notte, come ha sottolineato Aponte nella lettera ad Agostinelli, per permettere a piloti e comandanti di impostare manovre più accurate». All' indomani della prima fase della pandemia mondiale, «lo scalo calabrese - scrive l' autorità portuale di **Gioia Tauro** in una nota - è stato pienamente operativo per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese. La perfetta tenuta del **porto** è stata accompagnata dalla determinazione del terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali». - credito immagine in alto.



### Reintegro dei portuali della GioiaTauro Port Agency

GAM EDITORI

6 maggio 2020 - Il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell' anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata. Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l' attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d' investimento in piena sinergia con l' Autorità portuale di Gioia Tauro. Ma questo è stato, anche, l' anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese, come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area portuale, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Si tratta di elementi importanti che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, dove ha altresì sottolineato l' esigenza, manifestata vivamente dall' intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia portuale, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario Agostinelli per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella "Gioia Tauro Port Agency".



# Reggio Tv

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### ATTUALITÀ

# Agostinelli scrive e Aponte risponde: 'Si al reintegro dei portuali della Gioia Tauro Port Agency'

### La conferma

Il Porto di **Gioia Tauro** ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell' anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata. Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l' attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d' investimento in piena sinergia con l' **Autorità portuale di Gioia Tauro**. Ma questo è stato, anche, l' anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese, come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Si tratta di elementi importanti che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, dove ha altresì sottolineato l' esigenza, manifestata vivamente dall' intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario Agostinelli per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. . Il patron di Msc ha, altresì, manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, . A distanza di un solo anno dall' insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo è stato protagonista di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Dal canto suo, l' **Autorità portuale di Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche, nelle ore notturne,



LA CONFERMA

### Agostinelli scrive e Aponte risponde: 'Si al reintegro dei portuali della Gioia Tauro Port Agency'

Il Porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell' anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata. Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l' attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d' investimento in piena sinergia con l' **Autorità portuale di Gioia Tauro**. Ma questo è stato, anche, l' anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese, come testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Si tratta di elementi importanti che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, dove ha altresì sottolineato l' esigenza, manifestata vivamente dall' intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario Agostinelli per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. . Il patron di Msc ha, altresì, manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, . A distanza di un solo anno dall' insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo è stato protagonista di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Dal canto suo, l' **Autorità portuale di Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche, nelle ore notturne,

l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l' installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all' altezza delle onde, alla marea e ai dati metereologici. . Nei prossimi giorni, si procederà all' estensione temporanea dell' area



## Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

**portuale** in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi. 05-05-2020 11:27.

## Gioia Tauro, lettera di Aponte: Msc assumerà tutti i portuali dell'agenzia

Redazione

Gioia Tauro Il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici nonostante la crisi mondiale generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell'anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Lo comunica l'Authority portuale. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata. Il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l'attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d'investimento in piena sinergia con l'Autorità portuale di Gioia Tauro. Ma questo è stato, anche, l'anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese, come

testimoniano i suoi ottimi risultati, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area portuale, a tutela della salute delle maestranze comunica l'Authority. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal governo. Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva l'esigenza manifestata vivamente dall'intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia portuale, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un'unità marittima da destinare a presidio sanitario. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario Agostinelli per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella 'Gioia Tauro Port Agency'. Il patron di Msc ha anche manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto Aponte - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su Gioia Tauro e per far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo. A distanza di un solo anno dall'insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo è stato protagonista di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale portuale. Tra gli altri mezzi, sono giunte a Gioia Tauro, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers. L'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019 ha dato avvio ad uno specifico



programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. L'Authority ha disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati metereologici. Sono molto contento - ha concluso Aponte - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle '23'000



TEU'. Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne. Nei prossimi giorni, si procederà all'estensione temporanea dell'area portuale in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container.

# Agostinelli scrive e Aponte risponde: "si all' inizio del reintegro dei portuali della Gioia Tauro Port Agency"

*Coronavirus: il porto di Gioia Tauro ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19*

Il porto di **Gioia Tauro** ha registrato una spiccata crescita dei traffici, nonostante la crisi mondiale, generata dalla pandemia da Covid-19. Nei primi quattro mesi dell' anno, sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata. Per dare atto del risultato raggiunto, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha inviato una lettera di ringraziamento al patron di Msc, Gianluigi Aponte, che, esattamente un anno fa, in occasione del suo insediamento nel board di MedCenter Terminal Container, aveva prospettato l' attuale tendenza positiva, al fine di riportare lo scalo calabrese in vetta alle classifiche internazionali. A distanza di appena un anno, il terminalista ha avviato il suo piano d' investimento in piena sinergia con l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**. Ma questo è stato, anche, l' anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, che ha generato una conseguente crisi economica e, quindi, una contrazione dei traffici. Lo scalo calabrese, come testimoniano i suoi obiettivi raggiunti, è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Si tratta di elementi importanti che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, dove ha altresì sottolineato l' esigenza, manifestata vivamente dall' intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario Agostinelli per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella **"Gioia Tauro Port Agency"**. Il patron di Msc ha, altresì, manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, "cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto Aponte - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su **Gioia Tauro** e per far diventare **Gioia Tauro** il porto più importante del Mediterraneo". A distanza di un solo anno dall' insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo è stato protagonista di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Dal canto suo, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di



operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide Linee Guida indicate dall' Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell' area **portuale**, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo. Si tratta di elementi importanti che il commissario Agostinelli ha voluto evidenziare nella sua missiva, dove ha altresì sottolineato l' esigenza, manifestata vivamente dall' intera comunità **portuale** e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell' elenco dell' Agenzia **portuale**, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese, a cui si è aggiunta, anche, la disponibilità ad inviare un' unità marittima da destinare a presidio sanitario. Immediata è stata la risposta del comandante Aponte che ha inviato una propria lettera al commissario Agostinelli per confermare quanto inizialmente promesso, in merito agli investimenti e alle riassunzioni delle maestranze, e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - le confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella **"Gioia Tauro Port Agency"**. Il patron di Msc ha, altresì, manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, quando ha sottolineato che la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze, "cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto Aponte - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su **Gioia Tauro** e per far diventare **Gioia Tauro** il porto più importante del Mediterraneo". A distanza di un solo anno dall' insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo è stato protagonista di un vigoroso piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine, operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Dal canto suo, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di

profondità del canale e di permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori



## Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

---

di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. Al fine, inoltre, di migliorare la sicurezza della navigazione, anche, nelle ore notturne, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. "Sono molto contento - ha concluso Aponte - dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle "23'000 TEU". Sono inoltre molto contento dell'investimento fatto dalla Sua organizzazione nell'acquistare il correntometro, strumento molto importante per i piloti ed i comandanti per l'impostazione della manovra nelle ore notturne". Nei prossimi giorni, si procederà all'estensione temporanea dell'area **portuale** in concessione ad Mct, richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40 mila container, che andranno così a sommarsi ai crescenti risultati già conquistati in questi mesi.

## Porto di Gioia Tauro, Aponte (Msc) conferma impegno per le riassunzioni

Nella stessa lettera Aponte ha "manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, e la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print REGGIO CALABRIA - In merito agli investimenti, alla riassunzione delle maestranze e di altro personale al porto di **Gioia Tauro** (Reggio Calabria) vi è la conferma dell' impegno del patron di Msc Gianluigi Aponte che ha scritto una lettera al commissario straordinario dell' **Autorità portuale** Andrea Agostinelli. 'A tale riguardo - ha scritto Aponte - confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella **Gioia Tauro** port agency'. Nella stessa lettera Aponte ha 'manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, e la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze. Cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su **Gioia Tauro** e per far diventare **Gioia Tauro** il porto più importante del Mediterraneo'. A distanza di un anno dall' insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo calabrese è stato protagonista di un piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Dal canto suo, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. Per migliorare la sicurezza della navigazione, anche, nelle ore notturne, l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l' installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all' altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici.



## Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Porto di Gioia Tauro, Aponte conferma l' impegno per le riassunzioni

*Ha scritto una lettera al commissario straordinario dell' autorità portuale Andrea Agostinelli, manifestando anche apprezzamento per i lavoratori e la buona resa del porto*

In merito agli investimenti, alla riassunzione delle maestranze e di altro personale al porto di **Gioia Tauro** (Reggio Calabria) vi è la conferma dell' impegno del patron di Msc Gianluigi Aponte che ha scritto una lettera al commissario straordinario dell' Autorità **portuale** Andrea Agostinelli. "A tale riguardo - ha scritto Aponte - confermo la nostra intenzione di reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella **Gioia Tauro** port agency". Nella stessa lettera Aponte ha "manifestato grande apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali, e la buona resa del porto è stata raggiunta grazie alle maestranze. Cosa che ci dà la fiducia - ha aggiunto - per continuare ad indirizzare sempre più volumi su **Gioia Tauro** e per far diventare **Gioia Tauro** il porto più importante del Mediterraneo". L' investimento. A distanza di un anno dall' insediamento di Msc, tramite la sua controllata TIL, lo scalo calabrese è stato protagonista di un piano di investimento, che ha interessato il rinnovo del parco macchine operanti nel piazzale **portuale**. Tra gli altri mezzi, sono giunte a **Gioia Tauro**, direttamente dalla Cina, le tre gru a cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Dal canto suo, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, al fine di garantire il livello di profondità del canale e di permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali, del valore complessivo di 5 milioni di euro. Per migliorare la sicurezza della navigazione, anche, nelle ore notturne, l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha disposto l' installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all' altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici.



## Nuova occupazione e nuovi spazi per Msc a Gioia Tauro

Il Gruppo Msc assume nuovo personale e nuove aree presso il proprio Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro. A renderlo noto è la locale port authority guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli ricordando inoltre che 'nei primi quattro mesi dell'anno sono stati movimentati 1.007.938 Teu, che hanno determinato un aumento dei traffici portuali superiore al 52,5%. Si tratta di un vigoroso incremento che, comunque, per una corretta lettura del trend, giunge a seguito della forte crisi del 2019, ormai decisamente superata'. In una lettera inviata al patron di Msc, Gianluigi Aponte, Agostinelli ha sottolineato 'l'esigenza, manifestata vivamente dall'intera comunità portuale e da alcune sigle sindacali, di procedere alla riassunzione di quei lavoratori rimasti iscritti nell'elenco dell'Agenzia portuale, quale ulteriore segno di attenzione verso il territorio calabrese'. Da Ginevra è arrivata una risposta affermativa per confermare quanto inizialmente promesso dal terminalista in merito agli investimenti, alle riassunzioni delle maestranze e per assicurare che continuerà ad assumere altro personale. 'A tale riguardo le confermo la nostra intenzione a reintegrare le poche persone che attualmente sono inserite nella Gioia Tauro Port Agency' è stata la risposta di Aponte secondo quanto rilevato dall'Autorità Portuale. Lo stesso patron di Msc avrebbe manifestato apprezzamento nei confronti dei lavoratori portuali sottolineando la buona resa in termini di produttività raggiunta dal porto grazie alle maestranze: 'Cosa che ci dà la fiducia per continuare a indirizzare sempre più volumi su Gioia Tauro e per far diventare Gioia Tauro il porto più importante del Mediterraneo' sono le parole di Aponte riportate sempre dall'ente. Il numero uno si è detto anche 'molto contento dei continui investimenti sui dragaggi, indispensabili per l'ormeggio delle navi da 23.000 Teu'. L'Autorità Portuale ha infine reso noto che nei prossimi giorni procederà all'estensione temporanea dell'area portuale in concessione a Medcenter Container Terminal richiesta dal terminalista per poter depositare circa 40.000 container. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY si tratta di circa 50.000 mq probabilmente destinati a ospitare i box 'parcheeggiati' temporaneamente da spedizionieri e caricatori in attesa che l'emergenza Covid-19 rimetta in moto economia e scambi commerciali.



Il Gruppo Msc assume nuovo personale e nuove aree presso il proprio Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro. A renderlo noto è la locale port authority guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli

# Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## Porto di Gioia Tauro sospende canoni e tasse d'ancoraggio

L'Autorità portuale di Gioia Tauro sospende tasse d'ancoraggio e canoni di concessione, seguendo le disposizioni del Cura Italia. L'iniziativa per fronteggiare l'improvvisa riduzione dei traffici marittimi relativi al trasporto delle merci e delle persone e dare immediato sostegno all'economia dell'intero settore, compreso il comparto turistico. L'esenzione temporanea della riscossione delle tasse d'ancoraggio e dei canoni demaniali è in linea con quanto determinato da **Assoport**. "In attesa che il decreto Cura Italia venga convertito in Legge dello Stato si legge nella nota dell'Authority portuale calabrese , che prevede appunto la sospensione delle tasse d'ancoraggio, per le imprese ex artt. 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, e dei canoni demaniali per le aziende ex art. 36 della legge istitutiva delle Autorità portuali, l'ente ha adottato un concreto strumento di supporto all'intero territorio, per fronteggiare l'imminente crisi economica che il comparto dovrà necessariamente affrontare".

**BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO**

**COSCO SHIPPING LINES CO. LTD.**

**SERVIZIO NORD EUROPA - NET SERVICE - settimanale**  
 da Salerno per:  
 Fiumicino - Venezia - Anversa -  
 Fiumicino di ritorno via il mare Adriatico e Adriatico con le seguenti:  
 Crotone - Salerno - Anversa - Fiumicino - Salerno - Fiumicino - Anversa - Fiumicino - Anversa

**SERVIZIO STATI UNITI - MENA SERVICE - settimanale**  
 da Salerno per:  
 Fiumicino - New York - Capri - Salerno -  
 Fiumicino di ritorno via il mare Adriatico e Adriatico con le seguenti:  
 Crotone - Salerno - Anversa - Fiumicino - Salerno - Fiumicino - Anversa - Fiumicino - Anversa

**SERVIZIO SUD EUROPA - MENA SERVICE - settimanale**  
 da La Spezia - Genova  
 Porti di sbarco diretti: Barcellona - Valencia - Siviglia - Casablanca - Agadir - Tangeri -  
 Porti di arrivo diretti: Casablanca - Agadir - Tangeri - Siviglia - Valencia - Barcellona

**SERVIZIO MID - settimanale**  
 da Genova  
 Porti di sbarco diretti: Barcellona - Sagunto - Porti del Delta (Tunisi) -  
 Porti di arrivo diretti: Barcellona - Sagunto - Porti del Delta (Tunisi) -  
 Porti di arrivo diretti: Barcellona - Sagunto - Porti del Delta (Tunisi) -

**SERVIZIO PNAK - MAPLES EXPRESS - settimanale**  
 da Napoli via Pinerò  
 Porti di sbarco diretti: Barcellona - Sagunto - Porti del Delta (Tunisi) -  
 Porti di arrivo diretti: Barcellona - Sagunto - Porti del Delta (Tunisi) -

**SERVIZIO AGT - settimanale**  
 da Rijeka - Koper - Venezia - Ancona -  
 Porti di sbarco diretti: Rijeka - Koper - Venezia - Ancona -  
 Porti di arrivo diretti: Rijeka - Koper - Venezia - Ancona -

**SERVIZIO ADR - settimanale**  
 da Trieste - Koper -  
 Porti di sbarco diretti: Trieste - Koper -  
 Porti di arrivo diretti: Trieste - Koper -

**SERVIZIO COSMED - settimanale**  
 da Genova - Napoli  
 Porti di sbarco diretti: Genova - Napoli -  
 Porti di arrivo diretti: Genova - Napoli -

**SERVIZIO MAF (WEST AFRICA) - ogni 10 giorni**  
 da La Spezia - Genova  
 Porti di sbarco diretti: La Spezia - Genova -  
 Porti di arrivo diretti: La Spezia - Genova -



## Porti dello Stretto, comincia la nuova era

*La Regione Calabria nomina il suo rappresentante. La Regione siciliana continua a non farlo*

Lucio D' Amico C' è il Comitato di gestione. E c' è un invitato di pietra. La lunghissima gestazione dell' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto ieri ha avuto un momento decisivo: il presidente Mario Paolo Mega - il quale finora aveva dovuto governare la delicata di fase di transizione senza avere il supporto delle due Regioni, Calabria e Sicilia, che anzi lo avevano avverso, presentando ricorso contro la sua nomina - ha messo il tassello più importante nel mosaico. E con un suo decreto ha nominato il Comitato di gestione dell' Authority, organo che in base alle normativa affiancherà il presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei porti dello Stretto. I componenti del Comitato sono: Alberto Porcelli, il nome finalmente designato dalla presidente della Regione Calabria Santelli, che sembra aver posto fine al lungo contenzioso; il prof. Mario Caldarera indicato dal sindaco di Messina Cateno De Luca; Domenico Donato Battaglia, designato dal Comune di Reggio Calabria; Giancarlo Russo, direttore marittimo della Sicilia Orientale. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i comandanti dei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria. Manca qualcuno, però. Il invitato di pietra, appunto. Ed è la Regione siciliana che non ha ancora provveduto a indicare il proprio rappresentante, in un atteggiamento incomprensibile prima di sfida (Musumeci qualche mese addietro disse che Mega non era un nome all' altezza), poi di silenzio ancor più ingiustificabile. Il Comitato di gestione si sarebbe potuto insediare già nel 2019, se non ci fossero stati ricorsi e opposizioni. I primi passi compiuti dalla presidenza Mega vanno nella giusta direzione che è quella del pieno coinvolgimento dei porti e delle città dello Stretto. Se si vince questa battaglia, ne beneficeranno i nostri territori e si dimostrerà che chi aveva "architettato" la scellerata riforma della portualità che aveva previsto l' accorpamento di Messina e Milazzo a Gioia Tauro - il Governo nazionale con allora ministro Graziano Delrio - era completamente fuori strada. Come la Gazzetta ha sostenuto, a difesa dello Stretto di Messina, in tutti questi anni. Il Comitato di gestione - spiega il presidente - inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri, anche in assenza della nomina della Regione. Da ieri in ogni caso ha preso il posto del vecchio Comitato portuale. «Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell' Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche», ha dichiarato Mega che poi ha ringraziato la governatrice calabrese Jole Santelli ed i sindaci metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà «per aver indicato persone di così alto profilo, alle quali rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell' **Autorità** marittima. I porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo». Esultano anche i deputati del movimento Cinque Stelle Francesco D' Uva, Barbara Floridia, Grazia D' Angelo, Antonella Papiro, Alessio Villarosa, Valentina Zafarana e Antonio De Luca: «Finalmente si è arrivati all' ultimo passo di una lunga battaglia che ha portato alla creazione dell' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto fortemente voluta dal Movimento 5 stelle. Spiace notare l' assenza della nomina, da parte del presidente Musumeci, di chi avrebbe dovuto, in tale Comitato, rappresentante





## Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

---

la Regione siciliana. Con il Comitato di gestione attivo - sottolineano D' Uva e Floridia - l' **Autorità** dello Stretto potrà programmare ed eseguire tutti gli interventi necessari alla creazione di un **sistema** portuale integrato e innovativo, migliorando la mobilità dei cittadini e coadiuvando gli enti territoriali al rilancio dell' economia dopo il trauma dell' emergenza epidemiologica. Aver combattuto a lungo per mantenere un' **Autorità** autonoma e con competenza nell' intera area dello Stretto porterà finalmente i suoi frutti».

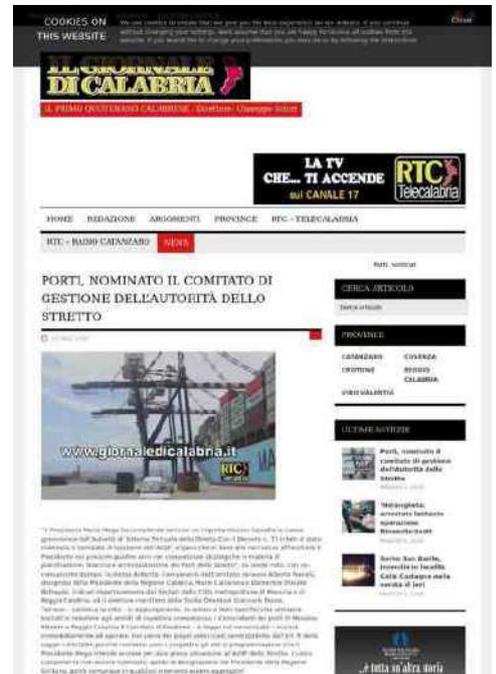
## Parte senza la Sicilia il comitato di gestione dei porti dello Stretto

Reggio Calabria Il presidente Mario Mega ha completato la nuova governance dell' **Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto, che ha competenza sui porti calabresi di Reggio e Villa e siciliani di Messina e Milazzo. Con il decreto 73, infatti, è stato nominato il comitato di gestione, organo che in base alle normative affiancherà il presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei porti dello Stretto. Componenti del comitato saranno Alberto Porcelli, designato dalla presidente della Regione Calabria, Mario Calderera e Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai sindaci delle Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria e il Direttore marittimo della Sicilia Orientale Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i comandanti dei porti di Messina, Milazzo e Reggio. «Il comitato di gestione - annunciano dall' Authority - inizierà immediatamente a operare, nel pieno dei propri poteri, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all' Adsp dello Stretto». L' unico componente non ancora nominato, quello di designazione del presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato. Il comitato di gestione sostituisce il comitato **portuale** della soppressa **Autorità portuale** di Messina, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l' approvazione del rendiconto finanziario 2019. «Sono molto soddisfatto della composizione del comitato di gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell' Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche - dichiara il presidente Mega -. Ringrazio, pertanto, la governatrice Jole Santelli e i sindaci metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell' **Autorità** Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che grazie a questa squadra, che spero presta verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l' importanza e i benefici della presenza di una autonoma **Autorità** di **sistema portuale**». Porcelli e Battaglia sono stati indicati da Santelli e Falcomatà.



## Porti, nominato il comitato di gestione dell' Autorità dello Stretto

"Il Presidente Mario Mega ha completato ieri con un importantissimo tassello la nuova governance dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto. Con il Decreto n. 73 infatti è stato nominato il Comitato di Gestione dell' AdSP, organo che in base alle normativa affiancherà il Presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei Porti dello Stretto". Lo rende noto, con un comunicato stampa, la stessa **Autorità**. Componenti del Comitato saranno Alberto Porcelli, designato dalla Presidente della Regione Calabria, Mario Calderera e Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai Sindaci delle Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria, ed il direttore marittimo della Sicilia Orientale Giancarlo Russo. "Ad essi - continua la nota - si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i Comandanti dei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria. Il Comitato di Gestione - si legge nel comunicato - inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall' art. 9 della Legge n.84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il Presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all' AdSP dello Stretto. L' unico componente non ancora nominato, quello di designazione del Presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato". Il Comitato di Gestione "sostituisce pertanto da oggi - recita il comunicato - il Comitato Portuale della soppressa **Autorità** Portuale di Messina, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l' approvazione del Rendiconto finanziario 2019, al quale vanno i ringraziamenti di Mega per l' impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni". "Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell' Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche" dichiara il Presidente Mega. "Ringrazio, pertanto - aggiunge - la governatrice Jole Santelli ed i Sindaci Metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell' **Autorità** Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia". Mega si dice infine certo che "grazie a questa squadra, che spero presta verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i Porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l' importanza ed i benefici della presenza di una autonoma **Autorità** di **Sistema** Portuale". redazione@giornaledicalabria.it.



## Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

### Nominato il Comitato di Gestione dell' Autorità Portuale dello Stretto

Il Presidente Mario Mega ha completato ieri la nuova governance dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto. Con il Decreto n. 73 infatti è stato nominato il Comitato di Gestione dell' AdSP, organo che in base alle normative affiancherà il Presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei Porti dello Stretto. Componenti del Comitato saranno il Dott. Alberto Porcelli, designato dalla Presidente della Regione Calabria, il Prof. Avv. Mario Calderara e l' On. Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai Sindaci delle Città metropolitane di **Messina** e di Reggio Calabria ed il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale C.A. Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i Comandanti dei porti di **Messina**, Milazzo e Reggio Calabria. Il Comitato di Gestione - si legge in un comunicato stampa dell' AdSP - inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall' art. 9 della Legge n.84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il Presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all' AdSP dello Stretto. L' unico componente non ancora nominato, quello di designazione del Presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato. Il Comitato di Gestione sostituisce pertanto da oggi il Comitato **Portuale** della soppressa **Autorità Portuale** di **Messina**, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l' approvazione del Rendiconto finanziario 2019, al quale vanno i ringraziamenti di Mega per l' impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni. "Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell' Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche" dichiara il Presidente Mega. "Ringrazio, pertanto, la Governatrice Jole Santelli ed i Sindaci Metropolitan Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell' **Autorità** Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che grazie a questa squadra, che spero presta verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i Porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l' importanza ed i benefici della presenza di una autonoma **Autorità** di Sistema **Portuale**".



## Il Metropolitan

Messina, Milazzo, Tremestieri

### Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, completata la nuova governance

Il Presidente Mario Mega ha completato ieri con un importantissimo tassello la nuova governance dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto. Con il Decreto n. 73 infatti è stato nominato il Comitato di Gestione dell' AdSP, organo che in base alle normative affiancherà il Presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei Porti dello Stretto. Componenti del Comitato saranno il Dott. Alberto Porcelli, designato dalla Presidente della Regione Calabria, il Prof. Avv. Mario Caldarera e l' On. Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai Sindaci delle Città metropolitane di **Messina** e di Reggio Calabria ed il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale C.A. Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i Comandanti dei porti di **Messina**, Milazzo e Reggio Calabria. Il Comitato di Gestione inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall' art. 9 della Legge n.84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il Presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all' AdSP dello Stretto. L' unico componente non ancora nominato, quello di designazione del Presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato. Il Comitato di Gestione sostituisce pertanto da oggi il Comitato **Portuale** della soppressa **Autorità Portuale** di **Messina**, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l' approvazione del Rendiconto finanziario 2019, al quale vanno i ringraziamenti di Mega per l' impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni. 'Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell' Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche' dichiara il Presidente Mega. 'Ringrazio, pertanto, la Governatrice Jole Santelli ed i Sindaci Metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell' **Autorità** Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che grazie a questa squadra, che spero presto verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i Porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l' importanza ed i benefici della presenza di una autonoma **Autorità** di Sistema **Portuale**'.



### Nominati i componenti del Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

L'organo dell'ente portuale inizierà ad operare immediatamente. Con il decreto n. 73 il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega, ha nominato il Comitato di gestione dell'ente, organo che affiancherà il presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei porti dello Stretto. Componenti del Comitato saranno Alberto Porcelli, designato dalla presidente della Regione Calabria, Mario Calderera e Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai sindaci delle Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria, e il direttore Marittimo della Sicilia Orientale, contrammiraglio Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i comandanti dei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria. L'unico componente non ancora nominato, quello di designazione del presidente della Regione Siciliana, potrà essere aggregato in qualsiasi momento. Il Comitato di gestione dell'AdSP sostituisce pertanto da oggi il Comitato Portuale della soppressa Autorità Portuale di Messina che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l'approvazione del rendiconto finanziario 2019. Ringraziando i componenti dell'ex Comitato portuale per l'impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni, Mega si è dichiarato «molto soddisfatto della composizione del Comitato di gestione, che - ha sottolineato - annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell'area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche. Ringrazio, pertanto - ha aggiunto Mega - la governatrice Jole Santelli ed i sindaci metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell'Autorità Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che grazie a questa squadra, che spero prenda presto forma, verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l'importanza ed i benefici della presenza di una autonoma Autorità di Sistema Portuale».



## Autorità dello Stretto, nominato il Comitato di gestione: c'è anche l'ex consigliere regionale Battaglia

«Il presidente Mario Mega ha completato ieri con un importantissimo tassello la nuova governance dell' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto. Con il Decreto n. 73 infatti è stato nominato il Comitato di gestione dell' Adsp , organo che in base alle normativa affiancherà il presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei porti dello Stretto». Componenti del Comitato saranno Alberto Porcelli , designato dalla presidente della Regione Calabria, Mario Caldarera e l' ex consigliere regionale Domenico Donato Battaglia , indicati rispettivamente dai sindaci delle Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria, e il direttore marittimo della Sicilia Orientale Giancarlo Russo . Il Comitato di gestione - si legge nel comunicato - inizierà immediatamente a operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall' articolo 9 della legge n. 84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all' Adsp dello Stretto . L' unico componente non ancora nominato, quello di designazione del presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato». «Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell' Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche», dichiara il presidente Mega. «Ringrazio, pertanto - aggiunge - la governatrice Jole Santelli e i sindaci metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell' **Autorità** marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia».



## Nuova governance dell'AdSp dello Stretto

*Il presidente Mario Mega ha nominato il Comitato di gestione*

Redazione

MESSINA Il presidente Mario Mega ha completato ieri con un importantissimo tassello, la nuova governance dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto. Con il decreto n. 73 infatti è stato nominato il Comitato di gestione dell'AdSp, organo che in base alle normative affiancherà il presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei porti dello Stretto. Componenti del Comitato saranno il dott. Alberto Porcelli, designato dalla Presidente della Regione Calabria, il prof. avv. Mario Calderera e l'On. Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai sindaci delle Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria ed il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale, contrammiraglio Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i Comandanti dei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria. Il Comitato di gestione inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall'art. 9 della Legge n.84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all'AdSp dello Stretto. L'unico componente non ancora nominato, quello di designazione del presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato alla nuova governance. Il Comitato di gestione sostituisce pertanto da oggi il Comitato portuale della soppressa Autorità portuale di Messina, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 Aprile scorso con l'approvazione del Rendiconto finanziario 2019, al quale vanno i ringraziamenti di Mega per l'impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni. Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell'Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche dichiara il presidente Mario Mega. Ringrazio, pertanto, la governatrice Jole Santelli ed i sindaci metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell'Autorità Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che grazie a questa squadra, che spero presta verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l'importanza ed i benefici della presenza di una autonoma Autorità di Sistema portuale.



**Florida e D' Uva (M5S): 'nuovo Comitato Autorità Portuale, assente Regione Sicilia'.**

'Finalmente si è arrivati all' ultimo passo di una lunga battaglia che ha portato alla creazione dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto fortemente voluta dal Movimento 5 stelle. Sono stati, infatti, nominati i componenti indicati dai Sindaci di Messina, Reggio Calabria e dal Presidente della Regione Calabria, che costituiscono il Comitato di Gestione , organo necessario alla piena operatività dell' **Autorità**. Spiace notare l' assenza della nomina, da parte del presidente Musumeci , di chi avrebbe dovuto, in tale Comitato, rappresentare la regione siciliana". Così i PortaVoce messinesi del Movimento 5 Stelle Francesco D' Uva, Barbara Florida, Grazia D' Angelo, Antonella Papiro, Alessio Villarosa, Valentina Zafarana e Antonio De Luca. 'Con il Comitato di Gestione attivo - sottolineano D' Uva e Florida - l' A.d.s.P. dello Stretto potrà programmare ed eseguire tutti gli interventi necessari alla creazione di un **sistema portuale** integrato e innovativo , migliorando la mobilità dei cittadini e coadiuvando gli enti territoriali al rilancio dell' economia dopo il trauma dell' emergenza epidemiologica. Aver combattuto a lungo per mantenere un' **Autorità** autonoma e con competenza nell' intera area dello Stretto porterà finalmente i suoi frutti.'



## Reggio Tv

Messina, Milazzo, Tremestieri

### ATTUALITÀ

## Nominato il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

*Affiancherà il Presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei Porti*

Il Presidente Mario Mega ha completato ieri con un importantissimo tassello la nuova governance dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto. Con il Decreto n. 73 infatti è stato nominato il Comitato di Gestione dell' AdSP, organo che in base alle normative affiancherà il Presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei Porti dello Stretto. Componenti del Comitato saranno il Dott. Alberto Porcelli, designato dalla Presidente della Regione Calabria, il Prof. Avv. Mario Caldarera e l' On. Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai Sindaci delle Città metropolitane di **Messina** e di Reggio Calabria ed il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale C.A. Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i Comandanti dei porti di **Messina**, Milazzo e Reggio Calabria. Il Comitato di Gestione inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall' art. 9 della Legge n.84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il Presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all' AdSP dello Stretto. L' unico componente non ancora nominato, quello di designazione del Presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato. Il Comitato di Gestione sostituisce pertanto da oggi il Comitato **Portuale** della soppressa **Autorità Portuale** di **Messina**, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l' approvazione del Rendiconto finanziario 2019, al quale vanno i ringraziamenti di Mega per l' impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni. "Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell' Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche" dichiara il Presidente Mega. "Ringrazio, pertanto, la Governatrice Jole Santelli ed i Sindaci Metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell' **Autorità** Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che grazie a questa squadra, che spero presta verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i Porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l' importanza ed i benefici della presenza di una autonoma **Autorità** di Sistema **Portuale**". 05-05-2020 12:00.



AFFIANCHERÀ IL PRESIDENTE NEI PROSSIMI QUATTRO ANNI CON COMPETENZE STRATEGICHE IN MATERIA DI PIANIFICAZIONE, BILANCIO E AMMINISTRAZIONE DEI PORTI

### Nominato il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Il Presidente Mario Mega ha completato ieri con un importantissimo tassello la nuova governance dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

Così il Decreto n. 73 infatti è stato nominato il Comitato di Gestione dell' AdSP, organo che in base alle normative affiancherà il Presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei porti dello Stretto.

Componenti del Comitato saranno il Dott. Alberto Porcelli, designato dalla Presidente della Regione Calabria, il Prof. Avv. Mario Caldarera e l' On. Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai Sindaci delle Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria ed il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale C.A. Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i Comandanti dei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria.

Il Comitato di Gestione inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall' art. 9 della Legge n.84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il Presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all' AdSP dello Stretto. L' unico componente non ancora nominato, quello di designazione del Presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato.

Il Comitato di Gestione sostituisce pertanto da oggi il Comitato Portuale della soppressa Autorità Portuale di Messina, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l' approvazione del Rendiconto finanziario 2019, al quale vanno i ringraziamenti di Mega per l' impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni.

"Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell' Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche" dichiara il Presidente Mega. "Ringrazio, pertanto, la Governatrice Jole Santelli ed i Sindaci Metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro.

## Authority Stretto, nominato il comitato di gestione

Redazione

Messina Il presidente dell'Authority Mario Mega ha completato ieri la nuova governance dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Con il Decreto n. 73 infatti è stato nominato il Comitato di Gestione dell'AdSP, organo che in base alle normative affiancherà il presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei Porti dello Stretto. Componenti del Comitato saranno Alberto Porcelli, designato dalla Presidente della Regione Calabria, Mario Calderera e Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai Sindaci delle Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria ed il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale C.A. Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i Comandanti dei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria. Il Comitato di Gestione inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall'art. 9 della Legge n.84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il Presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all'AdSP dello Stretto. L'unico componente non ancora nominato, quello di designazione del Presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato spiega un comunicato dell'Authority. ' Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell'Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche' dichiara il presidente Mega. ' Ringrazio, pertanto, la Governatrice Jole Santelli ed i Sindaci Metropolitan Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell'Autorità Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che grazie a questa squadra, che spero presta verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i Porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l'importanza ed i benefici della presenza di una autonoma Autorità di Sistema Portuale'.



## Anche l'AdSP dello Stretto ha ora un comitato di gestione

Il presidente della neonata **AdSP** dello Stretto di Messina, Mario Mega, ha completato la propria struttura di governance. Con apposito Decreto è stato infatti nominato il Comitato di Gestione dell'**AdSP**, organo che in base alle normative vigenti deve affiancare il presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei porti di competenza. Secondo quanto reso noto dallo stesso ente i componenti del Comitato saranno il Dott. Alberto Porcelli, designato dalla Presidente della Regione Calabria, il Prof. Avv. Mario Caldarera e l'On. Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai Sindaci delle Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria e il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale C.A. Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i Comandanti dei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria. Il Comitato di Gestione inizierà immediatamente a operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall'art. 9 della Legge n.84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il Presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all'**AdSP** dello Stretto. L'unico componente non ancora nominato, quello di designazione del Presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato. Il Comitato di Gestione sostituisce pertanto da oggi il Comitato Portuale della soppressa Autorità Portuale di Messina, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l'approvazione del Rendiconto finanziario 2019, al quale vanno i ringraziamenti di Mega per l'impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni. 'Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell'Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche' dichiara il Presidente Mega. 'Ringrazio, pertanto, la Governatrice Jole Santelli ed i Sindaci Metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell'Autorità Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che grazie a questa squadra, che spero presto verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i Porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l'importanza ed i benefici della presenza di una autonoma Autorità di Sistema Portuale'.



Il presidente della neonata AdSP dello Stretto di Messina, Mario Mega, ha completato la propria struttura di governance. Con apposito Decreto è stato infatti nominato il Comitato di Gestione dell'AdSP, organo che in base alle normative vigenti deve affiancare il presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei porti di competenza.

# Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

## Nominato il Comitato di Gestione dell' Autorità Portuale dello Stretto [NOMI]

*Nominato il Comitato di Gestione dell' AdSP, organo che in base alle normative affiancherà il Presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei Porti dello Stretto*

Il Presidente Mario Mega ha completato ieri con un importantissimo tassello la nuova governance dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto. Con il Decreto n. 73 infatti è stato nominato il Comitato di Gestione dell' AdSP, organo che in base alle normative affiancherà il Presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei Porti dello Stretto. Componenti del Comitato saranno il Dott. Alberto Porcelli, designato dalla Presidente della Regione Calabria, il Prof. Avv. Mario Calderera e l' On. Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai Sindaci delle Città metropolitane di **Messina** e di Reggio Calabria ed il Direttore Marittimo della Sicilia Orientale C.A. Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i Comandanti dei porti di **Messina**, Milazzo e Reggio Calabria. Il Comitato di Gestione inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall' art. 9 della Legge n.84/1994, perché numerosi sono i progetti e gli atti di programmazione che il Presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all' AdSP dello Stretto. L' unico componente non ancora nominato, quello di designazione del Presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato. Il Comitato di Gestione sostituisce pertanto da oggi il Comitato **Portuale** della soppressa **Autorità Portuale** di **Messina**, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l' approvazione del Rendiconto finanziario 2019, al quale vanno i ringraziamenti di Mega per l' impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni. "Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell' Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche" dichiara il Presidente Mega. "Ringrazio, pertanto, la Governatrice Jole Santelli ed i Sindaci Metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell' **Autorità** Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che grazie a questa squadra, che spero presta verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i Porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l' importanza ed i benefici della presenza di una autonoma **Autorità** di Sistema **Portuale**".



## Coronavirus. 'La città merita di più': la lettera di Messina Azione al Sindaco

EMANUELA GIORGIANNI

Coronavirus. Messina in Azione: la lettera aperta al Sindaco Cateno De Luca, dissensi e nuove proposte. Parole pesanti quelle che il comitato Messina in Azione rivolge al Sindaco De Luca: 'Egregio signor Sindaco, vogliamo esprimere apertamente il nostro dissenso rispetto all' operato della sua amministrazione in merito alla gestione dell' emergenza socioeconomica post-coronavirus che si sta delineando in questi giorni. La sua figura pubblica si è presentata fin dall' inizio, agli occhi della città, sotto la veste del decisionismo spinto, della comunicazione volgare e delle promesse roboanti, a molte delle quali non è stato fatto seguito. Citiamo, a titolo di esempi, il ricollocamento dei residenti dei rioni delle cosiddette 'baracche' e il relativo abbattimento di queste ultime, l' aumento della raccolta differenziata al 60% e la liquidazione delle società partecipate comunali. Curiose forme di avanspettacolo , sceneggiate in maschera, esibizione televisiva di dolci e specialità gastronomiche, dirette Facebook con minacce ai settori produttivi della città: tutti tentativi di distogliere l' attenzione dalle promesse mancate'. Il Coronavirus 'L' arrivo della pandemia di Coronavirus non ha aiutato la città,

ma ha di certo aiutato lei nella sua costante campagna elettorale: le sue performance da sceriffo hanno fatto rapidamente il giro del mondo, mentre venivano disertate le riunioni con i sindaci delle altre 13 città metropolitane d' Italia e la procura di Messina apriva un' inchiesta sulla dubbia gestione delle RSA, dove si contano la maggior parte dei contagi in città. Non solo: nel pieno dell' emergenza, lei si è costantemente rivolto alle **autorità** nazionali con toni di aperto disprezzo, facendo stralcio dei DPCM, insultando i ministri in diretta televisiva e credendo, nella sua immaginazione, di istituire una specie di 'repubblica indipendente di Messina' dove le restrizioni imposte dal governo non valgono'. La città merita di più 'Noi di Azione siamo convinti che la città meriti molto più di questo. La delicata situazione urbana non richiede istrionismi, bensì attenzione, rispetto e lavoro sodo per i suoi cittadini; richiede una visione (e una gestione) a lungo termine, che lei ha dimostrato di non avere. In un momento così delicato non solo per la nostra città e il nostro Paese, ma per il mondo intero, i ritardi della sua autoreferenziale amministrazione comunale sono a nostro avviso una gravissima mancanza. Non è ancora stata data una destinazione chiara ai 32 milioni del Fondo di Garanzia'. Le proposte 'Tuttavia, non possiamo certo fermarci alle critiche. Dobbiamo anche saper proporre valide e costruttive alternative. Mentre ancora aspettiamo che il comune rediga un piano preciso sulla ripartenza, il nostro comitato ne ha già presentato uno, reso noto da alcune testate locali. Il piano da noi concepito consiste, innanzitutto, nella distribuzione di materiale sanitario agli esercenti commerciali, ovvero protezioni indispensabili per assicurare una ripartenza priva il più possibile di rischi; secondariamente chiediamo la sburocratizzazione degli interventi a sostegno delle imprese, in modo tale che queste non debbano presentare domande per il rinnovo di concessioni e autorizzazioni; l' annullamento delle tariffe comunali per lo sfruttamento del suolo pubblico, in linea con quanto stabilito dalla legge finanziaria regionale; la sospensione della Tari e infine i contributi per gli affitti degli esercizi commerciali'. 3 settori chiave 'Maggiore attenzione è stata poi posta su tre settori chiave: ristorazione, sport e lidi . Sarà necessario, come esposto nel nostro progetto, provvedere al rispetto delle distanze di sicurezza tra i coperti, mentre per le attività sportive abbiamo ritenuto utile pensare di predisporre, di concerto con l' **autorità**



portuale, alcune aree all' aperto come la Fiera e Maregrosso. Cogliamo anche l' occasione per ricordare che sarà utile provvedere a organizzare, a livello urbano, forme di trasporto privato non inquinante e che garantiscano il distanziamento sociale (biciclette, monopattini, piste ciclabili ecc.), facendo seguito a quanto deciderà il governo

---



## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri

---

nelle prossime settimane'. Attenzione ai più deboli 'In conclusione, ma non per ultimo, riteniamo che la sua comunicazione contribuisca a creare erroneamente l' immagine di un uomo 'vicino al popolo'. Nella realtà dei fatti quest' immagine è falsa: non possiamo continuare ad accettare che le fasce più deboli della popolazione vengano sistematicamente ingannate in questo modo. Non possiamo non menzionare tra queste anche i bambini , facendo nostre le dure osservazioni fatte dal garante dell' infanzia. Nella speranza che il nostro progetto per la ripartenza venga ascoltato dall' amministrazione comunale, ci auguriamo che l' emergenza coronavirus possa costituire occasione per un inderogabile cambio di passo per la nostra città, le sue scelte e la sua politica'.

## Autorità Portuale dello Stretto di Messina, ecco il comitato di gestione

Le scelte dei sindaci di **Messina** e Reggio e della Regione Calabria. Non della Regione Sicilia ma il comitato opererà subito lo stesso L' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto di **Messina** ha un nuovo governo. Con il decreto numero 73 è stato nominato il Comitato di Gestione dell' AdSP, organo che in base alle normative affiancherà il presidente Mario Mega nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei Porti dello Stretto. Componenti del Comitato saranno Alberto Porcelli, designato dalla presidente della Regione Calabria, l' avv. Mario Caldarera e il consigliere regionale Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai sindaci delle Città metropolitane di **Messina** e di Reggio Calabria, ed il direttore marittimo della Sicilia Orientale, Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i comandanti dei porti di **Messina**, Milazzo e Reggio Calabria. L' unico componente non ancora nominato, quello di designazione del presidente della Regione Siciliana, potrà comunque in qualsiasi momento essere aggregato. Ma il paradosso sta nel fatto che, appianati i dissapori con la Regione Calabria, ora ci sono quelli con la Regione Sicilia. Il Comitato di Gestione inizierà immediatamente ad operare, nel pieno dei propri poteri così come stabilito dall' articolo 9 della legge 84/1994, perché molti sono i progetti e gli atti di programmazione che il presidente Mega intende avviare per dare piena attuazione all' AdSP dello Stretto. Il Comitato di Gestione sostituisce pertanto da oggi il Comitato **Portuale** della soppressa **Autorità Portuale** di **Messina**, che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l' approvazione del Rendiconto finanziario 2019. 'Sono molto soddisfatto della composizione del Comitato di Gestione, che annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell' Area dello Stretto e delle sue dinamiche economiche' dice il presidente Mega. 'Ringrazio, pertanto, la governatrice Jole Santelli ed i sindaci metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell' **Autorità** Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo che, grazie a questa squadra, che spero presta verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l' importanza ed i benefici della presenza di una autonoma **Autorità** di Sistema **Portuale**'.



## Riqualificata area portuale Ora un' operazione decoro

*Levante: tratto di arenile dato in concessione*

Milazzo Completati i lavori di messa in sicurezza dell' area portuale. Un' operazione che ha permesso di riqualificare l' intera zona visto che il cantiere, iniziato nella via dei Mille, si è esteso fino all' area del terminal aliscafi, dove in passato si registravano disagi sia per i passeggeri che per i titolari di licenza di autonoleggio che ora avranno anche - su indicazione del Comune - un' area dedicata alla sosta. Un' attività che aveva indotto l' Autorità portuale a impegnare alcuni anni fa 4 milioni di euro per due interventi: uno relativo all' area di via dei Mille che un tempo ospitava l' ex rifornimento di carburante Q8, l' altra la zona che ha ospitato per decenni l' attracco degli aliscafi. Opere sicuramente importanti sia dal punto di vista estetico ma anche della funzionalità visto che è stata prevista un' area per la sosta breve dei pullman che arrivano a Milazzo per il trasporto dei turisti diretti alle Eolie. Ma sempre l' Autorità di sistema, adesso guidata dall' ing. Mario Mega ha deciso di effettuare un altro investimento, di poco inferiore ai 300 mila euro, per dare decoro e pulizia alle banchine e a tutta l' area portuale attraverso una serie di interventi mirati che sino ad oggi sono a dire il vero mancati. È stata infatti pubblicata qualche giorno addietro la gara per l' affidamento del servizio di pulizia delle banchine, dei piazzali, delle strade d' accesso. Insomma, quanto si andava sollecitando da diverso tempo. Si partirà quasi sicuramente in estate visto che la gara si definirà nel mese di luglio (la scadenza delle offerte è il 15, l' apertura delle buste il 22). Un altro tratto di arenile che nelle previsioni del Piano regolatore del porto di Milazzo redatto dall' ing. Mallandrino avrebbe dovuto essere invece "banchinato" per essere adibito al traffico commerciale, è stato dato in concessione ai privati per farne un uso diverso. Lo rende noto in una nota il "Comitato grande porto". Si tratta di una vasta zona adiacente al molo di sottoflutto concessa a privati per fare un deposito di attrezzature e materiali necessari alla manutenzione subacquea dei pontili della raffineria. «Considerato che già altre zone sono state concesse ai privati per essere adibite a cantieri di rimessaggio e custodia di imbarcazioni - afferma il presidente Mario Sciotto - che fine farà il progettato banchinamento dal molo di sottoflutto ai pressi dell' hotel Silvanetta che avrebbe dovuto essere il fiore all' occhio dello sviluppo commerciale del porto in grado di permettere un salto di qualità per l' economia della città?». r.m.



TRASPORTO MARITTIMO

**Porti, persi 10 milioni di crocieristi e il 50% del traffico container**

*Assiterminal: comparto crociere totalmente fermo, crollo delle spedizioni merci Tra le richieste al Governo l'abbattimento dei canoni e un patto anti burocrazia*

Raoul de Forcade

Si profila un impatto durissimo dell' effetto coronavirus sul settore marittimo, sia per quanto riguarda le crociere, già completamente ferme da settimane e che, entro metà luglio possono perdere quasi 10 milioni di passeggeri; sia per il traffico merci, che nei mesi di maggio, giugno e luglio avrà flessioni previste fino a -50%, per alcune tipologie di merci, come i container. A lanciare l' allarme è Luca Becce, presidente di Assiterminal (l' associazione che raggruppa i terminal portuali italiani), il quale non si limita a sciorinare numeri ma manifesta l' assoluta necessità di un cambio di passo a livello politico-istituzionale. «L' epidemia di covid-19 - afferma Becce - ha messo in luce, una volta per tutte, l' assoluta inefficienza della macchina organizzativa dello Stato. Il punto, ormai, non è affrontare l' emergenza coronavirus bensì confrontarsi con il fatto che lo Stato italiano non funziona più. Ho assistito a una conferenza stampa del presidente del consiglio, e parlava Conte ma avrebbe potuto essere un qualunque altro esponente di qualsiasi coalizione o forza politica, in cui si annunciava un bazooka di liquidità per le imprese. A oggi non c' è niente. Se in una situazione come questa si predilige l' annuncio ai fatti, si crea sfiducia nei confronti dello Stato». Becce fa l' esempio dei lavoratori in cassa integrazione: «La Cig è stata autorizzata ed è stato firmato un accordo tra Abi e ministero del Lavoro per gli anticipi di quanto dovrà erogare l' Inps. Peccato che i lavoratori che si rivolgono agli istituti bancari per ottenere, come previsto, questi anticipi si sentano rispondere che la banca non può darglieli oppure che li eroga solo a fronte del pagamento di interessi. Io credo che occorra stringere un patto nazionale, dimenticando gli interessi politici, per mettere a posto lo Stato, e sanare così il vulnus del federalismo non risolto e il peso oppressivo della burocrazia». Per quanto riguarda i numeri della crisi , «nel 2019 - sottolinea Becce - la portualità italiana registrava un +3% di traffico merci e un +11% di traffico passeggeri (crociere e traghetti, ndr). Con l' arrivo del covid il primo settore a essere colpito è stato quello dei passeggeri. In particolare le crociere hanno dovuto interrompere totalmente i viaggi, il che ha provocato la chiusura del 100% dei cruise terminal». Secondo quanto rilevato da Risposte Turismo a inizio anno, fa notare Becce, il 2020 avrebbe dovuto chiudersi con circa 5mila approdi e superare, per la prima volta, la soglia dei 13 milioni di passeggeri movimentati sulle banchine nazionali, con un incremento del 6,7% sul 2018. Ma sulla base delle cancellazioni ufficiali pervenute al 30 aprile, secondo Cemar Agency Network, i porti italiani hanno già perso 1.486 scali e circa 4,1 milioni di passeggeri. Valori destinati a salire, rispettivamente, a 3.785 approdi e 9,8 milioni di crocieristi in meno, se le compagnie dovessero rientrare in servizio entro metà luglio. Alcune hanno già annunciato un prolungamento della chiusura almeno fino al 30 giugno. Del resto, afferma Becce, «anche se alcune società immaginano ripartenze da giugno mi chiedo come, in mancanza di nuove cure o di un vaccino, potrà esserci questo riavvio dell' attività per le grandi navi che, per economie di scale, devono imbarcare migliaia di passeggeri e di uomini di equipaggio e sulle quali il distanziamento sociale è sostanzialmente impossibile». Secondo le previsioni di Clia (Cruise lines international association), peraltro, per ogni 1% di flessione del traffico delle navi da crociera in Italia



si rischia di perdere fino a 1.170 posti di lavoro. In pratica, ogni giorno di sospensione delle attività comporta la perdita di 100 occupati diretti, ovvero



## Il Sole 24 Ore

### Focus

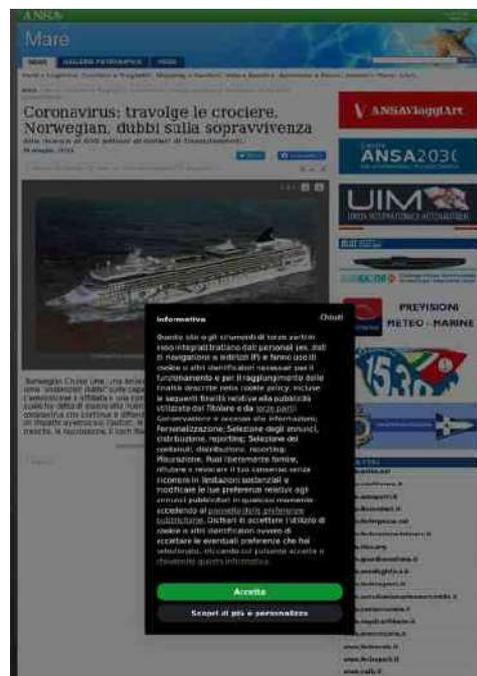
---

250 posti di lavoro se si considera l'insieme degli effetti diretti, indiretti e indotti della crocieristica. Se la sospensione dovesse protrarsi per 60 giorni, si prevede una perdita economica diretta per il Paese pari a 848 milioni di euro, per 5.830 posti di lavoro in meno; valori che salgono rispettivamente a 2,2 miliardi e 15.047 posti di lavoro in meno se si considerano gli effetti diretti, indiretti e indotti. Se invece la sospensione dovesse protrarsi per 90 giorni, si prevede una perdita economica diretta, in Italia, pari a 1,4 miliardi di euro e 9.361 posti di lavoro in meno; che salgono a -3,5 miliardi e -24.159 posti se si considera, ancora una volta, l'insieme degli effetti diretti, indiretti e indotti. Per quanto riguarda il comparto dei traffici merci, Becce evidenzia che, se nella prima parte dell'anno l'impatto del covid si è fatto sentire solo marginalmente e le movimentazioni sono state in linea col 2019, ad aprile sono iniziati i segnali negativi e tra maggio, giugno e luglio si prefigura un forte peggioramento della situazione. «Ci aspettiamo una discesa delle merci sui terminal tra il 30% e il 50%, a seconda della tipologia di traffico. Per i container si avvicinerà a -50% perché le grandi compagnie e le alleanze stanno già tagliando la metà dei servizi tra Far East e Ue». Tra le richieste, dunque, che Assiterminal rivolge al Governo, ci sono, tra l'altro, un impianto normativo semplice e uniforme, la digitalizzazione degli adempimenti amministrativi e una riduzione del cuneo fiscale per i lavoratori. Sul versante liquidità, l'associazione vuole la riduzione dei canoni concessori sino all'azzeramento per i concessionari senza traffici, il ripristino dell'iperammortamento (superiore al valore dei beni investiti) e la soppressione dell'addizionale Ires. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Coronavirus: travolge le crociere. Norwegian, dubbi sulla sopravvivenza

*Alla ricerca di 650 milioni di dollari di finanziamenti.*

Norwegian Cruise Line, una delle maggiori società di crociere al mondo, ammette: ci sono "sostanziali dubbi" sulla capacità della società di sopravvivere al coronavirus. L' ammissione è affidata a una comunicazione alla Sec, la consob americana, con la quale ha detto di essere alla ricerca di 650 milioni di dollari di finanziamenti. Con il coronavirus che continua a diffondersi, Norwegian si "aspetta di continuare ad avere un impatto avverso sui risultati, le attività, le prospettive, i piani, gli obiettivi, la crescita, la reputazione, il cash flow, la liquidità e la domanda di viaggi". (ANSA).



### Agenti marittimi in prima fila per l'aiuto al Paese

*Gian Enzo Duci: il lavoro, la sofferenza, la ripartenza, le accuse Usa-Cina e la crisi petrolifera*

Vezio Benetti

LIVORNO Proseguono le interviste de il messaggeromarittimo.it con il sistema skype (ndr al momento sono consentite solo trasferte nella Regione) e noi abbiamo chiesto l'intervento di Gian Enzo Duci presidente della Federagenti. Sempre disponibile il presidente degli agenti marittimi che ha risposto alle nostre domande con la consueta professionalità. Gian Enzo Duci si è dapprima soffermato sul lavoro degli agenti marittimi, sulla sofferenza della categoria e su come si preparano per la ripartenza. Un excursus completo che ha visto gli agenti in prima fila per l'approvvigionamento delle materie prime, lo sbarco, il posizionamento, la consegna. Parole di compiacimento per il lavoro svolto dalla Guardia Costiera, i portuali, autotrasportatori, piloti, ormeggiatori. Non è mancato un richiamo alle superpotenze Usa e Cina cercare di ripartire al più presto invece di guerreggiare sui dazi e di lanciare accuse sul dove e quando è nato o scappato il virus. In conclusione, un riferimento alla crisi petrolifera, un problema che non si era riscontrato nemmeno durante la seconda guerra mondiale.



## Marittimi nel limbo del Coronavirus

Intrappolati in una situazione di stallo, costretti a turni di servizio prolungati e sotto stress per il timore di contrarre il coronavirus a bordo. Sono questi i risultati dell'ultimo sondaggio trimestrale sulla felicità dei marittimi condotto dalla organizzazione Mission to Seafarers in collaborazione con lo Shipowners' Club e il Wallem Group . Le indagini, sviluppate tramite questionario compilato in forma anonima dagli interessati e diffuso su internet al quale solo i marittimi imbarcati possono avere accesso rivelano come nel primo trimestre il livello di felicità sia sceso di quasi 10 punti decimali rispetto alla fine della 2019, passando da 6.39 a 6.30. Gli intervistati, che provengono principalmente dal Sud-est asiatico (24%), dal subcontinente indiano (48%) e dall'Europa occidentale (9%), ritengono in genere che non sia stato fatto tutto il necessario per assicurare la sicurezza a bordo. In diversi si sentono fisicamente esausti e lavorano in uno stato d'ansia continuo perché le restrizioni portuali, i voli cancellati, e in genere le misure di lockdown attivate dai Paesi in questo periodo, non hanno facilitato la sostituzione degli equipaggi, rendendo difficoltoso il rimpatrio. Molti intervistati vorrebbero poter concludere il contratto e rientrare subito a casa piuttosto che esporsi al rischio di contrarre il virus, ma si trovano costretti ad accettare rinnovi contrattuali mentre sono ancora a bordo. Lo fanno per un forte senso del dovere e perché in genere vanno orgogliosi del proprio lavoro. Ma anche perché non hanno altra scelta, non potendo sperare di essere sostituiti nell'immediato. Uno dei punteggi di felicità più bassi è stato attribuito all'elemento che costituisce il carico di lavoro. La maggior parte degli intervistati ha manifestato l'insoddisfazione per un lavoro che li espone ora a servizi prolungati a bordo e ad attività extra (come la sanificazione delle aree comuni). I seafarers non devono infatti soltanto occuparsi delle operazioni cargo, ma anche prendere continue precauzioni a livello sanitario e vivere sotto la costante minaccia dell'infezione. In molti lamentano il fatto di non avere dispositivi di sicurezza individuale adeguati. In generale, i seafarers si trovano a lavorare in una condizione di stress legata alla situazione di incertezza nella quale vivono: quando finirà il loro servizio? A questa domanda nessuno sa oggi dare una risposta. Paradossalmente, oggi i marittimi sono più vulnerabili e, quindi, più esposti di altri alla minaccia del Coronavirus. Scarica il report

Focus Interventi Interviste News Esso 2019 Osservatorio Europeo Me @ in @ Q

The screenshot shows the website interface for 'PORT NEWS'. At the top, there is a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News Esso 2019 Osservatorio Europeo Me @ in @ Q'. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Editore: Sestini'. A search bar is visible. The main content area features a large image of two workers in orange and blue safety gear. Below the image is the article title 'Sondaggio sulla felicità Marittimi nel limbo del Coronavirus' and the author 'di Redazione Port News'. The article text is partially visible, starting with 'Intervistati in una situazione di stallo, costretti a turni di servizio prolungati e sotto stress per il timore di contrarre il coronavirus a bordo...'. A sidebar on the right contains a list of categories: Ambiente, Autorità, Portuali, Containership, Croceiera, Commerciali, Infrastrutture, Innovazione, Logistica, Portuale, Livorno, Riforma portuale, Delirio, Shipping, Terminali portuali, and Traffici marittimi.

### Più navi in circolazione entro il 2024

Nei prossimi cinque anni la flotta mondiale crescerà dello 0,9% all'anno. Complessivamente, verranno immesse nel mercato 5.597 navi in più, il 35% in meno rispetto a quelle che furono messe in circolazione nel quinquennio precedente (2015/2019). In termini di tonnellaggio, la crescita annuale sarà pari al 3,9%. Lo rivela il Lloyd's List Intelligence, in un report focalizzato sullo Shipbuilding Outlook. A registrare il maggiore tasso di crescita sarà la flotta delle petroliere (10,1%), che arriverà così complessivamente ad avere di qui al 2024 18,941 unità. A seguire, le navi portacontainer e quelle Ro/Ro che cresceranno del 7% toccando quota 7.737 unità nel 2024. Il totale delle navi da crociera e delle general cargo aumenterà rispettivamente del 5,7 e del 5%, arrivando a 11.255 e 33.485 navi. Ad oggi, ci sono nel mondo 128.953 navi, con 2.199 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo' and social media icons. Below is the 'PORT NEWS' logo and the tagline 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno-Etneo-Ionio'. A search bar is visible. The main content area features a large image of a container ship (MSC BALEM) and the headline 'Il report di Lloyd's List Intelligence Più navi in circolazione entro il 2024'. Below the headline is a sub-headline 'di Redazione Port News'. The article text is partially visible, discussing the projected growth of the global fleet. On the right side, there's a vertical menu with various categories like 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Crociera', etc.

## La natura (non) imprenditoriale delle attività delle Autorità portuali tra diritto nazionale e diritto Ue / FOCUS

A cura di Asla - l'Associazione degli Studi Legali Associati

1. INTRODUZIONE Genova - Con la sentenza n. 6716 del 10 marzo 2020, la Corte di Cassazione, Sez. Trib., si è pronunciata in merito al tema della natura (non) imprenditoriale delle attività svolte delle Autorità di Sistema Portuale italiane ( 'Adsp' ). In particolare, la Corte, confermando un precedente orientamento, ha escluso che l'attività di concessione di aree demaniali marittime possa consistere in attività di impresa (1). In particolare, secondo gli Ermellini, tali attività 'sono indubbiamente riconducibili nell' alveo delle funzioni statali e non possono essere ricomprese nell' ambito di una attività di impresa, dovendo essere funzionali e correlate all' interesse statale al corretto funzionamento delle arie portuali, concretandosi in poteri conferiti esclusivamente a tal fine, [] con una discrezionalità vincolata, sottoposta a controlli da parte del Ministero dei Trasporti'. Nel provvedimento non ci sono riferimenti a principi dell' ordinamento euro-unitario, sebbene la natura dell' attività delle autorità portuali sia già stata oggetto di una serie di pronunce della Corte di Giustizia dell' Ue in materia di aiuti di Stato. Il tema è estremamente attuale anche perché la Commissione europea (la 'Commissione') ha recentemente avviato un' indagine formale contro l' Italia per presunti aiuti di Stato alle Autorità Portuali sotto forma di esenzioni all' imposta sul reddito delle società ('Ires'). Al fine di meglio apprezzare la portata della sentenza commentata, pare dunque opportuno ripercorrere di seguito le principali tappe dell' evoluzione del quadro normativo UE in materia di aiuti di Stato ai porti.

2. L' EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO EURO-UNITARIO IN MATERIA DI AIUTI DI STATO AI PORTI Nel corso del 2013, la Commissione ha inviato a tutti gli Stati membri un questionario volto a raccogliere informazioni sul funzionamento dei porti e il regime di tassazione ad essi applicato, al fine di ottenere una visione d' insieme sulla materia e di chiarire la situazione dei porti riguardo alle norme UE sugli aiuti di Stato. A valle dell' indagine, la Commissione ha aperto una serie di procedimenti formali nei confronti di alcuni Stati membri (in particolare Olanda, Francia e Belgio), ritenendo che le esenzioni fiscali a favore dei porti nazionali potessero configurare un aiuto di Stato ai sensi dell' art. 107, comma 1, del Trattato sul Funzionamento dell' Ue ('Tfue'). Vale ricordare che, in base a tale disposizione, una misura costituisce un aiuto di Stato quando (i) favorisce un' impresa ai sensi del diritto UE, (ii) è concessa con risorse statali, (iii) costituisce un vantaggio selettivo, e (iv) incide sugli scambi tra Stati membri, falsando o minacciando di falsare la concorrenza. Si tratta di condizioni cumulative. I procedimenti nei confronti di Olanda, Francia e Belgio si sono conclusi con l' adozione di decisioni negative. La Commissione ha in particolare concluso che i profitti generati dai porti sono tassabili alla pari degli altri operatori economici, in quanto svolgono attività economiche, non essendo rilevante la loro forma giuridica (2). Tali decisioni hanno imposto l' obbligo agli Stati membri interessati di abrogare le esenzioni fiscali esistenti. La Commissione non ha tuttavia disposto il recupero degli aiuti di Stato versati, poiché tali esenzioni rientravano nella fattispecie di 'aiuto esistente', cioè aiuti di Stato introdotti antecedentemente all' entrata in vigore dei Trattati Ue (3). Le conclusioni della Commissione sono state avvalorate dal Tribunale Ue che ha respinto tutti i ricorsi presentati dagli Stati e/o dalle autorità portuali avverso le rispettive decisioni (4). In particolare, secondo i giudici europei, 'non si contesta, in particolare, che ai porti possa essere delegato l' esercizio di taluni compiti di competenza delle autorità



pubbliche o di natura non economica, quali il controllo e la sicurezza del traffico marittimo o la sorveglianza antinquinamento, né che, nell' esercizio di tali compiti, i porti non agiscano come imprese ai sensi dell' articolo 107, paragrafo 1, T.fue. Per contro, il fatto che un' entità eserciti una o più attività



## The Medi Telegraph

### Focus

---

di competenza dello Stato o non di natura economica non è sufficiente a impedire che essa possa essere considerata, in generale, un'«impresa». Infatti, per stabilire se le attività in questione siano quelle di un'impresa ai sensi del trattato FUE, è necessario esaminare la natura di queste attività. Un porto sarà pertanto considerato un'«impresa» se e nella misura in cui svolge effettivamente una o più attività economiche[1]. La giurisprudenza ha inoltre riconosciuto che la gestione commerciale e la costruzione di infrastrutture aeroportuali o portuali per lo sfruttamento commerciale costituiscono attività economiche'. Riguardo all'Italia, con lettera del gennaio 2019, la Commissione aveva invitato le autorità ad adottare misure idonee a garantire che le **Adsp** siano assoggettate all'IRES nella misura in cui svolgono attività economiche, nell'ambito della procedura di cooperazione ex art. 108, comma 2, prevista per gli 'aiuti esistenti' (6). A riguardo, si ricorda che, le **Adsp** non sono assoggettate all'IRES secondo quanto disposto dall'art. 74, comma 1, del Testo Unico delle imposte sui redditi, in base al quale 'gli organi e le amministrazioni dello Stato, compresi quelli ad ordinamento autonomo, anche se dotati di personalità giuridica, i comuni, i consorzi tra enti locali, le associazioni e gli enti gestori di demanio collettivo, le comunità montane, le province e le regioni non sono soggetti all'imposta sul reddito delle società'. In data 15 novembre 2019, la Commissione, ritenendo che l'Italia non abbia adottato le misure richieste con la missiva del gennaio 2019, ha aperto un'indagine formale per presunti aiuti di Stato incompatibili sotto forma di esenzione all'IRES a favore delle **Adsp** (7). In particolare, la Commissione ritiene che lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali sia un'attività economica (i.e. attività di impresa, ai sensi del diritto UE), in quanto consiste nell'offerta di beni o servizi a titolo oneroso sul mercato. La Commissione ha altresì ribadito che l'applicazione di tale regola prescinde dall'inquadramento giuridico del soggetto all'interno dell'ordinamento nazionale. I relativi introiti devono dunque essere tassati come tutte le attività d'impresa. Nel corso della pendente indagine, le autorità italiane si sono opposte alla posizione della Commissione, sostenendo che l'esenzione non costituisce un aiuto in quanto le **Adsp** non sono 'imprese', poiché agiscono come autorità pubblica, svolgendo attività di carattere regolamentare e riscuotendo per conto dello Stato i canoni concessori. Inoltre, secondo l'Italia, l'esenzione dall'IRES rappresenterebbe una misura di fiscalità generale non selettiva. La Commissione ha avuto modo di esprimersi in merito alla natura delle attività delle **Adsp** anche nel caso Camed, relativa ai canoni versati dalla società al porto di Napoli per l'utilizzo di bacini di carenaggio. Anche in tal caso, la Commissione ha affermato che 'i bacini di carenaggio sono sfruttati commercialmente dall'Apn, che impone un canone per il loro utilizzo. A questo proposito, contrariamente a quanto sostengono le autorità italiane, tali canoni costituiscono una compensazione per la prestazione di servizi economici (ad esempio, la locazione di impianti di riparazione navali contro remunerazione)' (9).

### 3. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Secondo la prassi decisionale della Commissione e nella giurisprudenza della Corte di Giustizia, pare ormai consolidato che l'attività di concessione di aree demaniali marittime svolta dalle **Adsp** configuri attività d'impresa ai sensi dell'ordinamento UE. Ciò comporta l'applicazione delle regole sugli aiuti di Stato. La sentenza in commento è difficilmente riconciliabile con il consolidato orientamento euro-unitario. In pendenza dell'indagine formale nei confronti dell'Italia, la sentenza pare dunque un ulteriore tassello nello scontro ideologico tra le autorità nazionali e la Commissione in merito al trattamento fiscale delle autorità portuali. Considerate le precedenti esperienze in riferimento ad altri Paesi, pare difficile che la Commissione possa cambiare il proprio orientamento, escludendo rebus sic stantibus la natura imprenditoriale dell'attività di gestione del sedime portuale. Dunque, pare che alle autorità italiane non resti che aprire un dialogo con la i servizi della Commissione per individuare all'interno dell'insieme delle attività svolte dalle **AdSP** quali abbiano natura pubblicistica e dunque possano essere legittimamente escluse dall'applicazione delle regole sugli aiuti di Stato (ad esempio attraverso un sistema di 'contabilità separata'). Inoltre, anche alla luce del menzionato stringente orientamento UE, resta possibile per le autorità nazionali introdurre

nuove misure di aiuto a sostegno dei porti, nel rispetto dell' esistente quadro normativo euro-unitario (per esempio secondo il Regolamento UE Generale di Esenzione n. 651/2014), e in particolare sotto forma di finanziamenti a investimenti infrastrutturali. (1) Cfr. ex multis sentenza Cass. n. 11261/2015 ("I canoni percepiti dalle Autorità portuali per la



## The Medi Telegraph

### Focus

---

concessione di aree demaniali marittime non sono soggetti ad IVA, nè ad IRES, trattandosi di importi corrisposti per lo svolgimento di attività proprie delle finalità istituzionali di tali enti pubblici non economici - ossia, per garantire, in sostituzione dello Stato, la funzionalità dei porti -, che vengono poste in essere in base ad un piano regolatore eterodeterminato e con l'attribuzione di poteri di vigilanza e sanzionatori, estesi fino alla revoca dell'atto concessorio in caso di non corretto perseguimento degli obiettivi fissati ovvero di inadempimento, da parte del concessionario, degli obblighi assunti"). (2) Cfr. Decisione della Commissione del 21 gennaio 2016, SA.25338 (Olanda); Decisione della Commissione del 27 luglio 2017, SA.38398 (Francia); Decisione della Commissione del 27 luglio 2017, SA.38393 (Belgio). (3) In particolare, ai sensi dell'art. 108 del TFUE, i beneficiari di un 'aiuto esistente' non sono tenuti a restituire gli aiuti percepiti fino all'adozione della decisione che dichiara l'incompatibilità della misura, diversamente dal principio generale in base al quale gli aiuti di Stato incompatibili sono soggetti a recupero. (4) Cfr. Sentenza del Tribunale UE del 31 maggio 2018, Causa T-160/16, Groningen Seaports NV e a. c. Commissione (Olanda); Sentenza del Tribunale UE del 30 aprile 2019, Causa T-747/17, Union des Ports de France UPF c. Commissione (Francia); Sentenza del Tribunale UE del 20 settembre 2019, Causa T-674/17, Le Port de Bruxelles e Région de Bruxelles-Capitale c. Commissione (Belgio). (5) Cfr. Sentenza T-747/17 (Francia), punti 64 e 65. (6) Parallelamente la Commissione ha inviato una lettera anche alla Spagna. Tale procedimento si è già concluso in quanto le autorità spagnole hanno deciso di uniformarsi alla proposta della Commissione (cfr. decisione della Commissione del 15 novembre 2019, SA.38397, che ratifica l'accettazione). (7) Cfr. decisione della Commissione del 15 novembre 2019, SA.38399. (8) Cfr. Decisione del 15 novembre 2019, p. 46 ('Tuttavia, le **AdSP** svolgono anche attività economiche, in quanto concedono autorizzazioni e concessioni a imprese private che poi gestiscono le attività (in particolare, le infrastrutture portuali, autorizzando quindi utilizzo di un'attività dietro pagamento di un canone). Inoltre, l'articolo 16, comma 3, della legge 84/1994 non esclude che le **AdSP** svolgano attività di pilotaggio, rifornimento di carburante, ormeggio, rimorchio e raccolta di rifiuti, le quali presentano indiscutibilmente un carattere economico. Peraltro, anche la concessione dell'accesso ai porti dietro pagamento di canoni portuali comporta un'attività di tipo economico'). (9) Cfr. Decisione della Commissione del 20 settembre 2018, SA.36112, punto 120-121 (dove si afferma anche che: 'Sebbene non si possa escludere che, considerate le sue funzioni pubbliche, l'APN possa svolgere anche attività di competenza dei poteri pubblici, la presente decisione riguarda esclusivamente la gestione dei bacini di carenaggio sovvenzionati e la loro locazione contro remunerazione. Conformemente a una giurisprudenza costante, un'entità può essere qualificata come impresa soltanto in relazione a un'attività specifica. Un'entità che svolga attività di natura sia economica che non economica è considerato un'impresa solo per quanto riguarda le prime. La Commissione, pertanto, non è tenuta a stabilire se altre attività dell'Apn (diverse da quelle di locazione degli impianti per la riparazione navale contro remunerazione) costituiscano attività economiche').

\*Avvocato, Lca.