



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 02 luglio 2020**



Prime Pagine

02/07/2020	Corriere della Sera	9
<hr/>		
02/07/2020	Il Fatto Quotidiano	10
<hr/>		
02/07/2020	Il Foglio	11
<hr/>		
02/07/2020	Il Giornale	12
<hr/>		
02/07/2020	Il Giorno	13
<hr/>		
02/07/2020	Il Manifesto	14
<hr/>		
02/07/2020	Il Mattino	15
<hr/>		
02/07/2020	Il Messaggero	16
<hr/>		
02/07/2020	Il Resto del Carlino	17
<hr/>		
02/07/2020	Il Secolo XIX	18
<hr/>		
02/07/2020	Il Sole 24 Ore	19
<hr/>		
02/07/2020	Il Tempo	20
<hr/>		
02/07/2020	Italia Oggi	21
<hr/>		
02/07/2020	La Nazione	22
<hr/>		
02/07/2020	La Repubblica	23
<hr/>		
02/07/2020	La Stampa	24
<hr/>		
02/07/2020	MF	25
<hr/>		

Primo Piano

01/07/2020	FerPress	26
<hr/>		
Assoporti: bene Tar Lazio su annullamento degli effetti della determinazione di ANAC che aveva sospeso D' Agostino		
<hr/>		
01/07/2020	Informatore Navale	27
<hr/>		
Il TAR Lazio annulla determinazione ANAC su Presidenza D'Agostino. La soddisfazione di Assoporti		
<hr/>		
01/07/2020	Primo Magazine	28
<hr/>		
Il TAR Lazio annulla determinazione ANAC - La soddisfazione di Assoporti		
<hr/>		

Trieste

02/07/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 9		29
<hr/> Il caos azzoppa anche l' export di Lombardia, Piemonte e Veneto				
02/07/2020	Il Piccolo	Pagina 15		31
<hr/> La ripartenza di Zeno: «Ora io e il porto di Trieste siamo più forti di prima»				
02/07/2020	Il Piccolo	Pagina 15		33
<hr/> Il verdetto-choc				
02/07/2020	Il Piccolo	Pagina 15		34
<hr/> «Inconferibilità»				
02/07/2020	Il Piccolo	Pagina 15		35
<hr/> Il commissario				
02/07/2020	Il Piccolo	Pagina 15		36
<hr/> Il doppio fronte				
02/07/2020	Il Piccolo	Pagina 15		37
<hr/> La mobilitazione				
02/07/2020	Il Piccolo	Pagina 15		38
<hr/> La rivincita				
01/07/2020	Ansa			39
<hr/> Porti: D' Agostino candidato a presidenza europea Espo				
01/07/2020	Messaggero Marittimo			40
<hr/> Fedriga: un sollievo la sentenza del Tar				
01/07/2020	Ship Mag			41
<hr/> Serracchiani: "Caso D' Agostino non deve più accadere"				

Venezia

02/07/2020	Corriere del Veneto	Pagina 9	<i>Francesco Bottazzo</i>	42
<hr/> Porto, tentativo di salvataggio Il ministero chiama la Vigilanza				
02/07/2020	Il Gazzettino	Pagina 36	<i>ALBERTO FRANCESCONI</i>	43
<hr/> Porto, Musolino mostra le carte I suoi accusatori: «Mai avvisati»				
02/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19		44
<hr/> Battaglia del porto, le carte di Musolino				
02/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19		45
<hr/> Il terminal nella bufera				
02/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19		46
<hr/> Le lettere a Zaia e Brugnaro «Date risposte e chiariti dubbi»				
01/07/2020	FerPress			47
<hr/> Confetra Nord Est: Salvaro, preoccupati per il futuro del porto di Venezia - Ferpress				
01/07/2020	Il Nautilus			48
<hr/> Precisazione AdSPMAS in merito a presunta assenza di trasparenza di informazioni su revisione PEF Venice.Ro.Port.Mos				
01/07/2020	Informare			49
<hr/> Non valida anche la terza seduta del Comitato di gestione dell' AdSP del Mare Adriatico Settentrionale				
01/07/2020	Informatore Navale			50
<hr/> Precisazione AdSPMAS in merito a presunta assenza di trasparenza di informazioni su revisione PEF Venice.Ro.Port.Mos				
01/07/2020	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	51
<hr/> Venezia, la rivolta delle imprese contro la distruzione del porto				
01/07/2020	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	52
<hr/> Confetra Nord Est sulla situazione del Porto di Venezia				

01/07/2020	Sea Reporter	Precisazione AdSPMAS in merito a presunta assenza di trasparenza di informazioni su revisione PEF Venice.Ro.Port.Mos	53
01/07/2020	Venezia Today	Musolino: «Non è vero che Giri e Campitelli non sapevano della revisione del Pef»	54
02/07/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19 Mose, la cerimonia per le prove potrebbe arrivare anche Conte	55

Genova, Voltri

02/07/2020	Il Secolo XIX	Pagina 14 Genova al governo il Recovery Fund a sostegno del porto	56
02/07/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 7 Modello Genova, quale futuro Bucci: "Applichiamolo al porto"	57
02/07/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 7 Ultrasporti: "No all' autoproduzione sui moli"	59
02/07/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8 Authority, nuova governance Signorini: "Vorrei due livelli enti pubblici e manager puri"	60
01/07/2020	Corriere Marittimo	<i>MARITTIMI SOSPESI IN BILICO</i> Genova-Savona traffici in calo - L' Authority vara misure a sostegno di portuali e operatori	61
01/07/2020	Il Nautilus	Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale: Comitato di Gestione unanime su misure sostegno	62
01/07/2020	Informatore Navale	Il Comitato di Gestione dell'AdSP unanime sulle misure di indennizzo operatori e sostegno al lavoro portuale	63
01/07/2020	Messaggero Marittimo	Provvedimenti a sostegno al lavoro portuale	64
01/07/2020	Informazioni Marittime	<i>PAOLO BOSSO</i> Genova sotto stress, tra fusione Psa-Sech e caos viabilità	65
01/07/2020	Ship Mag	<i>VITO DE CEGLIA</i> Beppe Costa: 'I terminalisti genovesi non sono comare. Ma ora basta litigi, è il momento di procedere uniti'	66
01/07/2020	Transportonline	Porti di Genova e Savona "col segno meno": attivati provvedimenti a sostegno della categoria	69
02/07/2020	Il Secolo XIX	Pagina 17 'Al progetto della Torre piloti mancò uno studio sulla sicurezza'	70
02/07/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 5 Torre Piloti il processo bis nell' era Covid	72
01/07/2020	Ansa	Prima udienza post Covid a Genova, il tribunale è la Fiera	74
02/07/2020	Il Secolo XIX	Pagina 31 Porto Antico, è Bonasegale il nuovo direttore generale	75
01/07/2020	BizJournal Liguria	<i>GILBERTO GAGLIARDI BONASEGALE</i> Gagliardi Bonasegale nuovo direttore generale di Porto Antico spa	76
01/07/2020	Genova Today	<i>GILBERTO GAGLIARDI BONASEGALE</i> Porto Antico, Gilberto Gagliardi Bonasegale è il nuovo direttore	77
01/07/2020	Genova24	<i>GILBERTO GAGLIARDI BONASEGALE</i> Porto Antico di Genova spa: il milanese Gagliardi Bonasegale è il nuovo direttore generale	78
01/07/2020	FerPress	Blue Economy Summit: importanza delle assicurazioni marittime per l' economia del mare e lo sviluppo delle infrastrutture per la nautica da diporto	79
01/07/2020	Il Vostro Giornale	Autostrade, le richieste dei sindaci liguri al ministero: due corsi sempre libere e lavori sincronizzati	81

Vertici del Mit a confronto con Comuni e Province liguri, dal Ministero l' impegno per risolvere i nodi della viabilità	
01/07/2020 Savona News Anci, dal Ministero l' impegno per risolvere i nodi della viabilità ligure	83
01/07/2020 Shipping Italy Caos autostrade: le compagnie dirottano i container via da Genova	84
01/07/2020 Start Magazine Perché il sistema autostradale in Liguria è in tilt	MARCO FOTI 85
01/07/2020 Shipping Italy Costa al vertice della rinnovata squadra di Confindustria Genova sezione terminal	86
02/07/2020 Il Secolo XIX Pagina 36 Trasporti Le navi italiane e le emissioni inquinanti	87

La Spezia

02/07/2020 Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 18 'Pontremolese, 75 milioni per il raddoppio E una Zona Logistica Speciale per Spezia'	88
01/07/2020 Corriere Marittimo Marittimi sospesi in bilico, La Spezia Container Terminal sospende le operazioni	89
01/07/2020 Messaggero Marittimo Precisione di LSCT su operazioni portuali	Redazione 90
01/07/2020 Primo Magazine Nota stampa di La Spezia Container Terminal Spa	GAM EDITORI 91
02/07/2020 Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 29 Lo spezzino Gherbassi coglie lo scatto più suggestivo	92
02/07/2020 La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 45 La foto di Sandro Gherbassi vince il «Premio mitilicoltori»	93
01/07/2020 Citta della Spezia Premio fotografico mitilicoltori, vince Sandro Gherbassi	94

Ravenna

02/07/2020 Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7 Traffico merci, la fine del lockdown non è servita: il calo si aggrava	ALESSANDRO MONTANARI 95
--	-------------------------

Marina di Carrara

02/07/2020 Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 23 «L' Autorità portuale è d' accordo su chiudere e demolire il campo»	96
02/07/2020 La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 52 «Basta degrado, vogliamo le telecamere»	97

Livorno

02/07/2020 Il Tirreno Pagina 22 «Sollecitare azioni per le zone semplificate»	98
---	----

Piombino, Isola d' Elba

02/07/2020 Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 13 «Bonifiche di Poggio ai venti, 8 milioni fermi in Regione»	99
--	----

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

02/07/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	101
<hr/>		

Napoli

02/07/2020	Il Mattino Pagina 27	102
<hr/>		
01/07/2020	Informazioni Marittime	104
<hr/>		

Salerno

02/07/2020	Il Mattino Pagina 11	106
<hr/>		
02/07/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 20 <i>Angela Trocini</i>	108
<hr/>		
02/07/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 20	110
<hr/>		
02/07/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 21 <i>Diletta Turco</i>	111
<hr/>		
02/07/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 21	113
<hr/>		
02/07/2020	Corriere del Mezzogiorno Pagina 6 <i>Titti Beneduce</i>	114
<hr/>		
02/07/2020	Corriere della Sera Pagina 22 <i>Titti Beneduce</i>	116
<hr/>		
02/07/2020	Cronache di Salerno Pagina 10	117
<hr/>		
02/07/2020	Il Giornale Pagina 16 <i>Chiara Giannini</i>	118
<hr/>		
02/07/2020	Il Giorno Pagina 15	119
<hr/>		
02/07/2020	Il Manifesto Pagina 8	120
<hr/>		
02/07/2020	Avvenire Pagina 13 ANTONIO AVERAIMO	122
<hr/>		
02/07/2020	Il Messaggero Pagina 16	124
<hr/>		
02/07/2020	La Repubblica Pagina 10 DI DARIO DEL PORTO E GIULIANO FOSCHINI	125
<hr/>		
01/07/2020	(Sito) Adnkronos	127
<hr/>		
01/07/2020	Affari Italiani	128
<hr/>		

01/07/2020	Affari Italiani		129
Porto di Salerno, sequestrate 14 tonnellate di "droga dell' Isis"			
01/07/2020	Agi	AGI AGENZIA ITALIA	130
La droga dell' Isis passava per Salerno			
01/07/2020	Ansa		131
Sequestro a Salerno 14 tonnellate droga Isis			
01/07/2020	Askanews		132
Sequestrate 14 tonnellate di amfetamine prodotte dall' Isis			
01/07/2020	Cronache Della Campania		133
Sequestro record di anfetamine nel porto di Salerno, la 'droga dell' Isis' acquistata da un cartello di clan della camorra			
01/07/2020	Dire	Redazione	135
A Salerno sequestrate 14 tonnellate di amfetamine prodotte dall'Isis			
01/07/2020	Ildenaro.it		136
Porto di Salerno, sequestrate 14 tonnellate di 'droga dell' Isis'			
01/07/2020	Informatore Navale		137
GDF-GICO Sequestro record di 14 tonnellate di anfetamine: 84 milioni di pasticche prodotte in Siria da ISIS/DAESH			
01/07/2020	Italpress	nodered	138
Porto di Salerno, sequestrate 14 tonnellate di droga dell'Isis			
01/07/2020	Rai News		139
Salerno, maxi sequestro di "pasticche dell' Isis", valore: un miliardo di euro			
01/07/2020	RSI		140
Sequestrata la droga dell' IS			
01/07/2020	Salerno Today		141
Maxi sequestro di droga dell' Isis a Salerno: le reazioni dei politici			
01/07/2020	Salerno Today		143
Maxi sequestro di droga dell' Isis a Salerno: le reazioni dei politici			
01/07/2020	Stylo 24		144
Droga prodotta dall' Isis per finanziare la Jihad, maxi sequestro al porto di Salerno			

Bari

02/07/2020	La Repubblica (ed. Bari)	Pagina 5	145
Trenino della felicità, arrivano le prime prenotazioni			
01/07/2020	Primo Piano 24	PUBBLICATO DA	146
Fase3, Emiliano: Velocizzare la spesa pubblica puntando su sburocraizzazione e imprese che offrono migliore qualità e livello professionale			
01/07/2020	Rai News		148
Disapprovazione per la gestione del Governo della vertenza ex Ilva			

Brindisi

02/07/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 10	FRANCESCO TRINCHERA	149
Estate senza crociere Speranza negli Yacht				
02/07/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 10		151
Confindustria torna a lanciare l' allarme: così a rischio dai 2.000 ai 3.000 lavoratori				
02/07/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 11	GIUSEPPE PROVENZANO, ORONZO MARTUCCI	152
Zes, il nodo del comitato di indirizzo				

Taranto

01/07/2020	Corriere Marittimo		154
Taranto porto 6.0, presenta strategie e obiettivi del prossimo triennio			

02/07/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 39	155
	Porto, ok al bilancio «Gestione virtuosa»	
02/07/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 11	157
	«La permanenza di Mittal a qualunque titolo, deve finire»	
02/07/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10	158
	Conte: «Nuova società». I sindaci: «Via i Mittal»	

Olbia Golfo Aranci

01/07/2020	Sardegna Reporter	159
	Olbia. Manifestazione sindacale (CGIL, CISL e UIL) sul tema dei trasporti prevista il 3 luglio 2020	

Cagliari

01/07/2020	Informare	161
	Incontro per la proroga della cassa integrazione ai lavoratori del Porto Canale di Cagliari	

Augusta

01/07/2020	New Sicilia	<i>REDAZIONE NEWSICILIA</i> 162
	La nave Mare Jonio sbarca ad Augusta con 43 migranti. "Benvenuti in Europa"	

Focus

01/07/2020	FerPress	163
	Assologistica: Il tema dell' autoproduzione deve essere ricondotto al rispetto delle norme e della leale concorrenza	
01/07/2020	FerPress	164
	Alis: emendamenti al decreto rilancio contrari al diritto all' autoproduzione nelle operazioni portuali	
01/07/2020	Informare	165
	Gentile (Assologistica): in tema di autoproduzione le norme vanno rispettate e, se non chiare, migliorate	
01/07/2020	Informare	166
	Di Caterina (ALIS): no alle modifiche al Decreto Rilancio che non tutelano il diritto all' autoproduzione nei porti	
01/07/2020	Informare	167
	Tarlazzi (Uiltrasporti): sulla questione dell' autoproduzione nei porti non faremo passi indietro	
01/07/2020	Informatore Navale	168
	Il tema dell'autoproduzione deve essere ricondotto al rispetto delle norme e della leale concorrenza	
01/07/2020	Informazioni Marittime	169
	Operazioni portuali, per Alis gli emendamenti al DL Rilancio contrari diritto all' autoproduzione	
02/07/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i> 170
	Autoproduzione - rispetto delle norme e della leale concorrenza	
01/07/2020	Sea Reporter	171
	Il tema dell'autoproduzione deve essere ricondotto al rispetto delle norme e della leale concorrenza	
01/07/2020	Sea Reporter	172
	Alis: emendamenti al DL Rilancio contrari al diritto all' autoproduzione nelle operazioni portuali	
01/07/2020	Ship Mag	173
	Lavoro in banchina, Gariglio (PD): "Stop a illegalità e omissioni, intervenga il MIT"	

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campitana 33/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

EuPhidra
DERMOCOSMESI ITALIANA



Serie A
L'Inter travolge il Brescia
Milan, pari sofferto con la Spal
di **Mario Sconcerati** alle pagine 50, 51 e 53

FASE 3
GUIDA
ALLE
VACANZE

Domani gratis
Fase 3, il libro
con le regole
Il libro con il Corriere e 7

colorPRO XD
LA PRIMA COLORAZIONE
CAPELLI CON
ACIDO IALURONICO
NEL COLORE

Elezioni e accordi

L'AUDACIA CHE MANCA A PD E M5S

di **Paolo Mieli**

Convincenti i dieci punti a favore del Mes che Nicola Zingaretti ha enunciato lunedì sulle colonne di questo giornale. Un manifesto assai efficace, ben scritto, ottimamente argomentato. Condivisibile, a parer nostro, dalla prima all'ultima parola. Spiace che i partner di governo abbiano lasciato cadere quel testo senza degnarlo nemmeno di qualche considerazione. Una scortesia non nuova nei confronti del segretario Pd, trattato con sufficienza dal M5S anche quando ha chiesto di riprendere in considerazione lo *ius cunctarum* o una radicale revisione dei decreti Salvini. Forse dipende dal fatto che, quando lancia le sue proposte, Zingaretti lascia trasparire di essere per così dire rassegnato a una mancata risposta dai seguaci di Vito Crimi.

Ma forse invece la proposta di Zingaretti non è stata accolta per la generale consapevolezza del fatto che in Parlamento non c'è una maggioranza favorevole alla richiesta del Mes. Sono orientati al sì il Pd, i seguaci di Matteo Renzi, quelli di Sibrio Berlusconi e quelli di Emma Bonino, più qualcun altro in ordine sparso. Contrari, i partiti del precedente governo (e già loro sarebbero maggioranza) a cui si aggiungono Fratelli d'Italia e una quota non quantificabile della sinistra più radicale divisa tra il ministro Speranza all'apparenza filo Mes, Loredana De Petris schierata (come Conte) per il rinvio a settembre dell'eventuale richiesta e Stefano Fassina che ha definito il ricorso al Fondo salva Stati «inutilmente pericoloso», utile soltanto a sfidare a campione qualche mese.

continua a pagina 30

Scontro tra dem e 5 Stelle sulle opere senza gara: salta il vertice. Il gelo tra Franceschini e il premier

Appalti, un altro rinvio

Conte chiama le opposizioni: vediamoci per discutere del rilancio

Dopo lo stralcio del condono edilizio, ieri si è litigato sugli appalti. Tanto che oggi non ci sarà il Consiglio dei ministri. Sullo sfondo lo scontro tra Pd e 5 Stelle sulle opere da assegnare senza gara. Gelo tra Franceschini e il premier. Mentre Conte scrive alle opposizioni: vediamoci.

da pagina 2 a pagina 6

IL PREMIER OLANDESE SU 7
«L'Italia impari a farcela da sola»

di **Paolo Valentino**



Aiuti all'Italia, ma solo sotto forma di prestiti. Lo ribadisce il premier olandese Mark Rutte, leader dei «dur» Ue, in un'intervista a «7» in edicola domani.

a pagina 8

Le proteste La nuova legge voluta dalla Cina

Stretta su Hong Kong Oltre 300 arresti



di **Guido Santovecchi**

Cortei, scontri, centinaia di arresti: Hong Kong è di nuovo in fiamme. Ma la legge di sicurezza nazionale imposta dalla Cina di Xi non ferma la protesta.

alle pagine 18 e 19

STATI UNITI QUARANTOTTOMILA MALATI IN UN GIORNO, PRESIDENTE GIÙ NEI SONDAGGI

Contagi record Il crollo di Trump

di **Giuseppe Sarcina**

Il virologo Anthony Fauci è stato chiaro nel suo intervento davanti ai senatori: ora ci sono più di 48 mila casi al giorno, «non sarei sorpreso se dovessimo arrivare fino a 100 mila. Perciò sono molto preoccupato». E ora le autorità federali americane guardano con timore alla festa del 4 luglio, giorno dell'Indipendenza, con il rischio di assembramenti. La pandemia costa cara a Trump: i sondaggi lo danno in piechiate. E spunta l'ipotesi di un suo ritiro dalla campagna elettorale.

alle pagine 9 e 21

GIANNELLI



IL CASO LINEA OPPOSTA PER I COLLEGGI DEGLI OSPEDALI

Medici di base morti: nessun risarcimento

I medici di base morti di coronavirus (171 finora) non avranno risarcimenti. Nulla alle loro famiglie. E questo nonostante abbiano pagato polizze assicurative per anni. Il motivo? Le compagnie non riconoscono il Covid-19 come infortunio sul lavoro. Tutelati dalla copertura Inail, invece, i colleghi assunti nelle strutture ospedaliere. Come dire: ci sono eroi ed eroi.

a pagina 13 Guastella

LA CASSAZIONE E LE ACCUSE

Virtù e debolezze delle toghe

di **Pierluigi Battista**

Nell'ennesimo capitolo della guerra tra magistratura e politica si annidano particolari che dalla tragedia stinguono in commedia.

a pagina 17

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Le cronache di Narni

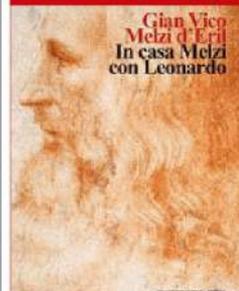
Sottoscrivere idealmente la petizione del Deta (Dipartimento europeo tutela androidi) per intestare una via di Narni a Jeeg Robot. Mi spingerò addirittura oltre, proponendo al Comune umbro di erigergli una statua, ovviamente in acciaio. Ho già controllato: nel corso della sua lunga e onorata attività in difesa del genere umano, Jeeg Robot non ha mai avallato la schiavitù, non ha sposato abissine di dodici anni, né invaso pacifici isolotti centromeritici con la presunzione di avere trovato una scorciatoia per le Indie. Non ha partecipato neppure a «Via col Vento». Insomma, è pulito. Lo si può serenamente etimare nel nome di una strada o al centro di una piazza, senza sottoporlo al rischio di retrocedere imbarazzate e imbrattamenti multipli nel breve volgere di qual-

che secolo. A meno che.

A meno che in futuro le macchine prendano il potere. Ipotesi tutt'altro che peregrina e forse già in via di sperimentazione, a giudicare dallo sguardo fisso di alcuni nostri ministri. In questo caso, la sua spiccata propensione per gli esseri umani potrebbe valere a Jeeg Robot l'accusa di collaborazionismo, con tutto quel che segue: processi postumi e vecchie dichiarazioni di Goldrake opportunamente rispolverate al fine di infangarne la memoria. Pensandoci meglio, ritiro la mia adesione a via Jeeg Robot e propongo di intestare una strada di Narni ai difensori della libertà di Hong Kong o almeno al Virologo Ignoto: il primo che riuscirà a parlare di seconda ondata senza farmi venire l'ansia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE



Partendo dai ricordi dell'infanzia trascorsa nella villa di Vaprio D'Adda, dove Leonardo soggiornò a lungo, **Gian Vico Melzi D'eril** dipinge un inedito ritratto del genio del Rinascimento e un appassionante resoconto della dispersione degli scritti leonardeschi.





Conte: "Nessun nesso tra Mes e politiche di bilancio su spesa pubblica e tasse". Il Pd, che reclama il Mes per regalare miliardi elettorali alle Regioni, è avvertito



Giovedì 2 luglio 2020 - Anno 12 - n° 181
Redazione: via di Sant'Eustachio n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

€ 1,60 - Arretrati: € 3,00 - € 11,00 con libro "Mam Rotografo"
Spedizione abb. postale DL 359/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

DL SEMPLIFICAZIONI

Decreto fermo Sanatoria edili: sindacati vs 5S



DE CAROLIS, DI FOGGIA E TEGGE A PAG. 2-3

STOP ALLO SCANDALO

Il ricorso 5Stelle contro i vitalizi: Casellati dice no

PROIETTI A PAG. 4

IL FORUM DI BARCA

Aziende di Stato: Gualtieri apre a una regia unica

CANNARO A PAG. 4

SPERANZE IN VAL SUSA

Lione, il sindaco: "Fermare il Tav, opera sbagliata"

BENSO A PAG. 12

BAGNANTI CONTESI

Ultima spiaggia: la Calabria fa la guerra al Nord

Paolo Frosina e Giacomo Salvini

La musica è apocalittica, il montaggio serrato. Scendono foto delle spiagge di Jesolo, Rimini, Rapallo. Sottotesto: "Un tempo queste erano mete meravigliose del turismo mondiale. Ma oggi, con il dilagare dell'epidemia nel Nord Italia, non sarà più possibile praticare una cultura di massa del turismo, con un sistematico sfruttamento del suolo".
A PAG. 16



ESCLUSIVO Inchiesta internazionale sul business del sangue

PlasmaFiles: l'affare dell'oro liquido (con 600 incidenti)

Nel 2017, lo scandalo Oltralpe: tre whistleblower denunciano alcuni incidenti relativi alle macchine della multinazionale americana Haemonetics, poi sospese. E in Italia?

MAURIZI A PAG. 8-9



Caso B., c'era pure Ferri. Inchiesta su 3 testi sospetti



BUFALE & BOBINE
L'EX SOTTOSEGRETARIO FI (ORA RENZIANO) ERA AGLI INCONTRI TRA B. E IL GIUDICE FRANCO. INDAGINE A NAPOLI SU 3 TESTIMONI PRO B. E CONTRO ESPOSITO

BARBACETTO, D'ESPOSITO, IURILLO E PACELLI A PAG. 6-7

VERTICE FLOP, L'URLO DEI GENITORI

Regeni, i pm egiziani ci prendono in giro Imbarazzo Farnesina

Magistrati nordafricani chiedono ai colleghi italiani notizie sui motivi del viaggio di Giulio al Cairo. Nessun passo avanti nell'inchiesta

A PAG. 15



HONG KONG, 400 FERMATI

Contro la Cina giovani e donne

PROVENZANI A PAG. 14-15



La cattiveria

Salerno, la Finanza sequestra 14 tonnellate di anfetamine. Ora De Luca dovrà scriverci i discorsi da lucido

WWW.SPINOZA.IT

COMPLEANNO DA BEATLE

Ringo, gli 80 anni della rock Starr (e cavia di droghe)

MANNICI A PAG. 18



Le firme

HANNO SCRITTO PER NOI: FILORETO D'AGOSTINO, MARIA RITA GISMONDO, DANIELE LUTTAZZI, PHILIP LAROMA JEZZI E MAURIZIO PALLANTE

Nastro Azzurro

Marco Travaglio

Non ci sono parole, ma solo risate, per commentare la servitù volontaria dei berluscones che da trent'anni si vendono la faccia in cambio della pagnotta, fingendo di credere alla favola del bravo imprenditore che s'è fatto da sé, boicottato dai poteri forti, dai comunisti e dalle toghe rosse, ma alla fine viene sempre assolto (o prescritto, per loro è lo stesso) perché è innocente come un giglio di campo, non ha mai corrotto politici, giudici, finanziari, testimoni, senatori e minorenni, era davvero convinto che Mangano fosse uno stalliere, Dell'Utri un bibliofilo, Previti un avvocato, Gelli un materassoio, Craxi uno statista, Ruby (marocchina) la nipote di Mubarak (egiziano) e, se una volta lo condannano per una frode fiscale da 368 milioni di dollari, è un complotto. Più preoccupante è il caso dei giornali "indipendenti" (dalla verità e dal ridicolo), che prendono sul serio o sottogamba l'ultima minchiata della Banda B., utilissima ai loro traffici per il governo di larghe intese&imprese. Da anni invocano una legge-bavaglio contro le intercettazioni legali a fini di giustizia (quelle disposte dal giudice su richiesta del pm) e ora non si scandalizzano per quelle illegali a fini di ingiustizia (realizzate da B., non si sa d'accordo col giudice Franco o a sua insaputa, né dove, né quando, né montate da chi, certamente conservate per 7 anni con tutti i ricatti possibili e immaginabili, infine diffuse dopo la morte del pariente per salvarlo dalle conseguenze e fare un po' di esismo). Che non sono una novità. Ma una prassi.

Da quando non riesce più a comparire ai giudici, B. vince la sua innata riluttanza per le intercettazioni e se le fa in casa per spartirle chi gli dà noia. Il nastro, segreto perché penalmente irrilevante, di Fassino che dice a Consorte: "abbiamo una banana?", rubato da un dirigente dell'azienda che l'aveva realizzato per poi, regalato a B. e finito nel 2006 in prima pagina sul *Giornale* per la campagna elettorale anti-Pd, lo ricordano tutti tranne il Pd. Ma il vero "nastro zero" è quello del 1995 contro Antonio Di Pietro che, appena svestita la toga, respinge le sirene di B. e vuole entrare in politica con tutta la sua popolarità. I berluscones, terrorizzati, lo coprono di denunce alla Procura di Brescia, ma le indagini languono e rischiano il flop. Così B., il 7 settembre, invita ad Areore un suo vecchio dipendente e amico, legato anche a Di Pietro: il costruttore Antonio D'Adamo, che naviga in pessime acque. E si impegna ad aiutarlo finanziariamente in cambio della testa di Tonino. Quando D'Adamo esce da villa San Martino, chiama la figlia che gli domanda: "Papà, ma tu sei riuscito a fare qualcosa per lui?". E D'Adamo: "Certo, Patricia, c'è tutta una contropartita...".
SEGUE A PAGINA 20





il Giornale



GIOVEDÌ 2 LUGLIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 156 - 1.50 euro*

www.iltgornale.it

PROCESSO DIRITTI TV

Tutti promossi i giudici del caso Berlusconi

Ricompensate le toghe che hanno condannato l'ex premier Il Cavaliere: l'Europa sani questa ingiustizia

di Luca Fazzo

Un trampolino di lancio verso nomine prestigiose e avanzamenti di carriera: questo è stato, per buona parte dei magistrati che se ne sono occupati, il processo a Silvio Berlusconi.

a pagina 3
Braccalini, De Feo e Greco da pagina 2 a pagina 4

PERCHÉ NON SIAMO

IN BUONE MANI

di Alessandro Sallusti

Non voglio insistere sull'argomento né annoiare ma mi chiedo: non è che per caso il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede trova il tempo di buttare un occhio per capire che cosa succede in quei giorni di agosto del 2013 nella camera di consiglio della Corte di cassazione che condannò in via definitiva Silvio Berlusconi, cioè se è credibile che si sia trattato di una sentenza pilotata come sostiene in un audio Amedeo Franco, uno dei giudici presenti all'udienza? E, perdita di tempo per perdita di tempo, sarebbe bello e dignitoso che anche il Csm, l'organo di autocontrollo della magistratura presieduto dal capo dello Stato, si avventurasse in una simile iniziativa. Così, tanto per sgomberare il campo ufficialmente da ogni dubbio e sospetto e accertare per esempio se corrisponde al vero che Amedeo Franco, inizialmente contrario alla condanna, ricevette in quelle ore - prassi assai anomala se non illegale - una telefonata «dall'alto» che lo turbò non poco, come da lui confidato ad alcuni amici intimi.

Se questa telefonata fosse davvero avvenuta, quanto «alto» era il signore dall'altra parte della cornetta, quanto pesò il veloce colloquio per convincerlo a non fare il bastian contrario e a rovinare le uova in un paniere preconfezionato? A queste e altre domande il ministro della Giustizia e il Csm dovrebbero dare risposte certe, qualunque esse siano, e se vivessimo in uno stato di diritto dovrebbe funzionare più o meno così.

Il problema è che, tra l'altro, non abbiamo un ministro della Giustizia e neppure un Csm. Il primo è ostaggio della sinistra che l'ha salvato dalla sfiducia per avere permesso la scarcerazione di 450 mafiosi di livello (un importante magistrato, Di Matteo, è arrivato a ipotizzare un suo cedimento a pressioni della criminalità organizzata). In quanto al Csm, stendiamo un velo pietoso: la microspia iniettata nel telefono di un suo potente membro, Luca Palamara, ha svelato tutte le miserie, i vizi e le compromissioni politiche dei suoi componenti oltre che di buona parte della magistratura.

Possiamo sperare che un ministro ostaggio e un Csm corrotto (cosa questa che confermerebbe i sospetti sulla trasparenza della sentenza Berlusconi) facciano un'operazione di verità? Non resta che affidarci ad Albert Einstein: «Meglio essere ottimisti - disse - e avere torto che essere pessimisti e avere ragione».

TONY BLAIR E FAUSTO BERTINOTTI

Le confessioni radical chic: piatti mai lavati e quadri gratis

di Alessandro Gnocchi



DI SINISTRA, A MODO LORO In alto l'ex primo ministro inglese Tony Blair; sotto, Fausto Bertinotti (ex leader Prc)

Due personaggi a sorpresa irrompono, senza volerlo, sulla scena del politicamente scorrettissimo e ottengono il massimo punteggio al primo tentativo senza neppure doversi sforzare. In una mitologica intervista al *Sunday Times*, rilanciata ieri dal *Corriere della sera*, Tony Blair, ex primo ministro inglese, anima (...)

segue a pagina 23

MAGGIORANZA IN BILICO

Ora Conte chiama il centrodestra per la sfida in Aula

Laura Cesaretti

Il premier Giuseppe Conte convoca l'opposizione e spera nell'aiuto dei «responsabili». Tre senatori passano a Italia Viva. Europa sempre più diffidente nei confronti dell'Italia.

a pagina 6

DITTATURA DI PECHINO

Caro Di Maio, basta silenzi su Hong Kong

di Gian Micalessin

Caro Luigi Di Maio, il suo silenzio su Hong Kong, quello del premier Giuseppe Conte e di tutto il governo giallorosso è tanto assordante quanto sconsolante. E a tratti d'impaccio non bastano le sopitate considerazioni del suo vice Manlio Di Stefano sui «modi sbagliati di Pechino. Mentre Lei tace la Cina fa carne di porco dei trattati che 23 anni fa le garantirono la sovranità su Hong Kong. E non ci dica, La prego, che la prudenza, nonostante i 370 arresti di ieri, resta un obbligo. In altre occasioni Lei è stato molto più sollecito nell'indirizzare plausi quasi servili a una potenza comunista prontissima - dopo averci trasmesso il coronavirus - a prenderci in giro (...)



segue a pagina 14
Fabbri a pagina 14

«INEFFICACE, NON ESISTE IN EUROPA»

I dubbi sul tetto al contante sulla rivista della Finanza

Antonio Signorini

In un articolo scritto dai generali della Guardia di Finanza Giorgio Toschi e Michele Carboni pubblicato sulla *Rivista della Guardia Finanza* si evidenzia come il tetto all'uso del contante è un'anomalia tutta italiana.

a pagina 7

FACEBOOK NEL MIRINO

Altro che social solo i giornali salveranno la nostra libertà

di Francesco M. Del Vico

Solo i giornali salveranno la libertà di parola. Ormai è una gara a chi censura di più. Una gara, per il dibattito pubblico, drammaticamente al ribasso. Centocinquanta aziende - tra le quali Coca Cola e Adidas, giusto per rendere la portata dell'evento - hanno deciso di sospendere gli investimenti pubblicitari su Facebook e Twitter. Il motivo è tanto semplice quanto feroce: fermare la diffusione dell'odio in rete. E, secondo le occhie guardie di frontiera del politicamente corretto, il principale veicolo dell'odio sarebbero proprio i social network. Il problema è che nessuno sa bene dove inizi e dove finisca questo benedetto confine e, sempre (...)



segue a pagina 15

NUOVO PARADIGMA PER LA MALATTIA Contrordine, Covid è «femmina» La Crusca cambia il genere

FEDE E TECNOLOGIA

Loures chiuso I pellegrinaggi adesso si fanno via internet

Serena Sartini

a pagina 18

di Andrea Cuomo

Cherchez la femme. E te pareva. L'Accademia della Crusca ci comunica che Covid, sostantivo pandemico singolare, è giammal di genere maschile, come da titolazione e articolazione degli ultimi cinque mesi, bensì di genere femminile. Non «il» Covid, (...)

segue a pagina 11

Angeli, Giannoni e Sorbi alle pagine 10-11

LO STRAPPO DELLA DE MICHELI

Linate riapre in anticipo: il 13 luglio si vola di nuovo

Stefanato a pagina 13

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali
per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

MILANO ROMA

ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458

-IN ITALIA-FATE SANNE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA



IL GIORNO

GIOVEDÌ 2 luglio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lecco, prima di gettarsi nel vuoto: prendo il volo

**Il messaggio dell'orrore
Il papà-killer alla moglie:
«Avrai grossi problemi»**

Parzeri a pagina 21



DOMANI IN REGALO
SPECIALE FORMULA 1
RIVOLUZIONE ROSSA

ristora
INSTANT DRINKS

Turismo, la guerra delle spiagge

Lo stop agli americani ci costa 5 miliardi. E pesa l'assenza dei russi. Appello ai tedeschi di Bonaccini, Zaia e Fedriga. Pubblicità choc della Calabria: «Venite da noi, al Nord ci si ammala». Nuova crepa nella maggioranza: ora si litiga sulla Tav Servizi da p. 3 a p. 9

Dal Palio di Siena alle sagre

**Stop alle feste
Ma così il Paese
perde l'anima**

Franco Cardini

Dunque, staremo senza Palio di Siena. Come siamo stati senza "Calcio in Livrea" a Firenze (e so bene che, tra le due cose, il paragone è improponibile). Poi staremo senza "Giostra del Saracino" ad Arezzo, senza "Giostra dell'Orso" a Pistoia, senza "Gioco del Ponte" a Pisa, senza "Palio dei Balestrieri" a San Sepolcro, senza "Niballo" a Faenza, senza "Quintana" a Foligno e ad Ascoli Piceno, senza "Giostra dell'Anello" a Perugia, senza un sacco di feste, saghe, cerimonie. Perché ormai questi giochi e queste saghe, ora connessi con effettivi eventi storici ora riesumati attraverso più o meno veridiche reminiscenze appoggiate a testimonianze documentarie, erano diventati "tradizionali" di molte città.

Segue a pagina 6

LOTTA AL COVID: TRUMP IN CRISI DI CONSENSI BATTE SUL TEMPO LA UE HA GIÀ COMPRATO LE SCORTE DEL FARMACO PIÙ PROMETTENTE

CI PORTA VIA LE MEDICINE



Il presidente Usa Donald Trump, 74 anni

Pioli a pagina 13

DALLE CITTÀ

Milano

**Scandalo mazzette
Atm straccia
i contratti
del "sistema"**

Anastasio nelle Cronache

Milano

**Droga, tre morti
al mese
Allarme lombardo**

Palma a pagina 20

Tavazzano

**Uccise il cugino
per gelosia:
22 anni di carcere**

D'Elia a pagina 22



Intervista ad Achille Lauro

**Nessuno mi può giudicare
Neppure il papà giudice**

Spinelli a pagina 31



Serie A, stasera Atalanta-Napoli da Champions

**Inter, facile col Brescia (6-0)
Milan spento: 2-2 con la Spal**

Servizi nel QS

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. **SUSTENIUM**

CREATINA, ARGININA, VITAMINE, BETA ALANINA, SALI MINERALI

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*FONTE: DATI IGVIA MARZO 2020

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SAURO.





Oggi l'Extra Terrestre

ALIMENTI Piatti precotti e industriali in confezioni di plastica. Le linee guida dal ministero dell'Istruzione per le mense scolastiche. Il bio in soffitta?



Culture

RISCOPERTE Torna sugli scaffali Carolina Invernizio: fu lei a narrare la prima donna-detective

Francesca Lazzarato pagina 10



Visioni

INTERVISTA Mounia Medbour racconta «Non conosco Papiccha», domani ai Rendez-vous del cinema francese

Giovanna Branca pagina 12

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
- EURO 1,50

GIOVEDÌ 2 LUGLIO 2020 - ANNO L - N° 157

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL NEO SINDACO ECOLOGISTA DI LIONE: OPERA INUTILE, VA FERMATA. LA VAL SUSA E I M5S PLAUDONO. IL PD NO

Francia, un'onda verde sulla Tav

■ «Non bisogna insistere su un progetto sbagliato. Bisogna fermare la Tav». Non ha usato giri di parole a proposito dell'alta velocità Torino-Lione Gregory Doucet, neo-sindaco ecologista di Lione, nell'intervista rilasciata ieri a *La Stampa*. E questa risolutezza non dovrebbe stupire, perché Doucet, cooperante internazionale di 46 anni, eletto per la prima volta domenica scorsa alla guida della terza città di Francia, ha fatto della pacata praticità il suo marchio di fabbrica.

Le dichiarazioni di Doucet hanno riaperto il dibattito, ma

senza incrinare le precedenti posizioni. Dalla Val Susa plaudono i No Tav così anche i 5 Stelle dal fronte politico. Ma la sinistra ai Trasporti, Paola De Micheli (Pd): «Il cantiere sta andando avanti. Stessa posizione dal centro destra».

DITARANTO, RAVARINO A PAGINA 2

SARDEGNA, IL CENTRO DESTRA INSISTE Assalto alle coste, oggi il voto

■ Alla Regione Sardegna è battaglia sulla modifica delle norme che tutelano le coste dal cemento. Il centrodestra al governo tira dritto contro il Piano paesaggistico regionale. A rischio anche le aree archeologiche, tra queste la necropoli punica del parco di Tuvixeddu. Oggi il voto finale. **PORCHEDDU A PAGINA 3**

Berlusconi La potenza mediatica contro le sentenze

DOMENICO GALLO

Il giudicato, secondo un antico brocardo del diritto romano, *facti de albo nigro, aequat quadrata rotundis*. Cioè il giudicato ha una forza tale che può trasformare il bianco in nero e rendere i quadrati uguali ai cerchi. In tempi in cui l'autorevolezza delle sentenze passate in giudicato appare piuttosto gracile, dobbiamo constatare che la funzione iperbolica che i romani attribuivano al giudicato è passata di mano. Oggi è la potenza di un sistema mediatico che può rovesciare una realtà e il nero in bianco.

— segue a pagina 15 —

Politica e pandemia La debolezza dei leader autoritari

FABRIZIO TONELLO

Negare, negare, negare sempre. Mentire quando è necessario, quando è utile e perfino quando è superfluo. L'epidemia non c'è, se c'è è sotto controllo e comunque stiamo facendo meglio degli altri paesi. Sostanzialmente questo è quanto hanno detto da febbraio ad oggi i leader autoritari come Vladimir Putin, Donald Trump, Jair Bolsonaro e Narendra Modi, spesso imitati da Boris Johnson, salvo cambiare posizione ogni settimana.

— segue a pagina 9 —

Bell'affare

L'incontro tra procure su Giulio Regeni si chiude con un nulla di fatto: dall'Egitto nessuna risposta alla rogatoria di 14 mesi fa. La famiglia: «Ritirare l'ambasciatore». Il premier Conte aveva promesso: armi e business per ottenere cooperazione. L'Italia militarizza il Mediterraneo ma al-Sisi non parla **a pagina 8**

IL TESTIMONE Né verità né giustizia
CHIARA CRUCIATI

UNIONE EUROPEA L'incognita Mes nel semestre tedesco



■ Conte spera di rinviare la grana Mes, ma un voto delle camere prima del Consiglio europeo del 17 luglio non è escluso. E Merkel ha bisogno del Mes come prova di buona volontà dell'Italia quando cercherà di usare il semestre di presidenza tedesca dell'Ue per rifondare l'Unione. **COLOMBO, MERLO A PAGINA 4**

■ La strategia «soft» del governo Conte per convincere l'Egitto a dire la verità sulla morte di Giulio Regeni ci ha impiegato appena un'ora a evaporare, vittima della sua stessa inconsistenza. Il premier aveva spiegato, a noi che non vogliamo capire, che l'unico modo per ottenere collaborazione dal regime di al-Sisi sono il business, le fregate Fincantieri da 1,2 miliardi e poi jet e caccia e satelliti, nove, undici miliardi di euro. È bastata una videoconferenza e il castello di carta è volato via. Ieri, a 14 mesi dalla rogatoria dell'aprile 2019 della Procura di Roma agli inquirenti egiziani, le risposte ottenute sono zero. **SEGUE A PAGINA 8**

OMOFobia, PARLA ZAN «I critici? Sono più quelli che aspettano la legge»



■ «La libertà di espressione è sacrosanta ma non può diventare istigazione all'odio». Parla Alessandro Zan (Pd), relatore della legge su omotransfobia. «Il testo difende persone che vengono picchiate, discriminate e bullizzate per ciò che sono, perché si tengono per mano, o perché si amano». **CARLO LANIA A PAGINA 5**

STATI UNITI La polizia sgombera la «comune di Seattle»



■ L'occupazione di un'area di Seattle da parte dei manifestanti dopo la morte di George Floyd è terminata. Nonostante l'«esperimento» avesse incontrato i favori delle autorità cittadine, alcune sparatorie notturne hanno portato il sindaco a chiederne lo sgombero. **MARINA CATUCCI A PAGINA 9**

il manifesto
arriva in Sicilia e Sardegna.

Chiedilo in edicola

037602
 Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, EpdC/IRME/2019/103
 9 770025 2113000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 180 ITALIA
SPECIFICHE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 336, L. 66/196

Fondato nel 1892



Giovedì 2 Luglio 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

AVISIA E PRECISA, "IL MATTINO" - "IL 95PM", EURO 120

Per l'album in dialetto
Il premio Tenco alla NCCP
«Lo dedichiamo a Corrado Sfogli»
Federico Vacalebre a pag. 15



Stasera il vincitore
Strega, Veronesi in pole
Carofiglio e Parrella
le possibili sorprese
Generoso Picone a pag. 14



Studio napoletano
Scoperta Tigem:
dal gene "regista"
una nuova arma
contro i tumori
Ettore Mautone a pag. 35



Taglio Iva, Conte ci riprova

►Ipotesi riduzione del 10% nei settori in crisi per chi paga con moneta elettronica
Gelo del Pd e il Tesoro frena ancora: impatto da valutare. Spunta la riduzione Imu

Il Comune in rosso
Napoli, i fondi
delle assunzioni
per coprire
l'ennesimo buco

Senato in bilico
IL GOVERNO
APPESO
ALLA PELLE
DELL'ORSO

Massimo Adinolfi

Lungo la linea sotto la quale nessun governo può scivolare, senza perdere la maggioranza, si muovono ormai anche lupi e orsi. I lupi e gli orsi, per la precisione, che preoccupano i tre senatori sudtirolesi. I quali sono disponibili a sostenere l'Esecutivo, a patto però che si rimedi ai danni causati all'agricoltura alpina dalle fiere selvatiche.
Continua a pag. 35

Presidenza tedesca
LA PARTITA
IN EUROPA
SENZA ESSERE
SUBALTERNI

Alessandro Campi

Pragmatica, solida, determinata, anti-retorica, indifferente alle facili popolarità acquisite attraverso i social, un'eccezione nell'epoca della politica-spettacolo e dei capi seduttivamente fatui che vanno e vengono, Angela Merkel sembra l'unica e ultima statista rimasta in Europa. E proprio alla sua esperienza ultradecennale e alla sua autorità politica ci si aggrappa.
Continua a pag. 35

Sequestro record Nei container 14 tonnellate di pasticche



Quattordici tonnellate di pasticche sequestrate nel porto di Salerno

Il porto di Salerno crocevia della droga dei terroristi Isis

Leandro Del Gaudio

Nascosta in modo da sfuggire agli scanner. La droga per finanziare l'Isis è stata intercettata dalla Finanza nel porto di Salerno. Ben 84 milioni di pasticche.
A pag. 10

Il focus
Anfetamine e mitragliatrici
nel forziere del Califfato

Gianandrea Galani a pag. 11

Amoruso, Di Fiore e Gentili
alle pagg. 2 e 3

La presidenza europea
Merkel: recovery Fund
l'intesa è ancora lontana

Recovery Fund, la Merkel lancia l'allarme: «L'intesa è lontana». E tornano sul tavolo i contrasti sul Patto di stabilità. «Bisogna prepararsi ad una Brexit senza accordi», dice la cancelliera tedesca aprendo il nuovo semestre dell'Unione Europea.
Pollio Salimbeni a pag. 6

Luigi Roano
Nel 2020 dovevano essere 600 le assunzioni al Comune di Napoli, l'anno prossimo oltre 482, ma di nuovi comunali non se ne vedrà nemmeno uno. È l'effetto del debito del Comune, salito a 2,7 miliardi e così la giunta de Magistris, nel rendiconto di bilancio, ha deciso di tagliare i fondi per il concorso pubblico per mettere una pezza al superbuco. Una sforbiciata da 75 milioni di cui 40 servivano per il concorso.
In Cronaca

Covid, i privati pagati senza fare prestazioni inchiesta in Campania

Case di Cura, la Corte Conti manda la Finanza nelle Asl
Per recuperare le rate sono stati bloccati i pagamenti

Ettore Mautone

Case di cura, lockdown e accordo con la Regione Campania per l'assistenza ai malati Covid: dopo lo stop all'intesa, fatta scattare dalla Corte dei Conti, la Guardia di Finanza ha acquisito atti e documenti negli uffici delle Asl intimando il pagamento solo delle prestazioni effettivamente erogate ma non di quelle invece riconosciute dall'accordo. Ossia il 50%, in dodicesimi di tre mensilità, quando è scattato il blocco del Recovery fino alla riapertura delle attività ordinarie a inizio giugno.
A pag. 9

L'ordinanza di De Luca
Da lunedì via libera
alle partite di calcio
e ai balli in discoteca

Era l'ordinanza attesa dal popolo dei giocatori di calcio e dagli amanti del ballo. Via libera, anche in Campania, da lunedì prossimo. L'ha deciso, ieri, il presidente della giunta regionale campana, De Luca. Resta, invece, il divieto di vendita di alcolici dopo le ore 22.
Pappalardo a pag. 9

Intervista Il presidente Enit «Qualche segnale di ripresa» L'assalto al bonus per le vacanze

Nando Santonastaso

«Ci sono timidi segnali di ripresa, ma sarà un'estate difficile per il turismo nel nostro Paese». La previsione è di Giorgio Falnucci, presidente dell'Enit, l'Ente Nazionale per il Turismo. «Quest'anno - dice - ci si attende una maggiore incidenza del turismo domestico che detterà i primi segnali di risalita. Ma ci aspettiamo anche flussi dai Paesi di prossimità come la Germania che possono raggiungere l'Italia in auto. Il mondo del turismo è malleabile, si adatta facilmente al cambiamento e all'evoluzione. L'Italia è più amata che mai».
A pag. 5

La sfida della qualità
L'errore di dare per scontato
il ritorno dei turisti stranieri

Livia Hengel*

Siamo in piena estate con le porte ancora chiuse ad uno dei mercati del turismo più importante per l'Italia: gli Stati Uniti. Qui in Italia c'è un'atmosfera di sconforto ma anche di coraggio e voglia di tornare a una vita più normale.
Continua a pag. 34



L'assessore Fortini



«Il piano scuola dell'Azzolina pieno di lacune»

Capone a pag. 8

La sfida Stasera l'Atalanta, il Napoli rincorre il quarto posto Ultima chiamata per la Champions

Roberto Ventre

Ultima chiamata per la Champions League, oggi (ore 19.30) il Napoli a Bergamo può accorciare a meno nove dall'Atalanta e poi provare ancora nell'impresa rimonta nelle ultime nove partite. Stasera agli azzurri serve la vittoria; un esame severo contro la formazione di Gasperini che ha ripreso alla grande così esattamente come aveva chiuso prima dello stop al campionato per l'emergenza coronavirus. Mister Gattuso schiera la sua squadra ideale: tornano Ospina, Demme e Zielinski. In attacco a destra è Politano il favorito, con Di Lorenzo terzino.
A pag. 16

Il punto
Due filosofie diverse
per uno show assicurato

Francesco De Luca

Le squadre del momento, con il passo deciso e la vittoria facile. Atalanta-Napoli si annuncia come una grande sfida, sospesa per gli azzurri tra il sogno di arrivare al quarto posto e la realtà di un pesante distacco di 12 punti dai nerazzurri.
Continua a pag. 34





Il Messaggero



201 € 1,40 ANNO L.42 N°181 ITALIA

NAZIONALE



Giovedì 2 Luglio 2020 • S. Ottone

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Villa Giulia
Premio Strega,
la serata finale:
in pole Veronesi
e Carofiglio
De Palo e Minore a pag. 21



Spal raggiunta al 95'
Milan solo pari
e sabato la Lazio
Inter a valanga:
ne fa 6 al Brescia
Nello Sport



La corsa Champions
Roma, ultima
chiamata:
battere l'Udinese
per sperare ancora
Carina e Trani nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Noi, Berlino e la Ue
La vera partita
da giocare
per un'Italia
non subalterna

Alessandro Campi

Pragmatica, solida, determinata, anti-retorica, indifferente alla facile popolarità acquisita attraverso i social, un'eccezione nell'epoca della politica-spettacolo e dei capi seduttivamente fatui che vanno e vengono, Angela Merkel sembra l'unica e ultima socialista rimasta in Europa. E proprio alla sua esperienza ultradecennale e alla sua autorità politica ci si aggrappa, tra speranze persino ossessate e inevitabili timori d'un Quasiro Reich dispotico, nel momento in cui la Germania assume per un semestre la presidenza di turno del Consiglio dell'Unione europea.

Quella tedesca sul resto degli Stati membri è stata per decenni una leadership fatale, mai apertamente rivendicata, derivante dallo strapotere economico di quel Paese ed esercitata sulla base di un condominio asimmetrico, più simbolico che effettivo, con una Francia sempreabile nel sopravvalutarsi. Perché funzioni l'ambizioso programma annunciato per questa nuova presidenza, il ruolo di guida del continente, con le connesse responsabilità, dovrà finalmente assumere una connotazione apertamente politica, senza più gli infingimenti retorici di un'unione da perseguire tra pari o eguali che tali non sono. Nessuna forma di integrazione territoriale o politica si è mai realizzata nella storia senza l'azione di una potenza trainante ed egemone e l'Europa certo non farà eccezione a questa regola.

Continua a pag. 12

Iva, Conte rilancia: dubbi del Tesoro

► Il premier sotto assedio torna sul piano per ridurre del 10% l'aliquota a chi paga con carta Di Semplificazioni, scontro con rinvio sugli appalti. L'ipotesi del taglio Imu solo con l'ok dei sindaci

ROMA Il premier Conte insiste sul taglio dell'Iva, il Tesoro frena. Amoruso e Gentili alle pag. 2, 3 e 19

La riforma che toglie il limite dei mandati già oltre il 70% dei consensi



Russia, si al referendum: Putin può restare sino al 2036. In basso, oppositori in piazza (foto EPA)

Putin fino al 2036, la Russia vota sì

MOSCA Referendum, il sì della Russia: Putin può restare sino al 2036. Il pacchetto degli emendamenti alla Costituzione del 1993 è stato accolto dal 74% dei votanti, 25% i no. L'affluenza alle urne è stata buona e si è attestata al 65% degli aventi diritto.



D'Amato a pag. 14

Il Cairo prende tempo

Regeni, il vertice tra procure è un flop. Farnesina delusa

Errante a pag. 16

Le spine del semestre tedesco

Europa a guida Merkel: scommessa sugli aiuti e lite sul Patto di stabilità

BRUXELLES Recovery Fund, Merkel: intesa lontana. E torna lo scontro sul Patto di stabilità. La cancelliera apre il nuovo semestre Ue sottolineando le difficoltà: «Prepariamoci a una Brexit senza ac-



cordo». Dombrowski evoca la possibilità di rivedere le regole sui conti. Altolà del ministro Gualtieri: per il 2021 non è in agenda. Conti, Pierantozzi e Pollio Salimbeni a pag. 4

Il bonus vacanze: 146 mila richieste con l'ostacolo app

► Lo sconto fino a 500 euro vale entro dicembre. Debutto oltre le attese ma esercenti scettici

ROMA In 146 mila scaricano il bonus vacanze (lo sconto di 500 euro), ma il problema è che pochi lo accettano. Il valore accreditato ieri è quasi 70 milioni di euro su una dote di 2,4 miliardi. Esercenti scettici: «Perché solo con l'app 10?». Bocca (Federalberghi): «Contenti se le nostre previsioni sono smentite. Ma se ci saranno dei residui restino al settore».

Bisozzi, Franzese e Malfetano alle pag. 6 e 7

L'intervento

Pronti al dialogo con Confindustria

Annamaria Furlan*

Caro Direttore, le preoccupazioni espresse ieri dal Presidente di Confindustria (...)

Continua a pag. 12

Papa Ratzinger in lutto
La morte di Georg
fratello che anticipò
l'addio di Benedetto

Franca Giansoldati

A telefonata da Ratisbona ha raggiunto il Papa emerito sul colle vaticano ieri mattina. Una comunicazione dolente, tenuta ma per certi versi attesa. Il fratello maggiore di Joseph Ratzinger, don Georg, 96 anni, non è riuscito a superare l'ultima crisi cardiaca.



A pag. 17



SUSTENIUM PLUS

LA SPINTA CHE TI SERVE PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. ANCHE D'ESTATE.

IL PIÙ EFFICACE INTEGRATORE CON FORMULA POTENTISSIMA. ASSORTITO IN UNA SOSTA PER LA SOSTENIBILITÀ E IN UNA SOSTA A SOSTA SOSTA.

LA INTEGRATORE ENERGOIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

REDACTE. SUI 10.000.000.000.000

IL CAPRICORNIO SI RINNOVA

Buongiorno, Capricornol Col pensiero ritornerete certamente spesso a questo 2 luglio, perché oggi, udite udite, ritorna Saturno nel segno e inizia con altri quattro grandi pianeti un processo astrale talmente nuovo da capovolgere gran parte delle vostre realtà di oggi, nel lavoro e nel privato. Fino al 17 dicembre sarà in contatto con Giove, astro della fortuna, che dipinge di blu, violetto e indaco questa stagione irripetibile. Auguri.

© RIFORITTORE E RINNOVATA L'OROSCOPO all'Interno

* € 120 in Umbria € 140 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 domenica con Tattometro € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40. Nel Mezzogiorno, Il Messaggero • Primo Piano N. 5 € 1,20. Nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,10.



il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 2 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

Pari di Simeone dopo il vantaggio

**Barrow timbra ancora
Ma il Cagliari ferma
i rossoblù al Dall'Ara**

Canlato, Giordano, Rabotti e Vitali nel QS



DOMANI IN REGALO

SPECIALE FORMULA 1
RIVOLUZIONE ROSSA

ristora
INSTANT DRINKS

Turismo, la guerra delle spiagge

Lo stop agli americani ci costa 5 miliardi. E pesa l'assenza dei russi. Appello ai tedeschi di Bonaccini, Zaia e Fedriga. Pubblicità choc della Calabria: «Venite da noi, al Nord ci si ammala». Nuova crepa nella maggioranza: ora si litiga sulla Tav Servizi da p. 3 a p. 9

Dal Palio di Siena alle sagre

**Stop alle feste
Ma così il Paese
perde l'anima**

Franco Cardini

Dunque, staremo senza Palio di Siena. Come siamo stati senza "Calcio in Livrea" a Firenze (e so bene che, tra le due cose, il paragone è improponibile). Poi staremo senza "Giostra del Saracino" ad Arezzo, senza "Giostra dell'Orso" a Pistoia, senza "Gioco del Ponte" a Pisa, senza "Palio dei Balestrieri" a San Sepolcro, senza "Niballo" a Faenza, senza "Quintana" a Foligno e ad Ascoli Piceno, senza "Giostra dell'Anello" a Perugia, senza un sacco di feste, saghe, cerimonie. Perché ormai questi giochi e queste saghe, ora connessi con effettivi eventi storici ora riesumati attraverso più o meno veridiche reminiscenze appoggiate a testimonianze documentarie, erano diventati "tradizionali" di molte città.

Segue a pagina 6

**LOTTA AL COVID: TRUMP IN CRISI DI CONSENSI BATTE SUL TEMPO LA UE
HA GIÀ COMPRATO LE SCORTE DEL FARMACO PIÙ PROMETTENTE**

CI PORTA VIA LE MEDICINE



Il presidente Usa
Donald Trump,
74 anni

Pioli a pagina 13

DALLE CITTÀ

Valsamoggia, condannato

**Delitto Balboni,
le scuse del killer
alla famiglia
della vittima**

N. Bianchi a pag. 22 e in Cronaca

Bologna, intervista al rettore

**«Aule e iscrizioni
Così l'università
vince sul Covid»**

Orlandi in Cronaca

Bologna, allarme piromani

**Roghi in serie
nel cortile
del palazzo Acer**

Tempera in Cronaca



Intervista ad Achille Lauro

**Nessuno mi può giudicare
Neppure il papà giudice**

Spinelli a pagina 31



La moglie 44enne è un'avvocata brasiliana

**Ecclestone sorpassa tutti
Ha un figlio a 89 anni**

Bonetti a pagina 19

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. **SUSTENIUM**

CREATINA **ARGININA** **VITAMINE** **BETA ALANINA** **SALI MINERALI**

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*FONTE: DATI IEVIA MARZO 2020

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.



IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 2 LUGLIO 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,30€ - Anno CXXXIV - NUMERO 156, COMMA 20/B SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GN

SAMP, MISSIONE COMPIUTA A LECCE UN 2-1 D'ORGOGGIO CHE VALE DOPPIO

CASADDA/FECCHERO / PAGINE 34 E 35



L'INTERVISTA Gli 80 anni di Ringo Starr: «I miei fratelli Beatles»

SORIA / PAGINA 31

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 14
Genova	Pagina 17
Programmi-Tv	Pagina 30
Xtra	Pagina 31
Sport	Pagina 34

LE MISURE DEL MINISTERO PER LA LIGURIA. DOMANI RIAPRONO 12 GALLERIE, NON SI ATTENDONO GRANDI BENEFICI. SARÀ DEMOLITO UN PONTE SULL'A7 A BUSALLA

Più treni e sconti sui pedaggi contro l'emergenza code

Ambulanze prigioniere nel traffico a Levante: timori per i soccorsi a due bimbe, scatta la denuncia

Si allenta la morsa dei cantieri sulle autostrade liguri. Da domani saranno dodici - su 29 - le gallerie ora chiuse per lavori che riapriranno al traffico. Proseguiranno però le chiusure notturne di ampi tratti. Rispondendo ai sindaci liguri, il ministro Paola De Micheli si è assunta una serie di impegni: dal 10 luglio, dalle 6 alle 22, almeno due corsie disponibili per carreggiata e 52 treni in più da Lombardia e Piemonte. Soccorsi difficili a due bimbe, scatta l'esposto in Procura.

DELL'ANTICO, PEDEMONTE E SCULLI / PAGINE 2 E 3



IL CASO

Paolo Baroni e Ilario Lombardo

Semplificazioni, spunta lo scudo per i burocrati Gelo Conte-Zingaretti

Il premier Conte lavora al Dpcm per estendere il modello Genova ad altre infrastrutture strategiche. La novità è lo scudo per i funzionari chiamati ad autorizzare i lavori. Ma è gelco con Zingaretti. L'ARTICOLO / PAGINA 4

INFRASTRUTTURE

Simone Gallotti e Alberto Ghiara

Bucci scrive al governo «Piano da 5 miliardi Ue per il porto di Genova»

Il sindaco di Genova Bucci annuncia di avere presentato al premier Conte un piano da 5 milioni per il porto di Genova e le infrastrutture collegate. L'idea è quella di attingere al Recovery fund Ue. L'ARTICOLO / PAGINA 14

IL COMMENTO

FRANCESCO MUNARI

I NUMERI DICONO CHE IL MES CI CONVIENE

Il dibattito e la riflessione politica nel nostro Paese si stanno ampliando in questi giorni sull'ipotesi che l'Italia chieda linee di credito al Mes per sostenere le misure di ripresa dalla pandemia Covid-19. Ciò avviene, tuttavia, e purtroppo, ad un livello fortemente inadeguato, disinformato, idoneo solo a creare confusione, non si sa se per ignoranza o peggio. Mi pare giusto cercare quindi di fare un po' di chiarezza. Del Mes si è parlato qualche tempo fa in relazione all'ipotesi di modifica del trattato, negoziato dall'Italia (con gli altri Stati contraenti) durante il precedente governo e poi oggetto di attacchi anche strumentali, all'attuale governo nell'imminenza della ratifica delle modifiche, sul cui merito non è il momento di entrare.

SEBUE / PAGINA 13



Torre piloti, via al processo in terrazza contro il virus

Il processo bis per il crollo della Torre piloti di Genova trasferito nel padiglione Blu della Fiera (Pambianchi) FAGANDINI / PAGINA 17

«RICHIAMARE L'AMBASCIATORE»

Regeni, il vertice con i pm egiziani è una delusione L'ira dei genitori

La videoconferenza tra le procure di Roma e del Cairo sul caso Regeni non ha fatto registrare i passi avanti auspicati dagli inquirenti italiani. Non solo non sono arrivate informazioni nuove sullo stato delle indagini, ma i magistrati egiziani non hanno neanche risposto alla richiesta al questo che riguarda il domicilio a cui inviare gli atti della giustizia italiana agli indagati. Una questione non secondaria, perché impedisce che scatti il processo contro i cinque agenti della National Security individuati come probabili esecutori del rapimento, delle torture e dell'omicidio di Regeni. Dura la reazione della famiglia del ricercatore: «L'unica soluzione a questo punto è ritirare l'ambasciatore italiano al Cairo».

L'ARTICOLO / PAGINA 11



INTERVISTA CON JOHN KERRY «BIDEN PUÒ VINCERE E RIAVICINARE USA E UE»

PAOLO MASTROLUCCI / PAGINA 9

INDEPENDENCE DAY BLINDATO

Trump in crisi ignora il Covid e vuole la parata per il 4 luglio

La festa del 4 luglio ai tempi del Covid negli Usa è blindata. La California chiude le spiagge. Ma Trump pesa la parata. SERVIZIO / PAGINA 8

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

Manzoni & C. S.p.A. - Tel. 010.5388.200 - www.manzoniadvertising.it

BUONGIORNO

Ieri mattina l'ambasciata italiana in Cina ha protestato col governo di Pechino. Vibratamente no, diciamo che ha protestato con le dovute maniere della diplomazia. In quelle ore le forze speciali stavano arrestando i manifestanti di Hong Kong, alla fine ne hanno arrestati quasi quattrocento, tutte gente che sapeva di correre il rischio di finire dentro e di finirci a lungo, ma quando ne vanno di mezzo la vita e la libertà, talvolta qualsiasi rischio all'uomo appare sopportabile. Forse a noi sfugge, ma la legge sulla sicurezza nazionale approvata martedì dichiara conclusa l'avventura democratica di Hong Kong, e stabilisce il suo asservimento alla dittatura comunista. Però dobbiamo evitare fraintendimenti: la protesta non vibrante della nostra ambasciata non aveva a che vedere con Hong Kong, bensì con Yulin, città

Al guinzaglio

dove si tiene una festa del solstizio d'estate nella quale si pasteggia a carne di cane. Fa rabbrezza, effettivamente. Ma Hong Kong? La democrazia? I diritti umani? Un po' meno rabbrezza, si direbbe, infatti nessuno del nostro governo ha avuto un accenno di fastidio né una parola di dissenso. Tutti serenamente zitti. Invece Boris Johnson - che sarà anche populista e di immunità di gregge non ci capirà un'acca, ma soprattutto è inglese e sa che sette su dieci dei suoi cittadini sono disposti a spendere un po' di più in cure, pur di non dovere una sterlina delle loro terapie a Pechino - ha detto che la Cina la sta facendo sporca e la Gran Bretagna aprirà le frontiere agli abitanti di Hong Kong. Dunque, fra la Cina e Hong Kong, BoJo sta con Hong Kong. Noi, fra la Cina e Hong Kong, stiamo con i cani.

Acqua20

Acqua a domicilio e non solo

A solo €17,50 5 cestelli di acqua naturale o gasata San Bernardo

In regalo 4 Drop of Drinks assortite

389 4219402

010 4037021

www.acquadomiciliogenova.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani Scuola, inserito su tutte le regole per la riapertura di settembre

Il nodo docent Cattedre, il 60% di quelle vuote è in sei Regioni del Nord Italia



Le Sintesi del Sole: quattro pagine esraibili

Claudio Tucci — a pagina 11

Banca Ifis
Il valore di crescere insieme.

FTSE MIB 19330,88 -0,23% | XETRA DAX 12260,57 -0,41% | CAC40 4926,94 -0,18% | SPREAD BUND 10Y 173,90 -2,40 | **Indici&Numeri** → PAGINE 36-39

Debito, torna lo spettro del Patto Ue

IL RIPRISTINO DELLE REGOLE

Dombrowski: In autunno decideremo sulla Stabilità, per allora o in primavera

Gualtieri: «Non è previsto un ritorno dell'Italia nel 2021 ai vincoli di bilancio»

Edizione chiusa in redazione alle 22

Il negoziato sul Recovery fund entra nel merito della prestazione tecnica di merito della Ue. Merkel invia alla cancelliera, le posizioni dei governi sono ancora molto lontane. Ma già si torna a parlare di Patto di Stabilità, sospeso durante la pandemia. Dombrowski: «Non abbiamo fissato un calendario per discutere la clausola di riferimento in autunno o per prendere decisioni, o in primavera». Ma Gualtieri avverte: «L'Italia non potrà tornare dall'anno prossimo al rispetto dei vincoli». **Romano e Trovati** — a pag. 3

L'ANALISI

ITALIA A RISCHIO ISOLAMENTO

di **Adriana Cerretelli**

C è una pericolosa discesa in Italia, guidata dall'ambasciatore Giuseppe Conte, e la Germania di Angela Merkel. — *continua pag. 3*

POLITICA 2.0

UNITÀ NAZIONALE SUL DEBITO

di **Lina Palmieri**

Nel question time di ieri alla Camera, il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha risposto a molte domande. — *continua pag. 11*

3,9 **percento**

Stima Csc
A giugno produzione in caduta del 18,9%

Il recupero percentuale della produzione industriale in giugno rispetto a maggio

Servizi a pagina 5

Bonomi ai sindacati: lavoriamo insieme per rilanciare l'Italia

CONFINDUSTRIA

«Istituzioni, imprese e forze del lavoro unite contro ogni tipo di violenza»

Un appello «non scontato», che parte dalla considerazione di non dimenticare ciò che abbiamo imparato dalla lotta al terrorismo per evitare che prenda piede la violenza. Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, sottolinea l'esigenza di lavorare insieme, per rilanciare l'Italia. **Picchio** — a pag. 5

Si rivolge a tutti i protagonisti della vita politica ed economica: contro ogni tipo di violenza «non bastano l'unità e la fermezza delle istituzioni», anche «le forze dell'impresa e del lavoro devono essere totalmente solidali». Un appello che arriva dopo le intimidazioni a Bonomatti (Confindustria Lombardia) e Scaglia (Assindustria Bergamo). A governo e sindacati Bonomi chiede non più uno scambio, nei contratti, tra salario e orario, ma una ovvera propria ridefinizione del lavoro. «da realizzare «insieme, guardando alle filiere e alle aziende». **Picchio** — a pag. 5

AMBIENTE



Il progetto. Il gruppo Eni punta a offrire una "seconda vita" al cluster emiliano sfruttando le infrastrutture esistenti

Descalzi: «A Ravenna l'hub di CO2 più grande al mondo»



«Il progetto per creare a Ravenna il più grande centro di cattura e stoccaggio di CO2 al mondo parteciperà al primo bando dell'Innovation Fund». Pad di Eni, Claudio Descalzi, svela le prossime mosse del gruppo. **Dominielli** — a pag. 6

INFRASTRUTTURE

Il caos Liguria prosegue Sui lavori in autostrada l'attenzione della Procura

De Forcade e Morino — a pag. 9



Il valore di crescere insieme.



Accelerata sui cantieri: ok in sei mesi o il funzionario Pa rischia per l'inerzia

DL SEMPLIFICAZIONI

Nel nuovo testo rispunta l'ipotesi dei commissari per le opere urgenti

Guerra aperta all'inerzia dei funzionari pubblici. Ad aprire il fuoco è il decreto semplificazioni: con la riforma della responsabilità amministrativa (art. 18), che resta perseguibile per colpa grave in caso di «danni cogestiti da omissione o inerzia» mentre viene limitata al dolo in caso di anziché (vengo cioè firmato un atto); il nuovo «controllo concorrente»

della Corte dei conti (art. 49) per rilevare ritardi o inerzia per esempio nella erogazione di contributi o trasferimento di risorse a soggetti pubblici o privati destinati al finanziamento di opere di investimento». Ma la guerra contro l'inerzia assume una nuova veste quando entrano in vigore le norme relative al se il funzionario non assolve dall'accelerazione sugli investimenti urgenti voluta dal decreto. L'esempio più eclatante è nell'articolo 20 quando impone che l'aggiudicazione definitiva o l'individuazione definitiva del contraente dell'appalto avvenga entro sei mesi dall'atto di avvio del procedimento. **Santilli** — a pag. 8

IL DECRETO

Antenne 5G, stop ai veti dei sindaci su emissioni e scelta dei siti

Carmine Podina — a pag. 8

AGEVOLAZIONI

Dal 13 luglio l'opzione online per cedere il bonus sugli affitti

Luca Galani — a pag. 27

LEGGI & MANCETTE

Nel bazar degli aiuti smarrita anche la musica

di **Mauro Meazza**



Una boscaglia di detrazioni, indennità, erogazioni e provvidenze miste. Dove districarsi con Incc, Spid, siti, app e portali creati app-osta. Nell'Italia assetata di aiuti causa pandemia, Fisco e welfare sono ormai un bazar di interventi, fioriti qua e là l'uno di verso dall'altro, con percorsi diversi, platee diverse, limiti e

tempi diversi. Tutti con l'immancabile obiettivo di dare qualcosa a tutti e con la certezza di aver sempre scontentato qualcuno. Tutti confidando nella licenza di debito e nei fondi annunciati dall'Europa. Ma l'attrazione della mancia è nata ben prima di Covid19 e Recovery Fund. — *continua a pagina 11*

PANORAMA

EPIDEMIA FUORI CONTROLLO

Covid, negli Usa contagi record «Il 4 luglio a casa»

Ogni giorno i dati di diffusione del coronavirus negli Usa raggiungono numeri da record. Ieri i contagi hanno superato la soglia dei 48 mila casi. Questa crescita esponenziale fa dire all'esperto sanitario della Casa Bianca, Anthony Fauci, che a breve si potrebbe arrivare a non più così il giorno. Con l'emergenza la festa nazionale del 4 luglio rischia di essere in lockdown. — *a pagina 12*

WALL STREET

Tesla sorpassa Toyota per capitalizzazione

Tesla supera Toyota e diventa la casa automobilistica con maggiore valore al mondo. I titoli del colosso delle auto americane salgono del 3,2% per una capitalizzazione di mercato di 207,5 miliardi di dollari, superando i 200,9 miliardi di Toyota. — *a pagina 22*

BICICLAGGIO E USURA

Sugli aiuti Covid già segnalate 350 operazioni sospette

Galimberti e Valletta — a pagina 1

DECRETO RILANCIO

Imposte comunali scontate per chi fa l'addebito in banca

Prosegue il lavoro sugli emendamenti al decreto rilancio che registra tra le novità lo sconto del 20% per i contribuenti che pagano le imposte locali con addebito diretto in conto corrente bancario. — *a pagina 11*

REAL ESTATE

Santa Giulia, il fondo Psp socio di Lendlease al 50%

Il fondo pensione canadese Pspentra al 50% in Santa Giulia, il progetto immobiliare alla periferia Sud di Milano. L'accordo con l'australiana Lendlease, nel progetto dal 2021, parte con un fondo immobiliare e verranno acquistati due immobili dell'area. — *a pagina 29*

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

La rigenerazione cambia il volto dei centri urbani

Filena Corbelli — a pag. 33



Enti locali, Pa ed edilizia: da oggi nuovo canale online

nplussenitalia.it/it/la-bole24ore.com





verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

Giovedì 2 luglio 2020
Anno LXXVI - Numero 181 - € 1,20
San Bernardino Realino

Dirazione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(zona n. L. 27/02/2004 n. 48) art. 1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Pavia e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0281-6990

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

Parla il viceministro alla Salute Sileri: «È sotto controllo, dire che il peggio deve ancora arrivare è infondato»



Il Tempo di Osho
2020 dramma senza fine
Pure la Merkel capo dell'Ue



Frasca a pagina 8

DI FRANCO BECHIS
L'ultima sparata è arrivata dall'Organizzazione mondiale della sanità, che da mesi quasi mai ne ha infilata una giusta: «Sul virus il peggio deve ancora venire». Pronti a toccare ferro, naturalmente. Ma proprio nel momento più delicato in cui l'Italia come gran parte di Europa prova faticosamente a rialzare la testa e riprendersi dalla grande gelata di questi mesi da più parti (non ultimi alcuni dei nostri inaffabili virologi) si continua a lanciare macumbe, esagerando la portata di qualche focolaio di infezione che scoppia in vari punti del territorio e vaticinando come fosse certa una seconda tragica ondata dopo l'estate. «Basta con questo terrorismo», dice senza mezzi termini in una intervista a *Il Tempo* oggi il viceministro alla Salute, Pierpaolo Sileri, che più volte abbiamo potuto apprezzare per la serietà e il grande equilibrio mostrati (...)
segue a pagina 3

Surreale discorso alla Camera
Conte ottimista per il futuro
Beato lui. Ma dove vive?
De Leo e La Rosa alle pagine 4 e 5

Poltronissima
Dietro lo Stato imprenditore
c'è sempre la fregatura
Giacobino a pagina 6

Parla Donzelli (Fdl)
«Sabato tutti in piazza
per dare lo sfratto al governo»
Minea a pagina 7

AL MARE SI RISCHIA GROSSO
Allarme Covid? No, tossici
Sulla spiaggia di Ostia
c'è una distesa di siringhe
Gobbi a pagina 14



Litorale pontino
Camorra
e stupefacenti
Arrestati in 22
Sereni a pagina 16

Disastro trasporti
Beffa filobus
Restano ancora
chiusi in garage
Magliaro a pagina 13

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

Il diario
di Maurizio Costanzo
Plaudo a quanti, tra mille difficoltà, rispettando ovviamente gli obblighi, cercano di tornare a far vivere il teatro. Il teatro è vita, il teatro fa bene all'anima e quindi considero meritori quegli artisti che, mantenendo il distanziamento sociale, raccontano storie a chi oltre tutto non ne può più di vivere la storia della pandemia. Molti teatri sono chiusi e non si sa se riapriranno. Già l'ho scritto e lo ripeto: è un danno per la civiltà. Se fosse vivo, ma è morto vent'anni fa, Vittorio Gassman sarebbe fra quanti cercano di tenere in vita il teatro, il palcoscenico.



Giovedì 2 Luglio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 154 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604/DCB Milano
*9 Salvo arretrati, in abbonamento con la Casa di Sanremo S.p.A.

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



GUIDA TEDESCA
Lotta all'evasione e web tax nel programma del Consiglio Ue
Rizzi a pag. 34

DIETROFRONT
Aumentano (invece di diminuire) i fondi Ue all'agricoltura
Chierello a pag. 36

FISCO
Picconata della Cassazione al fondo patrimoniale
Alberici a pag. 35

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Cessione dei crediti - Il provvedimento dell'Agenzia delle entrate
Fondo patrimoniale - La sentenza della Corte di cassazione
Fisco - Il programma della presidenza tedesca del Consiglio Ue
IO ONLINE

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

IN EDICOLA
Patrimoni
PRIVATE BANKING
IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

Crediti d'imposta, cessioni al via

Arrivano modelli e istruzioni delle Entrate, utilizzabili dal 13 luglio. Si parte con quelli per le locazioni. Mancano ancora quelli sulle detrazioni del 110%

Cessione crediti d'imposta, si parte con quelli per le locazioni. Ieri le Entrate hanno diffuso il provvedimento con il modello di comunicazione e le relative istruzioni, con riferimento ai crediti che possono essere utilizzati per la cessione a partire dal 13 luglio 2020. Mancano ancora però le istruzioni per tutti gli altri crediti d'imposta. Tra questi, i più attesi sono sicuramente quelli connessi all'ecobonus 110%.

Libardi-Sironi a pag. 30

PRIMO GIORNO
Milano Marketing Festival, 9.500 presenze
Diani a pag. 18

A Bruxelles ci sono 18 dirigenti tedeschi che controllano ogni singolo fascicolo Ue



Per dare il benvenuto ad Angela Merkel, che da ieri è presidente di turno del Consiglio dei capi di stato e di governo dell'Unione europea, il sito Politico.eu ha confezionato un ampio reportage dedicato a 18 alti dirigenti tedeschi che a Bruxelles fanno il bello e il cattivo tempo, controllando anche nelle virgole tutti i fascicoli della Commissione europea. Come Michael Hager, capo di gabinetto esecutivo del vicepresidente Valdis Dombrovskis, che supervisiona l'operato di Paolo Gentiloni, commissario Ue per l'Economia. «È l'uomo le cui dita sono in ogni torto», scrive Politico di Hager.

Oliveri a pag. 5

DIRITTO & ROVESCOIO

A 40 anni dall'abbandono del Duò nel cielo di Udine continuano a volare fuori dagli 800 milioni e mezzo di figli che sono stati compiuti durante le indagini e le perizie riguardanti il caso. Per questo è anche la storia del generale dell'aeronautica Roberto Rosone che nel periodo di Ustica era capo della Terza regione aerea con sede a Bari di cui facevano parte anche le basi di Murua e di Lercara Frusinate a Poggioreale. Il generale fu ucciso più volte da Priero che si era ripromesso di interrogarlo ulteriormente. Andata il petrolio, il generale Rosone si trasferì a Bruxelles quale rappresentante dell'Italia presso il consorzio Belpet. Due giovani lo accolsero a morte mentre parcheggiava l'auto vicino a casa sua, in un quartiere centrale di Bruxelles. La polizia belga non ha mai trovato i colpevoli. Avete mai visto in Italia un marciante, uno stordito, un atteso in un'auto per reclamare del governo belga lo vorrà sull'assassinio del generale italiano? Io no.

EFFETTO COVID
L'epidemia ha fatto aumentare le segnalazioni anticiclaggio
De Angelis-Ferriozzi a pag. 32

PERICOLI FANTASMA
Ieri non volevano la tv a colori, oggi sono contro il 5G
Falciani a pag. 9

SECONDO MATTARELLA
Elezioni anticipate impossibili, non ci sono le condizioni
Maffei a pag. 5

ANTICORPI DEGLI ALPACA
Allo studio un vaccino anti-Covid inalabile
Nisardi a pag. 15

PROGETTO DA 2 MILN
La Norvegia sperimenta la prima nave ad ammoniac
Mazzanti a pag. 13

RILEVAZIONE ASCOLTI TV
Auditel, per il terzo anno crescono i ricavi (+15%)
Pizzotta a pag. 22

COVID19: il mondo è cambiato radicalmente in tre mesi, e così anche la tua Impresa! **FOCUSPMI**

Anche alla luce dei nuovi Decreti, è importante avviare due azioni sinergiche:

- una **riprogrammazione del debito** contratto verso tutti gli Stakeholders: Istituti di Credito, Erario, Locatori, Fornitori, Dipendenti e Collaboratori;
- un'attenta **valutazione dei flussi di cassa** prospettici anche alla luce dei comportamenti dei tuoi clienti e fornitori.

Per evitare che il COVID prevalga sul business, affidati a Noverim.
Scrivici a supportopmi@noverim.it



Per maggiori informazioni: info@noverim.it | tel +39 02 49 76 95 71 | noverim.it

Con il decreto legge 30/2020 a € 6,00 in più con «Modello 730 e redditi 2020» a € 6,50 in più



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 2 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Grosseto, indagine su una notte da incubo

La madre della ragazza violentata a una festa «Sappiamo chi è stato»

Alfieri a pagina 17



Fiorentina

Tracollo viola Il Sassuolo fa una tripletta

Servizi nel Qs

ristora
INSTANT DRINKS

Turismo, la guerra delle spiagge

Lo stop agli americani ci costa 5 miliardi. E pesa l'assenza dei russi. Appello ai tedeschi di Bonaccini, Zaia e Fedriga. Pubblicità choc della Calabria: «Venite da noi, al Nord ci si ammala». Nuova crepa nella maggioranza: ora si litiga sulla Tav Servizi da p. 3 a p. 9

Dal Palio di Siena alle sagre

Stop alle feste Ma così il Paese perde l'anima

Franco Cardini

Dunque, staremo senza Palio di Siena. Come siamo stati senza "Calcio in Livrea" a Firenze (e so bene che, tra le due cose, il paragone è improponibile). Poi staremo senza "Giostra del Saracino" ad Arezzo, senza "Giostra dell'Orso" a Pistoia, senza "Gioco del Ponte" a Pisa, senza "Palio dei Balestrieri" a San Sepolcro, senza "Niballo" a Faenza, senza "Quintana" a Foligno e ad Ascoli Piceno, senza "Giostra dell'Anello" a Perugia, senza un sacco di feste, saghe, cerimonie. Perché ormai questi giochi e queste saghe, ora connessi con effettivi eventi storici ora riesumati attraverso più o meno veridiche reminiscenze appoggiate a testimonianze documentarie, erano diventati "tradizionali" di molte città.

Segue a pagina 6

LOTTA AL COVID: TRUMP IN CRISI DI CONSENSI BATTE SUL TEMPO LA UE HA GIÀ COMPRATO LE SCORTE DEL FARMACO PIÙ PROMETTENTE

CI PORTA VIA LE MEDICINE



Il presidente Usa Donald Trump, 74 anni

Pioli a pagina 13

DALLA CITTA'

Firenze

Mistero a Careggi Tre decessi per Covid in Ematologia

Ulivelli in Cronaca

Firenze

Morto in scooter Lungarno Soderini nel mirino del pm

Servizio in Cronaca

Firenze

Giudici e carriere La denuncia del magistrato

Spano a pagina 20



Intervista ad Achille Lauro

Nessuno mi può giudicare Neppure il papà giudice

Spinelli a pagina 31



La moglie 44enne è un'avvocata brasiliana

Ecclestone sorpassa tutti Ha un figlio a 89 anni

Bonetti a pagina 19

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. **SUSTENIUM**



CREATINA
VITAMINE
BETA-ALANINA
SALI MINERALI
ARGININA

L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

*FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

A. MENARINI





la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 155

Giovedì 2 luglio 2020

In Italia €1,50

Regeni, schiaffo all'Italia

I magistrati egiziani non danno risposte ai pm di Roma. E chiedono di verificare l'attività di Giulio La famiglia: "Offensivi e provocatori". Palazzo Chigi non cambia linea: la vendita delle navi prosegue

Di Maio: serve rispetto. E la Farnesina valuta il richiamo dell'ambasciatore

Il commento

Tempo scaduto

di **Carlo Bonini**

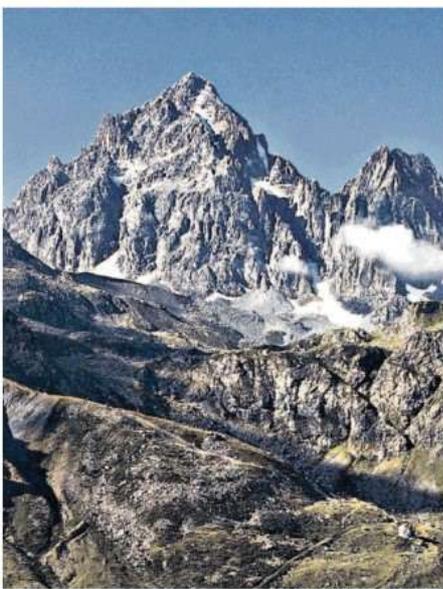
In questi quattro anni, la ricerca della verità sull'omicidio di Regeni ha conosciuto giornate buie.

● a pagina 22

La procura generale egiziana non ha fornito alcuna risposta alla rogatoria inviata dalla procura di Roma ad aprile dello scorso anno per conoscere dettagli cruciali nell'inchiesta sul sequestro, le torture e l'omicidio di Giulio Regeni, trovato morto al Cairo nel febbraio 2016. Di più: ha rimesso in discussione il comportamento del ricercatore italiano. I genitori di Giulio: «È stato un fallimento. L'Italia richiami l'ambasciatore in Egitto».

di **Ciriaco, Foschini e Nigro**
● alle pagine 2 e 3

Monviso, si sgretola la parete Nord



Addio alla montagna perfetta Un mistero le ruba la roccia

di **Leonardo Bizzaro** ● a pagina 17

Appalti, scontro nella maggioranza

Tra Conte e Zingaretti scende il grande freddo

di **Stefano Cappellini**

Nel rapporto tra Giuseppe Conte e Nicola Zingaretti qualcosa si è incrinato e per il governo non è una buona notizia.

● a pagina 4

Intervista a Berlusconi

"F1 pronta a dare i voti a un nuovo governo"

di **Carmelo Lopapa** ● a pagina 6

Il punto

La questione romana a Berlino

di **Stefano Folli**

Il semestre europeo a guida tedesca si annuncia come uno dei più ambiziosi. Angela Merkel amerebbe ormai confrontarsi con la storia, lasciare un segno prima che il suo ciclo si esaurisca.

● a pagina 23

Le idee

Csm, lo scandalo e la solitudine del giudice

di **Gustavo Zagrebelsky**

Deliberare è di tanti (Parlamenti) e agire di pochi (governi), ma chi giudica è solo. È solo con la giustizia. Il prezzo da pagare all'indipendenza è il peso della responsabilità che grava solo su di lui (anche se fa parte di un collegio). Tuttavia, quando si parla di magistratura, perché è così facile generalizzare e fare d'ogni erba un fascio? Perché le generalizzazioni attecchiscono facilmente nell'opinione pubblica quasi che esista tra magistrati una sorta di responsabilità solidale?

● continua a pagina 23

La battaglia delle femministe sull'omofobia

di **Linda L. Sabbadini**

È da anni che si cerca di approvare una legge contro l'omofobia e contro la transfobia. L'Istat certificò nel 2011 l'esistenza di una situazione di discriminazione per orientamento sessuale più grave per le persone transessuali. È quindi auspicabile che si riesca ad affrontare la questione anche dal punto di vista normativo.

● a pagina 22

di **Cuzzocrea** ● a pagina 15



Il valore di crescere insieme.

Oggi & Domani



Leonard Cohen "Vorrei essere più amato"

di **Gino Castaldo**
● alle pagine 37, 38 e 39



Longform Quella vita agra degli insegnanti

Oggi sul sito di Repubblica



Christopher Nolan e il film che deve salvare Hollywood

Domani in edicola con Repubblica

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Venezia, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: public@azionemanzoni.it

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

con "Brivido Noir"

€ 10,40

NZ



Hong Kong Rivolta sulla sicurezza
Migliaia in piazza: oltre 370 arresti

CECILIA ATTANASIO GHEZZI - P. 17

Ringo Starr "Gli 80 anni da Beatles
lo figlio unico, loro i miei fratelli"

LORENZO SORIA - PP. 22-23



Calcio L'Inter ne fa sei al Brescia
Milan solo pari nel finale a Ferrara

CONDIO E MANCINI - P. 28

ARVAL STORE
Torino

LA STAMPA

GIOVEDÌ 2 LUGLIO 2020

PRIVATI
IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI
arvalstore.it
011 1980 5100

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.179 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV./N.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

OGGI IN EDICOLA
LOUISE PENNY
BRIVIDO NOIR

DI SEMPLIFICAZIONI

Conte prova a riaprire i cantieri ma cala il gelo con Zingaretti

ILARIO LOMBARDO

Giuseppe Conte sente attorno a sé un'aria che non gli piace. E per la prima volta da quando quasi undici mesi fa è risalito al Quirinale per firmare da presidente del Consiglio di un governo con il Pd, guarda con sospetto agli alleati della coalizione. - P.9 SERVIZIO - PP. 8-9

IL SONDAGGIO

IL RAPPORTO EUROMEDIA RESEARCH

L'AUTUNNO CHE SPAVENTA I CITTADINI

ALESSANDRA GHISLERI

In vista dell'autunno lei come si sente?



Nell'era pre-Covid 19, che ormai sembra lontana più di un secolo nei nostri ricordi, aveva preso piede dalle parti del governo l'affermazione "... salvo intese", per rimarcare le difficoltà a trovare la quadra nella maggioranza. Ora più che mai l'avverbio "definitivamente" ha perso sostanza e significato lasciando spazio all'incertezza come filo conduttore della vita di ciascuno da Nord a Sud e in tutti gli "angoli" del mondo. Il virus ci ha posto di fronte alle nostre vulnerabilità e il "potrebbe essere" è diventato il nuovo leitmotiv. Oggi il 62,5% degli italiani ha paura per il futuro, per il proprio benessere. - P.11

INTERVISTA ALL'EX SEGRETARIO DI STATO, CONSIGLIERE DEL CANDIDATO DEMOCRATICO

Kerry: "Disastro Trump Brava l'Italia sul Covid"

"Biden vincerà e ricostruirà l'alleanza con l'Europa. Nato indispensabile"

PAOLO MASTROLILLI
INVIATO A NEW YORK

«Biden ricostruirà l'alleanza tra gli Usa e l'Europa dal primo giorno di presidenza». È un impegno importante perché a prenderlo è l'ex segretario di Stato Kerry, che spiega la visione del mondo che il democratico vuol portare alla Casa Bianca.

CONTINUA A PAGINA 3

SERVIZIO - P. 2

FACEBOOK PAGA IL FAR WEST CHE HA CREATO

FRANCESCO GUERRERA

IL CASO

Chi di condivisione ferisce, di condivisione perisce. Facebook, il sito che ha fatto miliardi di utili spronando la nostra voglia egocentrica di dire al mondo come prendiamo il caffè, è sotto accusa nella corte dell'opinione pubblica.

CONTINUA A PAGINA 21

Vergogna Regeni, fallito il vertice. I genitori: via l'ambasciatore



Un murales raffigurante il volto di Giulio Regeni disegnato al Cairo in memoria del ricercatore

GRIGNETTE/PACI - PP. 6-7

QUELL'ALIBI INFAME "SE L'È CERCATA"

LUIGI MANCONI

Sì poteva temere una ennesima delusione, quel senso acre di frustrazione che accompagna sempre chi cerca la verità, quando - a negarla, quella verità - sono i poteri autoritari, le autocrazie, i regimi dispotici. Ci si poteva attendere un atteggiamento di chiusura.

CONTINUA A PAGINA 21

LE STORIE

DALLA SIRIA A SALERNO

La droga di guerra nuovo business del Califfato

DOMENICO QUIRICO

Gli affari dei jihadisti, il variegato business criminale dei Califfati, ovvero petrolio, reperti archeologici e droga, hanno codici, parole d'ordine, territori segreti, manovali e manager. Formicolano di viluppi misteriosi con le delinquenze più domestiche. - P. 15

BUCROAZIA E DISAGI

Bonus vacanze corsa a ostacoli tra app e password

GIANLUCA NICOLETTI

Chi ha pensato la procedura per ottenere il "bonus vacanze" cova il segreto sogno di migliorare la nostra attitudine verso le tecnologie digitali. Era ora che qualcuno ci offrisse la mirabolante opportunità di poterci misurare con un vero e proprio "Sapientino" per adulti. - P. 5

LO SFOGO DELLO SHOWMAN

Chiambretti: distrutto dal virus forse lascio la tv

FABRIZIO ACCATINO

Lo spartiacque dell'esistenza di Piero Chiambretti porta la data del 15 marzo 2020, giorno del suo ricovero d'urgenza in ospedale insieme alla mamma Felicità, entrambi colpiti dal coronavirus. Lui ne è uscito, lei no. Oggi, dopo più di tre mesi, torna al Maurizioano. - P. 23

BUONGIORNO

Ieri mattina l'ambasciata italiana in Cina ha protestato col governo di Pechino. Vibratamente no, diciamo che ha protestato con le dovute maniere della diplomazia. In quelle ore le forze speciali stavano arrestando i manifestanti di Hong Kong, alla fine ne hanno arrestati quasi quattrocento, tutte gente che sapeva di correre il rischio di finire dentro e di finirci a lungo: ma quando ne vanno di mezzo la vita e la libertà, talvolta qualsiasi rischio all'uomo appare sopportabile. Forse a noi sfugge, ma la legge sulla sicurezza nazionale approvata martedì dichiara conclusa l'avventura democratica di Hong Kong, e stabilito il suo asservimento alla dittatura comunista. Però dobbiamo evitare fraintendimenti: la protesta non vibrante della nostra ambasciata non aveva a che vedere con Hong Kong, bensì con Yulin, cità

Al guinzaglio

MATTIA FELTRI

tà dove si tiene una festa del solstizio d'estate nella quale si pasteggia a carne di cane. Fa ribrezzo, effettivamente. Ma Hong Kong? La democrazia? I diritti umani? Un po' meno ribrezzo, si direbbe, infatti nessuno del nostro governo ha avuto un accenno di fastidio né una parola di dissenso. Tutti serenamente zitti. Invece Boris Johnson - che sarà anche populista e di immunità di gregge non ci capirà un'acca, ma soprattutto è inglese e sa che sette su dieci dei suoi cittadini sono disposti a spendere un po' di più in cure, pur di non dovere una sterlina delle loro terapie a Pechino - ha detto che la Cina la sta facendo sporca e la Gran Bretagna aprirà le frontiere agli abitanti di Hong Kong. Dunque, fra la Cina e Hong Kong, BoJo sta con Hong Kong. Noi, fra la Cina e Hong Kong, stiamo con i cani. -

Ricerca, il nostro futuro.
5X1000
FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA
C.F. 97519070011

#sostienicandiolo



LEONTEQ

PUBBLICITÀ

QUANDO LA TECNOLOGIA FA LA DIFFERENZA

SCOPRI I NOSTRI NUOVI CERTIFICATI DI INVESTIMENTO SU certificati.leonteq.com

Faro Copasir sui rischi di un eventuale spezzatino di Borsa spa

Se si arrivasse a una suddivisione degli asset, con la cessione del Mercato dei Titoli di Stato, l'Italia si troverebbe in grave difficoltà

Dal Maso a pagina 4

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Federico Marchetti nel cda di Armani

Il fondatore di Yoox entra nel board come consigliere indipendente

Bergeretti in MF Fashion

Anno XXXI n. 109
Giovedì 2 Luglio 2020

€2,00 *Classeditori*

9 7715941770041

LEONTEQ

PUBBLICITÀ

QUANDO LA TECNOLOGIA FA LA DIFFERENZA

SCOPRI I NOSTRI NUOVI CERTIFICATI DI INVESTIMENTO SU certificati.leonteq.com

Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €7,90 (€2 + €5,90) - Con MF Magazine for Living n. 104 a €7,90 (€2 + €5,90) - Supplemento n. 1 a €1,00 - 40000, 10000000 - (A4) L. 21 x 28 cm - P. 20

ESCLUSIVO L'EUROPA RICORDA ALL'ITALIA CHE TORNERÀ IL RIGORE, SCATTA IL PARACADUTE CDP

Rete di protezione sui Btp

Cassa Depositi e Prestiti ha in pancia 70 mld di bond sovrani, acquisti per oltre 10 Pessimo dato del fabbisogno a giugno: triplo rispetto al 2019. Il Mes quasi inevitabile Bce e Bruxelles avvisano Conte, il Patto Ue tornerà mentre il Qe frenerà nel 2021

A WALL STREET SPRINT DEL TITOLO PFIZER NELL'ATTESA DI UN VACCINO ANTI-COVID



AVVIATA CONSULTAZIONE

La Bce spinge il risiko tra le banche: non per forza con aumenti di capitale

GIRO DI POLTRONE

Riassetto al vertice Eni: Gattei nuovo cfo

VIA AL DOPO BUFI

I consulenti finanziari eleggono all'unanimità Luigi Conte alla presidenza Anasf



LEONTEQ

PUBBLICITÀ

QUANDO LA TECNOLOGIA FA LA DIFFERENZA

SCOPRI I NOSTRI NUOVI CERTIFICATI DI INVESTIMENTO SU certificati.leonteq.com

Leonteq è un emittente svizzero di certificati di investimento, appartenente al gruppo Leonteq AG.

In pochi anni è diventato uno dei protagonisti del mercato italiano degli strumenti di investimento grazie all'esperienza sviluppata a livello internazionale e alla piattaforma tecnologica proprietaria di cui si avvale. Fondata nel 2007, la società ha ottenuto un rating investment grade nel 2019 di BBB- di Fitch e di BBB+ dalla JCR, la Japanese Credit Rating Agency. Inoltre, è quotata sulla borsa Svizzera (SIX Swiss Exchange) dal 2012 ed è presente in 15 paesi a livello globale, nel 2019 ha emesso 36.574 prodotti con un totale di 14,7 mld CHF investiti e volumi di 30,3 mld CHF.

In Italia, l'offerta di prodotti emessi da Leonteq è rappresentata da oltre 650 certificati di investimento quotati su Borsa Italiana nei segmenti EuroTLX e SeDeX per un totale raccolto di circa 700m EUR. Grazie al suo modello di piattaforma finanziaria multi-emittente, a maggio 2020 è stato quotato su EuroTLX il primo prodotto marchiato EFG International, partner storico e appartenente al gruppo EFG International AG (rating A di Fitch e A3 di Moody's). In pochi mesi l'offerta di prodotti di questo emittente ha superato i 40 certificati.

LEONTEQ SECURITIES (EUROPE) GMBH
London Branch
108 Cannon Street | London EC4N 6EU | certificati.leonteq.com

PUBBLICITÀ
Leonteq Securities (Europe) GmbH, London branch, i certificati sono prodotti complessi e il loro funzionamento può essere di difficile comprensione. Prima di investire, leggere attentamente il Prospetto di Base (includendo eventuali supplementi e le Note di Sintesi), le Condizioni Definitive (Final Terms) e il Documento contenente le informazioni chiave (KIID) del prodotto, con particolare attenzione ai fattori di rischio ivi indicati.

Assoporti: bene Tar Lazio su annullamento degli effetti della determinazione di ANAC che aveva sospeso D' Agostino

(FERPRESS) - Roma, 1 LUG - **Assoporti**, l' Associazione dei Porti Italiani, esprime la propria soddisfazione per l' annullamento degli effetti della determinazione di ANAC che aveva sospeso dal proprio incarico il Presidente dell' **AdSP** del Mar Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino. L' Associazione si era costituita con ricorso ad adiuvandum, elaborato dal Prof. Avv. Stefano Zunarelli, ribadendo la non applicabilità delle previsioni di inconfiribilità al caso in esame, e proprio così si è espresso il Collegio nel dispositivo della sentenza. "La sentenza del TAR Lazio", ha sottolineato il Prof. Zunarelli, "contribuirà indubbiamente a rendere più sereni i soggetti sia italiani che soprattutto stranieri interessati a investire nei porti italiani, che sentono molto il bisogno di chiari punti di riferimento istituzionali". "Siamo soddisfatti che D' Agostino possa riprendere il suo ruolo e che sia stato fugato ogni dubbio sulla legittimità della nomina, "ha commentato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, "Non possiamo che ribadire quanto sia vitale per la portualità la continuità della gestione delle attività nei porti italiani, che necessitano di un presidio amministrativo operante nel pieno delle sue funzioni. Confidiamo questo sia un primo passo per ristabilire serenità in tutti i porti italiani, in un momento così difficile per l' economia del Paese."



Il TAR Lazio annulla determinazione ANAC su Presidenza D'Agostino. La soddisfazione di Assoporti

Roma: **Assoporti**, l'Associazione dei Porti Italiani, esprime la propria soddisfazione per l'annullamento degli effetti della determinazione di ANAC che aveva sospeso dal proprio incarico il Presidente dell'**AdSP** del Mar Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino. L'Associazione si era costituita con ricorso ad adiuvandum, elaborato dal Prof. Avv. Stefano Zunarelli, ribadendo la non applicabilità delle previsioni di inconferibilità al caso in esame, e proprio così si è espresso il Collegio nel dispositivo della sentenza. La sentenza del TAR Lazio, ha sottolineato il Prof. Zunarelli, contribuirà indubbiamente a rendere più sereni i soggetti sia italiani che soprattutto stranieri interessati a investire nei porti italiani, che sentono molto il bisogno di chiari punti di riferimento istituzionali. Siamo soddisfatti che D'Agostino possa riprendere il suo ruolo e che sia stato fugato ogni dubbio sulla legittimità della nomina, ha commentato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, Non possiamo che ribadire quanto sia vitale per la portualità la continuità della gestione delle attività nei porti italiani, che necessitano di un presidio amministrativo operante nel pieno delle sue funzioni. Confidiamo questo sia un primo passo per ristabilire serenità in tutti i porti italiani, in un momento così difficile per l'economia del Paese.



Il TAR Lazio annulla determinazione ANAC - La soddisfazione di Assoport

GAM EDITORI

1 luglio 2020 - **Assoport**, l'Associazione dei Porti Italiani, ha espresso la propria soddisfazione per l'annullamento degli effetti della determinazione di ANAC che aveva sospeso dal proprio incarico il Presidente dell'**AdSP** del Mar Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino. L'Associazione si era costituita con ricorso ad adiuvandum, elaborato dal Prof. Avv. Stefano Zunarelli, ribadendo la non applicabilità delle previsioni di inconfiribilità al caso in esame, e proprio così si è espresso il Collegio nel dispositivo della sentenza. "La sentenza del TAR Lazio - ha sottolineato il Prof. Zunarelli - contribuirà indubbiamente a rendere più sereni i soggetti sia italiani che soprattutto stranieri interessati a investire nei porti italiani, che sentono molto il bisogno di chiari punti di riferimento istituzionali". "Siamo soddisfatti che D' Agostino possa riprendere il suo ruolo e che sia stato fugato ogni dubbio sulla legittimità della nomina, "ha commentato il Presidente di **Assoport**, Daniele Rossi, "Non possiamo che ribadire quanto sia vitale per la portualità la continuità della gestione delle attività nei porti italiani, che necessitano di un presidio amministrativo operante nel pieno delle sue funzioni. Confidiamo questo sia un primo passo per ristabilire serenità in tutti i porti italiani, in un momento così difficile per l' economia del Paese."



il caso

Il caos azzoppa anche l' export di Lombardia, Piemonte e Veneto

Le imprese della logistica: così si favoriscono solo i porti del Nord Europa

MARCO MORINO - MILANO - La Lombardia, da sola, assorbe quasi il 50% del traffico del **porto** di Genova e il Piemonte poco meno del 20 per cento. Senza trascurare Veneto ed Emilia-Romagna, che trovano nei porti liguri di Genova e La Spezia uno sbocco importantissimo per i rispettivi flussi di import/export. Bastano pochi numeri per comprendere che la paralisi lungo le autostrade liguri e il caos negli accessi al sistema portuale dell' alto Tirreno (Genova in primis) causa ripercussioni gravissime per le imprese esportatrici e per gli operatori logistici di quattro regioni del Nord: Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna. Genova e la Lombardia Genova è tra i maggiori porti italiani per volumi di merce in transito e approdo naturale per esportatori ed operatori logistici (spedizionieri, autotrasportatori) della Lombardia. Genova movimentata circa 2,3 milioni di teu l' anno in import ed export (inclusi i vuoti). Quasi la metà (47,4%) del traffico del **porto** di Genova ha origine o destinazione in Lombardia. Il trasporto marittimo ha per la Lombardia, regione aperta come poche ai mercati mondiali, un' importanza fondamentale. I porti dell' alto Tirreno, Genova e La Spezia, sono le principali vie d' accesso ai mercati d' oltremare, dal Nord America all' Estremo oriente, i nodi trasportistici attraverso i quali passano le merci provenienti/dirette alla regione logistica milanese. È normale quindi che Betti Schiavone, presidente di Alsea (Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori, la più grande associazione territoriale italiana del settore spedizioni, logistica e trasporti, contando oltre 700 imprese per più di 20mila addetti) dichiara di essere «disgustata» dalla situazione che si è venuta a creare in Liguria, lungo le autostrade e intorno ai porti. «È una un vergogna. In questo momento, da Albenga a Ovada - dice Betti Schiavone - ci vogliono 7 ore. Lei capisce che per le imprese della logistica e per gli esportatori che hanno la necessità di fare viaggiare le merci nel più breve tempo possibile questa situazione è insostenibile». Anche perché - osserva Betti Schiavone - ogni anno arrivano o partano dall' Italia circa mezzo milione di teu diretti verso i porti del Nord Europa: Rotterdam, Amburgo, Anversa. Il caos ligure non è altro che un regalo, servito su un piatto d' argento, alla concorrenza portuale del Nord Europa, che già oggi sottrae una discreta quota di traffico ai porti italiani. Tornando al caso di Genova, va anche detto che la quota intermodale (strada + ferrovia) non supera il 10/12% del totale volumi movimentati. Ciò significa che circa 90% della merce in entrata o in uscita dal **porto**, considerando tutti i terminal tra Voltri e il **porto** storico, viaggia sui Tir. Quindi per Genova non c' è scampo: se si bloccano le autostrade, si blocca il **porto**. E se si blocca il **porto**, si blocca l' export, a danno di un Pil che invece dovrebbe recuperare in fretta. Piemonte in fibrillazione Il Piemonte, da parte sua, assorbe il 18,4% del traffico del **porto** di Genova. «Il mio telefono sta esplodendo - dichiara Diego Pasero, presidente di Astra, l' associazione di trasporto più rappresentativa nel sud del Piemonte e del Ponente ligure - a causa delle telefonate che sto ricevendo dai colleghi delle imprese ». Autisti sull' orlo di una crisi di nervi, committenti inferociti per il ritardo delle prese o delle consegne della merce, tempi di guida e di riposo impossibili da rispettare, trasporti eccezionali prenotati secondo le procedure stabilite e annullati poche ore prima, costi delle imprese che corrono e impossibilità di fatturare. «La situazione di blocco - prosegue Pasero - è la perfetta rappresentazione del sistema Italia, un intreccio inestricabile di responsabilità





Il Sole 24 Ore

Trieste

diverse e non sanzionabili. Come si fa a spiegare razionalmente la ragione per cui non si sono fatti i controlli sulle gallerie nei due mesi e mezzo del lock down a traffico ridottissimo, quando contemporaneamente si lavorava per fortuna a terminare il Ponte Morandi?». Dice ancora Pasero: «Comprendiamo le esigenze di messa in sicurezza, tuttavia la gestione di questi controlli sulle gallerie stanno ottenendo risultati opposti, creando situazioni su strada altamente pericolose. Chiediamo alla ministra De Micheli di agire in modo straordinario pianificando con il gestore la soluzione di tale disastro». Osserva Daniele Testi di Contship Italia: «Siamo tutti consapevoli che si tratta di progetti di manutenzione fondamentali, ma molti nodi vengono a galla dopo decenni di denunce sui ritardi infrastrutturali del sistema logistico troppo spesso scaricati sulle spalle degli operatori logistici costretti a offrire servizi sempre a minor tariffa in condizioni operative svantaggiate. Le risposte sono complesse, ma dovrebbero prevedere un meccanismo di supporto agli operatori in termini di programmazione dei volumi e delle operatività attraverso corsie dedicate alle merci (h24) e una digitalizzazione dei processi, che aiuti ad intervenire in tempo reale sull' appuntamento di presa e consegna». Nel frattempo, la categoria chiede, al fine di compensare le perdite economiche subite, lo storno del pagamento dei pedaggi autostradali su tutta la rete autostradale ligure e sulle autostrade di collegamento; l' emanazione di direttive agli organi di controllo su strada, per evitare sanzioni ai conducenti impossibilitati al rispetto dei tempi di guida e di riposo; l' adeguamento dello stanziamento per il ristoro del crollo del Ponte Morandi. Veneto ed Emilia Anche Veneto ed Emilia-Romagna guardano con apprensione a ciò che sta accadendo in queste ore in Liguria. Il Veneto assorbe circa l' 8,2% del traffico del porto di Genova, l' Emilia-Romagna l' 8,6 per cento. Per quanto riguarda il Veneto, c' è un dato che colpisce: secondo un' indagine condotta da Contship Italia su un campione rappresentativo di imprese manifatturiere venete, il 69% degli interpellati dichiara di utilizzare il porto di Genova per l' esportazione della merce, il 49% il porto di Venezia, il 15% il porto di Trieste e il 6% il porto di La Spezia (nella risposta le imprese potevano indicare i primi due porti). Dunque anche in Veneto il porto di Genova rappresenta la via d' accesso privilegiata per l' export marittimo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Da ieri D'Agostino di nuovo al comando dell' Authority: «L' immagine dello scalo è salva» La "dedica" a chi lo ha denunciato: «Non so chi sia, ma visto il risultato finale gli dico grazie»

La ripartenza di Zeno: «Ora io e il porto di Trieste siamo più forti di prima»

l' intervista Piero Tallandini / triestePiù di 600 messaggi via whatsapp arrivati nell' arco di poche ore, a partire dal momento in cui è diventato di dominio pubblico il responso del Tar del Lazio che lo ha rimesso al comando dell' Autorità portuale: «E anche a costo di impiegare un' intera giornata, ho risposto a ognuno di quei messaggi, ringraziando» tiene a precisare il diretto interessato. Da ieri Zeno D' Agostino è formalmente reintegrato. Con tanta voglia di mettersi alle spalle un mese di giugno aperto dal verdetto-choc dell' Anac che aveva sostenuto l' inconferibilità dell' incarico di presidente assunto nel 2016. «Sono stanco, sono state settimane snervanti - ammette il manager, che ha trascorso una prima giornata "smart" nella sua Verona, dedicata in particolare alla videochat internazionale con i colleghi dell' Espo, in attesa di tornare oggi a **Trieste** -. Nonostante l' ottimismo che si fondava su pareri legali tutti favorevoli, sapevo che non avrei potuto tirare un sospiro di sollievo prima del responso ufficiale. Solo quando è arrivata la sentenza del Tar ho capito che il peggio era passato». **Cosa si prova rituffandosi nel lavoro dopo un periodo così tormentato?** Nelle ultime settimane la quotidianità a **Trieste** mi è mancata molto. Per cui non vedo l' ora, domani mattina (oggi ndr), di tornare. Mi

misureranno la temperatura all' ingresso, salirò nel mio ufficio, e per prima cosa mi gusterò un ottimo caffè guardando il mare. Amo **Trieste** anche perché è una delle due capitali mondiali del caffè, l' altra è Napoli dove ho lavorato a lungo. Poi, so già che ci saranno subito un sacco di carte da firmare. Il bilancio della prima giornata di "ripartenza"? Stavolta sono stato fortunato con le tempistiche. La decisione del Tar è arrivata giusto in tempo per consentirmi di presentare la candidatura alla presidenza dell' Espo, l' Organizzazione europea dei porti di cui sono già uno dei due vicepresidenti. Il timore era che il pronunciamento dell' Anac lo rendesse impraticabile, invece ho potuto candidarmi. Per la eventuale nomina se ne riparla a novembre, ma intanto è stato fatto un primo passo importante. **Che impatto ha avuto la sua assenza forzata sull' operatività del porto?** In realtà il **porto** ha continuato a funzionare, non si è mai arrivati a una situazione di stallo. Certo, mi è dispiaciuto non esserci alla firma dell' accordo per la riconversione della Ferriera e al rogito con gli ungheresi, ma c' era Sommariva. Scherzando, in questi giorni, gli ho detto che forse, visti i risultati, sarebbe stato meglio se fosse rimasto lui al mio posto. **Quanto ha pesato vedere il porto di Trieste associato alla parola "corruzione"?** Ecco, quello è stato un problema che mi ha preoccupato molto, soprattutto pensando all' estero. Leggere notizie come "l' Anticorruzione decapita il **porto**" non ha lasciato indifferenti i nostri partner internazionali. Ma poi a colpirci ancora di più è stata la mobilitazione di **Trieste**, dei lavoratori, della politica, che andavano tutti nella stessa direzione. La reazione compatta del territorio triestino a difesa del proprio **porto** è stata pienamente percepita all' estero. Quelle immagini della piazza piena hanno



Il Piccolo

Trieste

fatto colpo e sono servite anche le rassicurazioni del ministro Patuanelli. Tra i primi a chiamarmi dopo il responso del Tar è stato il Segretario di Stato ungherese. Poi sono arrivate chiamate dall' Austria, dalla Germania. Insomma, credo davvero che l' immagine del porto di Trieste a livello internazionale sia salva. **Cosa ne pensa delle ricostruzioni "complotte" e della tesi del boicottaggio interno alla città?** Chi mi conosce sa bene che sono una persona molto pragmatica, quindi cerco sempre di valutare partendo da dati oggettivi. E in questo caso è oggettivo che qualcuno abbia mandato una denuncia scritta circostanziata. Io non posso sapere se chi ha presentato quella denuncia sia la persona più potente della terra oppure il più stupido dei triestini. Non so neanche se si tratti di un uomo o di una donna. Ma chiunque sia, non posso fare altro che ringraziarlo. **Addirittura?** Sì, perché sento di essere uscito da questa vicenda rafforzato. Come figura pubblica, a livello umano e professionale. Non potrò mai dimenticare tutti gli attestati di stima nei miei confronti e quel sabato pomeriggio in piazza Unità. Una manifestazione simile non si era mai vista a Trieste. Senza volerlo, chi ha presentato la denuncia ha fatto nascere un movimento di persone che mi ha supportato. Ecco perché se un giorno saprò chi è stato e lo incontrerò non riceverà degli insulti da parte mia. Anzi. **E ora quali sono le prospettive per il porto di Trieste?** Ribadisco che, in realtà, il porto non si è mai fermato. Ma ci sono tutti i presupposti, pensando a quello che è successo in queste settimane e all' unità dimostrata dal territorio, per credere che davanti a noi ci siano un presente e un futuro da affrontare con la massima fiducia. Sì, ci sentiamo più forti di prima. Il porto di Trieste sarà più forte di prima. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

un mese fa

Il verdetto-choc

È il 4 giugno quando la sentenza dell' **Autorità** nazionale anticorruzione arriva alla Torre del Lloyd. Zeno D' Agostino decade dalla presidenza dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mare Adriatico orientale**. È un verdetto-choc per tutta la città di Trieste. Sotto la guida del manager veronese il porto ha conosciuto un rilancio senza precedenti, confermandosi primo scalo merci d' Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate.



Il Piccolo

Trieste

i perché dell' anac

«Inconferibilità»

L' Anac ritiene che nel novembre del 2016 il ministro alle Infrastrutture e ai trasporti Graziano Delrio (nella foto) non avrebbe potuto nominare D' Agostino presidente, perché il manager era già alla presidenza di Trieste terminal passeggeri (Ttp). Rilevata «l' inconferibilità», il presidente decade così dal ruolo pochi mesi prima della fine mandato. Inizia la mobilitazione della città.



Il Piccolo

Trieste

la contromossa

Il commissario

La prima contromossa alla clamorosa delibera dell' Anac è la nomina del commissario: la scelta ricade su Mario Sommariva (nella foto), segretario generale dell' ente. La nomina, formalizzata via decreto, «vuole dare continuità all' azione amministrativa dell' Autorità e impedire stasi connesse alla decadenza degli organi ordinari» si legge in una nota del Mit in cui il ministro Paola De Micheli conferma «stima e fiducia» in D' Agostino.

Il Piccolo

Trieste

il lavoro romano

Il doppio fronte

L'8 giugno viene ultimato il ricorso da presentare al Tar del Lazio che contiene anche una richiesta di sospensiva. La battaglia pro D'Agostino si combatte anche sul fronte politico. L'iniziativa messa a punto dal ministro Patuanelli (nella foto) e dalla deputata Pd Serracchiani sfocia nel maxi-emendamento firmato da tre componenti della Commissione Bilancio: il dem Melilli, il grillino Misiti e il renziano Marattin. È l'emendamento "salva Zeno".

Dopo la sentenza del Tar del Lazio

La ripartenza di Zeno: «Ora io e il porto di Trieste siamo più forti di prima»

L'8 giugno viene ultimato il ricorso da presentare al Tar del Lazio che contiene anche una richiesta di sospensiva. La battaglia pro D'Agostino si combatte anche sul fronte politico. L'iniziativa messa a punto dal ministro Patuanelli (nella foto) e dalla deputata Pd Serracchiani sfocia nel maxi-emendamento firmato da tre componenti della Commissione Bilancio: il dem Melilli, il grillino Misiti e il renziano Marattin. È l'emendamento "salva Zeno".



Il Piccolo

Trieste

tutti in piazza

La mobilitazione

Sabato 13 giugno: è il giorno della mobilitazione di popolo. In tremila scendono in piazza Unità per cantare che «c'è solo un presidente» e chiedere che D'Agostino sia reintegrato alla guida dell'**Autorità portuale**. Una piazza trasversale, gremita da dipendenti dello scalo, volti noti e semplici cittadini. Ze no, dal palco, "ringrazia" l'autore dell'esposto: «Ha creato tutto questo».



Il Piccolo

Trieste

il lieto fine

La rivincita

Martedì 30 giugno arriva la sentenza del Tar del Lazio (la sede nella foto). Per i giudici amministrativi il provvedimento con cui è stato conferito l'incarico di presidente dell' **Autorità portuale** a D'Agostino «era senz' altro legittimo». La sentenza riguarda i ricorsi presentati dall' ente gestore del porto e dallo stesso manager (appoggiati da ministero dei Trasporti e Regione), stabilendo il reintegro del alla presidenza dell' **Autorità**.



Porti: D' Agostino candidato a presidenza europea Espo

(ANSA) - TRIESTE, 01 LUG - Ieri la sentenza del Tar del Lazio e oggi la candidatura alla presidenza di ESPO - European Sea Ports Organisation, di cui è uno dei due vicepresidenti. Il provvedimento del Tribunale amministrativo che ha reinsediato di fatto il presidente dell' **Autorità** di **sistema** del mar Adriatico orientale, Zeno D' Agostino, è stato (casualmente) in perfetta sincronia con l' Executive Committee dell' organizzazione europea, che oggi appunto si è riunito per ufficializzare la presentazione delle candidature. Con D' Agostino, si è candidata l' altra vicepresidente, la finlandese Annaleena Makila (Managing Director della Finnish Port Association). Le elezioni si svolgeranno a novembre, alla scadenza del biennio di presidenza, quando dunque decadrà l' irlandese Eamonn O' Reilly (Chief Executive of the Port of Dublin). D' Agostino è di nuovo al lavoro dopo la firma ieri sera del decreto della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, domani sarà di nuovo nell' ufficio alla Torre del Lloyd. "Sono tornato giusto in tempo per candidarmi, e non ho sassolini nelle scarpe - dice D' Agostino all' ANSA rispondendo a una domanda specifica - Torno a fare quello che facevo prima, se l' interesse di chi ha fatto denuncia era di indebolire il sottoscritto, la mossa si è rivelata un boomerang. Dunque di chiunque si tratti, va ringraziato". La carica di presidente dell' **Autorità** portuale dunque non era inconfiribile, secondo il Tar, nonostante fosse già presidente del Ttp (controllato per il 40% dalla stessa **Autorità**). Ora, questa dovrà nominare un nuovo presidente del Trieste Terminal Passeggeri: "Ci stiamo pensando, vedremo...", annuncia D' Agostino, che si è dimesso da questa carica dopo la delibera Anac e non si ricandiderà per una latente incompatibilità individuata dal Tar. E il popolo dei portuali? "Li ho sentiti e ci siamo scritti più volte in questo periodo. 'Siamo pronti a tornare in piazza', mi hanno detto, erano tutti in apprensione, volevano tirarmi su il morale. Questa è una storia a lieto fine, fa piacere a me e a Mario Sommariva (tornato nelle funzioni di Segretario generale) fare qualcosa che crea lavoro". (ANSA).



Fedriga: un sollievo la sentenza del Tar

TRIESTE La sentenza del Tar ha il merito di porre fine a una questione che, sorta su un interrogativo di natura tecnico-giuridica, rischiava di generare effetti negativi sul piano della credibilità internazionale del porto di Trieste e delle nostre istituzioni tutte. A tirare un sospiro di sollievo non è dunque solo il presidente Zeno d'Agostino, ma l'intera comunità regionale. Questo il commento del governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, alla sentenza con la quale il Tar del Lazio ha disposto il reinsediamento di Zeno d'Agostino ai vertici dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale. Si chiude una parentesi difficile per la comunità regionale, che ha trovato tuttavia la forza di compattarsi di fronte a un'evidenza, quella del lavoro svolto in questi anni a favore del rilancio del sistema portuale e logistico, ritenuta più forte di qualsiasi lettura restrittiva delle norme, ha proseguito il governatore. Il fatto che il più diffuso sentimento dei cittadini del Friuli Venezia Giulia abbia trovato conforto nella pronuncia del Tar del Lazio conclude Fedriga appare pertanto di buon auspicio affinché il Porto possa continuare a rappresentare, anche attraverso la continuità di mandato dei propri vertici, un punto di riferimento per gli investitori nazionali ed esteri.



Serracchiani: "Caso D' Agostino non deve più accadere"

Serracchiani: "Caso D' Agostino non deve più accadere" 01 Luglio 2020 - Redazione Roma - 'Il Tar ha fornito un chiarimento atteso e opportuno, con una decisione che reintegra Zeno D' Agostino nel suo incarico e chiude una falla sconcertante che era stata aperta nella governance del porto di Trieste e nell' apparato normativo. Con maggiore tranquillità e con più forti motivazioni, ora spetta agli organi legislativi creare le condizioni affinché simili situazioni non si verificano ancora, né a Trieste né altrove. Il Pd segue con determinazione la strada dell' emendamento ammesso in commissione Bilancio'. Lo afferma la deputata Debora Serracchiani (Pd), commentando la sentenza del Tar del Lazio, in base alla quale Zeno D' Agostino dovrà essere reintegrato nell' incarico di presidente dell' Autorità portuale del Mare Adriatico orientale, dopo il suo ricorso contro la sua destituzione da parte di Anac.

Informatica

Non è ancora partito il processo di integrazione, come si vede negli screenshot della pagina pubblica. Per accedere all'elenco di tutti i processi di integrazione, è necessario accedere alla pagina pubblica. Per accedere all'elenco di tutti i processi di integrazione, è necessario accedere alla pagina pubblica.

Segui il più e personalizza

Serracchiani: "Caso D'Agostino non deve più accadere"

01 luglio 2020 - Redazione

Roma. — "Il Tar ha fornito un chiarimento atteso e opportuno, con una decisione che reintegra Zeno D'Agostino nel suo incarico e chiude una falla sconcertante che era stata aperta nella governance del porto di Trieste e nell'apparato normativo. Con maggiore tranquillità e con più forti motivazioni, ora spetta agli organi legislativi creare le condizioni affinché simili situazioni non si verificano ancora, né a Trieste né altrove. Il Pd segue con determinazione la strada dell'emendamento ammesso in commissione Bilancio". Lo afferma la deputata Debora Serracchiani (PD), commentando la sentenza del Tar del Lazio, in base alla quale Zeno D'Agostino dovrà essere reintegrato nell'incarico di presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico orientale, dopo il suo ricorso contro la sua destituzione da parte di Anac.

Iscriviti alla newsletter

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

Scopri di più

Articoli correlati

Porto, tentativo di salvataggio Il ministero chiama la Vigilanza

Musolino pubblica i documenti: ho servito il Paese. L'accordo «nascosto» on line

Francesco Bottazzo

VENEZIA Prima di commissariare il Porto di Venezia il ministero alle Infrastrutture vuole vederci chiaro. Ieri il capo di gabinetto di Paola De Micheli ha scritto alla Direzione generale di vigilanza sulle autorità portuali chiedendo di capire se il rendiconto 2019 non approvato nel Comitato di gestione del 18 giugno rientra tra le fattispecie definite dall' articolo 7 della legge sui Porti che di fatto prevede lo scioglimento del Comitato e la nomina del commissario. In sostanza il ministero chiede alla Direzione (che ha già aperto una ispezione sulle contestazioni fatte dai due componenti nominati da Regione e Città metropolitana) se il rendiconto può essere considerato bilancio, quasi un ultimo tentativo per evitare il commissariamento che altrimenti diventerebbe inevitabile. L' unica cosa certa è che il ministro deve arrivare a Venezia venerdì 10 luglio per il test di sollevamento del Mose alle tre bocche di porto con il «caso **Musolino**» risolto. Nel frattempo il presidente dell' Autorità portuale continua in quella che ha chiamato «operazione trasparenza» inviando le informative mandate l' anno scorso al presidente del Veneto Luca Zaia e al sindaco della Città metropolitana Luigi Brugnaro («Io non ho nulla da nascondere, ho servito il mio Paese tutelando interesse pubblico e rimediando gli errori degli altri») e twittando i verbali delle riunioni del Comitato di gestione sull' accordo del terminal di Fusina, diventato la discriminante nella mancata approvazione del bilancio. **Pino Musolino** continua a ribadire l' assoluta correttezza della procedura seguita («Ho firmato io come prevede la legge»), ma di fatto non risponde alle sottolineature che hanno sempre fatto i due rappresentanti del comitato di gestione Fabrizio Giri (Città metropolitana) e Maria Rosaria Campitelli (Regione) al presidente. E cioè la mancata comunicazione dell' accordo preliminare su Fusina che prevedeva la revisione del project financing con lo stanziamento di nove milioni di euro (due subito) alla Ro Port Mos - la società che ha costruito e gestisce il terminal delle autostrade del mare - se non a cose già fatte. «Non siamo mai stati informati di quanto effettuato prima che lo scoprimmo personalmente», hanno più volte ribadito Giri e Campitelli. (Anche la pubblicazione on line dell' intesa si è scoperto essere stata fatta un anno dopo per un errore, così ha spiegato **Pino Musolino**, della società informatica a cui è stato affidato l' adempimento). Il perfezionamento dell' accordo di revisione del Pef fu concluso con il voto favorevole a maggioranza (**Musolino** e l' ammiraglio della Capitaneria, Giri votò contro, Campitelli non partecipò). «Il voto contrario al rendiconto espresso nella seduta del 18 giugno 2020 non può comportare in alcun modo la revisione dell' atto di riordino del piano di fusina, poiché si determinerebbe un debito fuori bilancio e quindi un illecito - attacca il presidente dell' Autorità portuale di Venezia e Chioggia - Ciò che provoca invece è il rischio di paralizzare la disponibilità di finanziamento di opere e attività necessarie allo sviluppo dei nostri scali». Nel luglio 2019 i due «ribelli» chiesero, senza successo che i sette milioni rimanenti per Fusina fossero stralciati dal conto del bilancio al fine di confluire nell' avanzo di amministrazione vincolato 2019, per poi essere eventualmente utilizzati solo a fronte dell' effettiva modifica del Pef.



Porto, Musolino mostra le carte I suoi accusatori: «Mai avvisati»

«Il presidente dell' Autorità ribadisce la correttezza nella revisione del piano `A rischio l' operatività dello scalo: nave costretta ad andare a Capodistria

LO SCONTRO MESTRE L' operazione trasparenza scatta alle 9 di mattina, quando il presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino posta su twitter i verbali del Comitato di gestione **portuale** del 2018 che illustrano la necessità di variare il Piano economico finanziario per riequilibrare i rapporti fra l' **Autorità** e la Venice Ro Port Mos, alle prese con il project financing del terminal di Fusina varato nel 2009. Un impianto giudicato dagli esperti troppo squilibrato a favore del concessionario - ovvero della società del Gruppo Mantovani ora alle prese con la procedura concorsuale - la cui modifica è all' origine dello scontro amministrativo e politico fra il porto da un parte e la Regione e la Città metropolitana dall' altro, che ha portato al mancato varo del bilancio e al ischio di commissariamento per il porto. VERBALI ON LINE Niente di nuovo, in realtà, nelle carte pubblicate da Musolino. Semmai la conferma della volontà di agire con la massima trasparenza, come dimostrato da altri documenti che l' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico settentrionale** (Adspmas) aveva inviato fra gennaio e luglio dello scorso anno a Regione e Città metropolitana. L' **Autorità**, ribadisce una nota, «intende chiarire che, tutta la documentazione è stata fornita in più occasioni, tanto ai rappresentanti di Città metropolitana e Regione del Veneto, quanto ai rappresentanti istituzionali dei due enti». Questi ultimi, com' è noto, hanno risposto nei giorni scorsi con l' esposto in Procura nel quale si sostiene di avere appreso «casualmente da terzi, che, a nostra totale insaputa, il presidente Musolino aveva già siglato, proprio quel 27 luglio 2018, un accordo preliminare con la società Venice Ro Port Mos, con il quale l' **Autorità** di **Sistema Portuale** si impegnava a dare 9 milioni di euro a titolo di contributo pubblico». Dichiarazioni che ora sono sul tavolo dei funzionari del ministero delle Infrastrutture incaricati dal ministro Paola De Micheli di fare chiarezza sul bilancio del porto e, di conseguenza, sul futuro del presidente Musolino. Una situazione che, temono gli operatori portuali, rischia di ripercuotersi pesantemente sull' attività dello scalo veneziano. Una prova indiretta arriva da Malamocco, dove martedì è arrivata in rada la nave Zanol Force con un carico di 1200 tonnellate d' acciaio da scaricare a Porto Marghera. La nave però ha un pescaggio di 11.39 metri, 19 centimetri in più della profondità dei canali portuali. Così l' armatore, vista l' impossibilità di approdare a Porto Marghera, ha deciso di fare rotta al porto di Capodistria per scaricare la nave. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ALBERTO FRANCESCONI



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Battaglia del porto, le carte di Musolino

«I due consiglieri sapevano». Controdossier di Giri e Campitelli inviato al ministero. L'ipotesi del commissariamento

Alberto Vitucci «Sapevano». Il presidente dell'Autorità portuale **Pino Musolino** gioca le sue carte. E fa circolare il verbale del 27 luglio 2018. Il giorno in cui venne firmata la nuova convenzione tra Porto e la società di Fusina del gruppo Mantovani. La pietra dello scandalo. Che ha portato i due componenti del Comitato di gestione che affiancano **Musolino** (Fabrizio Giri rappresentante del Comune e Maria Rosa Campitelli della Regione) a votare contro il bilancio. Già l'anno scorso non si erano presentati, e **Musolino** aveva votato il bilancio da solo. Adesso tre sedute e tre fumate nere. «Non possiamo firmare una manovra che non ci trova d'accordo», hanno scritto. Il 30 giugno, termine ultimo previsto per l'approvazione del bilancio, è così scivolato via. E adesso il ministro delle infrastrutture Paola De Micheli potrebbe disporre il commissariamento del Porto. Eventualità prevista dall'articolo 7 della nuova legge Delrio. C'è qualche giorno di tempo. E al ministero in queste ore arrivano dossier, lettere e memoriali. Nelle carte esibite da **Musolino** ci sarebbe, secondo il presidente, la «prova regina» che i due consiglieri erano stati informati. Un passaggio che annuncia «l'ipotesi di nuovo accordo con la società» che gestisce dal 2009 il project financing cioè l'accordo pubblico privato per la realizzazione della piattaforma del terminal traghetti a Fusina. Venti milioni di investimenti in meno (da 159 a 139 milioni di euro a carico del privato), 9 milioni di contributo pubblico, dieci anni di proroga della concessione. «Ma il danno sarebbe stato non farlo», insiste **Musolino**, «perché così si recuperavano anche i canoni non pagati per 3 milioni e 600 mila euro». **Musolino** esibisce anche le lettere con cui sollecitava il sindaco Brugnaro e il presidente Zaia a «supportare» il Porto per la buona riuscita dell'iniziativa. «Tutto trasparente», insiste, «i nostri bilanci sono a posto, lo hanno detto anche i Revisori dei conti. Sono tranquillo». Giri e Campitelli da parte loro non l'hanno presa bene. E hanno inviato a loro volta al ministero le spiegazioni sul perché non hanno votato quel bilancio e la mancata informazione. Spiegazioni messe a verbale anche il 20 gennaio scorso. Dunque il braccio di ferro continua. Adesso la palla è in mano al ministero. Che potrebbe decidere di non commissariare l'Autorità veneziana. Oppure nominare commissario lo stesso **Musolino**. O infine procedere alla sua revoca. Scelta in ogni caso difficile, visto che le parti hanno anche segnalato quanto successo alla Procura. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La concessione

Il terminal nella bufera

A sinistra il terminal per i traghetti realizzato dalla Mantovani a Fusina, al centro delle polemiche per la rivisitazione dell' accordo di project financing e il presidente dell' autorità portuale di Venezia, **Pino Musolino**.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL CARTEGGIO CON GLI ENTI

Le lettere a Zaia e Brugnarò «Date risposte e chiariti dubbi»

L' Autorità portuale in una nota ribatte ai dubbi sulla scarsa trasparenza sul caso Fusina e mostra le missive di gennaio e del luglio 2019 ai politici

«Tutta la documentazione è stata fornita in più occasioni, tanto ai rappresentanti di Città Metropolitana e Regione del Veneto, quanto ai rappresentanti istituzionali dei due Enti». Carte alla mano, l' **Autorità portuale** conta di fugare i dubbi sulle informazioni date a Regione e Città metropolitana sulla revisione del Piano economico finanziario del Venice.Ro. Port.Mos. Lettere informative vennero inviate a Zaia e Brugnarò, il 21 gennaio e 25 luglio 2019 e all' assessore regionale De Berti il 30 luglio 2019. Comunicazioni istituzionali, precisa l' **Autorità**, in cui sono «state fornite le risposte e chiariti i dubbi». Continua l' operazione trasparenza di Musolino. Nella nota di ieri l' **Autorità portuale** precisa anche che l' accordo di riordino è stato «presentato nella seduta del Comitato di Gestione del 27 luglio 2018 ai rappresentanti della Città Metropolitana e delle Regione del Veneto (verbale n°6/2018, ndr) «ed è stato successivamente siglato dal Presidente». E si precisa: «Il perfezionamento dell' Accordo di revisione del PEF si è concluso con il voto favorevole a maggioranza della seduta del Comitato di Gestione del 20 gennaio 2020, momento in cui i rappresentanti di Città Metropolitana e Regione avrebbero potuto bloccare, se lo avessero voluto, l' Accordo». Ma allora solo Giri, spiega la nota, «votò contro, giustificando tale scelta sulla base del fatto», si legge, che l' approvazione del verbale di accordo preliminare per la revisione del PEF, «non rientra nelle competenze del Comitato di Gestione ma è competenza esclusiva del Presidente (e non si può che rilevare una palese contraddizione fra quanto dichiarato nel corso di tale seduta e quanto espresso successivamente)», scrive l' **Autorità**. Campitelli era assente. L' accordo venne approvato con i voti favorevoli di Musolino e dell' ammiraglio Pellizzari. E si precisa che il voto contro il rendiconto 2019 del 18 giugno scorso «non può comportare la revisione dell' atto di riordino del PEF di Fusina poiché si determinerebbe un debito fuori bilancio e quindi un illecito (fattispecie che l' Ente non prende nemmeno in considerazione); ciò che provoca invece è il rischio di paralizzare» finanziamenti e attività necessarie «allo sviluppo dei Porti di Venezia e Chioggia». -- MITIA CHIARIN.



Confetra Nord Est: Salvaro, preoccupati per il futuro del porto di Venezia - Ferpress

(FERPRESS) Venezia, 1 LUG Ieri mattina il Comitato di gestione convocato per approvare il bilancio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale non si è svolto per la assenza dei rappresentanti di Regione Veneto e Comune di Venezia. Era l'ultimo giorno utile per la approvazione; la legge prevede che in assenza della approvazione l' Autorità di Sistema Portuale possa essere commissariata. Una eventualità che preoccupa molto gli operatori. Il presidente di Confetra Nord Est Paolo Salvaro commenta: Quello che temevamo è puntualmente accaduto. La riunione del Comitato di gestione è saltata per l'assenza dei rappresentanti di Comune e Regione e adesso per il Porto di Venezia il futuro è ancora più incerto. Eppure poco più di 4 mesi fa il 13 febbraio scorso in occasione dell'iniziativa Manifesto per Venezia tutti avevano promesso responsabilità e attenzione per il Porto che è un asset fondamentale non solo della città, ma di tutto il Nord Est e dell'intera economia italiana. Evidentemente parole al vento, come tante altre volte ci è capitato di sentire in questi anni. Si apre adesso una fase d'incertezza che come Confetra Nord Est ci preoccupa molto: ci sono interventi importanti che sembravano finalmente sbloccati e che potrebbero nuovamente essere rinviati. Noi ci auguriamo che lo scavo dei canali, ai primi di luglio era previsto l'avvio dei lavori di dragaggio per il Malamocco Marghera, e di dragaggi anche a Chioggia- sia considerato attività di ordinaria amministrazione, e quindi anche nel caso di un commissariamento del Porto, possa essere realizzato ugualmente. Lo stesso dicasi per l'intervento finanziario a sostegno del salario dei lavoratori delle compagnie portuali, danneggiate dall'emergenza Covid. Ma al di là della contingenza, quello che colpisce, è che per l'ennesima volta il Porto è oggetto di scontri e incertezze che ne minano il futuro, e lo danneggiano anche sul piano dell'immagine nel panorama internazionale. Venezia è ormai il Porto dove da anni non si decide nulla sulle navi da crociera, dove da anni non si fa nulla o quasi per assicurare l'accessibilità nautica, penalizzata anche dal Mose, dove da anni si attende di capire in che luogo scaricare i fanghi dei dragaggi, nemmeno fossero scarti di centrali nucleari. Tutto questo sulla pelle delle imprese che operano nel e con il porto e dei lavoratori. Senza tenere conto che in un settore dove gli investimenti sono sempre impegnativi e si programmano su tempi medi e lunghi, questa incertezza ha un effetto certo: allontanare le compagnie di navigazione verso luoghi in cui alle parole seguono davvero i fatti.



Precisazione AdSPMAS in merito a presunta assenza di trasparenza di informazioni su revisione PEF Venice.Ro.Port.Mos

Venezia- "In merito alla asserita assenza di trasparenza nell' informare adeguatamente la Regione del Veneto e il Comune di Venezia circa le attività in essere per la revisione del Piano Economico Finanziario alla base del PPP siglato fra l' Ente e il concessionario Venice.Ro.Port.Mos, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale intende chiarire che, tutta la documentazione è stata fornita in più occasioni, tanto ai rappresentanti di Città Metropolitana e Regione del Veneto, quanto ai rappresentanti istituzionali dei due Enti. Al fine di fugare, si spera definitivamente, ogni dubbio in merito, alla presente vengono allegate le comunicazioni istituzionali in cui sono state fornite le risposte e chiariti i dubbi riguardanti l' operazione di riordino del PEF. In ossequio alla trasparenza invocata, si ricorda inoltre che:

- 1- L' accordo di riordino del PEF è stato presentato nella seduta del Comitato di Gestione del 27 luglio 2018 ai rappresentanti della Città Metropolitana e delle Regione del Veneto come risulta dal verbale n°6/2018 ed è stato successivamente siglato dal Presidente dell' AdSP-MAS come previsto dall' art.8 della l.84/94 e ss.mm.ii).
- 2- Il perfezionamento dell' Accordo di revisione del PEF si è concluso con il voto favorevole a maggioranza della seduta del Comitato di Gestione del 20 gennaio 2020, momento in cui i rappresentanti di Città Metropolitana e Regione avrebbero potuto bloccare, se lo avessero voluto, l' Accordo di revisione del PEF. Nel corso di quella seduta, sempre in ossequio alla trasparenza richiesta, il solo rappresentante della Città metropolitana votò contro, giustificando tale scelta sulla base del fatto che tale attività (l' approvazione del verbale di accordo preliminare per la revisione del PEF del luglio 2018) non rientra nelle competenze del Comitato di Gestione ma è competenza esclusiva del Presidente (e in tal senso non si può che rilevare una palese contraddizione fra quanto dichiarato nel corso di tale seduta e quanto espresso successivamente). In assenza del rappresentante della Regione del Veneto e con i voti favorevoli del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale Dott. **Pino Musolino** e del Direttore Marittimo Amm. Piero Pellizzari, l' atto è quindi stato approvato in via definitiva.
- 3- Il voto contrario al Rendiconto 2019 espresso nella seduta del 18 giugno 2020 non può comportare in alcun modo la revisione dell' atto di riordino del PEF di Fusina poiché si determinerebbe un debito fuori bilancio e quindi un illecito (fattispecie che l' Ente, ovviamente, non prende nemmeno in considerazione); ciò che provoca invece è il rischio di paralizzare la disponibilità di finanziamento di opere e attività necessarie allo sviluppo dei Porti di Venezia e Chioggia".

<http://www.ilnautilus.it/wp-content/Documents/LETT30LUG19DOTTEBERTI.pdf> <http://www.ilnautilus.it/wp-content/Documents/LETT25LUG19Sindaco.pdf> <http://www.ilnautilus.it/wp-content/Documents/LETT25LUG19PresidenteRegione.pdf> <http://www.ilnautilus.it/wp-content/Documents/LETT21GEN19PresidenteRegione.pdf> <http://www.ilnautilus.it/wp-content/Documents/LETT21GEN19Sindacometropolitano.pdf>



Informare

Venezia

Non valida anche la terza seduta del Comitato di gestione dell' AdSP del Mare Adriatico Settentrionale

Ancora una volta assenti i componenti rappresentanti del Comune e della Regione Anche la seduta di ieri del Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, programmata con convocazione urgente al fine di approvare la variazione ai residui attivi e passivi dell' esercizio finanziario 2019 dell' ente e il rendiconto generale per l' esercizio finanziario 2019, è stata dichiarata per la terza volta non valida. Ancora una volta, infatti, sono risultati assenti il componente rappresentante la Città Metropolitana di Venezia, Fabrizio Giri, e la componente della Regione del Veneto, Maria Rosaria Campitelli. «La situazione, assolutamente inedita a livello nazionale - ha commentato il presidente dell' **AdSP**, Pino Musolino - è tanto più inspiegabile se si considera che l' ente ha un bilancio particolarmente florido, oltre che già validato dai revisori nominati dal MEF e dal MIT, nonché col parere favorevole dell' Organismo di partenariato. I componenti del Comitato Giri e Campitelli - ha rilevato Musolino - hanno rifiutato oggi la terza opportunità che era stata loro offerta per dimostrare che il futuro dei porti di Venezia e Chioggia è più importante di qualsiasi tattica di breve periodo o questione di natura personale. La loro scelta di irrazionale intransigenza, nonostante l' ente abbia continuato anche in questi giorni a produrre spiegazioni supportate da dati e pareri inoppugnabili sull' efficacia delle sue azioni, ha ricadute gravi, perché rischia di limitare l' operatività dell' **Autorità** in una fase congiunturale che richiederebbe, invece, soluzioni condivise innovative e flessibili per rilanciare il cluster marittimo e scongiurare eventuali crisi occupazionali».



Precisazione AdSPMAS in merito a presunta assenza di trasparenza di informazioni su revisione PEF Venice.Ro.Port.Mos

Venezia, 01 luglio- "In merito alla asserita assenza di trasparenza nell'informare adeguatamente la Regione del Veneto e il Comune di Venezia circa le attività in essere per la revisione del Piano Economico Finanziario alla base del PPP siglato fra l' Ente e il concessionario Venice.Ro.Port.Mos, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale intende chiarire che, tutta la documentazione è stata fornita in più occasioni, tanto ai rappresentanti di Città Metropolitana e Regione del Veneto, quanto ai rappresentanti istituzionali dei due Enti. Al fine di fugare, si spera definitivamente, ogni dubbio in merito, alla presente vengono allegate le comunicazioni istituzionali in cui sono state fornite le risposte e chiariti i dubbi riguardanti l' operazione di riordino del PEF. In ossequio alla trasparenza invocata, si ricorda inoltre che:

- 1- L' accordo di riordino del PEF è stato presentato nella seduta del Comitato di Gestione del 27 luglio 2018 ai rappresentanti della Città Metropolitana e delle Regione del Veneto come risulta dal verbale n°6/2018 ed è stato successivamente siglato dal Presidente dell' AdSP-MAS come previsto dall' art.8 della l.84/94 e ss.mm.ii).
- 2- Il perfezionamento dell' Accordo di revisione del PEF si è concluso con il voto favorevole a maggioranza della seduta del Comitato di Gestione del 20 gennaio 2020, momento in cui i rappresentanti di Città Metropolitana e Regione avrebbero potuto bloccare, se lo avessero voluto, l' Accordo di revisione del PEF. Nel corso di quella seduta, sempre in ossequio alla trasparenza richiesta, il solo rappresentante della Città metropolitana votò contro, giustificando tale scelta sulla base del fatto che tale attività (l' approvazione del verbale di accordo preliminare per la revisione del PEF del luglio 2018) non rientra nelle competenze del Comitato di Gestione ma è competenza esclusiva del Presidente (e in tal senso non si può che rilevare una palese contraddizione fra quanto dichiarato nel corso di tale seduta e quanto espresso successivamente). In assenza del rappresentante della Regione del Veneto e con i voti favorevoli del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale Dott. **Pino Musolino** e del Direttore Marittimo Amm. Piero Pellizzari, l' atto è quindi stato approvato in via definitiva.
- 3- Il voto contrario al Rendiconto 2019 espresso nella seduta del 18 giugno 2020 non può comportare in alcun modo la revisione dell' atto di riordino del PEF di Fusina poiché si determinerebbe un debito fuori bilancio e quindi un illecito (fattispecie che l' Ente, ovviamente, non prende nemmeno in considerazione); ciò che provoca invece è il rischio di paralizzare la disponibilità di finanziamento di opere e attività necessarie allo sviluppo dei Porti di Venezia e Chioggia".



Venezia, la rivolta delle imprese contro la distruzione del porto

GAM EDITORI

2 luglio 2020 - Il porto di Venezia rappresenta una realtà con 22.000 lavoratori con 6,6 miliardi di fatturato diretto: è la base strategica per l' import e l' export di uno dei pi importanti poli industriali del Paese considerando che attraverso lo scalo di Venezia viene servita l' economia di tre regioni che rappresentano oltre il 40 % del PIL nazionale. Per questo non è e non può essere argomento perenne di scontri polemici, di azioni di contrasto, non può essere specialmente la vittima designata di rinvii costanti che hanno cronicizzato problemi operativi e che ora minacciano di annientare l' operatività stessa dello scalo marittimo. Con un "no" secco, e inequivocabile rispetto alla prospettiva di gestioni emergenziali che cristallizzano una volta di più i problemi, scende in campo la Community portuale di Venezia, che raggruppa i principali operatori dello scalo marittimo e anche numerose Associazioni imprenditoriali che, per altro, il 13 febbraio scorso, si erano già rese protagoniste del "Manifesto per Venezia" organizzando una manifestazione che aveva spinto alla mobilitazione anche tutti i lavoratori del porto e che era culminata in un imponente corteo di barche in Canale della Giudecca sino al terminal passeggeri. Con l' ombra sempre più fitta di un commissariamento dell' Autorità di Sistema Portuale, a causa della reiterata bocciatura del bilancio, il porto di Venezia rischia oggi di fare rotta verso il nulla. Ma il mondo imprenditoriale è per la prima volta compatto nella risposta: nessuna mozione o nessuna discesa in campo pro o contro la gestione portuale. Il problema è oggi il porto: il più prestigioso porto d' Italia, colpito dalla crisi post Covid, già penalizzato da anni e anni di mancate decisioni e di politiche solo negative rispetto alle attività commerciali, passeggeri e industriali dello scalo, non è disposto ad accettare più nulla passivamente. Otto anni di scontri e dibattiti sterili sulle grandi navi passeggeri, anni di ritardo nella manutenzione regolare dei canali indispensabile per consentire l' ingresso di navi che rischiano invece di incagliarsi, lo stallo sul fronte delle concessioni portuali che ha generato e genera incertezza e problemi per le imprese terminalistiche, un piano morfologico della laguna sempre in lista di attesa e senza il quale non è possibile prevedere i siti dove scaricare i fanghi dei fondali. Adesso basta: per la Venezia Port Community, pronta ad azioni di tutela contro chi è responsabile del degrado del porto, è venuto il momento del fare e della resa dei conti.



Confetra Nord Est sulla situazione del Porto di Venezia

GAM EDITORI

1 luglio 2020 - Il Comitato di gestione convocato per approvare il bilancio dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale non si è svolto per la assenza dei rappresentanti di Regione Veneto e Comune di Venezia. Ieri, 30 giugno, era l' ultimo giorno utile per la approvazione; la legge prevede che in assenza della approvazione l' Autorità di Sistema Portuale possa essere commissariata. Una eventualità che preoccupa molto gli operatori. Il presidente di Confetra Nord Est Paolo Salvaro commenta: "Quello che temevamo è puntualmente accaduto. La riunione del Comitato di gestione è saltata per l' assenza dei rappresentanti di Comune e Regione e adesso per il Porto di Venezia il futuro è ancora più incerto. Eppure poco più di 4 mesi fa il 13 febbraio scorso in occasione dell' iniziativa "Manifesto per Venezia" tutti avevano promesso responsabilità e attenzione per il Porto che è un asset fondamentale non solo della città, ma di tutto il Nord Est e dell' intera economia italiana. Evidentemente parole al vento, come tante altre volte ci è capitato di sentire in questi anni. Si apre adesso una fase d' incertezza che come Confetra Nord Est ci preoccupa molto: ci sono interventi importanti che sembravano finalmente sbloccati e che potrebbero nuovamente essere rinviati. Noi ci auguriamo che lo scavo dei canali - ai primi di luglio era previsto l' avvio dei lavori di dragaggio per il Malamocco Marghera, e di dragaggi anche a Chioggia - sia considerato attività di ordinaria amministrazione, e quindi anche nel caso di un commissariamento del Porto, possa essere realizzato ugualmente. Lo stesso dicasi per l' intervento finanziario a sostegno del salario dei lavoratori delle compagnie portuali, danneggiate dall' emergenza Covid. Ma al di là della contingenza, quello che colpisce, è che per l' ennesima volta il Porto è oggetto di scontri e incertezze che ne minano il futuro, e lo danneggiano anche sul piano dell' immagine nel panorama internazionale. Venezia è ormai il Porto dove da anni non si decide nulla sulle navi da crociera, dove da anni non si fa nulla o quasi per assicurare l' accessibilità nautica, penalizzata anche dal Mose, dove da anni si attende di capire in che luogo scaricare i fanghi dei dragaggi, nemmeno fossero scarti di centrali nucleari. Tutto questo sulla pelle delle imprese che operano nel e con il porto e dei lavoratori. Senza tenere conto che in un settore dove gli investimenti sono sempre impegnativi e si programmano su tempi medi e lunghi, questa incertezza ha un effetto certo: allontanare le compagnie di navigazione verso luoghi in cui alle parole seguono davvero i fatti".



Precisazione AdSPMAS in merito a presunta assenza di trasparenza di informazioni su revisione PEF Venice.Ro.Port.Mos

Venezia, 1 luglio - "In merito alla asserita assenza di trasparenza nell'

Venezia, 1 luglio In merito alla asserita assenza di trasparenza nell'informare adeguatamente la Regione del Veneto e il Comune di Venezia circa le attività in essere per la revisione del Piano Economico Finanziario alla base del PPP siglato fra l'Ente e il concessionario Venice.Ro.Port.Mos, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale intende chiarire che, tutta la documentazione è stata fornita in più occasioni, tanto ai rappresentanti di Città Metropolitana e Regione del Veneto, quanto ai rappresentanti istituzionali dei due Enti. Al fine di fugare, si spera definitivamente, ogni dubbio in merito, alla presente vengono allegate le comunicazioni istituzionali in cui sono state fornite le risposte e chiariti i dubbi riguardanti l'operazione di riordino del PEF. In ossequio alla trasparenza invocata, si ricorda inoltre che:

1- L'accordo di riordino del PEF è stato presentato nella seduta del Comitato di Gestione del 27 luglio 2018 ai rappresentanti della Città Metropolitana e delle Regione del Veneto come risulta dal verbale n°6/2018 ed è stato successivamente siglato dal Presidente dell'AdSP-MAS come previsto dall'art.8 della l.84/94 e ss.mm.ii).

2- Il perfezionamento dell'Accordo di revisione del PEF si è concluso con il voto favorevole a maggioranza della seduta del Comitato di Gestione del 20 gennaio 2020, momento in cui i rappresentanti di Città Metropolitana e Regione avrebbero potuto bloccare, se lo avessero voluto, l'Accordo di revisione del PEF. Nel corso di quella seduta, sempre in ossequio alla trasparenza richiesta, il solo rappresentante della Città metropolitana votò contro, giustificando tale scelta sulla base del fatto che tale attività (l'approvazione del verbale di accordo preliminare per la revisione del PEF del luglio 2018) non rientra nelle competenze del Comitato di Gestione ma è competenza esclusiva del Presidente (e in tal senso non si può che rilevare una palese contraddizione fra quanto dichiarato nel corso di tale seduta e quanto espresso successivamente). In assenza del rappresentante della Regione del Veneto e con i voti favorevoli del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale Dott. Pino Musolino e del Direttore Marittimo Amm. Piero Pellizzari, l'atto è quindi stato approvato in via definitiva.

3- Il voto contrario al Rendiconto 2019 espresso nella seduta del 18 giugno 2020 non può comportare in alcun modo la revisione dell'atto di riordino del PEF di Fusina poiché si determinerebbe un debito fuori bilancio e quindi un illecito (fattispecie che l'Ente, ovviamente, non prende nemmeno in considerazione); ciò che provoca invece è il rischio di paralizzare la disponibilità di finanziamento di opere e attività necessarie allo sviluppo dei Porti di Venezia e Chioggia.



Venezia Today

Venezia

Musolino: «Non è vero che Giri e Campitelli non sapevano della revisione del Pef»

Il presidente dell' Autorità portuale: «L' accordo alla base del partenariato pubblico-privato fra ente e Venice.Ro.Port.Mos è stato presentato al comitato del 27 luglio 2018 e votato a maggioranza il 20 gennaio 2020

«Il bilancio è in pareggio e lo sarebbe stato anche a escavi fatti». Il presidente dell' Autorità portuale **Pino Musolino** ne era convinto poche ore dopo aver appreso della bocciatura del rendiconto 2019 del porto, il 18 giugno scorso, da parte dei 2 componenti di Città Metropolitana e Regione al comitato di gestione. Ieri, martedì 30 giugno, ultimo giorno utile per l' approvazione del bilancio, il comitato è stato disertato per la terza volta da Fabrizio Giri e Maria Rosaria Anna Campitelli. Un commissariamento, secondo le ultime indiscrezioni, è improbabile perché mancano 8 mesi al rinnovo della carica presidenziale dell' Autorità di sistema portuale del mar Adriatico settentrionale. Per il rendiconto 2019 il problema verrà superato con l' avvallo dal ministero dei Trasporti. Mentre il dubbio resta sulla conferma di **Musolino** al timone al termine del mandato. «Così non colpiscono me, ma l' economia, le imprese e il lavoro del Porto», anche questo il presidente aveva detto. Le precisazioni prodotte erano sul tavolo, a smentire la presunta assenza di trasparenza sulla revisione del piano economico finanziario (Pef) Venice.Ro.Port.Mos, secondo **Musolino**, a spiegare l' operazione alla base del partenariato pubblico-privato (Ppp) siglato fra l' Ente e il concessionario Venice.Ro.Port.Mos. «Tutta la documentazione è stata fornita in più occasioni - secondo l' Autorità di sistema portuale -, tanto ai rappresentanti di Città Metropolitana e Regione del Veneto, quanto a quelli istituzionali degli enti. L' accordo di riordino del Pef è stato presentato nella seduta del comitato di gestione del 27 luglio 2018. Il perfezionamento della revisione del Pef è arrivato con il voto favorevole a maggioranza il 20 gennaio 2020, momento in cui i rappresentanti di Città Metropolitana e Regione avrebbero potuto bloccare, se lo avessero voluto, l' accordo di revisione stesso». Smentisce, **Musolino**, la tesi sostenuta martedì dal sindaco Brugnaro. Per il primo cittadino, «di quella sottoscrizione in un primo momento Giri e Campitelli non sapevano. E una volta venuti a conoscenza dissero che non andava bene». A gennaio, precisa **Musolino**, «il solo rappresentante della Città Metropolitana votò contro, giustificando la scelta sulla base del fatto che tale attività (l' approvazione del verbale di accordo preliminare per la revisione del Pef del luglio 2018) "non rientra nelle competenze del comitato di gestione ma è competenza esclusiva del Presidente", in contraddizione fra quanto dichiarato nel corso della seduta e quanto espresso successivamente». Del resto, il voto contrario al rendiconto 2019 di certo non comporta una revisione dell' atto di riordino del Pef di Fusina. «Prima Trieste, ora Venezia. Vanno bene anche i pretesti per andare all' attacco delle portualità - scrive il presidente di Municipalità di Venezia Giovanni Andrea Martini - Sono centri di potere che potrebbero sfuggire di mano in vista delle elezioni. Ormai saldamente ancorato alla destra in modo non più eludibile, Brugnaro ne assume il carico. Qualcosa deve essere cambiata anche a Roma, dove molte scelte prendono forma. Come quella sulle grandi navi o i fanghi da scavare, ma con un protocollo che non arriva da mesi. Dunque ci vuole una spallata, creare confusione e riproporre la litania della laguna che si adatta alle navi. La destra è in campo per prendersi Venezia. Guardare il disegno non le singole azioni», conclude.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL 10 LUGLIO

Mose, la cerimonia per le prove potrebbe arrivare anche Conte

Ci sarà il ministro delle Infrastrutture, forse anche il premier Giuseppe Conte. Il sindaco e il presidente della Regione, il prete per la benedizione. Se non fosse per i nomi che sono cambiati - e per il luogo della cerimonia, l'isola artificiale del bacan, che allora non esisteva - la «cerimonia» ricorda molto quella della prima pietra e inaugurazione del **Mose**, nella primavera del 2003. Stavolta dovrebbe essere la cerimonia conclusiva, anche se il **Mose** non è finito né collaudato. Venerdì prossimo 10 luglio sarà una giornata da scrivere nel calendario della grande opera. Poco prima delle 10 del mattino comincerà lo «sbarco delle autorità» nell'isola artificiale a San Nicolò. «Visita alla control room» e incontro con le maestranze. Alle 10 la «cerimonia di inaugurazione dell'innalzamento delle paratoie». In realtà si tratta non della fine dei lavori ma del primo test con il sollevamento delle 78 paratoie suddivise nelle quattro barriere di Chioggia, Malamocco, Treporti e Lido, tutte insieme. Gli impianti non sono finiti, dunque il coordinamento lo faranno i militari dell'Esercito con un ponte radio. Filmati stile Istituto luce, musiche, drone che riprenderà tutto dall'alto. Acqua minerale e rinfresco «sobrio», dopo la pubblicazione che i festeggiamenti sarebbero costati 45 mila euro. Rimarranno i costi per le transenne e le imbarcazioni che dovranno portare sull'isola plotoni di giornalisti e di autorità. Ci sarà anche il premier Conte, insieme alla ministra Paola De Micheli, Organizzazione a cura della commissaria Spitz e del provveditore (si chiamava Magistrato alle Acque, cancellato dopo lo scandalo). Con qualche gaffe. Come l'invito spedito ai padroni di casa e responsabili dei cantieri, gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova Fiengo e Ossola. --alberto vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Genova al governo il Recovery Fund a sostegno del porto

Il Comune consegna un dossier da cinque miliardi di euro Obiettivo: finanziare la Diga foranea e nuove aree logistiche

Simone Gallotti Alberto Ghiara / GENOVA 'Ho presentato al presidente del Consiglio un piano di investimenti da cinque miliardi, per cinque -dieci anni su infrastrutture sia verso il mare sia verso terra e sulla digitalizzazione, per fare di Genova un grande centro al servizio dell' Europa». Il sindaco di Genova Marco Bucci ha svelato ieri al Blue Economy Summit - la kermesse annuale di convegni organizzata proprio dal Comune sull' economia del mare - una parte dei suoi piani per lo scalo del capoluogo ligure. Bucci ha spiegato che Genova può diventare 'porta d' ingresso meridionale per l' Europa, non soltanto per il passaggio di merci, ma anche di persone e di cultura». Il sindaco non rilascia dettagli sui contenuti del piano, che ha consegnato al premier Giuseppe Conte durante la sua visita in città lo scorso 28 aprile. Prima di farlo, aspetta un' apertura da parte del governo. Da quello che trapela, i capitoli del piano, che conta un centinaio di pagine, toccano quei dossier del porto non ancora finanziati: in primo luogo il progetto per lo spostamento al largo della Diga foranea, del valore complessivo di un miliardo di euro e oggi finanziato solo in minima parte; la razionalizzazione delle aree portuali - e in questi mesi è in corso, per esempio, la ri zioni potrebbe necessitare davvero di un orizzonte temporale lungo. O ancora, una nuova infrastruttura digitale per le imprese. I cinque miliardi, nel progetto del sindaco, dovrebbero derivare dal Recovery Fund europeo, che ha proprio tra i capitoli di spesa previsti quello sulle infrastrutture. Ma per fare questo, il Comune punta anche a un cambiamento nella governance: l' assessore al porto, Francesco Maresca, ha criticato la riforma portuale voluta nel 2016 dall' allora ministro Graziano Delrio per aver escluso i sindaci dalla gestione delle Authority, mentre Bucci ha proposto un controllo pubblico con apertura ai privati, rilanciando anche, per il futuro, l' idea dell' autonomia finanziaria: 'Il porto - ha detto - dev' essere autosufficiente dal punto di vista finanziario. Oggi produce cinque miliardi l' anno soltanto di Iva. Se il 20% rimanesse sul territorio, ci sarebbe una disponibilità fino a un miliardo l' anno, non ci sarebbe bisogno di chiedere altri fondi e ci sarebbe l' opportunità di far fruttare gli investimenti». Anche il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale (Genova e Savona), Paolo Signorini, interviene sulla governance: 'La riforma del 2016 spiega - aveva un' idea giusta, richiedere requisiti stringenti nei comitati di gestione, ma.



I I summit

Modello Genova, quale futuro Bucci: "Applichiamolo al porto"

La costruzione del nuovo viadotto può essere esportata per altre grandi opere? Confronto all' evento dedicato alla Blue Economy. Delle Piane, Ance: " Non credo possa valere ovunque e per tutto"

di Massimo Minella Ma esiste un modello Genova? E come si deve intendere? Come qualcosa di completamente nuovo, che salta i tempi lunghi della burocrazia e consente di costruire grandi infrastrutture in tempi brevi, come nel caso del nuovo ponte sul Polcevera? Oppure è una strada che si può percorrere una sola volta, per cause eccezionali, e non è più ripetibile? Gli interrogativi rimbalzano da tempo fra politica ed economia, e approdano puntualmente anche al Summit dedicato alla Blue Economy. È qui che rappresentanti delle istituzioni e delle imprese si confrontano sul tema, per capire se in effetti un simile iter autorizzativo assegnato al nuovo ponte è una corsia preferenziale rispetto ai tempi tecnici comuni oppure se può valere ogni volta che ci si trova di fronte a un' emergenza infrastrutturale, cioè sempre in Italia. Il primo a spiegare che in quel modello, che tutti indicano come una sorta di suo marchio personale, non ci sono corsie preferenziali o autorizzazioni eccezionali è il sindaco e commissario per la ricostruzione Marco Bucci. « Il Modello Genova? È andare di pari passo con il Codice degli Appalti europeo, utilizzando le metodologie del settore privato» spiega il commissario durante la sessione dedicata alle innovazioni tecnico-normative che hanno regolato la realizzazione del ponte. Bucci, che annuncia anche di aver chiesto al governo uno stanziamento eccezionale di 5 miliardi per fare di Genova il porto principale dell' Europa del Sud, ricorda ancora che « Il Modello Genova ha regole ben precise: noi siamo andati di pari passo col Codice degli Appalti europeo, con le giuste regole per fare le cose bene e velocemente. Abbiamo lavorato in parallelo e con pratiche in contemporanea, utilizzando le metodologie del settore privato: questa è stata la formula applicata ». Adesso questo modello potrebbe essere mutuato per altre esperienze e orientato sulle grandi opere portuali, a cominciare dalla nuova diga foranea. « Fare debito e reperire risorse non serve se poi i fondi restano fermi senza generare opere e investimenti - aggiunge il governatore della Liguria Giovanni Toti - Mentre siamo qui a condividere idee, a Roma si svolge un dibattito sul debito pubblico, che trovo opportuno in periodo di crisi, ma senza idee su come investirlo e sfruttarlo». Non mancano, comunque, le voci critiche sul tema. Filippo Delle Piane, presidente dei costruttori liguri di Ance non è affatto convinto che una simile esperienza possa essere replicata integralmente anche in altre situazioni. «Questo Paese deve imparare a funzionare anche nell' ordinario - dice - lo non credo che questo modello sia esportabile ovunque e per tutto. Il vero problema è che questo Paese è ormai tutto in emergenza: ponti, scuole, ospedali, tribunali, così come il patrimonio edilizio privato. Abbiamo affidato il sistema di soft law europeo all' ente anticorruzione, perché partiamo sempre dal presupposto che il paese sia corrotto. O questo paese decide di darsi una regola su come agire nella quotidianità o decide di vivere nell' emergenza costante. E nell' emergenza un paese non cresce». A mettere in guardia su presente e futuro delle norme è poi il presidente dell' ordine degli Ingegneri Maurizio Michelini. «Io non ce l' ho con il Codice dei Contratti Pubblici, ma non possiamo avere una legge delega in contrasto con le leggi europee da cui deriva: è una situazione kafkiana - spiega - lo sono a favore del libero mercato, sono contrario a perdere tempo e soldi. Non sminuiamo il Modello Genova all' estrema urgenza, ma è un sistema di input e output che si può anche modulare nella





La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

non più sostenibile per un' economia e un porto che stanno provando a ripartire. « Alla Liguria servono la Gronda e la Diga foranea, ma tutto il Paese ha bisogno del Metodo Genova per rilanciare almeno le più importanti 10 opere infrastrutturali e uscire dalla crisi - spiega Mino Giachino, presidente di Saimare - Il blocco danneggia tutto il Nord Italia, un problema di cui solo in questi giorni la stampa nazionale e il resto d' Italia se ne sono resi conto. Se la rete infrastrutturale europea viene completata, in particolare la Genova- Rotterdam, i porti liguri potrebbero passare da 1000 miliardi a 2200 miliardi di valore dobbiamo crescere per garantire occupazione, ma anche per alleggerire il carico di debito pubblico per il futuro, un carico che non possiamo lasciare in eredità alle prossime generazioni ». ©

RIPRODUZIONE RISERVATA

La polemica

Uiltrasporti: "No all' autoproduzione sui moli"

«Gli armatori bocciano l' emendamento sull' autoproduzione perché vorrebbero un **sistema portuale** basato sullo sfruttamento dei lavoratori marittimi». A dichiararlo il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, che sottolinea: «Anche il regolamento europeo ora considera il rizzaggio/derizzaggio delle merci a bordo delle navi una operazione **portuale** e non più nautica, a differenza di qualche **Autorità di Sistema Portuale** che persevera in una interpretazione sbagliata. È ora che anche nei porti dove viene praticata l' autoproduzione, spesso non osservando neppure le condizioni di legge, sia chiaro chi fa cosa e cessi subito lo sfruttamento dei lavoratori marittimi, che si devono sobbarcare il lavoro durante la navigazione e poi quello di sbarco/imbarco. Infine - prosegue il segretario della Uiltrasporti - è bene che anche le istituzioni tengano conto del fatto che l' ipotesi di estendere l' autoproduzione squilibra gli organici dei porti, tagliando occasioni di lavoro per i lavoratori portuali, aumentando il ricorso alla cassa integrazione pagata dallo Stato». «Lo sciopero del 24 luglio - conclude Tarlazzi - ha tra i suoi obiettivi quello di stoppare qualsiasi tentativo di continuare a pescare nel torbido facendo profitti a danno delle tutele e delle regole del lavoro marittimo-**portuale**, e su questo non faremo passi indietro».



Il dibattito

Authority, nuova governance Signorini: "Vorrei due livelli enti pubblici e manager puri"

Città e porto. Può esistere l'una senza l'altro? In teoria no, ma nelle sue applicazioni pratiche il connubio incontra più di una difficoltà. Provate a vedere quello che accade proprio a Genova nel corso della sua storia, anche quella recente, con piani regolatori che alternavano la crescita del porto alla flessione della città e viceversa. Ora si sta tentando di mettere in atto un nuovo dialogo, ma la strada da fare è ancora lunga. Francesco Maresca, assessore allo Sviluppo economico **Portuale** e Logistico del Comune di Genova, introducendo la seconda sessione della giornata del Summit sulla Blue Economy, prende proprio spunto da questa alleanza, che a volte è dicotomia, per riflettere su un nuovo modello di governance della portualità e della logistica in grado di competere con la concorrenza internazionale. « Abbiamo bisogno dell' Infrastruttura a mare e a terra, ma anche del retroporto e abbiamo idea di dove farlo sia in città sia oltre Appennino - spiega il sindaco Marco Bucci - Poi serve anche l' infrastruttura digitale. Dobbiamo aprirci alle società che lavorano con noi ». Ma qualche futuro per la governance del porto? L' ente pubblico o una spa sul modello nordeuropeo? Per il Bucci la governance deve essere pubblica: « L' azionista è il cittadino attraverso l' amministrazione, ma servono anche sistemi snelli basati sui risultati. Il porto sarebbe autosufficiente a livello finanziario. Tanto vale tenere le risorse prodotte e farle fruttare investendo nel porto stesso». Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **autorità portuale**, chiede alla politica di fare un passo in avanti sul tema. « Se sei presidente del porto parli con soggetti economici dotati di una forza che può mettere in difficoltà la singola authority - spiega - La riforma della governance del 2016 è stata giusta per l' istituzione del comitato di gestione perché si pensava a una sorta di cda di persone adeguate e preparate, ma non ha funzionato a causa del rapporto con gli enti locali non chiaro. Noi a Genova abbiamo annullato questa problematica perché i rapporti tra me, il sindaco e il presidente della Regione sono molto buoni ». La proposta di riforma da parte di Signorini è su due livelli: « Prevedere un consiglio di sorveglianza con Comune e Regione maggioritari con un esponente del Mit che serva per dialogare. Sotto, un cda fatto di manager puri. Senza dimenticare l' aspetto fondamentale del dialogo con i cittadini». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Genova-Savona traffici in calo - L' Authority vara misure a sostegno di portuali e operatori

MARITTIMI SOSPESI IN BILICO

01 Jul, 2020 GENOVA - Palazzo San Giorgio vara misure a sostegno del cluster marittimo e dell' economia. L' andamento negativo dei traffici negli scali di Genova e Savona, causato dalla pandemia ed iniziato a febbraio viene confermato anche nel mese di maggio. L' **Autorità di Sistema** Portuale a fronte del perdurare di tale situazione ha approvato, in sede del Comitato di Gestione, una serie di provvedimenti a carico del bilancio AdSP. Tra i principali interventi varati spiega l' ente portuale in una nota «il sostegno alle Compagnie portuali di Genova e Savona , che affianca quelli che prevedono la riduzione dei canoni per i terminalisti per i mesi da febbraio a giugno 2020 a partire da un calo del fatturato del 20% e la riduzione sulle tasse di ancoraggio per gli armatori. A questi provvedimenti si aggiungono il ' Marebonus' e il 'Ferrobonus' , due misure previste dal Decreto Rilancio a favore dell' intermodalità . A tale proposito, il Comitato di Gestione ha preso atto positivamente dell' importante decisione della Commissione Europea che recentemente si è espressa favorevolmente sulle misure a vantaggio dell' intermodalità ferroviaria previste nel Decreto Genova e predisposte dall' **Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale. Il Comitato, sul compendio demaniale Hennebique, che sarà ristrutturato e gestito dall' ATI costituita dalle società Vitali e Roncello Capital, ha confermato il rilascio all' occupazione dell' area per consentire di effettuare tutti gli interventi propedeutici all' affinamento dell' idea progettuale necessaria per la redazione della progettazione definitiva. Infine è stata approvata la convenzione per l' Area Crisi Complessa Savona (L.181/89) che aggiorna quella già sottoscritta a maggio di quest' anno relativa al rifinanziamento del plafond complessivo da 20 milioni di euro destinato alla Liguria, con ulteriori 12 milioni di euro.



Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale: Comitato di Gestione unanime su misure sostegno

Comitato di Gestione dell' AdSP unanime sulle misure di indennizzo operatori e sostegno al lavoro portuale GENOVA - Il Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**, riunitosi ieri a Palazzo San Giorgio, dopo aver preso atto dell' andamento negativo dei traffici nei porti di Genova e Savona anche nel mese di maggio, generato dalla persistente insicurezza mondiale causata dal Covid-19, ha approvato all' unanimità una serie di provvedimenti a sostegno del cluster marittimo e dell' economia a carico del bilancio AdSP. Tra i provvedimenti approvati rientra il sostegno alle Compagnie portuali di Genova e Savona, che affianca quelli che prevedono la riduzione dei canoni per i terminalisti per i mesi da febbraio a giugno 2020 a partire da un calo del fatturato del 20% e la riduzione sulle tasse di ancoraggio per gli armatori. A questi provvedimenti si aggiungono il 'Marebonus' e il 'Ferrobonus', due misure previste dal Decreto Rilancio a favore dell' intermodalità. A tale proposito, il Comitato di Gestione ha preso atto positivamente dell' importante decisione della Commissione Europea che recentemente si è espressa favorevolmente sulle misure a vantaggio dell' intermodalità ferroviaria previste nel Decreto Genova e predisposte dall' **Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale**. Il Comitato, sul compendio demaniale Hennebique, che sarà ristrutturato e gestito dall' ATI costituita dalle società Vitali e Roncello Capital, ha confermato il rilascio all' occupazione dell' area per consentire di effettuare tutti gli interventi propedeutici all' affinamento dell' idea progettuale necessaria per la redazione della progettazione definitiva. Infine è stata approvata la convenzione per l' Area Crisi Complessa Savona (L. 181/89) che aggiorna quella già sottoscritta a maggio di quest' anno relativa al rifinanziamento del plafond complessivo da 20 milioni di euro destinato alla Liguria, con ulteriori 12 milioni di euro. Qui il link all' audio dell' intervista al Presidente Signorini



Informatore Navale

Genova, Voltri

Il Comitato di Gestione dell'AdSP unanime sulle misure di indennizzo operatori e sostegno al lavoro portuale

GENOVA Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, riunitosi oggi a Palazzo San Giorgio, dopo aver preso atto dell'andamento negativo dei traffici nei porti di Genova e Savona anche nel mese di maggio, generato dalla persistente insicurezza mondiale causata dal Covid-19, ha approvato all'unanimità una serie di provvedimenti a sostegno del cluster marittimo e dell'economia a carico del bilancio AdSP. Tra i provvedimenti approvati rientra il sostegno alle Compagnie portuali di Genova e Savona, che affianca quelli che prevedono la riduzione dei canoni per i terminalisti per i mesi da febbraio a giugno 2020 a partire da un calo del fatturato del 20% e la riduzione sulle tasse di ancoraggio per gli armatori. A questi provvedimenti si aggiungono il 'Marebonus' e il 'Ferrobonus', due misure previste dal Decreto Rilancio a favore dell'intermodalità. A tale proposito, il Comitato di Gestione ha preso atto positivamente dell'importante decisione della Commissione Europea che recentemente si è espressa favorevolmente sulle misure a vantaggio dell'intermodalità ferroviaria previste nel Decreto Genova e predisposte dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. Il Comitato, sul compendio demaniale Hennebique, che sarà ristrutturato e gestito dall'ATI costituita dalle società Vitali e Roncello Capital, ha confermato il rilascio all'occupazione dell'area per consentire di effettuare tutti gli interventi propedeutici all'affinamento dell'idea progettuale necessaria per la redazione della progettazione definitiva. Infine è stata approvata la convenzione per l'Area Crisi Complessa Savona (L.181/89) che aggiorna quella già sottoscritta a maggio di quest'anno relativa al rifinanziamento del plafond complessivo da 20 milioni di euro destinato alla Liguria, con ulteriori 12 milioni di euro. LINK: [Intervista al Presidente Signorini](#)



Provvedimenti a sostegno al lavoro portuale

GENOVA Approvate all'unanimità una serie di provvedimenti a sostegno del cluster marittimo e dell'economia a carico del bilancio dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale. Lo ha deciso all'unanimità, il Comitato di gestione dell'AdSp riunitosi ieri a Palazzo San Giorgio, dopo aver preso atto dell'andamento negativo dei traffici nei porti di Genova e Savona anche nel mese di Maggio, generato dalla persistente insicurezza mondiale causata dal Covid-19. Tra i provvedimenti approvati rientra il sostegno alle Compagnie portuali di Genova e Savona, che affianca quelli che prevedono la riduzione dei canoni per i terminalisti per i mesi da Febbraio a Giugno 2020 a partire da un calo del fatturato del 20% e la riduzione sulle tasse di ancoraggio per gli armatori. A questi provvedimenti si aggiungono il Marebonus e il Ferrobonus, due misure previste dal Decreto Rilancio a favore dell'intermodalità. A tale proposito, il Comitato di Gestione ha preso atto positivamente dell'importante decisione della Commissione Europea che recentemente si è espressa favorevolmente sulle misure a vantaggio dell'intermodalità ferroviaria previste nel Decreto Genova e predisposte dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. Il Comitato, sul compendio demaniale Hennebique, che sarà ristrutturato e gestito dall'ATI costituita dalle società Vitali e Roncello Capital, ha confermato il rilascio all'occupazione dell'area per consentire di effettuare tutti gli interventi propedeutici all'affinamento dell'idea progettuale necessaria per la redazione della progettazione definitiva. Infine è stata approvata la convenzione per l'Area Crisi Complessa Savona (L.181/89) che aggiorna quella già sottoscritta a maggio di quest'anno relativa al rifinanziamento del plafond complessivo da 20 milioni di euro destinato alla Liguria, con ulteriori 12 milioni di euro. Qui il link all'audio dell'intervista al Presidente Signorini



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova sotto stress, tra fusione Psa-Sech e caos viabilità

Rimandata al 10 luglio, forse, la delibera di approvazione per l'operazione terminalistica. Ma c'è anche l'offerta di Aponte. Intanto la circolazione è nel caos

PAOLO BOSSO

a cura di Paolo Bosso Rimandata, forse, alla prossima riunione del Comitato di gestione, il 10 luglio, la delibera di approvazione della fusione tra Psa e Sech, nel porto di Genova, che porterebbe il gruppo terminalistico di Singapore ad acquisire il container terminal di calata Sanità, dove già detiene una quota del 40 per cento. Non è arrivata all'ordine del giorno, la delibera, nell'ultima riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria Occidentale, ancora concentrata sugli aiuti agli operatori. Sia l'Avvocatura di Stato che l'Autorità garante della concorrenza e del mercato hanno dato parere positivo all'operazione, per cui manca solo il via libera dell'Adsp. In realtà, al di là della crisi economica in corso, che rallenta una decisione di questo tipo, c'è anche la proposta del gruppo Msc per l'acquisizione proprio del terminal Sech, adiacente al Bettolo, il nuovo polo container in costruzione di proprietà dell'armatore di Ginevra e che sarebbe dovuto essere ultimato in primavera, ma il lockdown ha rimandato tutto. C'è, infine, la viabilità del porto di Genova, in difficoltà in questo periodo. La circolazione autostradale è pesantemente rallentata da numerosi cantieri, a cui si aggiungono i collegamenti monchi verso Ponente, senza il ponte Morandi, parzialmente crollato ad agosto del 2018 e in corso di ricostruzione. Nei giorni scorsi il ministero dei Trasporti ha scritto in una nota che «per le tratte interessate dalle ispezioni e dai cantieri, la società concessionaria ha già adottato misure di esenzione del pedaggio che, in relazione alle specifiche contingenze, potranno essere estese» e ha detto di aver «potenziato l'impegno della società ad assicurare la massima informazione sulle interruzioni, in modo da favorire l'impiego della viabilità alternativa». Un disastro, secondo il presidente di Psa Italia, Giuseppe Danesi, che spiega: «quanto pesa sul terminal? Potrebbe anche chiudere volendo: perché è chiaro che i tir prendono altre strade. Il container è come l'acqua va dove c'è minore resistenza, quindi a Livorno, alla Spezia. Stiamo facendo i conti, ma per tutti i terminal genovesi è un disastro, anche per Vado. Purtroppo è molto peggio del Covid».



Ship Mag

Genova, Voltri

Beppe Costa: 'I terminalisti genovesi non sono comare. Ma ora basta litigi, è il momento di procedere uniti'

VITO DE CEGLIA

'Essere il presidente dei terminalisti genovesi è un impegno operativo e quotidiano. E' quasi come essere il presidente di Confindustria'. E' un sorriso amaro, quello di Beppe Costa, da ieri ritornato alla tolda di comando della sezione Terminal Operators di Confindustria **Genova**. Il suo mandato è di due anni, rieleggibile per altri due. Durante i quali avrà l'onere di dover guidare la categoria nel pieno della tempesta post-Covid con fatturati che registrano perdite fino al 40% nelle merci o che sono stati completamente azzerati nei passeggeri. L'imprenditore, presidente e ad di Costa Edutainment che gestisce in Italia 11 strutture tra acquari, parchi tematici, acquatici e musei, è terminalista nel **porto** di **Genova** con Saar, la banchina dei depositi costieri di olii minerali. 'Tutti scrivono e riportano questa informazione che non è corretta - puntualizza Costa -: perché la Saar sbarca principalmente olii vegetali, e non minerali. Ad esempio, olii di palma e di girasole che sono destinati al mercato alimentare. Un mercato che, a differenza di molti altri, non si è mai fermato. Il nostro principale cliente (Ferrero, ndr) ha lavorato e sta lavorando a pieno regime, a cascata anche il terminal. Si parla tanto di riduzione di canoni concessori proporzionati al calo del fatturato, non è il nostro caso visto che i volumi viaggiano in terreno positivo. Almeno l'attività della Saar è una delle poche che gestisco a non avere dato problemi in questi mesi difficili'. Beppe Costa aveva già guidato i terminalisti genovesi dal 2009 al 2015, quando aveva passato il testimone a Gilberto Danesi, presidente Psa Italia, che ieri glielo ha restituito. Il primo nodo da sciogliere è quello del caos autostrade: 'E' uno scandalo quanto sta accadendo nella nostra regione, ma penso non ci sia solo un colpevole, cioè il concessionario delle autostrade. Ma colpevole sia anche la politica che, fino ad oggi, non si è presa la responsabilità di decidere che cosa fare dopo il crollo del Ponte Morandi. Senza considerare poi il vulnus della burocrazia che ha generato una serie di concause: dalle ispezioni decise e realizzate in ritardo ai lavori che non partono perché sono ostaggio di leggi, le quali invece di ridurre i tempi di esecuzione purtroppo li allungano e in alcuni casi li interrompono proprio'. Tra le sue priorità c'è anche quella di riportare il sereno tra i terminalisti genovesi. Impresa non facile considerata la nota litigiosità, o no? 'Non è vero, è un falso storico (ride)'. Eppure tanti anni fa quando proprio Lei era presidente dei terminalisti genovesi, l'allora numero uno dell'Authority Luigi Merlo vi aveva definito 'comare' a mezzo stampa. Ricorda? 'Certo che lo ricordo. Come ricordo anche che mi ero presentato in Comitato portuale, allora si chiamava così, con una maglietta sulla quale c'era scritto 'sono il presidente delle comare'! La verità è che i terminalisti genovesi sono oggi una ventina, danno lavoro a circa 2000 persone e sono interconnessi con altri terminal operators che non fanno parte della sezione di Confindustria. Il loro peso sull'economia cittadina e regionale è enorme in termini di investimento, valore aggiunto e lavoro. Ricordando oggi la definizione di Merlo, lancio un appello alla categoria: dimostriamo di non essere comare, è il momento di procedere uniti'. Sul suo nome c'è stata ampia convergenza perché tutti sostengono che 'Beppe Costa sia una personalità terza rispetto a tutti i conflitti degli operatori genovesi'. Sente questa responsabilità sulle spalle? 'Innanzitutto, riconosco il mio ruolo di terzietà. E questo mi facilita il compito di mediazione tra i due blocchi presenti all'interno della categoria, PSA e MSC che sono concorrenti. Poi, è anche vero che altri terminalisti, come il sottoscritto che sbarca olii vegetali oppure come il **porto**



Beppe Costa: "I terminalisti genovesi non sono comare. Ma ora basta litigi, è il momento di procedere uniti"

01 luglio 2020 - Vito de Ceglia



Essere il presidente dei terminalisti genovesi è un impegno operativo e quotidiano. E' quasi come essere il presidente di Confindustria. E' un sorriso amaro, quello di Beppe Costa, da ieri ritornato alla tolda di comando della sezione Terminal Operators di Confindustria **Genova**. Il suo mandato è di due anni, rieleggibile per altri due. Durante i quali avrà l'onere di dover guidare la categoria nel pieno della tempesta post-Covid con fatturati che registrano perdite fino al 40% nelle merci o che sono stati completamente azzerati nei passeggeri.

Dunque, presidente e ad di Costa Edutainment che gestisce in Italia 11 strutture tra acquari, parchi tematici, acquatici e musei, è terminalista nel **porto** di **Genova** con Saar, la banchina dei depositi costieri di olii minerali. Tutti scrivono e riportano questa informazione che non è corretta - puntualizza Costa -: perché la Saar sbarca principalmente olii vegetali, e non minerali. Ad esempio, olii di palma e di girasole che sono destinati al mercato alimentare. Un mercato che, a differenza di molti altri, non si è mai fermato. Il nostro principale cliente (Ferrero, ndr) ha lavorato e sta lavorando a pieno regime, a cascata anche il terminal. Si parla tanto di riduzione di canoni concessori proporzionati al calo del fatturato, non è il nostro caso visto che i volumi viaggiano in terreno positivo. Almeno l'attività della Saar è una delle poche che gestisco a non avere dato problemi in questi mesi difficili'. Beppe Costa aveva già guidato i terminalisti genovesi dal 2009 al 2015, quando aveva passato il testimone a Gilberto Danesi, presidente Psa Italia, che ieri glielo ha restituito. Il primo nodo da sciogliere è quello del caos autostrade: 'E' uno scandalo quanto sta accadendo nella nostra regione, ma penso non ci sia solo un colpevole, cioè il concessionario delle autostrade. Ma colpevole sia anche la politica che, fino ad oggi, non si è presa la responsabilità di decidere che cosa fare dopo il crollo del Ponte Morandi. Senza considerare poi il vulnus della burocrazia che ha generato una serie di concause: dalle ispezioni decise e realizzate in ritardo ai lavori che non partono perché sono ostaggio di leggi, le quali invece di ridurre i tempi di esecuzione purtroppo li allungano e in alcuni casi li interrompono proprio'. Tra le sue priorità c'è anche quella di riportare il sereno tra i terminalisti genovesi. Impresa non facile considerata la nota litigiosità, o no? 'Non è vero, è un falso storico (ride)'. Eppure tanti anni fa quando proprio Lei era presidente dei terminalisti genovesi, l'allora numero uno dell'Authority Luigi Merlo vi aveva definito 'comare' a mezzo stampa. Ricorda? 'Certo che lo ricordo. Come ricordo anche che mi ero presentato in Comitato portuale, allora si chiamava così, con una maglietta sulla quale c'era scritto 'sono il presidente delle comare'! La verità è che i terminalisti genovesi sono oggi una ventina, danno lavoro a circa 2000 persone e sono interconnessi con altri terminal operators che non fanno parte della sezione di Confindustria. Il loro peso sull'economia cittadina e regionale è enorme in termini di investimento, valore aggiunto e lavoro. Ricordando oggi la definizione di Merlo, lancio un appello alla categoria: dimostriamo di non essere comare, è il momento di procedere uniti'. Sul suo nome c'è stata ampia convergenza perché tutti sostengono che 'Beppe Costa sia una personalità terza rispetto a tutti i conflitti degli operatori genovesi'. Sente questa responsabilità sulle spalle? 'Innanzitutto, riconosco il mio ruolo di terzietà. E questo mi facilita il compito di mediazione tra i due blocchi presenti all'interno della categoria, PSA e MSC che sono concorrenti. Poi, è anche vero che altri terminalisti, come il sottoscritto che sbarca olii vegetali oppure come il **porto**

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

ISCRIVITI

Petroli, hanno un peso oggi nel porto di Genova pari a quello di MSC, Messina inclusa. Aggiungo che mi considero un terminalista tout court perché faccio questo lavoro dal 1995-96, peraltro dedicandomi ad un' attività che dura dalla fine degli anni Venti. All' epoca,



Ship Mag

Genova, Voltri

il terminalismo, come lo conosciamo oggi, non esisteva ancora. In più, a differenza dei terminal operators del segmento container, i quali investono principalmente in gru e mezzi meccanici che sono amovibili, un terminal come il mio investe molto di più a mq solo per il fatto che costruiamo serbatoi che sono un po' meno amovibili'. Altro nervo scoperto è il rapporto con le istituzioni locali. Secondo lei, hanno capito bene quanto vale il porto per la comunità? 'Purtroppo, talvolta lo dimenticano. Ma questo succede anche per colpa dei terminalisti che spesso appaiono all'esterno litigiosi e non si presentano compatti su decisioni che contano. Per questo motivo, più che per la mia terzietà vorrei essere ricordato fra sei mesi o un anno come il presidente che è riuscito ad unire i terminalisti e a trovare la sintesi sulle questioni più urgenti. Solo in questo modo riusciremo a far capire alle istituzioni qual è il nostro peso reale sull'economia cittadina. Al momento, dobbiamo dimostrare di essere compatti su pratiche spinose come quelle che riguardano la ristrutturazione delle infrastrutture portuali oppure la revisione della rete ferroviaria interna e soprattutto esterna allo scalo, parlo del nodo di Sampierdarena'. E se questo non accadesse? Non sarebbe una novità 'A quel punto, sarei anche disposto a rinunciare al mio mandato. Sarebbe il mio fallimento, ma di certo anche quello di tutta la categoria. Altra priorità riguarda la necessità di rafforzare il dialogo con i porti di Savona, visto che siamo sotto la stessa AdSP, e di Spezia che è distante 100 km scarsi da Genova'. E' un vecchio cavallo di battaglia, ma poi vincono sempre i campanilismi.. 'Lo so è incredibile che questo continui ad accadere, probabilmente dipende dal carattere dei liguri. Cercherò di sfatare anche questo luogo comune'. I nodi al pettine sono anche altri. Partiamo dal primo: trovare una soluzione al bilancio della Culmv. Ogni anno va in scena lo spettacolo poco piacevole di quante risorse concedere alla Compagnia Unica per ripianarne il passivo. Adesso, lei deve trovare l'alchimia giusta per superare lo scoglio. Come intende muoversi? 'Ricordo bene che il primo anno in cui abbiamo cercato di risolvere questo problema è stato quando venne eletto Papa Francesco. All'epoca, i terminalisti erano in Comitato portuale con il presidente Merlo. Facemmo la nottata per trovare la quadra su come finanziare la Compagnia Unica. Ricordo anche che c'eravamo detti che quello sarebbe stato il primo e unico anno in cui avremmo trovato la soluzione in quel modo. Da allora sono passati più di 10 anni, ma purtroppo siamo sempre al punto di partenza'. Quindi, mi sta dicendo che esiste il rischio concreto di ripetere quel canovaccio? 'Non dico questo, però mi prendo il tempo necessario per guardare le carte della Culmv. Poi, di confrontarmi sia con la Compagnia Unica sia con la AdSP, che peraltro vedrò a breve. Di sicuro, farò di tutto per capire come poter aiutare i portuali perché il nostro scalo ha bisogno della Compagnia, così come la Compagnia ha bisogno di fare quadrare i conti. Quello che ho sempre sostenuto, a maggior ragione in un momento delicato come quello attuale, è che il sostegno ai portuali non deve essere visto come una mancia ma come un contributo utile nei confronti di un'azienda, certamente speciale rispetto alle altre, che ha però un conto economico costituito da costi e ricavi. Quindi, anche la Compagnia deve poter camminare con le proprie gambe. Questo naturalmente non preclude dei contributi da parte delle AdSP, anzi. Con il console Benvenuti e altri rappresentanti della Culmv, mi sono sempre trovato bene. Abbiamo sempre discusso per costruire e mai per distruggere. Lo faremo anche nelle prossime settimane'. Autoproduzione sulle banchine italiane, cosa pensa? 'E' un tema caldo, a livello nazionale. Preferisco non sbilanciarmi per il momento. Però, posso dire che 11 anni fa, quando iniziai il mio primo mandato alla guida dei terminalisti, avevo come vicepresidente Alessandro Giannini, da una parte, e Ignazio Messina, dall'altra. Due persone con un profilo di altissimo livello che su autoproduzione e Compagnia Unica avevano due punti di vista diversi, però avevano anche una grande capacità: quella di trovare sempre la sintesi, invece di discutere senza arrivare mai ad un compromesso. Ho l'impressione che oggi si passi più tempo a discutere che a trovare la sintesi'. Secondo nodo al pettine, la fusione Psa-Sech. 'Pensavo che la pratica venisse chiusa ieri, invece' Invece la pratica verrà presentata dall'AdSP il 10 luglio al Comitato di Gestione, insieme al parere dell'Avvocatura di Stato che, a quanto pare, propenderebbe per il via libera all'operazione. Qual è il suo punto di vista in merito? 'Dal punto di vista

imprenditoriale l'operazione PSA ha una logica: nella legge del mercato, sopravvive chi è più grande. E in questo caso lo è PSA. Nello stesso tempo, sebbene non abbia visionato le carte, è giusto rimarcare che la stessa MSC, contraria alla fusione, è oggi presente in Stazioni Marittime, GNV, Calata Bettolo e detiene la



Ship Mag

Genova, Voltri

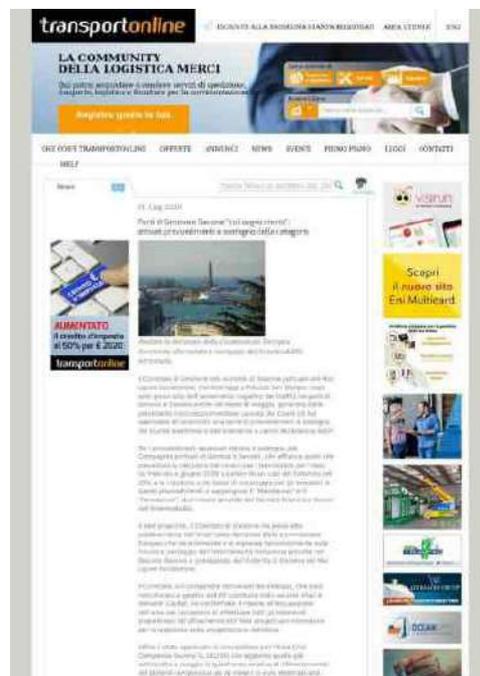
minoranza delle Rinfuse. Certo si tratta di traffici diversi, ma comunque le operazioni compiute in questi anni dalla società di Aponte sono tutte dettate da una logica di mercato. Detto questo: se l' AdSP deliberasse contro l' operazione, a quel punto metteremmo una pietra sopra alla fusione. Se invece deliberasse a favore, significherebbe che l' ente ha in mano elementi legali per prendere una decisione di quel tipo. Sono molto rispettoso delle decisioni degli enti pubblici, in questo caso dell' Authority che è preposta e pagata per intervenire in modo responsabile. Quindi, se il Comitato di Gestione dell' AdSP decidesse per il sì alla fusione, sbaglierebbe MSC a fare ricorso? 'E' legittimo che MSC lo faccia se ritenesse che i suoi interessi verrebbero lesi, però è evidente che una decisione di questo tipo si porterebbe dietro tempistiche legali lunghe e malumori di cui tutti, io per primo, ne vorremmo fare veramente a meno'.

Transportonline

Genova, Voltri

Porti di Genova e Savona "col segno meno": attivati provvedimenti a sostegno della categoria

Positiva la decisione della Commissione Europea favorevole alle misure a vantaggio dell'intermodalità ferroviaria. Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, riunitosi oggi a Palazzo San Giorgio, dopo aver preso atto dell'andamento negativo dei traffici nei porti di Genova e Savona anche nel mese di maggio, generato dalla persistente insicurezza mondiale causata dal Covid-19, ha approvato all'unanimità una serie di provvedimenti a sostegno del cluster marittimo e dell'economia a carico del bilancio **AdSP**. Tra i provvedimenti approvati rientra il sostegno alle Compagnie portuali di Genova e Savona, che affianca quelli che prevedono la riduzione dei canoni per i terminalisti per i mesi da febbraio a giugno 2020 a partire da un calo del fatturato del 20% e la riduzione sulle tasse di ancoraggio per gli armatori. A questi provvedimenti si aggiungono il Marebonus e il Ferrobonus, due misure previste dal Decreto Rilancio a favore dell'intermodalità. A tale proposito, il Comitato di Gestione ha preso atto positivamente dell'importante decisione della Commissione Europea che recentemente si è espressa favorevolmente sulle misure a vantaggio dell'intermodalità ferroviaria previste nel Decreto Genova e predisposte dall'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale. Il Comitato, sul compendio demaniale Hennebique, che sarà ristrutturato e gestito dall'ATI costituita dalle società Vitali e Roncello Capital, ha confermato il rilascio all'occupazione dell'area per consentire di effettuare tutti gli interventi propedeutici all'affinamento dell'idea progettuale necessaria per la redazione della progettazione definitiva. Infine è stata approvata la convenzione per l'Area Crisi Complessa Savona (L. 181/89) che aggiorna quella già sottoscritta a maggio di quest'anno relativa al rifinanziamento del plafond complessivo da 20 milioni di euro destinato alla Liguria, con ulteriori 12 milioni di euro.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

'Al progetto della Torre piloti mancò uno studio sulla sicurezza'

Il pm: 'Il modello È la nuova opera firmata da Piano, che ha cambiato collocazione dopo l'analisi Cetena'

Marco Fagandini Quando il giudice Paolo Lepri arriva sulla terrazza coperta del padiglione Jean Nouvel della Fiera del Mare, l' addetto alla vigilanza gli punta il termometro sulla fronte. Niente febbre, via libera. E così È per tutti quelli che partecipano alla prima udienza del dopo lockdown svolta non in tribunale, ma in una location esterna. Una scelta necessaria, per garantire il giusto distanziamento fra i presenti. Impossibile da assicurare negli spazi del palazzo di giusti zia, visto che quella di ieri È stata l' udienza di un maxi processo. Si tratta del cosiddetto itorre piloti bisw, che riguarda le presunte responsabilità di chi collocò a filo della banchina la torre di controllo del porto genovese, crollata la sera del 7 maggio 2013, quando la porta container Jolly Nero l' aveva colpita, abbattendola e causando la morte di 9 persone. Il processo principale ha già portato alla condanna in primo e secondo grado del comandante della nave e di altri ufficiali dell' equipaggio. LO STUDIO SULLA TORRE DI RENZO PIANO Dopo un primo tira e molla fra accusa, difese e parti civili su una corposa serie di ulteriori documenti da acquisire per arrivare alla sentenza, inizia la requisitoria del pubblico ministero Walter Cotugno. Il

quale, con la mascherina sulla bocca, subito chiede e ottiene di introdurre nel processo lo studio di Cetena, società genovese di ricerca e consulenza nel settore marittimo, che nel 2018 ha analizzato la collocazione della nuova torre piloti. Il cui progetto È stato donato al porto e alla città dall' architetto Renzo Piano. Sulla base di quell' analisi, la collocazione della torre È passata da un punto ritenuto troppo esposto, l' eliporto della Fiera, a uno più protetto, sebbene molto vicino al mare, la nuova Darsena nautica nei pressi proprio del padiglione Jean Nouvel. Cotugno, a fine udienza, spiega perché quello studio, secondo lui, È così significativo per il processo: «Cetena ha verificato la possibilità e l' effetto di eventuali urti sulla nuova torre. Per la quale era inizialmente prevista una certa protezione, ma la società si È chiesta: non È che non basta? Così ha studiato le possibili forme delle navi e verificato se queste avrebbero potuto arrivare a toccare la torre, scoprendo di no». Ma la società, spiega Cotugno, È andata oltre: «E se una nave di grandi dimensioni avesse dato un colpo nelle protezioni? Si È scoperto così che, con alcuni tipi di navi, ci sarebbero potuti essere rischi per la tenuta della torre e questa È stata spostata. Questi ragionamenti avrebbero dovuto farli i costruttori all' epoca della prima torre, i quali avrebbero potuto chiedere uno studio per verificare i rischi». BANCHI SINGOLI E MASCHERINE Sulla terrazza ci sono 120 banchi, uno per ciascun presente. Il giudice si attendeva un microfono per ogni avvocato, ma non È stato possibile prepararli, evidentemente. Così tocca a due uomini del tribunale portare il microfono a chi interviene, per poi igienizzarlo prima di consegnarlo a un altro relatore. Chi ha la toga la indossa anche per ripararsi dal vento, il sole È coperto. Con il caldo, le prossime udienze potrebbero essere una sfida di resistenza. Nei banchi ci sono alcuni dei 12 imputati, accusati di omicidio colposo plurimo e disastro colposo. Per la progettazione dell' edificio sono sotto processo: l' ex commissario ed ex dirigenti tecnici del Consorzio autonomo del porto di Genova (Fabio Capocaccia, Angelo Spaggiari, Paolo Grimaldi, Edoardo Praino); il presidente e i membri della sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici che espressero parere favorevole



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

al progetto, Ugo To masicchio e Mario Como. Come datori di lavoro, responsabili dunque della sicurezza dei lavoratori: l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova, e l' ufficiale Paolo Tallone, sempre della Capitaneria; Giovanni Lettich e Sergio Morini per la corporazione Piloti; e Gregorio Gavarone e Roberto Matzedda per la società Rimorchiatori riuniti. Mentre come responsabili civili sono stati chiamati il Ministero delle infrastrutture, l' Autorità di sistema portuale (all' epoca Autorità portuale) e la società Rimorchiatori riuniti. La requisitoria del pubblico ministero continuerà oggi. Poi toccherà agli avvocati delle parti civili, a quelli dei responsabili civili e poi ai difensori degli imputati. Quattro udienze a settimana per concludere il dibattimento a fine luglio e, verosimilmente, attendere dopo agosto la sentenza. LA TRAGEDIA Secondo quanto ricostruito dagli inquirenti, la Jolly Nero aveva scontrato la torre piloti a Molo Giano per un insieme di errori umani e guasti tecnici. Compresa la mancata ripartenza del motore durante la manovra di rotazione. Quella sera morirono i militari della Capitaneria Francesco Cetrola, 38 anni, Marco de Candussio, 39, Daniele Fratantonio, 30, Giovanni Iacoviello, 35, Davide Morella, 33, Giuseppe Tusa, 30; il pilota Michele Robazza, 44, gli operatori radio dei rimorchiatori Sergio Basso, 50, Maurizio Potenza, 50.

La giustizia

Torre Piloti il processo bis nell' era Covid

La prima udienza al padiglione Jean Nouvel della Fiera del Mare in terrazza e nel rispetto delle distanze, ricreando una " aula" giudiziaria

di Giuseppe Filetto Chi si aspettava una location spartana e immaginava una scelta di ripiego, si è dovuto ricredere. «È stata ricostruita perfettamente un' aula di giustizia, con acustica ineccepibile », dice l' avvocato Sabrina Franzone, che difende uno degli indagati nel processo bis sul crollo della Torre Piloti. Certo, con qualche variante rispetto ad una normale udienza: misurazione della temperatura prima dell' ingresso, sedie e banchi singoli per ogni difensore distanziato un metro dal suo cliente (imputato o parte civile). Microfoni e tavolini igienizzati ad ogni cambio. Eppoi, tanto di scritta su pannello bianco ben visibile: " La legge è uguale per tutti". Anche fuori da Palazzo di Giustizia. E in tempo di post- coronavirus. Benvenuti alla Fiera del Mare, in una giornata piuttosto ventosa, sulla terrazza con vista barche del padiglione Jean Nouvel, struttura che fra le tante cose ricorda tristemente il funerale delle vittime del Ponte Morandi. E però diventa sede estiva dei grandi processi genovesi. Fino al prossimo autunno, quando l' abbassamento delle temperature e l' assenza di impianti di riscaldamento nella struttura, obbligheranno il trasferimento ai Magazzini del Cotone, in una



delle due sale Maestrale o Grecale, dotate di spazi idonei per i congressi, ad ospitare più di 300 persone. Ieri, ad inaugurare gli spazi giudiziari all' aperto è stata la prima udienza del processo bis, quello sul posizionamento a Molo Giano della Torre Piloti, abbattuta la sera del 7 maggio 2013 dalla portacontainer Jolly Nero della Compagnia Messina. Nel processo sono imputate 12 persone tra ex dirigenti dell' **Autorità Portuale** e Capitaneria di Porto, datori di lavoro (fra cui Rimorchiatori Riuniti e Piloti del Porto), progettisti e collaudatori dell' opera costruita a filo banchina; anche dirigenti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che diedero l' ok. Un' inchiesta nata dalla caparbia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. La Procura aveva chiesto l' archiviazione ma Adele Chiello (ieri assente) si era opposta e il gip aveva ordinato al pm di approfondire altre indagini che hanno portato all' apertura di un nuovo fascicolo. Il processo principale, quello sulla morte di 9 marittimi e le responsabilità della catena di comando del cargo, ha superato il primo e il secondo grado di giudizio. In Corte d' Appello è stato assolto il pilota del porto Antonio Anfossi (in primo grado condannato a 4 anni) e sono state confermate le assoluzioni per Giampaolo Olmetti (comandante d' armamento dei Messina) e per il terzo ufficiale Cristina Vaccaro. I giudici però hanno ridotto la condanna al comandante della " Jolly" Roberto Paoloni (da 10 anni e 4 mesi a 9 anni e 11 mesi). Confermate invece le pene di primo grado al primo ufficiale Lorenzo Repetto (8 anni e 6 mesi) e al direttore di macchina Franco Giammoro (7 anni). La Compagnia Messina condannata anche in secondo grado al pagamento di un milione e 500 mila euro: responsabile di illecito amministrativo relativo al comportamento del comandante. Adesso si attende il verdetto finale della Cassazione. L' udienza fissata per il 12 marzo scorso a causa dell' emergenza Covid è slittata a data da destinarsi. Il processo bis - è stato voluto dai parenti delle vittime, ma anche dagli armatori - è sulla collocazione della struttura, ritenuta troppo a filo di banchina, tale da non garantire un margine di sicurezza. E ieri è stata la giornata in cui i difensori (circa una trentina) hanno prodotto e depositato i documenti processuali. Poi è toccato al pm Walter Cotugno (anche lui titolare dell' inchiesta madre) iniziare la requisitoria. Che proseguirà oggi,

probabilmente per almeno tre udienze, per concludere con le richieste



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

di condanna. A lui seguiranno gli avvocati delle parti civili, poi quelli degli imputati. Con un programma serrato di udienze che andrà avanti per tutto il mese di luglio: quattro giorni la settimana. E si dovrà alternare con le udienze preliminari del crollo di Ponte Morandi: la prima il 14 luglio dedicata all' incidente probatorio, nel procedimento che vede indagate 72 persone e le 2 società. Autostrade per l' Italia e Spea (società gemella delegata al monitoraggio della rete autostradale). © RIPRODUZIONE RISERVATA

Prima udienza post Covid a Genova, il tribunale è la Fiera

Misurazione della temperatura prima dell' ingresso, un banco per ogni avvocato, imputato e parte civile a distanza di un metro l' uno dall' altro, e un grande pannello bianco con la scritta "La legge è uguale per tutti". E' stata riprodotta una vera e propria aula di giustizia alla Fiera di Genova per la prima udienza dell' era post emergenza Covid celebrata fuori dal palazzo di giustizia di Genova. A inaugurare la fase tre dei grandi processi del capoluogo ligure è stato quello bis sul posizionamento della torre piloti, la struttura crollata il 7 maggio 2013 per l' urto della Jolly Nero provocando la morte di 9 persone. E' stato il giorno dell' inizio della requisitoria del pm Walter Cotugno. "Gli urti delle navi contro le banchine non sono un evento imprevedibile". Il magistrato parlerà anche domani e venerdì per concludere con le richieste di condanna. Il processo procederà spedito con udienze tutti i giorni, tranne il 14 quando il padiglione sarà usato per l' incidente probatorio nell' inchiesta sul crollo del ponte Morandi. Nel processo sono imputate 12 persone tra ex dirigenti dell' **Autorità portuale** e capitaneria di porto, datori di lavoro, progettisti e collaudatori dell' opera costruita a filo banchina. Era assente oggi la mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime, che con la sua caparbità ha fatto sì che questo processo si celebrasse. La procura aveva chiesto l' archiviazione ma Tusa si era opposta e il gip aveva ordinato al pm di approfondire con altre indagini che hanno portato al processo. (ANSA).



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porto Antico, è Bonasegale il nuovo direttore generale

La **Porto Antico** ha un nuovo direttore generale: Gilberto Gagliardi Bonasegale, 58 anni, milanese, ma con alle spalle un esordio professionale a **Genova**, per Il Sole 24 Ore System e come consulente di Stazioni Marittime **Porto di Genova**. 'Questa per me È una bella opportunità per tornare ad avere il mare sulla sinistra quando vado a lavorare e il mare sulla destra quando torno a casa la sera», commenta Gagliardi Bonasegale, che ha nel suo curriculum una lunga esperienza in H3G e poi nel settore delle start up e nella consulenza del marketing strategico. 'Ho studiato la situazione della **Porto Antico** ma - spiega il neodirettore - sto ancora facendo un processo di elaborazione dei nuovi bisogni anche perché, dopo l' emergenza coronavirus, tutto quello che era fattibile e fatto fino a ieri oggi non vale più. Bisogna ribaltare logiche - osserva - inventare nuovi prodotti, accantonare vecchi prodotti e guardare in direzioni diverse. Ho chiesto al presidente e agli azionisti di indicarmi obiettivi e strategia e sulla base di quelli prepareremo un piano operativo, per superare il 2020 e guardare avanti». 'Innovazione, velocizzazione, semplificazione sono gli obiettivi a cui punterò» conclude.

'Con la nomina di Gagliardi Bonasegale - osserva il presidente della società Mauro Ferrando - il consiglio di amministrazione di **Porto Antico** ha inteso imprimere alla società nuova forza, che varrà a renderla protagonista dello scenario internazionale, nell' ambito delle prospettive che si apriranno con la ritrovata centralità di **Genova** e con la realizzazione del Waterfront di Levante». Gagliardi Bonasegale prende il posto che era stato occupato dal 2012 e fino a qualche mese fa da Alberto Cappato che, invece, ricopre adesso il ruolo di direttore del settore Innovazione, sostenibilità e sviluppo nella **Porto Antico** spa.



Gagliardi Bonasegale nuovo direttore generale di Porto Antico spa

GILBERTO GAGLIARDI BONASEGALE

Gilberto Gagliardi Bonasegale, 58 anni, milanese, è il nuovo direttore generale di Porto Antico di Genova spa. Con una lunga esperienza alle spalle in H3G, dove ha ricoperto la carica di Sales Innovation & Agreement director, occupandosi in precedenza della Divisione 3Tech, di Customer Base, Sales Agreement e di Partnership, Gagliardi ha poi maturato esperienze imprenditoriali nel settore delle startup e nella consulenza del marketing strategico. Gli esordi professionali sono targati Genova, per Il Sole 24 Ore System e come consulente di Stazioni Marittime Porto di Genova. «Con la nomina di Gagliardi Bonasegale - ha dichiarato il presidente Mauro Ferrando - il consiglio di amministrazione di Porto Antico di Genova Spa ha inteso imprimere alla società nuova forza, che varrà a renderla protagonista dello scenario internazionale, nell'ambito delle prospettive che si apriranno con la ritrovata centralità di Genova e con la realizzazione del Waterfront di Levante». «Ringrazio il presidente Ferrando per la fiducia - ha sottolineato il neo direttore generale - e sono lieto di mettere a disposizione di un'azienda nevralgica per il futuro della città le competenze e la preparazione acquisite operando nel marketing e nelle vendite a livello nazionale e internazionale». «Considero il periodo di difficoltà generato dal coronavirus - ha aggiunto Gagliardi - un'opportunità unica per identificare i bisogni emergenti e creare nuovi prodotti. Innovazione, velocizzazione, semplificazione e "time to market" sono gli obiettivi a cui punterò grazie alle professionalità e ai talenti presenti all'interno della società».



Porto Antico, Gilberto Gagliardi Bonasegale è il nuovo direttore

«Sono lieto di mettere a disposizione di un'azienda nevralgica per il futuro della città le competenze e la preparazione acquisite operando nel marketing e nelle vendite a livello nazionale e internazionale», le prime parole del neo eletto

GILBERTO GAGLIARDI BONASEGALE

Gilberto Gagliardi Bonasegale, 58 anni, milanese, è il nuovo direttore generale del **Porto Antico di Genova**. Con una lunga esperienza alle spalle in H3G, dove ha ricoperto la carica di Sales Innovation & Agreement Director, occupandosi in precedenza della Divisione 3Tech, di Customer Base, Sales Agreement e di Partnership, Gagliardi ha poi maturato esperienze imprenditoriali nel settore delle start up e nella consulenza del marketing strategico. Gli esordi professionali sono targati **Genova**, per Il Sole 24 Ore System e come consulente di Stazioni Marittime **Porto di Genova**. «Con la nomina di Gagliardi Bonasegale - ha dichiarato il presidente Mauro Ferrando - il Consiglio di Amministrazione di **Porto Antico di Genova Spa** ha inteso imprimere alla società nuova forza, che varrà a renderla protagonista dello scenario internazionale, nell'ambito delle prospettive che si apriranno con la ritrovata centralità di **Genova** e con la realizzazione del Waterfront di Levante». «Ringrazio il presidente Ferrando per la fiducia - ha sottolineato il neo direttore generale - e sono lieto di mettere a disposizione di un'azienda nevralgica per il futuro della città le competenze e la preparazione acquisite operando nel marketing e nelle vendite a livello nazionale e internazionale». «Considero il periodo di difficoltà generato dal coronavirus ha aggiunto Gagliardi - un'opportunità unica per identificare i bisogni emergenti e creare nuovi prodotti. Innovazione, velocizzazione, semplificazione e "time to market" sono gli obiettivi a cui punterò grazie alle professionalità e ai talenti presenti all'interno della società».



Genova24

Genova, Voltri

Porto Antico di Genova spa: il milanese Gagliardi Bonasegale è il nuovo direttore generale

Ha lavorato in H3G ed è stato consulente di Stazioni Marittime Porto di Genova

GILBERTO GAGLIARDI BONASEGALE

Genova. Gilberto Gagliardi Bonasegale, 58 anni, milanese, è il nuovo direttore generale di **Porto Antico di Genova** spa. Con una lunga esperienza alle spalle in H3G, dove ha ricoperto la carica di Sales Innovation & Agreement Director, occupandosi in precedenza della divisione 3Tech, di Customer Base, Sales Agreement e di Partnership, Gagliardi ha poi maturato esperienze imprenditoriali nel settore delle startup e nella consulenza del marketing strategico. Gli esordi professionali sono targati **Genova**, per Il Sole 24 Ore System e come consulente di Stazioni Marittime **Porto di Genova**. 'Con la nomina di Gagliardi Bonasegale - ha dichiarato il presidente Mauro Ferrando - il consiglio di amministrazione di **Porto Antico di Genova** spa ha inteso imprimere alla società nuova forza, che varrà a renderla protagonista dello scenario internazionale, nell'ambito delle prospettive che si apriranno con la ritrovata centralità di **Genova** e con la realizzazione del Waterfront di Levante'. 'Ringrazio il presidente Ferrando per la fiducia - ha sottolineato il neo direttore generale - e sono lieto di mettere a disposizione di un'azienda nevralgica per il futuro della città le competenze e la preparazione acquisite operando nel marketing e nelle vendite a livello nazionale e internazionale. Considero il periodo di difficoltà generato dal coronavirus un'opportunità unica per identificare i bisogni emergenti e creare nuovi prodotti. Innovazione, velocizzazione, semplificazione e 'time to market' sono gli obiettivi a cui punterò grazie alle professionalità e ai talenti presenti all'interno della società'.



Blue Economy Summit: importanza delle assicurazioni marittime per l' economia del mare e lo sviluppo delle infrastrutture per la nautica da diporto

(FERPRESS) - Roma, 1 LUG - Migliaia di persone hanno seguito ieri l' evento in diretta sui canali digitali del Blue Economy Summit che questa mattina si è focalizzata sul tema delle assicurazioni marittime, anello fondamentale nella filiera dell' economia del mare, come ha sottolineato nell' avvio dei lavori Francesco Maresca, ringraziando The International Propeller Club of Genoa co-organizzatore di questa sessione. " Il coronavirus ha travolto il mondo della blue economy anche dal punto di vista dei contratti e delle assicurazioni - ha esordito Giorgia Boi, presidente del club e professore di Diritto della navigazione, che ha poi proseguito nell' illustrare i molteplici aspetti in cui è stato necessario "navigare a vista" sulla base delle regole contrattuali e legali, ipotizzando scenari e soluzioni future, per trovare interpretazioni per evitare contenziosi. Nel pomeriggio l' attenzione si è spostata alle professioni dello yachting, settore in cui l' Italia e la Liguria detengono un know-how di altissimo livello nel settore della nautica da diporto. Il mantenimento e lo sviluppo di queste competenze sarà strategico sia per l' economia locale sia per le opportunità di lavoro per le nuove generazioni. Una pista ciclabile lunga un miglio (marino) e una serie di interventi infrastrutturali per valorizzare il quartiere del distretto della nautica spezzino e le sue eccellenze sono stati presentati da Monica Fiorini, responsabile comunicazione, promozione e marketing dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**. "La Spezia, come tutta la Liguria, ha fame di territorio, tutti i cantieri vorrebbero aumentare spazio e molti ambiscono ad entrare nell' Arsenal - ha spiegato Fiorini - il nostro impegno è quello di fornire la nostra disponibilità per ampliamenti a mare, nuovi banchinamenti, riqualificazione di spazi e tutto il supporto possibile". "Il nostro è un settore che lavora tutto l' anno al massimo della capacità produttiva, i due mesi persi non si recuperano" - ha sottolineato Stefano Pagani Isnardi, Responsabile Ufficio Studi di Confindustria Nautica. Il comparto della cantieristica, nel complesso ha tenuto, continuando a lavorare in sicurezza, garantendo la continuità e le consegne, sebbene con qualche ritardo, ma ripartendo prima di molti altri settori e, soprattutto, senza cali negli ordini. Meno bene il settore charter che in parte è dovuto alle limitazioni per non conviventi - spiega Pagani Isnardi - e in parte per la natura della clientela, soprattutto nella fascia di maggior valore: americani, russi, arabi e asiatici, che con il calo dei voli aerei difficilmente potranno raggiungere l' Europa". Oggi, mercoledì 1° luglio, protagonista indiscusso, il modello Genova applicato al Ponte del Polcevera. In live streaming da Terrazza Colombo, a partire dalle 10, nella sessione introdotta dal Presidente Giovanni Toti e dal Sindaco Marco Bucci, si parlerà delle innovazioni tecnico normative che hanno regolato la realizzazione dell' opera e della loro trasposizione per lo sviluppo e delle infrastrutture strategiche italiana. Interverranno, tra gli altri: Maurizio Michelini, presidente, Ordine degli Ingegneri di Genova, Luigi Cocchi, presidente Ordine degli Avvocati di Genova; **Paolo Raffetto**, presidente Ordine degli Architetti P.P.C. di Genova, Nicola Meistro, amministratore delegato, PERGENOVA e operational director, Webuild (già Salini Impregilo), Andrea Tomarchio, project manager, RINA; Filippo Delle Piane, presidente ANCE Genova, Bartolomeo Giachino, presidente Saimare. Nel pomeriggio, a partire dalle 15, Francesco Maresca, assessore allo Sviluppo economico **Portuale** e Logistico del Comune di Genova, introdurrà la seconda sessione della giornata in cui istituzioni e relatori, prendendo spunto dall' esperienza del Ponte, si confronteranno su come immaginare e costruire un nuovo modello di governance della



portualità e della logistica in grado di competere con la concorrenza internazionale. Parteciperanno, tra gli altri, **Paolo Emilio Signorini**, presidente, **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure**



FerPress

Genova, Voltri

Occidentale, il Sndaco Marco Bucci l' onorevole Marco Campomenosi, Commissione Trasporti, Parlamento Europeo. Alle 18, l' Associazione Alumni lanua proporrà una doppia intervista tra uno studente e un professionista del mare.

Autostrade, le richieste dei sindaci liguri al ministero: due corsi sempre libere e lavori sincronizzati

Oggi le istanze verranno presentate al ministro Paola De Micheli

Savona. Due corsie libere, a partire dal 10 luglio, per ogni carreggiata nella regione, aperte dalle 6 alle 22, con lavori di ispezione nelle ore notturne; lavori sulle strade statali in maniera sincronizzata con quelli sulle autostrade, per non creare blocchi totali alla circolazione come è avvenuto nei giorni scorsi sull'Aurelia nel Levante genovese; sapere chi farà l'ispezione di viabilità sul ponte Morandi, per scongiurare che il viadotto, pronto a fine luglio, non possa poi essere aperto. Sono le tre richieste avanzate ieri da Marco Bucci nel corso dell'incontro dell'Ufficio di Presidenza di Anci Liguria con i direttori del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Felice Morisco (Vigilanza autostradale) e Placido Migliorino (Piano Interventi Liguria) e Mauro Antonelli, capo di gabinetto della ministra De Micheli. Inoltre, il presidente ha chiesto che venga imposta ad Autostrade l'assunzione di personale per eseguire i lavori contemporaneamente su più cantieri secondo un project planning rigoroso, e una revisione, ove possibile, di vecchie norme come la direttiva del '67 che obbliga ai controlli sulle gallerie ogni 3 mesi. Presente anche il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio, che ha denunciato il cantiere fermo dell'Aurelia bis, il mancato raddoppio della linea ferroviaria, il blocco delle Funivie spa e, come **Autorità di Sistema** Portuale, la necessità di ripristinare la viabilità ora che la piattaforma di Vado Ligure sta entrando a pieno ritmo. Il presidente della Provincia della Spezia Pierluigi Peracchini ha sottolineato come tutti i sindaci spezzini abbiano chiesto l'esenzione del pagamento del pedaggio autostradale a fronte dei blocchi autostradali. Il presidente della Provincia di Imperia Domenico Abbo ha sottolineato le difficoltà del Ponente ligure e chiesto il potenziamento del trasporto su ferro. Il coordinatore dei Piccoli comuni di Anci Liguria Enrico Piccardo, sindaco di Masone, ha esposto l'isolamento in cui versa La Valle Stura, soprattutto nei collegamenti con il Piemonte, a causa della frana del Gnocchetto. Il coordinatore della commissione Trasporti e viabilità di Anci Liguria Simone Franceschi, sindaco di Vobbia, ha esposto le difficoltà sulla A7 e sul viadotto Scrivia. Il ministero ha riferito di aver avviato un'interlocuzione con gli operatori Anas e Aspi nei giorni scorsi, con l'obiettivo di far coesistere la sicurezza della viabilità con il mantenimento del diritto alla mobilità dei cittadini liguri, e ha confermato che sta operando in ottica di strettissimo tempo, perché consapevole "che bisogna restituire agli utenti liguri infrastrutture sicure e percorrenze minimali in pochi giorni". I dirigenti del Mit hanno recepito le istanze avanzate dalla comunità dei sindaci liguri e si sono fatti carico di lavorare affinché nell'incontro di oggi, previsto per le 19, la ministra Paola De Micheli possa dare risposte esaurienti e positive. Dalla Home incontro decisivo Autostrade, le richieste dei sindaci liguri al ministero: due corsi sempre libere e lavori sincronizzati Via libera Savona, la maggioranza va sotto sulla Tari: approvata un'ulteriore dilazione delle rate Ipotesi Savona, Santi pronto a candidarsi a sindaco? L'ammissione: "Ci sto pensando" tanti vantaggi Da oggi IVG+ ti consegna la spesa gratis a casa e ti porta alle Caravelle.



Vertici del Mit a confronto con Comuni e Province liguri, dal Ministero l'impegno per risolvere i nodi della viabilità

Il presidente della provincia di Imperia Domenico Abbo ha sottolineato le difficoltà del Ponente ligure e chiesto il potenziamento del trasporto su ferro

Genova. Si è concluso l'incontro dell'Ufficio di Presidenza di Anci Liguria con i direttori del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Felice Morisco (Vigilanza autostradale) e Placido Migliorino (Piano Interventi Liguria) e Mauro Antonelli, capo di gabinetto della ministra De Micheli. Il presidente Marco Bucci ha chiesto che, a partire dal 10 luglio, vengano lasciate due corsie libere per ogni carreggiata nella regione, aperte dalle 6 alle 22, con lavori di ispezione nelle ore notturne; che i lavori sulle strade statali avvengano in maniera sincronizzata con quelli sulle autostrade, per non creare blocchi totali alla circolazione come è avvenuto nei giorni scorsi sull'Aurelia nel Levante genovese; infine, ha chiesto di sapere chi farà l'ispezione di viabilità sul ponte Morandi, per scongiurare che il viadotto, pronto a fine luglio, non possa poi essere aperto. «Sarebbe una brutta figura nei confronti del mondo intero», ha detto Bucci. Inoltre, il presidente ha chiesto che venga imposta ad Autostrade l'assunzione di personale per eseguire i lavori contemporaneamente su più cantieri secondo un project planning rigoroso, e una revisione, ove possibile, di vecchie norme come la direttiva del '67 che

obbliga ai controlli sulle gallerie ogni 3 mesi. Il presidente della Provincia della Spezia Pierluigi Peracchini ha sottolineato come tutti i sindaci spezzini abbiano chiesto l'esenzione del pagamento del pedaggio autostradale a fronte dei blocchi autostradali. Il coordinatore dei Piccoli comuni di Anci Liguria Enrico Piccardo, sindaco di Masone, ha esposto l'isolamento in cui versa La Valle Stura, soprattutto nei collegamenti con il Piemonte, a causa della frana del Gnocchetto. Il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio ha denunciato il cantiere fermo dell'Aurelia bis, il mancato raddoppio della linea ferroviaria, il blocco delle Funivie spa e, come **Autorità** di **Sistema** Portuale, la necessità di ripristinare la viabilità ora che la piattaforma di Vado Ligure sta entrando a pieno ritmo. Il coordinatore della commissione Trasporti e viabilità di Anci Liguria Simone Franceschi, sindaco di Vobbia, ha esposto le difficoltà sulla A7 e sul viadotto Scrivia. Il presidente della provincia di Imperia Domenico Abbo ha sottolineato le difficoltà del Ponente ligure e chiesto il potenziamento del trasporto su ferro. Il ministero ha riferito di aver avviato un'interlocuzione con gli operatori Anas e Aspi nei giorni scorsi, con l'obiettivo di far coesistere la sicurezza della viabilità con il mantenimento del diritto alla mobilità dei cittadini liguri, e ha confermato che sta operando in ottica di strettissimo tempo, perché consapevole che bisogna restituire agli utenti liguri infrastrutture sicure e percorrenze minimali in pochi giorni. I dirigenti del Mit hanno recepito le istanze avanzate dalla comunità dei sindaci liguri e si sono fatti carico di lavorare affinché nell'incontro di domani la ministra Paola De Micheli possa dare risposte esaustive e positive. I sindaci e i presidenti di Provincia liguri hanno apprezzato l'impegno preso dal ministero a risolvere le criticità liguri al più presto.



Anci, dal Ministero l' impegno per risolvere i nodi della viabilità ligure

Per la prima volta i vertici del Mit a confronto con i vertici di Comuni e Province liguri

Nella giornata di ieri si è tenuto un incontro tra l' Ufficio di Presidenza di Anci Liguria e i direttori del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Felice Morisco (Vigilanza autostradale), Placido Migliorino (Piano Interventi Liguria) e Mauro Antonelli, capo di gabinetto della ministra De Micheli. L' argomento principale? La viabilità ligure. Il presidente Marco Bucci ha chiesto che, a partire dal 10 luglio, vengano lasciate due corsie libere per ogni carreggiata nella regione, aperte dalle 6 alle 22, con lavori di ispezione nelle ore notturne; che i lavori sulle strade statali avvengano in maniera sincronizzata con quelli sulle autostrade, per non creare blocchi totali alla circolazione come è avvenuto nei giorni scorsi sull' Aurelia nel Levante genovese; infine, ha chiesto di sapere chi farà l' ispezione di viabilità sul ponte Morandi, per scongiurare che il viadotto, pronto a fine luglio, non possa poi essere aperto. "Sarebbe una brutta figura nei confronti del mondo intero", ha detto Bucci. Inoltre, il presidente ha chiesto che venga imposta ad Autostrade l' assunzione di personale per eseguire i lavori contemporaneamente su più cantieri secondo un project planning rigoroso, e una revisione, ove possibile, di vecchie norme come la direttiva del '67 che obbliga ai controlli sulle gallerie ogni 3 mesi.

Il presidente della Provincia della Spezia Pierluigi Peracchini ha sottolineato come tutti i sindaci spezzini abbiano chiesto l' esenzione del pagamento del pedaggio autostradale a fronte dei blocchi autostradali. Il coordinatore dei Piccoli comuni di Anci Liguria Enrico Piccardo, sindaco di Masone, ha esposto l' isolamento in cui versa La Valle Stura, soprattutto nei collegamenti con il Piemonte, a causa della frana del Gnocchetto. Il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio ha denunciato il cantiere fermo dell' Aurelia bis, il mancato raddoppio della linea ferroviaria, il blocco delle Funivie spa e, come **Autorità di Sistema Portuale**, la necessità di ripristinare la viabilità ora che la piattaforma di Vado Ligure sta entrando a pieno ritmo. Il coordinatore della commissione Trasporti e viabilità di Anci Liguria Simone Franceschi, sindaco di Vobbia, ha esposto le difficoltà sulla A7 e sul viadotto Scrivia. Il presidente della Provincia di Imperia Domenico Abbo ha sottolineato le difficoltà del Ponente ligure e chiesto il potenziamento del trasporto su ferro. Il ministero ha riferito di aver avviato un' interlocuzione con gli operatori Anas e Aspi nei giorni scorsi, con l' obiettivo di far coesistere la sicurezza della viabilità con il mantenimento del diritto alla mobilità dei cittadini liguri, e ha confermato che sta operando in ottica di strettissimo tempo, perché consapevole che bisogna restituire agli utenti liguri infrastrutture sicure e percorrenze minimali in pochi giorni. I dirigenti del Mit hanno recepito le istanze avanzate dalla comunità dei sindaci liguri e si sono fatti carico di lavorare affinché nell' incontro di domani la ministra Paola De Micheli possa dare risposte esauritive e positive. I sindaci e i presidenti di Provincia liguri hanno apprezzato l' impegno preso dal ministero a risolvere le criticità liguri al più presto.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Caos autostrade: le compagnie dirottano i container via da Genova

La paralisi autostradale che da giorni sta interessando direttamente le arterie attorno ai porti di Genova e Savona sta iniziando a impattare sui due scali liguri in termini di container persi. In favore ovviamente degli altri scali del Nord Tirreno e del Nord Adriatico che servono il bacino del Settentrione d' Italia. Emblematico in tal senso []

La paralisi autostradale che da giorni sta interessando direttamente le arterie attorno ai porti di **Genova** e Savona sta iniziando a impattare sui due scali liguri in termini di container persi. In favore ovviamente degli altri scali del Nord Tirreno e del Nord Adriatico che servono il bacino del Settentrione d' Italia. Emblematico in tal senso è il messaggio inviato dalla compagnia di navigazione Cosco (così come da altri vettori marittimi) ai clienti nel quale si legge: "La situazione autostradale italiana è al collasso, e soprattutto le direttrici che collegano il **porto di Genova** con le regioni limitrofe vertono in una situazione vergognosa come si evince dagli organi di comunicazione nazionali (stampa e televisione)". Il messaggio menziona le autostrade "A10, A26, A7 e A12 con tratti chiusi di notte e anche di giorno, e con decine di chilometri a corsia unica, che generano giornalmente code di svariati chilometri", con la conseguenza che "raggiungere i siti di carico e scarico diventa sempre piu' difficile e logorante". La nota al mercato si conclude dicendo: "Vista la attuale situazione, chiediamo la vostra collaborazione per informare i ricevitori e caricatori sulle evidenti problematiche che i camion incontrano giornalmente e che avranno ripercussioni sulla regolarità dei servizi di trasporto, le navi e i servizi di Cosco Shipping Line, scalano regolarmente altri porti italiani che attualmente vertono in una situazione autostradale nettamente migliore rispetto a quella genovese (vedi i porti di La Spezia, Trieste, Venezia, Ravenna). Vi invitiamo a valutare insieme ai nostri uffici commerciali e logistici, scelte alternative che possano essere raggiunte sempre con servizi di trasporto oneway, roundtrip e intermodali". Proprio il servizio intermodale (treno + camion) viene segnalata come una valida alternativa al servizio camion che attualmente è sotto stress e in evidente difficoltà. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.**



La paralisi autostradale che da giorni sta interessando direttamente le arterie attorno ai porti di Genova e Savona sta iniziando a impattare sui due scali liguri in termini di container persi. In favore ovviamente degli altri scali del Nord Tirreno e del Nord Adriatico che servono il bacino del Settentrione d' Italia.

Perché il sistema autostradale in Liguria è in tilt

MARCO FOTI

sulla vetustà del sistema autostradale in Liguria e sul piano dei controlli concordato tra Mit e Aspi Verifiche più rapide nelle gallerie delle autostrade liguri: è questa la linea condivisa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed Autostrade per l'Italia secondo il Sole24Ore. Ma i disagi continuano, anzi peggiorano. Genova è al collasso, la viabilità urbana non regge la mancata accessibilità al nodo autostradale. La città paga uno scotto importante dal lato economico, dopo aver subito ingenti perdite a causa del crollo del ponte Morandi prima e della pandemia da coronavirus dopo. Il mondo imprenditoriale e delle professioni genovese, con in testa Confindustria e Camera di commercio, ha detto basta al disastro infrastrutturale ed alla débacle del sistema autostradale ligure. Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, ha denunciato in più occasioni che "la mancata mobilità dei cittadini e quindi la lesione di diritti costituzionali costituiscono un danno gigantesco alla libertà economica di impresa nel nostro territorio, nonché una disparità di trattamento tra le imprese e i cittadini della Liguria e quelli degli altri territori". In sostanza, il lockdown per la Liguria

continua con danni enormi all'economia locale, al primo porto del Paese e al turismo. I danni all'economia, al turismo e alla logistica della Liguria sono danni all'economia, al turismo e alla logistica dell'Italia. Tutti concordi sul disastro che sta colpendo non solo la città di Genova ma tutta la Liguria. "Nei primi cinque mesi del 2020 i traffici dei porti di Genova e Savona per effetto del Covid sono calati del 15,6% e le stime delle società specializzate ipotizzano a fine anno un calo del 9% delle merci movimentate. Giugno e luglio non saranno positivi, forse agosto in ripresa". È quanto ha dichiarato il presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale **Paolo Emilio Signorini** intervenendo alla presentazione del report della Banca d'Italia sull'economia della Liguria. Ancora. I risultati della rilevazione effettuata dalla Cna Liguria su un campione di circa 14mila imprese ha stimato, per l'anno in corso, "un crollo del fatturato del 42% rispetto al 2019 con alcuni comparti che prevedono un giro d'affari più che dimezzato. Oltre al turismo, -56,7% per la moda e -54% per il commercio", a causa della crisi pandemica sanitaria. Serve altro per evidenziare un potenziale disastro economico? Suppongo di no. Quindi, che fare? Proporre soluzioni, che ci sono ed alla portata del Mit. Occorre far partire la Gronda di ponente ed il passante di Genova perché in questo modo è possibile velocizzare i servizi ferroviari da/per Genova provenienti da ponente. Occorre un potenziamento dei treni interregionali a supporto della grave crisi autostradale. Occorre un piano straordinario della nuova Alitalia in modo che ritornino i voli sullo scalo di Genova, fondamentali per raggiungere il territorio ligure. Su questo punto vorrei ricordare che la Juventus, per recarsi a Genova in occasione della partita di campionato contro il Genoa, è stata impossibilitata a raggiungere la città in pullman preferendo un volo privato per non rischiare di trovarsi imbottigliata nel blocco autostradale di questi ultimi giorni. Parliamo della tratta Torino - Genova, circa 190 km. Occorre un piano straordinario di voli per dotare l'aeroporto di Genova di collegamenti interregionali in modo da poter soddisfare le esigenze di spostamento di natura professionale e turistico. Occorre coraggio. Coraggio per sostenere un territorio già provato che altrimenti rischia il default. Only the brave.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Costa al vertice della rinnovata squadra di Confindustria Genova sezione terminal

Giuseppe Costa, vertice di Saar depositi portuali, è il nuovo presidente della Sezione Terminal Operators di Confindustria Genova che questa mattina ha rinnovato le cariche associative per il biennio 2020-2022. L'Assemblea, tenutasi presso la sede di Confindustria Genova, ha eletto il nuovo consiglio direttivo che, oltre a Costa, vede Alberto Casali (Psa Genova Prà) vicepresidente. I consiglieri sono Maurizio Anselmo (Terminal San Giorgio), Antonio Barbara (Gruppo Messina), Giovanni Benedetti (Spinelli Srl), Matteo Catani (Grandi Navi Veloci), Giuseppe Danesi (Prà Distripark Europa), Alfredo De Felice (Porto Petroli di Genova), Paolo Marsano (Sampierdarena Olii), Edoardo Monzani (Stazioni Marittime) e Giulio Schenone (Terminal Contenitori Porto di Genova). Delegati alla Piccola Industria sono stati eletti Paolo Marsano (Sampierdarena Olii) e Federico Puccetti (Thermocar).



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Trasporti Le navi italiane e le emissioni inquinanti

Su 174 navi, in Italia, solo 4 hanno sistemi di riduzione delle emissioni, tra le grandi società armatrici solo Grimaldi È l' unica ad avere sistemi di riduzioni delle emissioni. Se È vero che 32 compagnie interpellate non stanno facendo nulla per rendere le loro navi meno inquinanti, mentre pochissimi sono gli armatori che hanno cominciato ad investire per rendere i propri traghetti, con una forte capacità di inquinamento, più idonei alla salute dei genovesi ed in particolar modo a quelli che abitano vicino al porto. L' indagine evidenzia che l' età media delle navi che effettuano il trasporto passeggeri in Italia È di 29 anni; con punte fino a 65! Se poi si considera che questi armatori ricevono 250 milioni di euro sotto forma di contributi pubblici per il trasporto di passeggeri, la cosa fa pensare! Ma perché quei signori che gestiscono i finanziamenti pubblici agli armatori, non favoriscono quelli che cercano, svecchiando la loro flotta di inquinare meno? Riducendo notevolmente i finanziamenti a quelle compagnie che non investono sull'inquinamento! Ma anzi alcuni armatori hanno venduto navi poco inquinanti ed acquistato navi più obsolete! Marco Grasso e-mail



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

MATTEO BIANCHI, responsabile nazionale Pd per l'economia del mare illustra le proposte avanzate insieme al vicesegretario Andrea Orlando

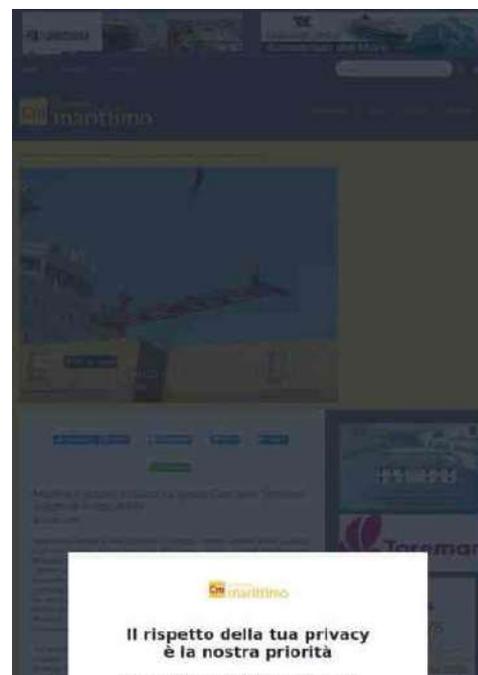
'Pontremolese, 75 milioni per il raddoppio E una Zona Logistica Speciale per Spezia'

Altri 75 milioni di euro per il raddoppio della ferrovia Pontremolese. E l'istituzione di una Zona Logistica Speciale per porto e retroporto della Spezia, per attrarre investimenti e snellire le procedure burocratiche. Sono le proposte contenute in un emendamento al decreto Rilancio, in approvazione in questi giorni, avanzate dal Partito Democraticico e che hanno due anime spezzine: il vicesegretario del Pd nazionale Andrea Orlando e Matteo Bianchi, fresco di nomina a responsabile nazionale dei Dem per il dipartimento economia del mare. I 75 milioni, in dividuati tra le risorse non utilizzate per una serie di opere previste nel contratto di servizio di Rfi, si aggiungono ai 92 milioni annunciati a maggio e ai 96 già disponibili per il tratto fuori galleria Parma Vicofertile. Un totale di circa 263 milioni di euro che adesso coprono ampiamente la realizzazione del raddoppio della parte emiliana, stimata in oltre 247 milioni. 'Una ventina in più di quelli che servono, che potranno essere reimpiegati da Rfi o annuncia Bianchi o per realizzare un programma di adeguamento dei binari di alcune stazioni lungo la tratta per garantire il passaggio di convogli più lunghi. Ci aspettiamo che un emendamento su un'opera così importante non solo per il territorio spezzino, ma di interesse nazionale, possa essere votato da tutto il Parlamento». La proposta, firmata anche da Leu, deve secondo Bianchi essere 'sostenuta e condivisa dai territori interessati, anche per monitorare sull'avanzamento dei lavori da parte di Rfi una volta che le risorse sono disponibili». La volta buona forse, dopo oltre mezzo secolo, per completare il raddoppio di questo tratto. Ma rimane aperto il tema della galleria di valico, con un progetto che vale quasi 2 miliardi. Con i tratti fuori galleria finanziati, ci facciamo trovare pronti per arrivare a una serie di strumenti nazionali ed europei di investimento. Il primo passaggio È inserire la Pontremolese nelle reti Ten-t». Il raddoppio della Pontremolese avrebbe risvolti logistici ed economici positivi non solo per il porto spezzino, con l'applicazione di una tariffazione scontata, con impatto ambientale e migliori collegamenti con l'Appennino. Nell'emendamento c'è anche l'istituzione della Zona Logistica Speciale, in deroga alla normativa nazionale che ne prevede una per regione. Superando l'anomalia dell'**Autorità portuale** locale, metà in Liguria e metà in Toscana. Attraverso un tavolo tecnico, in caso di approvazione, verrebbero individuate aree e settori che 'potranno beneficiare di vantaggi. Tra questi la riduzione dei tempi dei procedimenti amministrativi di un terzo, vantaggi doganali su import ed export, possibilità di attrarre importanti aiuti europei».



Marittimi sospesi in bilico, La Spezia Container Terminal sospende le operazioni

Immediata sospensione delle operazioni di imbarco e sbarco container presso La Spezia Container Terminal (LSCT) della nave JPS Levante, operata da MSC (Mediterranean Shipping Company) sul servizio (Algeri Express) - E' avvenuto lo scorso 27 luglio presso il terminal container di Spezia , dove la società terminalistica ha effettuato l'immediata sospensione delle operazioni della nave «richiedendo al personale di bordo di ripristinare le condizioni di sicurezza utili al proseguimento delle attività commerciali». Lo specifica LSCT in una nota: «veniva rilevata d'improvviso la presenza di due marittimi facente parti del personale di bordo sospesi in bilico su un bilanciere sollevato da una gru in dotazione alla nave. Non essendo stata data, da parte del comando nave, alcuna informazione preventiva su possibili operazioni di questa natura» « Le operazioni di LSCT sono riprese solo dopo l'ordine di sospensione, da parte del comando nave, di queste 'anomale' operazioni ». Conclude la società - «La Spezia Container Terminal ritiene fondamentale ribadire questi dettagli, perché la sicurezza e salute dei propri collaboratori e di tutti coloro che lavorano all'interno delle aree in propria concessione, ha la priorità assoluta ed è un elemento imprescindibile»



Precisazione di LSCT su operazioni portuali

Redazione

LA SPEZIA In merito agli articoli usciti ieri su alcuni quotidiani e siti di settore, aventi come oggetto la sicurezza delle operazioni portuali a La Spezia, la società La Spezia Container Terminal Spa (LSCT) ritiene necessario informare come segue. In data 27 Giugno 2020 durante le operazioni di carico e scarico effettuate dal terminal sulla nave JPS Levante, operata da Msc (Mediterranean Shipping Company) sul servizio (Algeri Express), veniva rilevata d'improvviso la presenza di due marittimi facente parti del personale di bordo sospesi in bilico su un bilanciere sollevato da una gru in dotazione alla nave. Non essendo stata data, da parte del comando nave, alcuna informazione preventiva su possibili operazioni di questa natura, venivano di conseguenza immediatamente sospese tutte le operazioni di imbarco e sbarco richiedendo al personale di bordo di ripristinare le condizioni di sicurezza utili al proseguimento delle attività commerciali. Le operazioni di LSCT sono riprese solo dopo l'ordine di sospensione, da parte del comando nave, di queste anomale operazioni. Il comunicato della società del Gruppo Contship Italia, conclude precisando che La Spezia Container Terminal ritiene fondamentale ribadire questi dettagli, perché la sicurezza e salute dei propri collaboratori e di tutti coloro che lavorano all'interno delle aree in propria concessione, ha la priorità assoluta ed è un elemento imprescindibile.



Nota stampa di La Spezia Container Terminal Spa

GAM EDITORI

1 luglio 2020 - In merito agli articoli usciti in data odierna su alcuni quotidiani e siti di settore aventi come oggetto "la sicurezza delle operazioni portuali a La Spezia", la società La Spezia Container Terminal Spa (LSCT) ritiene necessario informare come segue. "In data 27/06/2020 durante le operazioni di carico e scarico effettuate dal terminal sulla nave JPS Levante, operata da MSC (Mediterranean Shipping Company) sul servizio Algeri Express, veniva rilevata d' improvviso la presenza di due marittimi facente parti del personale di bordo sospesi in bilico su un bilanciere sollevato da una gru in dotazione alla nave. Non essendo stata data, da parte del comando nave, alcuna informazione preventiva su possibili operazioni di questa natura, venivano di conseguenza immediatamente sospese tutte le operazioni di imbarco e sbarco richiedendo al personale di bordo di ripristinare le condizioni di sicurezza utili al proseguimento delle attività commerciali. Le operazioni di LSCT sono riprese solo dopo l' ordine di sospensione, da parte del comando nave, di queste "anomale" operazioni. La Spezia Container Terminal ritiene fondamentale ribadire questi dettagli, perché la sicurezza e salute dei propri collaboratori e di tutti coloro che lavorano all' interno delle aree in propria concessione, ha la priorità assoluta ed è un elemento imprescindibile".



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Lo spezzino Gherbassi coglie lo scatto più suggestivo

Lo spezzino Sandro Gherbassi È il vincitore del Premio fotografico nazionale "Mitilicoltori della Spezia", mentre la massese Tamara Bianchi si È aggiudicata il premio della sezione Still-life. I nomi dei vincitori sono stati svelati ieri a palazzo civico, alla presenza del sindaco Pierluigi Peracchini, Carla Roncallo, presidente **Autorità Portuale**, Federico Pinza ad della Cooperativa Mitilicoltori della Spezia, Claudio Barontini, fotoreporter e ritrattista di celebrities, Alberto Andreani, fotografo ufficiale Spezia Calcio, Marco Aliotta, presidente dell'Associazione Fotografica Liberi di Vedere e Alma Schianchi, fotografa, delegata provinciale FIAF. Il vincitore assoluto Sandro Gherbassi ha ricevuto una targa e un assegno di mille euro, mentre Tamara Bianchi, oltre alla targa un assegno di 500 euro. Anche quest' anno la Cooperativa mitilicoltori spezzini, con il patrocinio del Comune della Spezia e un contributo dell' **Autorità Portuale**, ha promosso il premio fotografico nazionale "Mitilicoltori della Spezia", aperto ai fotografi amatori e professionisti di età superiore ai 18 anni. Al concorso sono state presentate 232 opere e di que ste sono state scelte quelle di 16 fotografi che esporranno i loro scatti in una mostra che sarà allestita in passeggiata Morin dal 6 luglio al 23 agosto. I 16 fotografi sono: Roberto Ronconi (Russi), Alessandro Cialdini (La Spezia), Marco Barbera (La Spezia), Mirella Cozzani (Vezzano Ligure), Elisabetta neri (La Spezia), Alessandro Mazza (Cesenatico), Maria Elena Galardi (Carrara), Marcello Di Francesco (La Spezia), Nadia Raggi (La Spezia), Gregorio Tommaseo (La Spezia), Cristina Corti (Bogliasco), Ernesto Cordella (Viareggio), Sandro Gherbassi (La Spezia), Franco Stocchi (Ravenna), Tamara Bianchi (Marina di Massa) e Daniele Racis (Rimini). L' edizione 2020 ha scelto due temi: il mondo della mitilicoltura, dedicato a fotografie scattate in qualsiasi territorio nazionale e non, che rappresentino l' universo della mitilicoltura (muscoli, cozze ma anche ostriche), le barche, gli allevamenti, i filari, i centri di depurazione, i suoi allevatori, e Still-life, incentrato sul Amuscolo'.



L' INIZIATIVA

La foto di Sandro Gherbassi vince il «Premio mitilicoltori»

LA SPEZIA «Semplicemente un altro giorno di lavoro» di Sandro Gherbassi è la foto migliore del Premio fotografico nazionale 'Mtilicoltori della Spezia', mentre Tamara Bianchi si è aggiudicata il premio della sezione Still-life con la sua 'Come la prua in mezzo al mare'. Lo spezzino, vincitore assoluto, ha ricevuto oltre alla targa, un assegno circolare di 1.000 euro, mentre la vincitrice di Marina di Massa, la targa e un assegno di 500 euro. Anche quest' anno la Cooperativa mitilicoltori spezzini, con il patrocinio del Comune della Spezia e un contributo dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, ha promosso l' iniziativa, aperta a tutti i fotografi, con due temi: il mondo della mitilicoltura, dedicato a fotografie scattate in qualsiasi territorio nazionale e non, che rappresentino l' universo della mitilicoltura (muscoli, cozze ma anche ostriche), le barche, gli allevamenti, i filari, i centri di depurazione, i suoi allevatori; e Still-life, incentrato sul 'muscolo'. Sono pervenute 232 opere e di queste sono state scelte quelle di 16 fotografi che esporranno i loro

scatti in una mostra, allestita in passeggiata Morin dal 6 luglio al 23 agosto: Roberto Ronconi (Russi), Alessandro Cialdini (La Spezia), Marco Barbera (La Spezia), Mirella Cozzani (Vezzano Ligure), Elisabetta neri (La Spezia), Alessandro Mazza (Cesenatico), Maria Elena Galardi (Carrara), Marcello Di Francesco (La Spezia), Nadia Raggi (La Spezia), Gregorio Tommaseo (La Spezia), Cristina Corti (Bogliasco), Ernesto Cordella (Viareggio), Sandro Gherbassi (La Spezia), Franco Stocchi (Ravenna), Tamara Bianchi (Marina di Massa) e Daniele Racis (Verucchio). La giuria del concorso era composta da: Pierluigi Peracchini (sindaco della Spezia), Carla Roncallo (presidente **Autorità portuale**), Federico Pinza (Cooperativa Mitilicoltori della Spezia), Claudio Barontini (fotoreporter e ritrattista di celebrities), Alberto Andreani (fotografo ufficiale Spezia Calcio), Marco Aliotta (presidente dell' associazione Liberi di Vedere), Alma Schianchi (fotografa, delegata provinciale Fiaf). Marco Magi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

Premio fotografico mitilicoltori, vince Sandro Gherbassi

Tamara Bianchi si impone nella categoria 'Still life'

La Spezia - Sandro Gherbassi è il vincitore del Premio fotografico nazionale 'Mitolicoltori della Spezia', mentre Tamara Bianchi si aggiudica il premio della sezione 'Still life'. I nomi dei vincitori sono stati svelati stamani a Palazzo Civico, alla presenza del Sindaco Pierluigi Peracchini, di Carla Roncallo, Presidente **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, di Federico Pinza della Cooperativa Mitilicoltori della Spezia, di Claudio Barontini, fotoreporter e ritrattista di celebrities, di Alberto Andreani, fotografo ufficiale Spezia Calcio, di Marco Aliotta, presidente dell' Associazione Fotografica Liberi di Vedere e di Alma Schianchi, fotografa, delegata provinciale FIAF. Il vincitore assoluto del Premio ha ricevuto, oltre alla targa, un assegno circolare di 1.000 euro. Il vincitore della sezione Still-life ha invece ricevuto la targa e un assegno circolare di 500 euro. Anche quest' anno la Cooperativa mitilicoltori spezzini, con il patrocinio del Comune della Spezia e un contributo dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, ha promosso il Premio fotografico nazionale 'Mitolicoltori della Spezia', aperto a tutti i fotografi sia amatori che professionisti purché di età superiore ai 18 anni.

Sono pervenute 232 opere e di queste sono state scelte le opere di 16 fotografi che esporranno i loro scatti in una mostra che sarà allestita in passeggiata Morin dal 6 luglio al 23 agosto. I 16 fotografi sono: Roberto Ronconi (Russi) - Alessandro Cialdini (La Spezia) - Marco Barbera (La Spezia) - Mirella Cozzani (Vezzano Ligure) - Elisabetta neri (La Spezia) - Alessandro Mazza (cesenatico) - Maria Elena Galardi (Carrara) - Marcello Di Francesco (La Spezia) - Nadia Raggi (La Spezia) - Gregorio Tommaseo (La Spezia) - Cristina Corti (Bogliasco GE) - Ernesto Cordella (Viareggio) - Sandro Gherbassi (La Spezia) - Franco Stocchi (Ravenna) - Tamara Bianchi (Marina di Massa) - Daniele Racis (Verucchio RN) L' edizione 2020 ha scelto due temi: il mondo della mitilicoltura, dedicato a fotografie scattate in qualsiasi territorio nazionale e non, che rappresentino l' universo della mitilicoltura (muscoli, cozze ma anche ostriche), le barche, gli allevamenti, i filari, i centri di depurazione, i suoi allevatori, e Still-life, incentrato sul 'muscolo'. La giuria del concorso era composta da: Pierluigi Peracchini (sindaco della Spezia), Carla Roncallo (presidente **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale), Federico Pinza (Cooperativa Mitilicoltori della Spezia), Claudio Barontini (fotoreporter e ritrattista di celebrities), Alberto Andreani (fotografo ufficiale Spezia Calcio), Marco Aliotta (presidente dell' Associazione Fotografica Liberi di Vedere), Alma Schianchi (fotografa, delegata provinciale FIAF). Una curiosità. Quest' anno hanno partecipato e inviato le foto da: Parigi, Venezia, Massa, Lancenigo, Ferrara, Bologna, Cagliari, Roma, Cesenatico, Portomaggiore, Corbola, Pisa, Firenze, Russi, Loreto, Pelago, Ravenna, Tombolo, Padova, Torre del Greco, Carrara, Sestu, Sarzana, Messina, Napoli, Andria, Vezzano Ligure, Chiavari, Trento, Ceparana, Mantova, Pove del Grappa, Lecce, Viareggio, Barletta, Rovereto, Massafrà, Taranto, Lerici, Arcola, Pellestrina, Mestre, Fiorano, Villazzano, Bari, Marina di Massa, Verucchio, Bogliasco, Licciana Nardi, Maddaloni, Albissola Marina, Gattatico e tantissimi altri, in particolar modo dalla Spezia.



Traffico merci, la fine del lockdown non è servita: il calo si aggrava

A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

RAVENNA Nemmeno la fine del lockdown ha avuto effettipositivisul traffico **portuale** ravennate. A maggio la situazione si è aggravata rispetto ai mesi precedenti e il 2020 ha raggiunto quota 8,8 milioni di tonnellate di merce. Lo scorso anno la movimentazione era stata del18,8 per cento superiore. La differenza è di 2,055 milioni di tonnellate. L' anno non era partito bene: sia gennaio sia febbraio erano in "rosso" rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (-3,3 e -1,2%) ma è indubbio che i mesi del lockdown siano quelli che hanno segnato il tracollo del traffico **portuale** e a maggio non c' è stato nessun segnale di ripresa (sul singolo mese la differenza in negativo è superiore al 25%). Soffrono, in particolare, le merci secche: -22,1%. I prodotti liquidi sono in calo dell' 11%. Contenitori in crisi Assume così contorni quasi positivi il fatto che i container perdano "solo" l' 8,5% (che diventa il 9,5% se si escludono dal conteggio i container vuoti): 81.469 teu nei primi cinque mesi del 2020 contro gli oltre 88mila dello stesso periodo dello scorso anno, non certo l' anno dei record per i contenitori. Ap segnala come il traffico container sia in calo in tutta Italia e che «i risultati regionali dimostrano chiaramente che la situazione in Europa ha raggiunto un picco nella settimana dal 5 al 12 maggio e, da allora, ha mostrato un graduale miglioramento» L' Agroalimentare soffre Il comparto agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 1.779.764 tonnellate di merce, ha registrato un calo del 10,9% (218 mila tonnellate in meno) rispetto ai primi cinque mesi dello scorso anno. La contrazione - fa notare **Autorità portuale** - riguarda soprattutto i beni di prima necessità destinati al commercio, ovvero i cereali, il grano e il mais (passati da 684.724 a 219.354 tonnellate, in calo del 68,0%), che hanno risentito sia della minore domanda causata dalla chiusura della ristorazione e dell' assenza di turisti, sia dell' accumulo di scorte alla fine dello scorso anno. Gli scarsi arrivi via nave sono stati, in parte, compensati dagli arrivi dall' Ungheria e dall' est Europa via treno, risultato molto competitivo grazie a politiche di sostegno al ferroviario e a politiche daziarie. Nel periodo gennaio -maggio sono, infatti, arrivate via ferrovia 51.947 tonnellate di cereali, per un totale di 47 treni. Calo anche perle farine (-15,6%) ma non c' è crisi sui semi oleosi, in crescita del 51%. Edilizia ed industria Il rallentamento del distretto delle ceramiche di Sassuolo ha comportato un calo del 23,9% dei materiali da costruzione. «Segnale positivo è, però, la ri partenza dei treni delle argille che collegano il nostro porto con Dinazzano e che erano stati sospesi fino ad aprile». I traffici del settore metallurgico, con 2.145.286 tonnellate, risultano in calo, rispetto ai primi cinque mesi dello scorso anno, del 29,2% (886 mila tonnellate in meno). Pesante, in questo caso, la minaccia dei dazi.

ALESSANDRO MONTANARI



Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il traffico merci al porto di Ravenna è in calo. A maggio la flessione sui cinque mesi è del 18,8%. Soffrono ancora tutti i comparti I container ancora in flessione: -10%. Preoccupazione per i dazi nella metallurgia

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

forza italia

«L' Autorità portuale è d' accordo su chiudere e demolire il campo»

Martedì una delegazione di Forza Italia composta dall' onorevole Deborah Bergamini, Stefano Benedetti, Domenico Piedimonte e Giovanbattista Ronchieri ha incontrato la dirigenza dell' **Autorità Portuale** per discutere del campo rom sul Lavello. «Abbiamo trovato l' accordo sull' eventuale chiusura e demolizione del campo» proponendo in cambio la riqualificazione della ferrovia merci. Il comunicato stampa prosegue con una serie di richieste alle **autorità** locali: «Chiediamo di valutare tutti i rischi legati all' incolumità pubblica e tutti gli abusi edilizi, compresi eventuali allacciamenti abusivi alle utenze. Al Sindaco di Carrara chiediamo in particolare di intervenire per sgomberare il campo trasferendo gli zingari in alloggi erp, destinati alle emergenze abitative, in attesa che i rom possano prendere in affitto o acquistare delle case».

Al Lavello ora i controlli giorno e notte
I residenti: «Vogliamo provvedimenti»

Il sindaco di Carrara ha incontrato la delegazione di Forza Italia per discutere del campo rom sul Lavello. «Abbiamo trovato l' accordo sull' eventuale chiusura e demolizione del campo» proponendo in cambio la riqualificazione della ferrovia merci. Il comunicato stampa prosegue con una serie di richieste alle autorità locali: «Chiediamo di valutare tutti i rischi legati all' incolumità pubblica e tutti gli abusi edilizi, compresi eventuali allacciamenti abusivi alle utenze. Al Sindaco di Carrara chiediamo in particolare di intervenire per sgomberare il campo trasferendo gli zingari in alloggi erp, destinati alle emergenze abitative, in attesa che i rom possano prendere in affitto o acquistare delle case».

«Qui niente rifiuti dal Lazio E non scarichiamo nel fosso»

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

«Basta degrado, vogliamo le telecamere»

I residenti di viale Da Verazzano sulle barricate, partita una raccolta di firme: «Le erbacce nascondono la gente che va a drogarsi»

di Patrik Pucciarelli CARRARA Viale da Verazzano: «Basta con il degrado, vogliamo le telecamere». Una raccolta firme per essere ascoltati. Sono stremati i residenti, di quella che un tempo fu la zona teatro del simposio internazionale di scultura, più apprezzato a livello mondiale. Il regista Carlo Verdone la scelse per girare «Viaggi di nozze»; correva l'anno 1995 e si pensava in grande, in un luogo dove mare e monti sono visivamente molto vicini. Oggi c'è chi parla di rifiuti abbandonati, siepi che nascondono azioni al limite della legalità e atti apparentemente osceni, ma da tempo all'ordine del giorno. Una mail al primo cittadino Francesco De Pasquale datata 24 giugno, spedita a nome dei residenti, riporta diverse richieste che possono sembrare scontate ma, nei fatti, la loro mancanza arreca danno a tutti. «La zona è lasciata a se stessa da tempo, le nostre richieste tornano ciclicamente perché non vengono mai prese in considerazione - raccontano amareggiate Nadia Grassi, Barbara Binelli, Tamara Conti (nella foto) e Maurizio Borghini -.

Siamo cittadini di serie B?». Parliamo di una zona che è divisa tra proprietà comunale e dell'**autorità portuale**; la poca chiarezza su obblighi e doveri ha come risultato l'incuria. «Le tamerici vengono potate una volta all'anno - continuano le tre residenti -, data la loro crescita esponenziale sono palcoscenico per traffici dalla dubbia legalità e atti osceni in pieno giorno, per non parlare del ricettacolo di rifiuti che si crea. Vi invitiamo a passare di qua per rendervi conto di quello che troviamo tra i cespugli; abbiamo dei bambini e non possiamo vietare loro di giocare fuori casa perché c'è il rischio che possano toccare qualche siringa. Chiediamo la rimozione delle tamerici e la sostituzione di queste con qualche blocco di marmo che permetta una maggiore visuale, anche per le **autorità**. Chiediamo l'installazione di cestini per la spazzatura e un serrato controllo dei camper che sostano su questa strada e spesso scaricano le acque nere ai margini della carreggiata, proprio in corrispondenza delle tamerici. Le palme presenti sul lato monte del viale scarseggiano da tempo di manutenzione, richiediamo l'intervento perché sono un pericolo per chiunque transiti o stia rientrando a casa. Un sistema di video-sorveglianza, specialmente nel periodo invernale, sarebbe un deterrente per molti che rovinano la nostra zona; non è giusto avere paura a rientrare a casa propria negli orari notturni». Le proposte dei residenti per rivalutare questo parte di Marina sono svariate: pista ciclabile, manifestazioni, concerti, investire in spazi sociali che possano attrarre persone e mantenere alto il valore della zona che regala scenografie mozzafiato. Infine ci sono Lara Babbini e Matteo Ercolini: «Questo degrado rappresenta un problema civico, oltre che di sicurezza per le persone; con poche migliorie e controllo si potrebbe portare un grande beneficio a residenti e turisti. Abbiamo inoltrato alcune mail all'**Autorità portuale** per renderli partecipi della nostra situazione, ma nulla è cambiato. Le **autorità** passano, ma il muro di vegetazione blocca la visuale, lasciando spazio a spaccio e scene al limite della decenza. Spesso si sentono urla e schiamazzi durante la notte. Spero che con questa raccolta firme possa cambiare qualcosa perché siamo stremati». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

gazzetti sul porto

«Sollecitare azioni per le zone semplificate»

livorno La giunta regionale deve «continuare ogni azione utile per sollecitare il governo affinché **Livorno** e il suo **porto** vengano ricompresi tra le Zone logistiche semplificate rafforzate (Zlsr)», cioè quelle zone previste dalla legge di bilancio 2020 in cui «poter attivare agevolazioni fiscali e agevolazioni amministrative» con l'obiettivo di «sostenere il rilancio dell'intera area portuale di **Livorno**». È quanto chiede una mozione presentata dal consigliere Francesco Gazzetti (Pd) e approvata dal consiglio regionale. La richiesta, come ha spiegato Gazzetti, «nasceva dal fatto che da una prima analisi tecnica la norma sembrava escludere dalle agevolazioni previste per le aree Zlsr, le aree di crisi industriale complessa, come quella di **Livorno**». In realtà, ha sottolineato, «dopo una serie di sollecitazioni, il ministro ha chiarito che il **porto** di **Livorno** è inserito nelle Zlsr». --

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' assessore bezzini

«Bonifiche di Poggio ai venti, 8 milioni fermi in Regione»

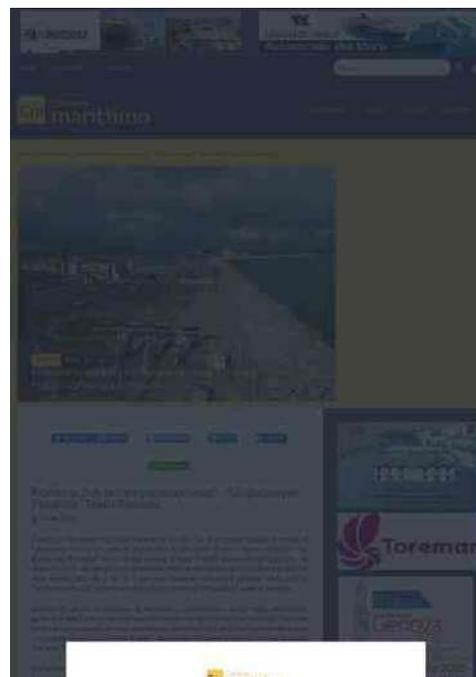
PIOMBINO «Le opere di bonifica delle discariche di Poggio ai venti, nonostante le sollecitazioni e le richieste che abbiamo inviato al commissario straordinario Enrico Rossi durante questo anno di amministrazione, continuano a non fare progressi e, anzi, nessuna risposta è pervenuta in merito alle richieste del Comune di Piombino al riguardo: una scorrettezza istituzionale che è solo l' ultimo atto di una vicenda che se non fosse tragica sarebbe ridicola». Carla Bezzini, assessore all' Ambiente, aveva chiesto alla Regione che le competenze sulle bonifiche delle due discariche fossero riattribuite al Comune così da avviare il procedimento in tempi rapidi. Si tratta della bonifica delle due vecchie discariche comunali di rifiuti solidi urbani di Poggio ai venti gestite da Asiu, la prima chiusa nel 1983 e la seconda nel 1997, per le quali ci sono a disposizione otto milioni di euro. «Da anni il presidente Rossi ricopre la carica di commissario - dice Bezzini - e da altrettanti anni nulla si è mosso per ripristinare una condizione di sicurezza di quei due siti di discarica. Era il 26 luglio 2002 quando al ministero dell' Ambiente si tenne la conferenza decisoria con la quale fu approvato il Piano di caratterizzazione della "Vecchia discarica di Poggio ai venti" al fine di procedere alla redazione del progetto preliminare delle opere necessarie alla bonifica e alla messa in sicurezza permanente dell' area. Accanto alla vecchia discarica, però, ve n' è una meno vecchia, anch' essa dismessa: il ministero dell' Ambiente richiese che le indagini di caratterizzazione fossero estese e, nella conferenza dei servizi del 25 giugno 2008, fu approvato il piano di investigazione iniziale. Le indagini di caratterizzazione ambientale sulle due discariche sono state realizzate rispettivamente nel 2005 e nel 2011. Nel 2009 il Comune di Piombino, allora responsabile del procedimento, affidò ad Asiu le attività inerenti la realizzazione e la gestione delle opere per la messa in sicurezza e la bonifica. Nel 2015, Asiu rinunciò e il Comune richiese alla Regione di essere sostituito nel ruolo di soggetto responsabile dell' intervento. La Regione accettò e decise di avvalersi, per tutte le attività relative alla progettazione e alla realizzazione dell' intervento, dell' **Autorità di sistema portuale** di Piombino. Ma nel 2018 anche l' **Autorità portuale** rinunciò e così ricominciò un' altra fase di stallo». «Per superarla - prosegue l' assessore - nel febbraio scorso, questa amministrazione ha chiesto alla Regione di attivare le procedure amministrative e contabili necessarie per trasferire al Comune di Piombino la titolarità dell' intervento di bonifica e la disponibilità delle relative risorse stanziate: di nuovo, nessuna risposta ricevuta, neanche al sollecito inviato a giugno. Ad oggi, non abbiamo mai ricevuto una risposta ufficiale, tantomeno un atto, che permetta al Comune di riavviare l' iter, già di per sé complesso, della bonifica mettendo finalmente a frutto le risorse stanziate ormai da anni e mai utilizzate». --



Piombino, hub per le riparazioni navali - "Un Bacino per Piombino" Tavola Rotonda

LUCIA NAPPI

01 Jul, 2020 Il porto di Piombino Hub delle riparazioni navali - La dislocazione stabile di servizi di riparazione navale nel porto di Piombino è il tema della Tavola rotonda dal titolo: "Un Bacino per Piombino" che si svolge venerdì 3 luglio h.18,00 presso l' Hotel Centrale - Al vaglio lo studio del progetto di installazione nello scalo toscano di un bacino galleggiante delle misure (200 mt x 38 mt) per navi Panamax, secondo il progetto realizzato da Tecnomeccanica Srl, azienda specializzata nei sistemi di propulsione navale e terrestre Secondo lo studio, le banchine di Piombino si troverebbero infatti nella collocazione geografica ideale per svolgere le riparazioni sulle navi di linea nel Mediterraneo. Partendo inoltre dal presupposto che sono attualmente pochissimi gli scali italiani e nel Mediterraneo - dal canale di Suez al confine francese - dove eseguire i lavori su navi con misure standard 'Panama' (190m x 33). Dall' analisi comparativa con gli attuali bacini presenti nell' area mediterranea emerge come, a fronte di innumerevoli unità navali di tipo 'Panama' in circolazione e di altre con ingombri simili, vi sia una sostanziale assenza di bacini galleggianti di II generazione di 200 mt x 38mt in grado di riparare navi di quelle dimensioni. Il bacino di Piombino potrebbe pertanto essere motore di sviluppo economico e occupazionale del territorio, con potenzialità di occupazione diretta di oltre 120 persone e distribuire ricchezza alle aziende del territorio, le quali si occuperanno delle riparazioni. Aziende locali, ex dipendenti dell' indotto siderurgicometalmeccanico e giovani potrebbero così trovare una nuova collocazione lavorativa. PARTECIPANO ALLA TAVOLA ROTONDA Francesco Ferrari, sindaco di Piombino; On. Dario Galli , già Vice Ministro dello Sviluppo Economico (in videoconferenza); On. Edoardo Rixi , già Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (in videoconferenza); On. Manfredi Potenti, membro Commissione Giustizia Camera dei Deputati; Roberto Biasci, consigliere Regione Toscana; Claudio Capuano , Dirigente **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**; Carlo Torlai, presidente della Compagnia **Portuale** di Piombino; Claudio Lucchesi , segretario UGL provincia Livorno Francesco Curatolo, Rsu UGL Port Security Alessandro Freschi, agente marittimo; Massimo Netti , direttore tecnico di Tecnomeccanica Srl; Modera il dibattito Lucia Nappi direttore, Corriere marittimo.



Porto, traghetti in difficoltà con i servizi generali ridotti

I GUAI DELLO SCALO Passata la fase di lockdown dell' emergenza Covid, il clima nel porto di Civitavecchia resta sempre molto teso. La difficile situazione di cassa dell' **Autorità portuale** è da tempo nota, così come lo sono i tagli effettuati ai piani operativi delle società di interesse generale che continuano a tenere i propri dipendenti in cassa integrazione. Ma nel frattempo, seppur non con i pienoni che si vedevano le scorse estati, i traghetti delle Autostrade del Mare hanno ripreso regolarmente le proprie corse. E così negli ultimi giorni il taglio delle ore ai lavoratori, specie per i servizi di mobilità nello scalo, ha creato alcuni problemi, prontamente segnalati dalle compagnie, tra cui Cin Tirrenia. In particolare, disagi si sono riscontrati sulla banchina dove parte la nave per Tunisi e dove, in base alle nuove disposizioni di Port Mobility e Adsp, i cancelli vengono aperti 4 ore prima, mentre i passeggeri arrivano già dalla mattinata, se non addirittura nella notte. Una situazione già più volte segnalata che creerebbe disagi anche in città. Per questo il neo comandante della Capitaneria di porto, Francesco Tomas, ieri ha convocato una riunione per trovare una soluzione al problema, ma soprattutto per invitare tutte le parti in causa a una maggiore collaborazione nell' interesse dello scalo. Alla riunione, che si è conclusa con l' impegno dell' Adsp a trovare una quadra con Port Mobility, erano presenti, oltre ai rappresentanti dei principali armatori, il presidente dell' Authority Francesco Maria di Majo, l' amministratore delegato di Port Mobility Edgardo Azzopardi e per il Comune, il vice sindaco Massimiliano Grasso. La mancanza di liquidità nelle casse delle società di interesse generale non sembra comunque essere una situazione di facile o immediata soluzione, soprattutto alla luce della decisione di Molo Vespucci di non utilizzare una parte del fondo rischi accantonato per i contenziosi per aiutare le società di servizi dello scalo, come richiesto da alcuni esponenti del partenariato. Una decisione che è stata comunicata con una lettera del presidente di Majo e della segretaria Macii e che non è affatto piaciuta ai sindacati. «L' Ugl ritiene questa risposta fortemente lesiva per tutti i livelli occupazionali che a oggi rischiano la stabilità occupazionale. Oggi tutte le imprese art. 16, 17, 18 e più in particolare quelle di interesse economico generale - scrive la referente dell' Ugl Fabiana Attig - sono al collasso. Pensare di continuare a mettere la polvere sotto il tappeto sperando che queste imprese senza l' intervento dell' Adsp, sia in termini burocratici che in termini economici, si possano risolvere i problemi da sole è da irresponsabili. Il nostro scalo ormai è diventato una vera e propria polveriera, dove solo il grande senso di responsabilità dei sindacati e dei lavoratori ha evitato uno scontro sociale senza precedenti. E' tempo di agire, basta con le inutili mediazioni». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Caos al Molo Beverello, si cambia «Ogni compagnia avrà il suo gate»

LA RIORGANIZZAZIONE Antonino Pane Un gate per ogni compagnia. Al Beverello si cambia nel tentativo di evitare le scene degli ultimi fine settimana e, soprattutto, di migliorare la sicurezza sanitaria. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale, Pietro Spirito, ha riunito intorno ad un tavolo gli armatori delle compagnie che gestiscono le vie del mare. Le preoccupazioni emerse nelle scorse settimane hanno facilitato il dialogo e la ricerca di soluzioni comuni per migliorare imbarchi e sbarchi sia al Beverello per i mezzi veloci, sia a Porta di Massa per i traghetti. I NODI Le lamentele manifestate dai sindaci, soprattutto Capri e Ischia, hanno richiesto risposte immediate. Rischiare un allarme sanitario in questo momento di faticosa ripartenza del turismo sarebbe veramente una iattura insostenibile. E poi bisogna fare i conti con il fatto che il traffico dei passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2019 è calato di oltre il 60%, per cui non si giustifica nessuna sottovalutazione del rischio. Mancano all' appello le corse di Alilauro per Sorrento, non ancora partite, nonostante le lamentele delle amministrazioni comunali della penisola sorrentina che hanno sempre ritenuto le vie del mare un selezionatore naturale del movimento vacanziero, soprattutto quello giornaliero. E poi mancano anche le corse del cosiddetto metrò del mare, il servizio regionale per collegare Napoli con i porti della costa amalfitana e cilentana. Insomma un Beverello a scartamento ridotto dove non si riescono a rispettare le regole sui distanziamenti. È vero c' è il cantiere per la costruzione della nuova stazione marittima. Ma tutti affermano, armatori e Adsp, che lo spostamento delle biglietterie sta funzionando bene, e che il peggio è stato evitato grazie proprio alla dislocazione dell' area ticket. Alla riunione indetta da Spirito tutti questi dati sono stati messi sul tavolo. «Abbiamo cercato - spiega il presidente dell' Adsp - di concretizzare tutti i suggerimenti e le proposte degli armatori. Da domani (oggi, ndr) cominceremo a lavorare per regolamentare meglio le fasi di imbarco e sbarco. Cominciamo con il dire - sottolinea Spirito - che non ci sarà più un solo gate ma ogni compagnia avrà una propria uscita verso l' imbarco in modo da facilitare i flussi ed evitare la coda unica per mezzi diretti in destinazioni diverse». Questo un primo decisivo passo. Era proprio il gate unico che faceva da imbuto negli orari di punta: 8,30 e 14,30 quando ci sono partenze più o meno simultanee verso Capri e Ischia. «Sulle banchine - aggiunge Spirito - ci sarà il nostro personale e anche incaricati delle compagnie che guideranno i viaggiatori verso i gate di uscita. Rafforzeremo anche la segnaletica e i punti di attesa con ombrelloni per evitare di dover aspettare sotto il sole il momento dell' imbarco». LE REAZIONI Soddisfatti della svolta operativa anche i rappresentanti delle varie compagnie di navigazione. Tutti hanno sottolineato di aver ricevuto la massima disponibilità nel cercare di migliorare le cose. Il test definitivo, naturalmente, è già alle porte. «Speriamo - aggiunge Spirito - di avere un sensibile miglioramento già dal prossimo fine settimana. Verificheremo gli aggiusti apportati e saremo pronti ad intervenire di nuovo se necessario. È stata esaminata anche la situazione di Porta di Massa dove le criticità riguardano solo l' area esterna alla stazione marittima, lo sbarco e l' imbarco dalle auto. Rafforzeremo la sorveglianza anche in quell' area per tentare di arginare assembramenti». Il primo weekend di luglio, dunque, servirà soprattutto da test per il nuovo dispositivo imbarco/sbarco del Beverello. Il movimento dei passeggeri per le isole certamente sarà più intenso. Occhi puntati di sindaci, albergatori



Il Mattino

Napoli

e operatori turistici: il buon funzionamento del Beverello per quanto riguarda la sicurezza sanitaria è certamente il primo passo per garantire tranquillità anche sulle isole. Il resto lo stanno facendo le compagnie di navigazione garantendo il massimo rispetto di tutte le direttive in materia di sanificazione e di distanziamento sociale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Napoli

Speciale economia/ Gli effetti della pandemia sul mare e la logistica della Campania

L'anno era iniziato bene per Napoli e Salerno, poi si è fermato tutto, soprattutto i passeggeri. La ripresa dipenderà da come cambieremo le nostre abitudini. L'analisi del presidente dei porti della regione più popolosa d'Italia

di Pietro Spirito * Scegliere l'angolo visuale dei porti e della logistica per comprendere gli effetti congiunturali e strutturali della pandemia può rappresentare un utile punto di osservazione, perché le crisi si colgono in particolare nei luoghi di intersezione tra sistemi e processi. È opportuno tentare questo esercizio anche perché la logistica e l'economia marittima rappresentano sempre un termometro sensibile circa l'andamento complessivo, da un lato del tessuto produttivo e dall'altro delle movimentazioni dei passeggeri, non solo per il pendolarismo di corto raggio ma anche per l'attività turistica. Cercheremo di leggere questi fenomeni calandoli in un contesto specifico, vale a dire descrivendo quanto sta succedendo nei porti dell'Autorità di sistema portuale Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare). Tutti i dati di seguito indicati riguardano i principali porti della Campania. Breve periodo: traffico merci resiste, cabotaggio all'anno zero Il 2020 era iniziato, nei primi due mesi, con un andamento positivo, sostanzialmente in tutti i segmenti di mercato. Poi, con l'avvio del lockdown per effetto della pandemia, si è registrato un drastico calo nei volumi e nei servizi di trasporto, particolarmente sensibile nel segmento del trasporto passeggeri. Le crociere si sono bloccate completamente. Tra marzo e maggio la riduzione è risultata pari al cento per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, nei porti di Napoli e Salerno così come nei porti di tutto il mondo: il trend continuerà nei prossimi mesi, certamente almeno sino alla fine di luglio. Nel traffico passeggeri di corto raggio, il drastico rallentamento dei volumi è correlato con l'emergenza e con la stretta decisa sulla mobilità dei cittadini per generare il distanziamento sociale. La contrazione di passeggeri, nel confronto tra aprile 2020 e aprile 2019, è stata pari al 96,4 per cento. A maggio la riduzione è stata dell'87,7 per cento per il porto di Napoli e del 94,3 per cento nel porto di Salerno. Cessata questa fase, con il progressivo ritorno alla mobilità negli spostamenti dei viaggiatori, è molto probabile che - in un tempo relativamente breve - si possa tornare ad un volume maggiormente fisiologico di spostamenti. Più articolato è il ragionamento che si può condurre oggi sul traffico commerciale. Quello che accadrà nel settore del trasporto merci dipenderà molto da ciò che si determinerà nella riorganizzazione del settore industriale, non solo nei singoli Paesi ma su scala internazionale. Intanto, in marzo, primo mese in cui ha cominciato parzialmente a determinarsi l'effetto del lockdown, si è registrata una riduzione del 14,7 per cento in termini di tonnellate trasportate rispetto all'omologo periodo dell'anno precedente. Ad aprile, mese completamente in lockdown, la riduzione del traffico commerciale nei porti di Napoli e Salerno è stata pari al 28,2 per cento rispetto al corrispondente mese del 2019, con una punta del -54,1 per cento nel segmento di traffico delle rinfuse liquide. Nel mese di maggio il porto di Napoli ha registrato una riduzione del traffico in tonnellate del 23,2 per cento, mentre il porto di Salerno ha segnato un decremento del 14,7 per cento. L'impatto di riduzione del traffico commerciale è stato, nei porti di Napoli e di Salerno, molto meno sensibile rispetto a quanto è accaduto per il traffico passeggeri di corto raggio e per il segmento delle crociere. Non tutti i segmenti di mercato hanno segnato, nel traffico commerciale, un andamento omogeneo: certamente il traffico contenitori ha marcato una tendenza complessivamente più positiva, anche durante la fase del lockdown. Dovremo osservare con attenzione cosa accadrà nei mesi prossimi per



comprendere la capacità di ripresa del traffico passeggeri una volta che verranno progressivamente ridotte le regole di distanziamento, e la capacità del settore industriale di tornare



Informazioni Marittime

Napoli

ai volumi trasportati pre-Covid. Medio e lungo periodo: la riorganizzazione del lavoro Dopo la pandemia dobbiamo cominciare ad immaginare un futuro diverso , pur se non è scontato prevedere la direzione di marcia dei cambiamenti che si determineranno. È possibile che alcune produzioni troveranno una loro ricollocazione nei paesi di più matura industrializzazione, riducendo i gradi di dipendenza che inevitabilmente sono connessi alle scelte determinate dalla globalizzazione spinta dei decenni passati. Probabilmente, affronteremo adattamenti alla divisione internazionale del lavoro, che non saranno però destinati a modificare lo scenario complessivo dell'economia nel suo insieme: vivremo una fase di aggiustamento della globalizzazione, del resto già iniziata con le spinte protezionistiche degli anni più recenti. Nella logistica, si assisterà alla crescita più accelerata del commercio online, che spiazzerà soprattutto la grande distribuzione organizzata, mentre probabilmente i negozi di vicinato potranno trovare formule per un rilancio, magari connesso proprio allo stoccaggio ed alla consegna di ultimo miglio. Anche i consumi turistici sono destinati a mutare , almeno per qualche tempo. Il distanziamento sociale indurrà a non consentire subito la ripresa dei grandi appuntamenti di massa, anche come effetto di una memoria psicologica che durerà almeno per qualche tempo. Quello che è certo è che siamo entrati in una crisi globale dell'economia determinata dal brusco rallentamento della produzione industriale . Nell'economia dei servizi, che pesa in modo incidente sull'insieme dei lavori e dei consumi, l'impatto della pandemia è stato ancor più significativo. Secondo la maggior parte degli osservatori, siamo in presenza di una profonda discontinuità e difficoltà strutturale, peggiore delle crisi che abbiamo vissuto dal 1987 in avanti. Le crisi precedenti sono state di natura finanziaria, mentre ora siamo in presenza di un forzato blocco della macchina produttiva , che implica un impatto diretto sulla economia reale. La pandemia è penetrata nella vita delle persone, nei comportamenti di consumo, nella organizzazione dei sistemi industriali. I Paesi che sapranno offrire risposte efficaci e tempestive, coglieranno opportunità. Gli altri saranno ancor di più in difficoltà. Il sistema delle connessioni marittime, per i passeggeri e per le merci, costituirà ancor di più una delle reti di fondamentale importanza per giocare la partita della competitività. - * presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale

Il Mattino

Salerno

Dalla Siria all' Europa, la rete dei traffici gestiti dal Califfato

LO SCENARIO Gianandrea Gaiani Il sequestro attuato dalla Guardia di Finanza nel porto di Salerno di 14 tonnellate di amfetamine per 84 milioni di pasticche Captagon conferma le notizie trapelate negli ultimi mesi circa la vivacità dello Stato Islamico. La Fenetillina, o droga dell' Isis, viene prodotta in laboratori chimici clandestini nei territori siriani fino a qualche anno or sono occupati dalle milizie del Califfato. È stata utilizzata a lungo per sostenere i combattenti del jihad, impegnati dal 2015 a contrastare le forze dei paesi arabi e della Coalizione internazionale. Il Captagon non fa sentire paura, fatica, fame e riduce la percezione del dolore: le stesse qualità di altre droghe di guerra come il khat masticato dai miliziani somali e yemeniti o le metamfetamine in dotazione agli eserciti tedesco e giapponese durante la Seconda guerra mondiale. L' Isis però non ha mai riservato il Captagon ai suoi combattenti ma ne ha sempre favorito la vendita per finanziare le sue operazioni insurrezionali e terroristiche. La produzione e il traffico di droga hanno sostenuto il Califfato al pari dell' export clandestino di petrolio, di antichità e opere d' arte saccheggiate nei territori occupati, al traffico di migranti illegali e al contrabbando. Il Captagon tolto dal mercato europeo delle amfetamine a Salerno ha un valore di un miliardo di euro e rappresenta il più grande sequestro mai effettuato di questo tipo di stupefacenti che finanziano il jihad. ASSE CON LA SIRIA Due settimane prima, sempre a Salerno, erano state sequestrati 190 chili di Captagon per oltre un milione di pasticche e la presenza di così ingenti quantitativi induce a credere che nonostante il Califfato non controlli più lembi di territorio siriano, molti laboratori clandestini continuano a produrre questa amfetamina i cui proventi garantiscono ai jihadisti ampie possibilità di corrompere milizie e autorità locali, specie in aree impoverite da anni di guerra. Durante il Califfato la Siria era diventata il maggior produttore mondiale di amfetamine ma non è escluso che continui ad esserlo anche oggi o che i jihadisti abbiano impiantato centri di produzione in altre aree sotto il loro controllo, più facilmente nelle vaste aree del Sahara e del Sahel dove le bandiere nere continuano a sventolare al vento e dove le milizie allineate allo Stato Islamico stanno rafforzandosi. Secondo la Drug Enforcement Administration (DEA) statunitense, l' Isis non solo fa largo uso di Captagon in tutti i territori in cui è presente ma ne controlla lo spaccio e il traffico internazionale in combutta con organizzazioni di narcotrafficienti nell' ambito di connection multinazionali per reperire in tempi rapidi finanziamenti necessari ad arruolare combattenti, procurarsi armi e organizzare azioni terroristiche. IL CALIFFATO Nonostante le sconfitte subite sui campi di battaglia solo tra la Siria orientale e l' Iraq settentrionale lo Stato Islamico si ritiene disponga ancora di 13/17 mila combattenti e di un bottino di guerra di almeno 300 milioni di dollari. Probabilmente molti di più se si valuta il valore del solo Captagon sequestrato a Salerno anche se nelle filiere criminali che gestiscono il narcotraffico il guadagno va diviso tra tutte le organizzazioni che contribuiscono a produrre, stoccare, trasportare e smerciare gli stupefacenti. Ancora molto attivo nel Sinai, nonostante le violente campagne condotte dalle forze egiziane, è soprattutto nelle vaste distese desertiche africane che lo Stato Islamico sta mettendo nuove radici schierando qualche migliaio di combattenti tra Algeria, Ciad, Niger, Burkina Faso, Mauritania, Mali, Nigeria e Libia. Nella ex colonia italiana la recrudescenza degli scontri tra il governo di Tripoli e le truppe del generale Khalifa Haftar hanno favorito la riorganizzazione dello Stato Islamico, cacciato alla fine del 2016 da Sirte dopo una lunga battaglia.





Il Mattino

Salerno

Oggi le sue milizie sono presenti nel Fezzan, intorno alle oasi di Sebha e Kufra ma hanno ripreso a condurre attentati nelle città costiere da Tripoli a Derna. IL «FORZIERE» Altre organizzazioni legate allo Stato Islamico operano nel Sahel finanziandosi con gli stessi strumenti criminali che da anni costituiscono il forziere dei movimenti legati ad al-Qaeda e cioè i traffici di droga, armi, esseri umani e il contrabbando di tabacchi. Già nel 2014 i francesi rilevarono che questi traffici si muovevano verso il Mediterraneo e l' Europa utilizzando le stesse piste del deserto sotto la gestione delle stesse organizzazioni che mischiavano jihad e crimine. In molti casi lo Stato Islamico non ha la forza per gestire in proprio traffici così complessi: in alcuni casi può fornire la materia prima (come il Captagon), in altri i canali di transito utilizzati per spostare miliziani e armi oppure si limita a incassare tasse di transito da trafficanti e contrabbandieri. Come ha rilevato anche un recente studio della Fondazione ICSA, la gestione di questi traffici ha ingigantito nel Sahara/Sahel la rivalità tra milizie dello Stato Islamico e quelle qaediste: una lotta che vede al-Qaeda nel Maghreb Islamico in posizione dominante e che nel settembre 2019 si vide sequestrare in Guinea Bissau un carico di quasi 2 tonnellate di cocaina purissima. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Le pasticche «firmate» Isis nel porto crocevia degli affari

'Amfetamine per finanziare l'attività dei terroristi 84 milioni di compresse: valgono un miliardo di euro`Seconda operazione dopo quella di due settimane fa ma stavolta il quantitativo è da record a livello mondiale

Angela Trocini

Il **porto** di **Salerno** è ritenuto, da una parte, uno degli scali italiani più efficienti per la movimentazione dei container ma, al tempo stesso, da un po' di anni è diventato crocevia di traffici illeciti: dai rifiuti speciali alle sigarette, dalle auto rubate e altro materiale provento di furto ai prodotti con falso marchio «made in Italy», fino al traffico internazionale di sostanze stupefacenti. È in questo contesto che si inserisce il sequestro record messo a segno ieri dal Gico della Guardia di Finanza di Napoli in collaborazione con la sezione antifrode dell' Agenzia delle Dogane di **Salerno**: 84 milioni di pasticche, amfetamine per un peso complessivo di 14 tonnellate e un valore sul mercato di oltre un miliardo di euro (12-15 euro a pasticca). È il sequestro più grande a livello mondiale per quanto riguarda le amfetamine. Le pasticche con il logo «Captagon» sono state prodotte in Siria dall' Isis per finanziare il terrorismo. Sono le stesse che la polizia francese aveva trovato nel 2015 nei covi di Parigi utilizzati dai terroristi per compiere l' attentato terroristico al Bataclan. Sostanze stupefacenti destinate non solo al mercato italiano: per la quantità sequestrata, infatti, gli inquirenti pensano che parte della «droga della Jihad» fosse indirizzata anche ad alcune piazze europee e che avrebbe soddisfatto le richieste di più di un' organizzazione criminale dedita allo smercio delle droghe allucinogene. LO SCENARIO Già due settimane fa erano stati sequestrati un milione di pasticche di amfetamina (circa 190 chili) e quasi tre tonnellate di hashish, sempre provenienti dalla Siria. Ma è fin dal 2007, quando, sempre nel **porto** di **Salerno**, furono sequestrati 250 chili di cocaina in arrivo dalla Colombia all' interno di una bananiera, che l' attenzione si è mantenuta alta sulle attività commerciali all' interno dello scalo marittimo del capoluogo e monitorato, dal Viminale, in quanto a «rischio illegalità». Il **porto** di **Salerno** è stato anche scelto come «base logistica» per l' introduzione in Campania della droga destinata al nascente clan dei fratelli Batti che spacciavano nelle aree di San Giuseppe Vesuviano, Terzigno e zone limitrofe. E anche nelle relazioni semestrali della Dia, il **porto** di **Salerno** viene indicato - insieme a quelli di Gioia Tauro (questo in maggior misura), Genova, Livorno e Napoli, come canale utilizzato dai clan per il traffico internazionale di stupefacenti. Così come nella relazione dell' inaugurazione dell' anno giudiziario 2020 si legge come per il narcotraffico un «ruolo importante rivesta il **porto** commerciale anche per l' interesse di organizzazioni criminali non operative sul nostro territorio», facendo riferimento a un recente sequestro di circa 20 chili di cocaina nascosti in un container imbarcato su una nave proveniente dall' Ecuador. IL BLITZ Le 14 tonnellate di pasticche sequestrate ieri erano nascoste sia in cilindri di carta in multistrati, in modo da celare allo scanner il contenuto, sia all' interno degli ingranaggi di quattro macchine industriali. In questi ingranaggi, chiusi con dei tappi, erano stati ricavati degli spazi in cui nascondere le amfetamine. Non è stato semplice, quindi, trovare il modo di «smontare pezzo per pezzo i singoli nascondigli della droga». Le bobine e gli ingranaggi industriali erano destinati a una società che ha sede in Svizzera. Unanime il plauso per il lavoro svolto dagli investigatori: «Provvidenziale» è stato definito dal sindaco di **Salerno**, Vincenzo Napoli, il maxi sequestro di droga nel **porto** di **Salerno** «per quanto riguarda la repressione dell' uso delle sostanze stupefacenti, delle mafie





Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

e di quanti sono dietro questi commerci scellerati. Abbiamo assistito, e di questo siamo assolutamente grati alle forze dell'ordine, a un sequestro di droghe sintetiche, delle anfetamine che vengono utilizzate per dare coraggio ai terroristi per gli atti sciagurati o che vengono utilizzate per attenuare la fatica. La cosa che è assolutamente clamorosa è la quantità», ha aggiunto il primo cittadino. A fargli eco il deputato Pd, Piero De Luca che si complimenta con i finanzieri per la maxioperazione effettuata a dimostrazione del costante ed incessante lavoro di tutte le forze dell'ordine nel garantire «l'ordine e la sicurezza pubblica». Il senatore di FdI, Antonio Iannone, ha parlato di «un duro colpo ai traffici dell'Isis» e per il questore della Camera, membro della commissione affari esteri, Edmondo Cirielli (FdI), «bisogna essere orgogliosi, come italiani, del duro colpo inferto al terrorismo internazionale». In una nota il sottosegretario alla Difesa, Angelo Tofalo, ringrazia e si complimenta con tutti quelli che «hanno lavorato senza sosta per questo straordinario risultato». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dogana, svolta dopo lo scandalo «A Salerno l'agenzia è ripartita»

IL CASO È orgoglioso del lavoro svolto dal personale della sezione antifrode dell' Agenzia delle dogane di **Salerno** che Giuseppe Silvestro dirige da pochi mesi. Una «preziosa collaborazione», come è stata definita dai finanziari del Gico di Napoli, in seguito al sequestro di 14 tonnellate di amfetamine nel **porto** di **Salerno**. «Ci fa piacere», ha affermato Giuseppe Silvestro, a capo del nucleo antifrode delle Dogane di **Salerno**, «del risultato positivo dell' operazione a dimostrazione che l' Agenzia doganale di **Salerno** è ripartita. Con difficoltà, ma ha ripreso ad operare in trasparenza e garantendo - con il suo lavoro - la sicurezza delle merci in uscita dal **porto** e quindi anche dei consumatori finali». Non è stato certo semplice, dopo l' inchiesta giudiziaria che alcuni mesi ha smantellato la stessa agenzia doganale con il coinvolgimento di molti funzionari, ricostituire l' ufficio. «Le forze in campo non sono tantissime - continua Giuseppe Silvestro - ma si sta lavorando tanto anche se in pochi e con l' ausilio di alcune unità provenienti da fuori. Personalmente mi auguro una sempre maggiore cooperazione e collaborazione con tutte le forze dell' ordine per assicurare un **porto** sicuro e sempre ben funzionante». Il sequestro record del Gico della Guardia di Finanza di Napoli è frutto di una precedente operazione: un altro sequestro, effettuato due settimane fa sempre nel **porto** di **Salerno**, di 2.800 chili di hashish ed oltre un milione di pasticche anfetamine con lo stesso identico simbolo (captagon) di quelle sequestrate ieri. In quell' occasione era stato il personale della sezione antifrode delle Dogane di **Salerno** a disporre il blocco del container al cui interno erano formalmente stivati capi di abbigliamento e scrivanie in metallo provenienti dalla Siria. La provenienza anomala per quel tipo di merce e il fatto che nessuno si fosse presentato per il ritiro, insospettì i funzionari doganali salernitani che lo scorso 10 aprile ne disposero il blocco (le merci possono stare fino a 90 giorni nel **porto** in cui arrivano senza avere destinazione). La merce avrebbe dovuto lasciare il **porto** il 23 maggio, con destinazione Libia, in seguito ad una richiesta poi però annullata probabilmente dopo aver appreso che il carico era stato bloccato. Ed era ancora bloccato nel **porto** salernitano quando i finanziari del Gico di Napoli, su disposizione della Dda partenopea, si sono presentati con un decreto di sequestro che ha portato al rinvenimento del primo carico di droga. In seguito a questo primo blitz è stato messo a segno il sequestro di 84 milioni di pasticche captagon. I tre container provenienti dalla Siria, che formalmente contenevano cilindri di carta per uso industriale e macchinari industriali, sono stati attesi su una delle banchine del **porto** salernitano e sequestrati. an.tro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Un tumore da estirpare siamo molto preoccupati»

‘Il segretario dell’ Authority: episodio sconvolgente è una vergogna che la nostra comunità non merita ‘ «Se lo scalo è vulnerabile a questo tipo di illeciti vogliamo che si faccia chiarezza il prima possibile»

Diletta Turco

Una «vergogna che il porto di Salerno non merita», ed un eventuale motivo specifico per la scelta dell' infrastruttura «che, se esistente, deve essere immediatamente sradicato». È Francesco Messineo, segretario generale dell' **autorità** di **Sistema** del mar Tirreno Centrale a commentare la maxi operazione di sequestro di droga internazionale effettuata ieri a Salerno. **Segretario, come rappresentante della comunità portuale salernitana, che effetto le ha fatto apprendere di un' operazione così importante? E di un crimine così grave?**

«Siamo enormemente preoccupati. La prima considerazione da fare è che ci sono solo parole di enorme elogio e apprezzamento per il lavoro che sono riuscite a fare l' **Autorità** giudiziaria e la Guardia di Finanza. Ringraziamo di cuore che si sia riusciti a scoprire questa piaga. Onestamente, sapere che il porto di Salerno è utilizzato per traffici di questo tipo, e avere un simile tumore all' interno, è qualcosa di sconvolgente. Speriamo che il lavoro di investigazione sia quantomai efficace per eradicare completamente ogni tipo di malversazioni e di crimini così seri». **Ma lei si chiede come mai proprio Salerno? La vicinanza logistica alla rete autostradale? Un controllo più lieve rispetto ad altri porti decisamente sotto stretta osservazione?**

«Allora, per rispondere alla sua domanda, io parto da un ragionamento: il porto di Salerno rappresenta un' eccellenza. Siamo tutti molto orgogliosi di questo porto, dell' enorme contributo che dà allo sviluppo non soltanto del territorio salernitano o campano, ma dell' intero centro-sud d' Italia. Ovviamente, ci tengo a rimarcare che la comunità portuale salernitana è nella sua quasi totalità un modello di correttezza e di efficienza». Eppure, i fatti di cronaca parlano chiaro. «Da un punto di vista tecnico, le posso solo dire che uno dei punti di forza del porto di Salerno è proprio questo, e cioè essere il riferimento di tantissime connessioni internazionali. Essendo, quindi, un porto vocato all' export, che movimentata una quantità di merce importante, con un totale annuo che supera di molto i 400mila container, va da sé che più connessioni ci sono, e più possibile diventa che uno di questi collegamenti sia utilizzato dalla criminalità per traffici illeciti, come, in questo caso, per la droga. Poi, perché proprio Salerno rispetto ad altri porti, questo non possiamo saperlo». **Potrebbero esserci, diciamo, motivi specifici secondo lei?** «Non sappiamo se ci sono motivi specifici tali da indurre queste organizzazioni criminali ad utilizzare il porto di Salerno, ovviamente ci auguriamo di no. Ed è proprio in questo che noi speriamo che la magistratura e le forze dell' ordine facciano luce, perché se alla fine si dovesse scoprire l' esistenza di una chiamiamola debolezza all' interno del nostro porto, che, in qualche modo lo rendeva più vulnerabile a questo tipo di traffici illeciti, è tutto interesse dell' intera comunità che queste cose emergano nel minor tempo possibile». A Salerno, alla fine, capitavano reati legati alla contraffazione. Dal cibo alle sigarette.



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Come mai, secondo lei, c'è stata questo upgrade verso illeciti ben più gravi? «Questo tipo di traffici affligge, e lo dico senza timore di smentita, quasi tutti i porti europei. Perché ci sono sì tante merci che il nostro Paese importa, e il loro transito e trasporto è totalmente regolare, ma si può trovare anche l'impresa disonesta che, invece, cerca di far passare merci contraffatte o di evadere i dazi all'importazione. Qui siamo di fronte a qualcosa di fuori misura su una normale scala di gravità dei possibili reati. Questo caso specifico, poi, ancora di più, visto che, dalle notizie apprese, le sostanze stupefacenti sarebbero addirittura riconducibili al terrorismo internazionale. È un fatto terribile, piuttosto raccapricciante. Tutto ciò che può avere consentito al porto di Salerno di diventare sede di traffici così brutti deve essere sradicato, con determinazione e incisività, ma proprio per interesse del porto, perché una vergogna del genere non rende giustizia al lavoro quotidiano della comunità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Zero crociere e calo container la grande crisi dei traffici puliti

L' ALLARME Il segno meno è praticamente generale. Più incisivo, se non addirittura totale, nel comparto turistico, letteralmente messo in ginocchio dallo scoppio della pandemia da Coronavirus. Meno grave, e con piccoli segni di ripresa per quello che riguarda la componente commerciale. Sta di fatto che anche la blue economy salernitana non è stata risparmiata dagli scossoni della fase del lockdown. A dirlo è il consueto monitoraggio condotto dagli uffici dell' **autorità** di **Sistema** del mar Tirreno centrale con i dati aggiornati al mese di maggio. La fotografia del porto di Salerno del periodo di chiusura stringente del **sistema** economico complessivo è dunque, oramai, pronta. E non lascia spazio ad ottimismo. Si parte dalla prima amara certezza, che è il vuoto assoluto del settore delle crociere che, anche a maggio, e quindi per i primi cinque mesi del 2020, continua a registrare zero attività, con un calendario degli approdi che non è stato mai neppure ufficializzato, perché proprio nel periodo di pubblicazione degli elenchi delle navi è scoppiata la piena emergenza sanitaria. Ma allo zero assoluto delle crociere si aggiunge, come evidenza il bollettino statistico, un netto calo di presenze del traffico delle piccole navi e dei traghetti. Anche nel mese di maggio, periodo in cui la fase 2 oramai sopraggiunta aveva comunque allentato le maglie della mobilità a corto raggio. Il calo dei passeggeri è stato più vicino a un vero e proprio crollo. Basta pensare che a marzo i passeggeri erano il -22 per cento rispetto a 12 mesi prima (da 35mila a 27mila), ma ad aprile la percentuale è arrivata al -73 per cento. Con 31mila passeggeri complessivi, e quindi solo 4mila nel mese di aprile del 2020, rispetto ai 116 mila del primo quadrimestre del 2019. RIPRESA LENTA Con oltre 80mila presenze avute ad aprile dello scorso anno. La speranza era che, con l' avvio della fase 2, i numeri risalissero. Questo non è successo, perché a maggio il decremento ha superato l' 82 per cento. Sono stati solo 36mila i passeggeri dei sistemi di navigazione a corto raggio a Salerno rispetto ai 200mila dei primi 5 mesi dello scorso anno. Archiviato il 2020 come anno da cancellare per il trasporto turistico, neppure il filone commerciale ottiene grandi risultati. Il segno meno è sempre presente, ma con percentuali ed entità sicuramente inferiori. Si parte dai rotabili, ovvero dalle grandi navi che caricano i tir già pieni di merci e le bisarche con le auto e che chiudono i primi 5 mesi di maggio con un calo del 4 per cento del volume dei traffici, aggravatosi mese dopo mese dall' inizio del 2020. Accanto ai rotabili, il traffico di veicoli commerciali e veicoli privati ha subito un crollo, rispettivamente, del 34 e del 65 per cento. Bilancio negativo anche per il traffico dei container, che, però, è il meno colpito dall' effetto lockdown, passando dal -3,3 per cento di marzo al -3,9 di maggio. Con una parentesi, nel mese di aprile, del -4,4 per cento. Segno, quest' ultimo, di una parziale ripresa complessiva dei traffici commerciali, che fa ben sperare in un progressivo recupero del gap accumulato. di.tu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



I clan alleati degli jihadisti Salerno il porto più sicuro nella rotta del narcotraffico

Sequestrati 84 milioni di pezzi di anfetamine. Valore un miliardo

Titti Beneduce

napoli Dal **porto** di Latakia, in Siria, fino a quello di **Salerno**, senza scali: i container imbottiti di pasticche - 84 milioni di pezzi per un totale di 14 tonnellate - nei piani dei camorristi narcotrafficanti dovevano rifornire per tutta l'estate le discoteche di mezza Europa. A guastare questi piani, però, è stata la Guardia di Finanza, che ha messo a segno un colpaccio compiendo il più importante sequestro di anfetamine a livello mondiale. Anfetamine realizzate dall'Isis (Islamic state of Iraq and Syria, appunto) per incassare denaro da reinvestire in armi. Di denaro i clan camorristici che avevano acquistato il carico ne hanno versato tanto, ma si aspettavano un guadagno di un miliardo di euro. È stata insomma un'operazione a tal punto importante da spingere il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, a complimentarsi con le fiamme gialle: «Un duro colpo al terrorismo internazionale e la dimostrazione che l'Italia mantiene sempre alta la guardia», ha twittato il premier. Gli ha fatto eco la ministra dell'Interno, Luciana Lamorgese, che dopo aver lodato «la professionalità e la capacità investigativa della Guardia di Finanza» ha aggiunto: «Come dimostrano le altre operazioni antidroga portate a termine nelle ultime ore, è massimo l'impegno e lo sforzo operativo delle forze di polizia per contrastare le reti criminali dedite al traffico e allo spaccio di sostanze stupefacenti». Le anfetamine sono state scovate in tre container sbarcati da una nave cargo proveniente dalla Siria, approdata a **Salerno** e poi ripartita. La scelta di quel **porto** si spiega, secondo gli investigatori, con la convinzione che la struttura salernitana sia meno sorvegliata, e dunque rischiosa, di quella napoletana. Le pasticche erano tra bobine di carta e ingranaggi industriali destinati a una società svizzera su cui sono in corso accertamenti. Il sequestro, coordinato direttamente dal procuratore, Giovanni Melillo, è stato eseguito dal Gico e dal Nucleo di polizia economico finanziaria di Napoli, guidati, rispettivamente, dal colonnello Giuseppe Furciniti e dal colonnello Domenico Napolitano; le pasticche hanno il marchio «captagon» e sono dunque esattamente dello stesso tipo di quelle che la polizia francese trovò nel 2015 nei covi di Parigi utilizzati dai terroristi islamici per compiere l'attentato terroristico al Bataclan. Il ritrovamento è frutto di una intercettazione captata durante un'attività investigativa della Dda, peraltro ancora in corso, finalizzata a tenere sotto controllo i movimenti di esponenti ritenuti affiliati ad alcuni clan di camorra che gestiscono, con la collaborazione di broker di caratura, il narcotraffico internazionale. Clan sia della città sia della provincia, che per l'occasione avevano formato un cartello. Il business della droga durante il lockdown imposto dal Coronavirus ha subito un'importante flessione ma ora, con la ripresa delle attività, sta rapidamente riguadagnando quota. L'informazione acquisita dagli inquirenti, pur ritenuta particolarmente affidabile, non lasciava neppure lontanamente sospettare che ci si sarebbe trovati davanti al più cospicuo carico di anfetamine mai intercettato a livello mondiale, come ha sottolineato lo stesso colonnello Domenico Napolitano. Secondo quanto emerso dall'analisi dei documenti di viaggio della nave, le bobine e gli ingranaggi industriali erano destinati a una società che ha sede in territorio elvetico. La spedizione è stata però bloccata nel **porto** di **Salerno**, dove la Guardia di Finanza si è presentata con in mano un decreto di sequestro emesso dal gip di Napoli su richiesta della Dda di Napoli; con i militari ha anche collaborato il personale dell'Agenzia delle Dogane.



Corriere del Mezzogiorno

Salerno

Particolarmente complesse si sono rivelate le operazioni per individuare la «droga dello Jihad», stipata tra carta e metallo in maniera da nasconderla agli scanner. Ma gli inquirenti erano sicuri di riuscire a scoprirla e hanno chiesto aiuto a personale specializzato dipendente di due società, che a colpi di smerigliatrice è riuscito a estrarre la sostanza stupefacente da 38 delle 40 bobine sequestrate (nelle prime due, di copertura, infatti non c' erano pasticche).

Italia crocevia per la droga dell' Isis

A Salerno il più grosso sequestro di sempre, 14 tonnellate. Sul mercato avrebbe reso oltre un miliardo

Titti Beneduce

Napoli Camorra e Isis in affari per inondare di anfetamine le discoteche europee. È un sequestro record quello della Guardia di Finanza nel porto di Salerno: 84 milioni di pezzi per un totale di 14 tonnellate. Il più grosso sequestro di sempre della cosiddetta «droga dell' Isis». Il guadagno, per i clan che avrebbero rivenduto lo stupefacente, sarebbe stato di un miliardo di euro. Lo stato islamico lo avrebbe reinvestito anche in armi. È stata un' operazione tanto importante da spingere il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, e la ministra dell' Interno, Luciana Lamorgese, a complimentarsi con le Fiamme Gialle. Le anfetamine sono state scovate in tre container sbarcati da una nave cargo proveniente da Latakia, in Siria, approdata a Salerno e poi ripartita. Le pasticche erano nascoste tra bobine di carta e ingranaggi industriali destinati a una società svizzera su cui sono in corso accertamenti. Il sequestro, coordinato dal procuratore capo Giovanni Melillo, è stato eseguito dal Gico e dal Nucleo di polizia economico finanziaria di Napoli, guidati, rispettivamente, da Giuseppe Furciniti e da Domenico Napolitano. Le pasticche hanno il marchio «captagon» e sono dunque esattamente dello stesso tipo di quelle che la polizia francese trovò nel 2015 nei covi di Parigi utilizzati dai terroristi islamici che portarono a termine l' attentato al Bataclan. Il ritrovamento è frutto di una intercettazione captata durante un' attività investigativa della Dda, peraltro ancora in corso, finalizzata a tenere sotto controllo i movimenti di affiliati ad alcuni clan che gestiscono il narcotraffico internazionale. Grazie alle analisi dei documenti di viaggio è emerso, appunto, che le bobine e gli ingranaggi industriali erano destinati alla società svizzera. Particolarmente complesse le operazioni per individuare la droga stipata tra carta e metallo in maniera da nascondersela agli scanner. Ma gli inquirenti erano sicuri di riuscire a scoprirla e hanno chiesto aiuto a personale specializzato che, a colpi di smerigliatrice, è riuscito a estrarre la sostanza stupefacente da 38 delle 40 bobine sequestrate.



Cronache di Salerno

Salerno

La droga dell' Isis passa da Salerno: sequestrate 14 tonnellate di Captagon

La "droga della Jihad" passa dal porto di Salerno. A fare luce sul traffico di stupefacenti sono stati gli uomini della guardia di finanza di Napoli che, insieme agli 007 della Dogana, hanno messo a segno un colpo record contro il terrorismo internazionale e la criminalità organizzata. «È la dimostrazione che l'Italia mantiene sempre alta la guardia», ha commentato il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, complimentandosi per il risultato investigativo. Secondo la Direzione distrettuale antimafia, non è escluso che i narcotrafficanti di Daesh lavorassero fianco a fianco con un cartell' di camorra. Numeri record per un risultato mai ottenuto prima d' ora a livello mondiale: 14 tonnellate il peso del carico di anfetamine sequestrate, 84 i milioni di pasticche con logo "Captagon" finite nella rete degli investigatori. Il tutto nascosto in centinaia di migliaia di cilindri di carta per uso industriale e macchinari, formalmente diretti a Lugano, in Svizzera, trasportati in tre container. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 centimetri, verosimilmente costruiti in Germania, sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo 'scanner' il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pillole per ogni tubo. Il valore sul mercato? Oltre un miliardo di euro. Il Captagon viene prodotto in Siria dallo Stato islamico. Da anni l' anfetamina è uno degli strumenti utilizzati per rimpinguare le casse di Daesh e sovvenzionare le battaglie jihadiste. Le stesse pasticche sono state trovate nel covo dei terroristi del Bataclan, in Francia, dopo gli attentati del novembre 2015. I militanti della Guerra santa ne fanno grande uso: si tratta di un mix di cloridato di fene tillina e caffeina che, mescolato con altre sostanze, inibisce totalmente paura e dolore. Una dose costa dai 5 ai 20 dollari. L' ipotesi è che durante il lockdown, dovuto al coronavirus, la produzione e distribuzione di droghe sintetiche in Europa si sia fermata e quindi alla ripresa molti trafficanti, anche in consorzio, si siano rivolti alla Siria, la cui produzione invece non pare aver subito rallentamenti. L' operazione ha ottenuto il plauso della politica. "Grazie alle donne e agli uomini della guardia di finanza e dell' Agenzia Dogane e Monopoli per l' efficace operazione portata a termine oggi che ha visto il più grande sequestro di amfetamine a livello mondiale destinato a finanziare l' Isis. Anche in questo modo l' Italia svolge un ruolo attivo nella lotta al terrorismo", le parole del ministro dell' Economia, Roberto Gualtieri. E la titolare del Vi minale, Luciana Lamorgese, ha ricordato che "è massimo l' impegno e lo sforzo operativo delle Forze di polizia per contrastare le reti criminali dedite al traffico e allo spaccio di sostanze stupefacenti sia a livello nazionale che internazionale". Il sottosegretario della Difesa, Angelo Tofalo, ha lodato la "collaborazione" tra magistratura e forze di polizia. Parole di elogio anche dal governatore campano Vincenzo De Luca: "Una brillante attività investigativa", ha affermato, "in questo periodo estivo con l' emergenza sanitaria non ancora conclusa". Per il leader della Lega, Matteo Salvini, è un' ulteriore occasione per affermare che "ordine e sicurezza sono la priorità" del suo partito "in Campania"



OPERAZIONE RECORD A SALERNO

Droga dell' Isis sequestrata Valeva un miliardo di euro

Scoperti 84 milioni di pasticche di anfetamina nascoste in cilindri di carta dentro tre container

Chiara Giannini

Chiara Giannini La guardia di finanza di Napoli ha inflitto ieri un grave colpo al terrorismo internazionale, sequestrando 84 milioni di pasticche di anfetamine, i cui proventi erano destinati al finanziamento dell' Isis. Si tratta del più grande sequestro di questo stupefacente a livello mondiale, eseguito in esecuzione a un decreto emesso dalla Procura della Repubblica di Napoli-Dda e maturato nell' ambito di una complessa attività d' indagine delegata al Gico nei confronti di un' organizzazione con proiezioni internazionali dedita all' importazione di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti. Il valore complessivo del sequestro ammonta a un miliardo di euro. Quella che è stata denominata «la droga dell' Isis» era probabilmente destinata al mercato europeo, visto che i traffici, nel periodo di lockdown dovuto alla pandemia di Covid-19, si erano pressoché fermati. I finanzieri di Napoli hanno tracciato 3 container sospetti in arrivo al porto di Salerno, contenenti cilindri di carta per uso industriale e macchinari, che sono stati trasferiti in un luogo attrezzato per procedere all' ispezione interna, con l' ausilio di tecnici specializzati e con la collaborazione della Sezione Antifrode della Agenzia delle Dogane di Salerno. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 cm verosimilmente costruiti in Germania sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo «scanner» il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 chili di pasticche per ogni cilindro. Tutte le pasticche riportavano il simbolo del «captagon» che contraddistingue la «droga della Jihad». L' Isis, infatti, finanzia le sue attività terroristiche attraverso il traffico di droghe sintetiche, per lo più prodotte in Siria, Paese da cui le anfetamine provengono. Ecco perché l' attività, finora condotta solo dagli uomini delle Fiamme Gialle di Napoli, in futuro avrà sicuramente un' estensione internazionale, con possibili collaborazioni con le polizie estere, al fine di individuare eventuali responsabili dei traffici. Il «captagon» viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perché non fa sentire la fatica. La droga un tempo veniva prodotta in Libano e smerciata in Arabia Saudita, soprattutto negli anni Novanta. Oggi è molto diffusa in Europa, soprattutto tra i giovani. Fu trovata anche nei covi dei terroristi che fecero l' attacco al Bataclan nel 2015. Già due settimane fa la Guardia di Finanza aveva intercettato un altro carico con 190 chili di anfetamine riportanti lo stesso simbolo. Da lì erano partite le indagini che hanno condotto all' ultimo risultato. Adesso si indaga per capire se vi sia il coinvolgimento di cosche locali della Camorra che potrebbero essere il veicolo di distribuzione della droga dell' Isis sia in Italia che all' estero. Un' indagine che sarà condotta ancora dalle fiamme gialle.



Il Giorno

Salerno

Una pasticca per togliere la paura La droga della guerra finanzia l' Isis

Salerno, sequestrate dalla Finanza 14 tonnellate di captagon. Sul mercato valgono oltre 1 miliardo Anfetamine utilizzate per l' attacco al Bataclan e la strage sulla spiaggia di Sousse, in Tunisia

di Nino Femiani **SALERNO** Il suo nome commerciale è captagon. Quello più usato è 'pillola dell' Isis', ovvero l' anfetamina che toglie ogni paura e inibizione ai seguaci del Califfo. Nel **porto** di **Salerno** c' è stato un maxi sequestro di captagon, il più grande mai avvenuto al mondo: 84 milioni di pasticche, un quantitativo enorme, capace di inondare l' intero pianeta, valore di mercato un miliardo di euro. Le indagini, condotte dal Gruppo Investigazione Criminalità Organizzata (GICO) della Guardia di Finanza di Napoli, hanno portato a un decreto di perquisizione emesso dalla Direzione Distrettuale Antimafia presso la Procura della Repubblica di Napoli, in collaborazione con 007 internazionali. Già qualche settimana fa, le Fiamme Gialle avevano identificato un container contenente 2.800 chili di hashish e 190 chili di anfetamine captagon sotto un export di magliette, ma sono rimaste in stand-by, convinte che si trattasse solo di un carico 'di prova'. In quei giorni i finanziari si sono dedicati a individuare le modalità con cui il container era giunto a **Salerno**, i porti di partenza e la società formalmente destinataria. Da qui le Fiamme gialle sono riuscite a risalire a tre nuovi container in cui è stato scoperto il carico 'finale': due di questi avevano al loro interno rotoloni di carta di tipo industriale, mentre il terzo macchinari, all' interno dei quali era nascosta la droga. Container diretti a Lugano (Svizzera), a una società di proprietà italiana, spediti da una società con base in Siria. La 'droga della Jihad' era stata trovata nel corpo di Seifeddine Rezgui, il 'terrorista laureato' responsabile dell' attentato sulla spiaggia di Sousse in Tunisia nel giugno 2015 e rinvenuta in uno dei covi nel covo dei terroristi del Bataclan, dopo gli attentati del novembre 2015 a Parigi. Le pillole, su cui sono impressi due semicerchi, sono a base di cloridrato di fenetillina mescolato con caffeina ed è una droga a forte rilascio di dopamina e noradrenalina, neurotrasmettitori capaci di aumentare le prestazioni fisiche e togliere la paura dal corpo di chi ne fa uso. Per la captagon è stato coniato, tempo fa, il termine di 'farmaterrorismo', ovvero di un farmaco utilizzato dalla Jihad per raccogliere finanziamenti (viene venduto da 3 a 20 dollari, o scambiato con armi) e al tempo stesso per 'dopare' i militanti al fine di fidelizzarli nelle operazioni più sanguinarie. Il suo consumo si è fortemente sviluppato in questi anni in Medio Oriente. Come spiega l' Organisation Mondiale Des Douane, il captagon è diffuso in Libano, Giordania, Iraq, Yemen e Bahrein. Sarebbe che il suo uso sia aumentato in Siria, nel Paese dove sia ribelli che forze armate ne farebbero uso per reggere i ritmi e non avvertire dolore o fatica. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a newspaper page with a headline: "Una pasticca per togliere la paura La droga della guerra finanzia l' Isis". Below the headline is a sub-headline: "Salerno, sequestrate dalla Finanza 14 tonnellate di captagon. Sul mercato valgono oltre 1 miliardo Anfetamine utilizzate per l' attacco al Bataclan e la strage sulla spiaggia di Sousse, in Tunisia". To the right of the article is a small photo of a person. Below the article is a large advertisement for MOBY travel agency. The ad features the text "AVANTI TUTTA! FINO A 166 PARTENZE AL GIORNO DA E PER LE ISOLE. TUTTE GARANTITE." and "LE NOSTRE OFFERTE SPECIALI". It also includes logos for MOBY, Alitalia, and Sirenia, and lists destinations: "BARCELONA - CORFUCA - SICILIA - SOBA - TRAPANI".

Il Manifesto

Salerno

SEQUESTRATE, NEL PORTO DI SALERNO, 14 TONNELLATE DI «CAPTAGON» PRODOTTO IN SIRIA

Un fiume di amfetamine per l' Europa. L' Isis fa cartello con i clan

L' operazione antidroga della Guardia di Finanza di Napoli che ieri ha portato al sequestro nel porto di Salerno di 14 tonnellate di amfetamine prodotte in Siria dall' Isis è un evento particolarmente rilevante per almeno due motivi. Il primo sta nell' incredibile quantitativo: basti pensare che, come scrive la Direzione centrale per i servizi antidroga del Ministero dell' Interno nel rapporto pubblicato appena il giorno prima, in tutto il territorio italiano nell' intero 2019 «le operazioni dirette al contrasto delle droghe sintetiche sono state 320 e le denunce 386, di cui 295 in stato di arresto, mentre i quantitativi sequestrati ammontano a 51.907 dosi e 102,04 kg». Il secondo motivo di interesse è la connection che evidentemente si è instaurata tra i terroristi dello Stato islamico e le mafie locali che controllano il narcotraffico. In particolare, come spiegano gli esperti, con la 'ndrangheta, che è l' organizzazione criminale italiana che più si è spesa nel settore, perfino in territorio campano, perché alla camorra basta per il momento controllare il mercato della cocaina. Il valore delle 84 mila pasticche, ben nascoste all' interno di bobine di carta e ingranaggi per motori industriali, trasportati in tre container sequestrati dal Gico su mandato della Dda di Napoli, è stimato in oltre un milione di euro, conteggiando circa 10-15 euro a pasticca che è il prezzo al dettaglio nelle piazze europee. Le pasticche sequestrate sono contrassegnate con il logo «captagon» che, spiegano le stesse Fiamme gialle, è una droga sintetica molto usata da jihadisti e combattenti di vario genere, soprattutto in Medio Oriente, perché inibirebbe paura, dolore e fatica. L' Isis, che non la diffonde da ieri e ne controlla lo spaccio su larga scala (sarebbe stata consumata anche dai terroristi del Bataclan nell' attentato del 2015) potrebbe aver costituito un cartello con i narcotrafficcanti italiani allo scopo di sanare, con le piazze d' Europa, le perdite finanziarie dovute alla ritirata da alcuni territori produttori di petrolio. Gli inquirenti ipotizzano però d' altro canto che, dopo il lockdown, alcuni trafficanti europei si siano "consorzati" per un acquisto massivo dai produttori siriani, che non hanno mai interrotto la loro attività. Già due settimane fa, sempre nel porto di Salerno, i finanzieri avevano sequestrato un carico di 2.800 kg di hashish e 190 kg di amfetamine «captagon». «In Europa la diffusione delle droghe sintetiche è seconda solo alla cocaina», spiega Antonella Soldo, presidente di Radicali Italiani e coordinatrice del Radical Cannabis Club. «Sono prodotte perlopiù in Asia ed è difficile intercettarle perché il loro mercato sfrutta il deep web e il dark web». Ma non è certo solo per questo che, come scrivono i Servizi antidroga, «oltre il 90% delle sostanze stupefacenti sequestrate ogni anno è costituito da cannabis». Il che vuol dire, fa notare Soldo, «che le altre droghe circolano più liberamente». Anche se, come si legge nella relazione «Dcsa 2020» del Viminale, «nel 2019 sul territorio nazionale sono stati complessivamente sequestrati kg 21.005,44 di hashish (-73,25%, rispetto al 2018)», mentre i «sequestri di droghe sintetiche hanno registrato un sensibile incremento del 95,62%, per quanto concerne le presentazioni "in dosi" e del 32,16% per quelle rinvenute "in polvere"». È una conferma della «crescente diffusione di questo tipo di psicotropi, soprattutto tra i più giovani». Al momento, si legge sul rapporto del ministero dell' Inter no pubblicato il 30 giugno, dunque prima dell' ultimo ingente sequestro, essendo lo stupefacente veicolato soprattutto attraverso il sistema dell' e-commerce, le mafie non hanno posto particolare impegno in tali traffici. Ma «già nei prossimi anni - scrivono gli inquirenti - il dispositivo di contrasto dovrà fare i conti con questo fenomeno e con le sue insidiose modalità di





Il Manifesto

Salerno

futuro», ha detto ieri il Generale Antonello Maggiore, direttore centrale per i Servizi antidroga del Dipartimento di pubblica sicurezza. E da ieri, quello che appare come «il più grande sequestro di amfetamine a livello mondiale», secondo la definizione della stessa Gico, apre uno scenario di consorzi criminali a livello europeo che dovrebbe interessare (e intimorire) soprattutto i fautori del proibizionismo, coloro che si oppongono senza alcuna evidenza scientifica alla legalizzazione delle sostanze.

Avvenire

Salerno

La droga (infinita) del Daesh

ANTONIO AVERAIMO

Maxi-sequestro a **Salerno**: bloccate 14 tonnellate di amfetamina nascoste in grossi cilindri di carta. Dovevano servire agli aspiranti terroristi dello Stato islamico. Conte: l'Italia tiene alta la guardia. Napoli. I membri di Daesh lo utilizzano per compiere le loro azioni terroristiche e reggere il peso della guerra, ma anche per finanziare lo Stato islamico con base in Siria. Si tratta del captagon, droga a base di amfetamine. La Guardia di finanza di Napoli ne ha sequestrate nel **porto** di **Salerno** 14 tonnellate, pari a 84 milioni di pasticche con l'inconfondibile marchio a due semicerchi. È il più ingente sequestro di questo genere di sostanze mai avvenuto in Italia. Il valore della droga, proveniente dal Medio Oriente e finita sotto sequestro, è di circa un miliardo di euro. I finanzieri hanno bloccato tre container sospetti presso lo scalo salernitano. Contenevano rotoli di carta per uso industriale e proprio lì era nascosta la droga. Alti circa 2 metri e del diametro di 140 centimetri, i cilindri erano composti da vari strati per celare il contenuto ai controlli; le pasticche erano stipate all'interno, circa 350 kg per ogni contenitore. Il carico era diretto a una società svizzera intestata a italiani, pronti a invadere l'Europa. A gestire l'affare, secondo gli inquirenti coordinati dalla Dda di Napoli e con la collaborazione degli 007 dell'Agencia delle dogane - era un cartello di clan. L'indagine è partita due mesi fa, quando venne trovato nel **porto** della città campana il primo pacchetto di amfetamine, nascosto in un carico di magliette contraffatte. Gli investigatori della Guardia di finanza e i doganieri capirono che non si trattava di un episodio isolato, ma della prova generale del maxi-carico arrivato ieri dal Medio Oriente: con quelle quantità modeste i trafficanti volevano testare il canale rifornimento. Da quel momento, il lavoro di intelligence nello scalo è stato intensificato. A insospettire fu soprattutto la tratta che avrebbe dovuto fare quel primo container; a inviare il carico era infatti una società siriana e quello in Italia doveva essere soltanto un passaggio tecnico, in quanto la merce - composta da scrivanie e abbigliamento ginnico - era destinata alla Libia, per il tramite della società svizzera. Ma quella droga non sarebbe mai arrivata in Africa, perché qualcuno avrebbe invece provveduto a scaricarla a **Salerno**. Prima di intervenire, gli inquirenti hanno aspettato altri tre carichi spediti dalla Siria e diretti alla solita azienda elvetica. Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha espresso in un tweet la sua soddisfazione per l'operazione delle Fiamme gialle di Napoli: «Un duro colpo al terrorismo internazionale e la dimostrazione che l'Italia mantiene sempre alta la guardia», ha scritto il premier. Anche la ministra dell'Interno, Luciana Lamorgese, ha commentato il blitz: «L'individuazione di questo ingente quantitativo di stupefacenti destinato al mercato europeo fa seguito a precedenti sequestri che hanno consentito di fare luce su un'attività di narcotraffico; sodalizi criminali internazionali hanno ripreso i loro commerci illeciti dopo il lockdown. Come dimostrano le altre operazioni antidroga portate a termine nelle ultime ore, è massimo l'impegno e lo sforzo operativo delle forze di polizia per contrastare le reti criminali». Tra l'altro, pasticche di captagon come quelle sequestrate ieri a **Salerno** furono trovate anche nel covo dei terroristi che compirono l'attentato al Bataclan di Parigi il 13 novembre 2015. Da anni quelle droghe non sono infatti soltanto uno degli strumenti principali utilizzati da Daesh per finanziare



Avvenire

Salerno

la propria strategia del terrore, ma i suoi stessi membri ne fanno uso per inibire la paura prima delle azioni suicide. Ne furono trovate tracce nel sangue di Seifeddine Rezgui, responsabile dell' attentato che causò 39 morti il 25 giugno 2015 sulla spiaggia di Sousse in Tunisia. Il captagon, in termini chimici cloridrato di fenetilina mescolato con caffeina e teofillina, è utilizzato in sostituzione dell' amfetamina e come quest' ultima provoca nell' organismo il rilascio di sostanze eccitanti. Negli ultimi anni il suo consumo è aumentato a dismisura in Medio Oriente; la parte di Siria finita sotto il controllo di Daesh è ormai ritenuta il maggior luogo di produzione di droghe sintetiche a livello mondiale. Da lì le pasticche prendono poi la via dell' Occidente, generando enormi profitti per lo Stato islamico. RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero

Salerno

Maxi sequestro di droga all' Isis: 14 tonnellate di amfetamine

La Guardia di Finanza di Napoli ha sequestrato nel **Porto di Salerno** un ingente quantitativo di droga, 14 tonnellate di amfetamine, 84 milioni di pasticche col logo captagon, prodotte in Siria dall' Isis per finanziare il terrorismo. Il valore della droga, trovata dalle Fiamme gialle in tre container, è stato stimato in oltre un miliardo di euro. La droga era stata nascosta in cilindri di carta (nella foto grande) per uso industriale e macchinari (foto piccola) costruiti in maniera tale da impedire agli scanner di individuare il contenuto.



Il cartello dei clan che vendeva in Europa la droga dei jihadisti

Maxi sequestro nel porto di Salerno: 84 milioni di pasticche dalla Siria È "captagon", usato dai terroristi del Bataclan. La regia della camorra

DI DARIO DEL PORTO E GIULIANO FOSCHINI

La droga dell' Isis era pronta a invadere l' Europa. Era in Italia, a **Salerno**. Arrivava dalla Siria, e sulla carta doveva finire in Libia. Con la regia della camorra. Ma come in una trama degna della fiction "Zero, zero, zero", ora gli investigatori dovranno ricostruire l' intera rotta del più imponente sequestro di amfetamine della storia: 84 milioni di pasticche su ciascuna delle quali era impresso il marchio che ha fatto saltare dalla sedia gli investigatori: due semicerchi, accavallati uno su un altro. È la firma usata dall' Isis per timbrare il "captagon", la loro droga più potente, un allucinogeno che abitualmente viene distribuito ai civili, perché non fa avvertire la fatica. E ai combattenti perché inibisce paura e dolore. Pasticche uguali furono trovate anche nel covo dei jihadisti del Bataclan dopo gli attentati del 2015. Gli americani lo hanno indicato più volte come la firma di Daesh, lo Stato islamico. Che dunque sta facendo affari con la criminalità organizzata. Quella di "Gomorra", ma non solo. Il carico ha fatto quasi il giro del mondo. Era nascosto all' interno di tre container partiti dalla Siria, arrivati nel **porto** di **Salerno** e destinati, almeno secondo i documenti ufficiali, a una società con

sede a Lugano. All' interno, cilindri di carta per uso industriale e moltiplicatori di velocità per i motori. Una volta giunti nell' approdo campano, i container vengono sequestrati dalla Guardia di Finanza sulla base di un decreto emesso dalla Procura di Napoli. Assieme agli uomini della sezione antifrode dell' Agenzia delle Dogane, gli investigatori danno il via all' ispezione. Un lavoro andato avanti per ore. Ma quando, dalle bobine di carta, è saltato fuori un primo pacco sospetto, il cerchio si è chiuso. Era il "captagon". La droga dell' Isis. Ora però comincia la seconda parte dell' inchiesta: nascosta in quei container, c' era una fornitura in grado di soddisfare le richieste di tutto il Continente. Ma se li ha venduti l' Isis, forse per finanziare nuovi attentati, chi sono i broker che hanno curato la transazione? Come è stato organizzato il viaggio, a quali condizioni era stata trattata la cessione dello stupefacente? **Salerno** era certamente una tappa di passaggio. Ma la Svizzera? Era proprio quella società il destinatario finale, oppure i suoi titolari, fra i quali anche italiani, erano all' oscuro di tutto? Da Lugano, verosimilmente, partiranno le prime verifiche. E poi c' è il ruolo delle mafie, da chiarire. Una delle poche certezze è che un affare così grosso non può essere gestito da un' unica organizzazione. Più probabile che un cartello di clan si sia accordato per finanziare il viaggio. A tutti questi interrogativi vuole dare una risposta la pm del pool anticamorra di Napoli Ivana Fulco, coordinata dal procuratore aggiunto Rosa Volpe con il procuratore capo Giovanni Melillo. Sul campo ci sono i reparti scelti della Finanza, con al vertice il comandante generale Giuseppe Zafarana, il nucleo di polizia economico-finanziaria diretto dal colonnello Domenico Napolitano e il Gico guidato dal colonnello Giuseppe Furciniti. E su input del nuovo presidente Marcello Minenna, le Dogane hanno intensificato il lavoro di intelligence proprio per cercare di intercettare le situazioni più complesse e ricostruire le rotte più nascoste del mercato illegale. Una sinergia che proprio in questa occasione ha mostrato di funzionare. Facciamo un passo indietro di due settimane. Sempre nel **porto** di **Salerno**, viene ispezionato un container contenente "Scrivanie e abbigliamento ginnico". Lo ha spedito una società siriana, è destinato in Libia per il tramite di una società svizzera. All' interno, nascoste in una





La Repubblica

Salerno

fornitura di magliette false, insieme a 2.800 chilogrammi di hashish, spunta un milione di pasticche di "captagon" con il logo dell' Isis. Gli investigatori che stanno indagando sui viaggi della droga, hashish ma anche cocaina, destinata ai clan della zona vesuviana, si rendono conto che quel container di magliette è solo il pezzo di un sistema. Dietro quelle pasticche con i due semicerchi, si nasconde uno dei più importanti traffici di droga finanziato dall' Isis mai scoperto, un fiume di droga. A quel punto, si decide di aspettare gli altri tre carichi spediti dalla stessa società siriana e diretti alla solita società svizzera per intervenire. Il resto è storia di queste ore. «È una vittoria delle istituzioni. Continueremo a mantenere alta la guardia implementando, nei prossimi mesi, anche le nostre analisi sul territorio ed i nostri punti di confine con nuove tecnologie », commenta Minenna. La ministra dell' Interno Luciana Lamorgese elogia «la professionalità e la capacità investigativa della Guardia di finanza» e avverte: «I sodalizi criminali internazionali hanno ripreso i loro commerci illeciti dopo il lockdown». Quei tre container però sono solo un capitolo della storia. Come in "Zero, zero, zero", la trama è più complessa. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

Droga dell'Isis, sequestro record a Salerno

Sequestro record della Gdf di Napoli: 14 tonnellate di amfetamine, 84 milioni di pasticche con logo 'captagon', prodotte in Siria dall'Isis per finanziare il terrorismo . Oltre 1 miliardo di euro il valore sul mercato. Si tratta del più grande sequestro di amfetamine a livello mondiale, effettuato in esecuzione di apposito decreto emesso dalla Procura della Repubblica di Napoli - DDA e maturato nell'ambito di una complessa attività d'indagine delegata al GICO nei confronti di un'organizzazione con proiezioni internazionali dedita all'importazione di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti. Dopo il periodo di lockdown, dovuto all'emergenza epidemiologica da coronavirus, sono state, infatti, intensificate le attività di contrasto nello specifico settore.

Dallo sviluppo degli indizi emersi nel corso dell'investigazione ed in particolare da altri sequestri effettuati in precedenza, i finanzieri hanno tracciato 3 container sospetti in arrivo al porto di Salerno , contenenti cilindri di carta per uso industriale e macchinari. Dopo il sequestro, le Fiamme Gialle hanno trasferito i container in un luogo attrezzato per procedere all'ispezione interna, con l'ausilio di tecnici specializzati e con la preziosa collaborazione della

Sezione Antifrode della Agenzia delle Dogane di Salerno. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 cm - verosimilmente costruiti in Germania - sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo scanner il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Rinvenute in totale 14 tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche, riportanti il simbolo del captagon che contraddistingue la droga della Jihad. È noto infatti, che l'Isis finanzia le proprie attività terroristiche anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di amfetamine. Il captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perché non fa sentire la fatica . Prodotta inizialmente soprattutto in Libano e diffusa in Arabia Saudita negli anni '90, questa sostanza stupefacente è ricomparsa nei covi dei terroristi come ad esempio nell'attacco al Bataclan di Parigi nel 2015 - ed è perciò stata soprannominata la droga dell'Isis o la droga della Jihad. Secondo la DEA americana (Drug Enforcement Administration), L'ISIS ne fa largo uso in tutti i territori su cui esercita l'influenza e ne controlla lo spaccio. Una volta avviati gli impianti chimici di produzione, è facile per ISIS produrre ingenti quantitativi anche per il mercato mondiale delle droghe sintetiche, in modo da accumulare rapidamente ingenti finanziamenti. Già due settimane fa, sempre nel porto di Salerno, gli specialisti del Gruppo Investigazione Criminalità Organizzata (GICO) del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Napoli, avevano intercettato un container con un carico di copertura costituito da capi di abbigliamento contraffatti, contenente 2.800 kg di hashish e 190 kg di amfetamine (oltre 1 milione di pasticche) con lo stesso identico simbolo (captagon). Quanto alla destinazione finale, è verosimile che sia coinvolto un consorzio di gruppi criminali, sia per il valore totale delle spedizioni, sia per la distribuzione sui mercati di riferimento (85 milioni di pasticche possono soddisfare un mercato di ampiezza europea). L'ipotesi è che durante il lockdown, dovuto all'emergenza epidemiologica mondiale, la produzione e distribuzione di droghe sintetiche in Europa si sia praticamente fermata e quindi alla ripresa molti trafficanti, anche in consorzio, si siano rivolti alla Siria, la cui produzione invece non pare aver subito rallentamenti. Sono in corso ulteriori indagini per l'individuazione dei responsabili che, proprio in relazione all'ingente quantitativo sequestrato, potrebbero operare per conto di un cartello di clan di camorra in grado di commercializzare le sostanze in ambito internazionale.





Droga dell' Isis, a Salerno sequestrate 14 tonnellate di amfetamine

Intercettato dalla Guardia di finanza un maxi-carico di amfetamine: circa 84 milioni di pasticche

Droga dell' Isis, sequestrate circa 84 milioni di pasticche. Quattordici tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche con il logo 'Captagon', nota come "la droga dell' Isis" o "la droga della Jihad". E' il più grande sequestro a livello mondiale di questo tipo di sostanze quello messo a segno nel **porto** di **Salerno** dal Gico (Gruppo investigazione criminalità organizzata) della Guardia di finanza di Napoli in esecuzione di un decreto di perquisizione emesso dalla procura di Napoli - Direzione distrettuale antimafia al termine di lunghe e complesse indagini su un' organizzazione con proiezioni internazionali. La droga - per un valore di mercato di oltre un miliardo di euro - era nascosta in cilindri di carta per uso industriale all' interno di tre container contenenti anche macchinari. Come noto, l' Isis finanzia le proprie attività anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di amfetamine. Dopo aver trasciato e sequestrato i tre container sospetti in arrivo al **porto** di **Salerno**, le fiamme gialle li hanno trasferiti in un luogo attrezzato per procedere all' ispezione con l' ausilio di tecnici specializzati e con la collaborazione della Sezione Antifrode della Agenzia delle Dogane di **Salerno**. I cilindri, alti 2 metri e del diametro di 140 centimetri - verosimilmente costruiti in Germania - sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo "scanner" il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Il Captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perché non fa sentire la fatica. Prodotta inizialmente soprattutto in Libano e diffusa in Arabia Saudita negli anni '90, questa sostanza stupefacente è ricomparsa nei covi dei terroristi - come ad esempio nell' attacco al Bataclan di Parigi nel 2015 - ed è perciò stata soprannominata la "droga dell' Isis" o la "droga della Jihad". Secondo la Dea (Drug enforcement administration) statunitense, l' Isis ne fa largo uso in tutti i territori su cui esercita l' influenza e ne controlla lo spaccio. Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)



Porto di Salerno, sequestrate 14 tonnellate di "droga dell' Isis"

NAPOLI (ITALPRESS) - La guardia di finanza di Napoli ha sequestrato 14 tonnellate di amfetamine, 84 milioni di pasticche col logo "captagon" prodotte in Siria da Isis/Daesh per finanziare il terrorismo. Oltre 1 miliardo di euro il valore sul mercato. Per gli inquirenti si tratta "del piu' grande sequestro di amfetamine a livello mondiale", effettuato in esecuzione di un decreto emesso dalla Procura di Napoli-Dda e maturato nell' ambito di un' indagine delegata al Gico nei confronti di un' organizzazione con proiezioni internazionali dedita all' importazione di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti. I finanziari hanno tracciato 3 container sospetti in arrivo al **porto di Salerno**, contenenti cilindri di carta per uso industriale e macchinari. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 cm - verosimilmente costruiti in Germania - sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo scanner il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Rinvenute in totale 14 tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche, riportanti il simbolo del "captagon" che contraddistingue la "droga della Jihad". "E' noto infatti, che Isis/Daesh finanzia le proprie attivita' terroristiche anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di amfetamine - ricorda la guardia di finanza - Il captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed e' diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perche' non fa sentire la fatica". (ITALPRESS).fsc/com01-Lug-20 08:44.



La droga dell' Isis passava per Salerno

La Guardia di Finanza sequestra 14 tonnellate di metamfetamina del tipo trovato nei covi dei terroristi islamici dove viene usata

AGI AGENZIA ITALIA

AGI - Quattordici tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche con il logo 'Captagon', nota come "la droga dell' Isis" o "la droga della Jihad". È il più grande sequestro a livello mondiale di questo tipo di sostanze quello messo a segno nel porto di Salerno dal Gico (Gruppo investigazione criminalità organizzata) della Guardia di finanza di Napoli in esecuzione di un decreto di perquisizione emesso dalla procura di Napoli - Direzione distrettuale antimafia al termine di lunghe e complesse indagini su un'organizzazione con proiezioni internazionali. La droga - per un valore di mercato di oltre un miliardo di euro - era nascosta in cilindri di carta per uso industriale all'interno di tre container contenenti anche macchinari. Come noto, l' Isis finanzia le proprie attività anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di amfetamine. Dopo aver tracciato e sequestrato i tre container sospetti in arrivo al porto di Salerno, le fiamme gialle li hanno trasferiti in un luogo attrezzato per procedere all'ispezione con l'ausilio di tecnici specializzati e con la collaborazione della Sezione Antifrode della Agenzia delle Dogane di Salerno. I cilindri, alti 2 metri e del diametro di 140 centimetri - verosimilmente costruiti in Germania - sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo "scanner" il contenuto, riposti negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Il Captagon Il Captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perché non fa sentire la fatica. Prodotta inizialmente soprattutto in Libano e diffusa in Arabia Saudita negli anni '90, questa sostanza stupefacente è ricomparsa nei covi dei terroristi - come ad esempio nell'attacco al Bataclan di Parigi nel 2015 - ed è perciò stata soprannominata la "droga dell' Isis" o la "droga della Jihad". Secondo la Dea (Drug enforcement administration) statunitense, l' Isis ne fa largo uso in tutti i territori su cui esercita l'influenza e ne controlla lo spaccio. Una volta avviati gli impianti chimici di produzione, è facile per Isis produrne ingenti quantitativi anche per il mercato mondiale, in modo da accumulare rapidamente ingenti finanziamenti. Già due settimane fa, sempre nel porto di Salerno, gli specialisti del Gico del Nucleo di polizia economico-finanziaria di Napoli avevano intercettato un container con un carico di copertura costituito da capi di abbigliamento contraffatti, contenente 2.800 kg di hashish e 190 kg di amfetamine (oltre un milione di pasticche) sempre con il logo Captagon. "È verosimile - spiegano gli investigatori - che sia coinvolto un 'consorzio' di gruppi criminali, sia per il valore totale delle spedizioni, sia per la distribuzione sui mercati di riferimento (84 milioni di pasticche possono soddisfare un mercato di ampiezza europea). L'ipotesi è che durante il lockdown produzione e distribuzione di droghe sintetiche in Europa si siano praticamente fermate e che quindi alla ripresa molti trafficanti, anche in consorzio, si siano rivolti alla Siria, la cui produzione invece non pare aver subito rallentamenti". In corso ulteriori indagini per l'individuazione dei responsabili che potrebbero operare per conto di un "cartello" di clan di camorra in grado di commercializzare le sostanze in ambito internazionale.

Questo sito utilizza cookies di profilazione e di terze parti per migliorare l'esperienza di navigazione e per analisi di utilizzo. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookies, visita [la nostra pagina](#). Chiudi questo banner, cliccando su "Sì" o "No".

La droga dell'Isis passava per Salerno

La Guardia di Finanza sequestra 14 tonnellate di metamfetamine del tipo trovato nei covi dei terroristi islamici dove viene usata "per far cadere il coreggio e non sentire dolore e fatica"

AGI AGENZIA ITALIA



AGI - Quattordici tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche con il logo 'Captagon', nota come "la droga dell' Isis" o "la droga della Jihad". È il più grande sequestro a livello mondiale di questo tipo di sostanze quello messo a segno nel porto di Salerno dal Gico (Gruppo investigazione criminalità organizzata) della Guardia di finanza di Napoli in esecuzione di un decreto di perquisizione emesso dalla procura di Napoli - Direzione distrettuale antimafia al termine di lunghe e complesse indagini su un'organizzazione con proiezioni internazionali. La droga - per un valore di mercato di oltre un miliardo di euro - era nascosta in cilindri di carta per uso industriale all'interno di tre container contenenti anche macchinari. Come noto, l' Isis finanzia le proprie attività anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli

Sequestro a Salerno 14 tonnellate droga Isis

(ANSA) - NAPOLI, 01 LUG - La Guardia di Finanza di Napoli ha sequestrato nel **Porto** di **Salerno** un ingente quantitativo di droga, 14 tonnellate di amfetamine, 84 milioni di pasticche col logo "captagon", prodotte in Siria dall' Isis per finanziare il terrorismo. Il valore della droga, trovata dalle "fiamme gialle" in 3 container, è stato stimato in oltre 1 miliardo di euro. La droga era stata nascosta in cilindri di carta per uso industriale e macchinari costruiti in maniera tale da impedire agli scanner di individuare il contenuto. (ANSA).



Sequestrate 14 tonnellate di amfetamine prodotte dall' Isis

Sono 84 mln di pasticche provenienti dalla Siria

Roma, 1 lug. (askanews) - Operazione antidroga record a Napoli. La Guardia di Finanza del capoluogo campano ha sequestrato 14 tonnellate di amfetamine, pari a 84 milioni di pasticche con il logo "Captagon" prodotte in Siria da Isis per finanziare il terrorismo. Il valore della merce sul mercato è pari ad un miliardo di euro. In un comunicato la Guardia di Finanza ha spiegato che Si tratta del più grande sequestro di amfetamine a livello mondiale, effettuato in esecuzione di apposito decreto emesso dalla Procura della Repubblica di Napoli - DDA e maturato nell' ambito di una complessa attività d' indagine delegata al GICO nei confronti di un' organizzazione con proiezioni internazionali dedita all' importazione di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti. Dopo il periodo di lockdown, dovuto all' emergenza epidemiologica da coronavirus, sono state, infatti, intensificate le attività di contrasto nello specifico settore. Dallo sviluppo degli indizi emersi nel corso dell' investigazione ed in particolare da altri sequestri effettuati in precedenza, continua il comunicato, i finanziari hanno tracciato 3 container sospetti in arrivo al **porto** di **Salerno**, contenenti cilindri di carta per uso industriale e macchinari. Dopo il sequestro, le Fiamme Gialle hanno trasferito i container in un luogo attrezzato per procedere all' ispezione interna, con l' ausilio di tecnici specializzati e con la preziosa collaborazione della Sezione Antifrode della Agenzia delle Dogane di **Salerno**. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 cm - verosimilmente costruiti in Germania - sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo "scanner" il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Rinvenute in totale 14 tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche, riportanti il simbolo del "captagon" che contraddistingue la "droga della Jihad". È noto infatti, hanno spiegato le Fiamme Gialle, che ISIS/DAESH finanzia le proprie attività terroristiche anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di amfetamine. Fdv/Int5.



Cronache Della Campania

Salerno

Sequestro record di anfetamine nel porto di Salerno, la 'droga dell' Isis' acquistata da un cartello di clan della camorra

Salerno. Sequestro record di anfetamine nel **porto** di **Salerno**: 14 tonnellate di pasticche per un valore di un miliardo di euro sono state bloccate dagli uomini del Gico della Guardia di Finanza, in un' operazione coordinata dalla DDA di Napoli. La droga sintetica era destinata ad un cartello di clan della camorra per rifornire tutta Europa. Si tratta del piu grande sequestro di anfetamine a livello mondiale, effettuato in esecuzione di apposito decreto emesso dalla Procura della Repubblica di Napoli - DDA e maturato nell' ambito di una complessa attivita d' indagine delegata al GICO nei confronti di un' organizzazione con proiezioni internazionali dedita all' importazione di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti. Dopo il periodo di lockdown, dovuto all' emergenza epidemiologica da coronavirus, sono state, infatti, intensificate le attivita di contrasto nello specifico settore. Dallo sviluppo degli indizi emersi nel corso dell' investigazione ed in particolare da altri sequestri effettuati in precedenza, i finanziari hanno tracciato 3 container sospetti in arrivo al **porto** di **Salerno**, contenenti cilindri di carta per uso industriale e macchinari. Dopo il sequestro, le Fiamme Gialle hanno trasferito i container in un luogo attrezzato per procedere all' ispezione interna, con l' ausilio di tecnici specializzati e con la preziosa collaborazione della Sezione Antifrode della Agenzia delle Dogane di **Salerno**. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 cm - verosimilmente costruiti in Germania - sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo 'scanner' il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Rinvenute in totale 14 tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche, riportanti il simbolo del 'captagon' che contraddistingue la 'droga della Jihad'. E noto infatti, che Isis/Daesh finanzia le proprie attivita terroristiche anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di anfetamine. Il captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed e diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perche non fa sentire la fatica. Prodotta inizialmente soprattutto in Libano e diffusa in Arabia Saudita negli anni '90, questa sostanza stupefacente e ricomparsa nei covi dei terroristi - come ad esempio nell' attacco al Bataclan di Parigi nel 2015 - ed e percio stata soprannominata la 'droga dell' Isis' o la 'droga della Jihad'. Secondo la DEA americana (Drug Enforcement Administration), L' ISIS ne fa largo uso in tutti i territori su cui esercita l' influenza e ne controlla lo spaccio. Una volta avviati gli impianti chimici di produzione, e facile per Isis produrre ingenti quantitativi anche per il mercato mondiale delle droghe sintetiche, in modo da accumulare rapidamente ingenti finanziamenti. Gia due settimane fa, sempre nel **porto** di **Salerno**, gli specialisti del Gruppo Investigazione Criminalita Organizzata (GICO) del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Napoli, avevano intercettato un container con un carico di copertura costituito da capi di abbigliamento contraffatti, contenente 2.800 kg di hashish e 190 kg di amfetamine (oltre 1 milione di pasticche) con lo stesso identico simbolo (captagon). Quanto alla destinazione finale, e verosimile che sia coinvolto un 'consorzio' di gruppi criminali, sia per il valore totale delle spedizioni, sia per la distribuzione sui mercati di riferimento (85 milioni di pasticche possono soddisfare un mercato di ampiezza europea). L' ipotesi e che durante il lockdown, dovuto all' emergenza epidemiologica mondiale, la produzione e distribuzione di droghe sintetiche in Europa si sia praticamente fermata e quindi alla ripresa molti trafficanti, anche in consorzio, si siano rivolti alla Siria, la cui produzione invece non pare aver subito rallentamenti. Sono in corso ulteriori indagini per l' individuazione dei





Cronache Della Campania

Salerno

in relazione all' ingente quantitativo sequestrato, potrebbero operare per conto di un 'cartello' di clan di camorra in grado di commercializzare le sostanze in ambito internazionale.

A Salerno sequestrate 14 tonnellate di amfetamine prodotte dall'Isis

84 milioni di pasticche col logo Captagon, per oltre 1 miliardo di valore

Redazione

NAPOLI 14 tonnellate di amfetamine, 84 milioni di pasticche col logo Captagon prodotte in Siria da Isis/Daesh per finanziare il terrorismo sono state sequestrate dalla guardia di finanza di Napoli. Il valore della merce sul mercato è di oltre 1 miliardo. Dallo sviluppo degli indizi emersi nel corso dell'investigazione ed in particolare da altri sequestri effettuati in precedenza, i finanziari hanno tracciato 3 container sospetti in arrivo al porto di Salerno, contenenti cilindri di carta per uso industriale e macchinari. Dopo il sequestro, le fiamme gialle hanno trasferito i container in un luogo attrezzato per procedere all'ispezione interna, con l'aiuto di tecnici specializzati e con la collaborazione della Sezione Antifrode della Agenzia delle Dogane di Salerno. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 cm verosimilmente costruiti in Germania sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo scanner il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Rinvenute in totale 14 tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche, riportanti il simbolo del Captagon' che contraddistingue la droga della Jihad. LEGGI ANCHE: FOTO | VIDEO | Traffico internazionale di

droga, 37 arresti tra Italia e Albania COS'E' IL CAPTAGON Il captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perché non fa sentire la fatica. Prodotta inizialmente soprattutto in Libano e diffusa in Arabia Saudita negli anni '90, questa sostanza stupefacente è ricomparsa nei covi dei terroristi, come nell'attacco al Bataclan di Parigi nel 2015. Secondo la Dea americana (Drug enforcement administration), l'Isis ne fa largo uso in tutti i territori su cui esercita l'influenza e ne controlla lo spaccio. Una volta avviati gli impianti chimici di produzione, è facile per ISIS produrre ingenti quantitativi anche per il mercato mondiale delle droghe sintetiche, in modo da accumulare rapidamente ingenti finanziamenti. Già due settimane fa, sempre nel porto di Salerno, gli specialisti del Gruppo investigazione criminalità organizzata (Gico) del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Napoli, avevano intercettato un container con un carico di copertura costituito da capi di abbigliamento contraffatti, contenente 2.800 kg di hashish e 190 kg di amfetamine (oltre 1 milione di pasticche) con lo stesso identico simbolo (captagon). Quanto alla destinazione finale, è verosimile che sia coinvolto un consorzio di gruppi criminali, sia per il valore totale delle spedizioni, sia per la distribuzione sui mercati di riferimento (85 milioni di pasticche possono soddisfare un mercato di ampiezza europea). L'ipotesi è che durante il lockdown, dovuto all'emergenza epidemiologica mondiale, la produzione e distribuzione di droghe sintetiche in Europa si sia praticamente fermata e quindi alla ripresa molti trafficanti, anche in consorzio, si siano rivolti alla Siria, la cui produzione invece non pare aver subito rallentamenti. Sono in corso ulteriori indagini per l'individuazione dei responsabili che, proprio in relazione all'ingente quantitativo sequestrato, potrebbero operare per conto di un 'cartello' di clan di camorra in grado di commercializzare le sostanze in ambito internazionale. Quello effettuato in esecuzione di apposito decreto emesso dalla Procura della Repubblica di Napoli Dda e maturato nell'ambito di una complessa attività d'indagine delegata al Gico nei confronti di un'organizzazione con proiezioni internazionali dedita all'importazione di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti è il più grande sequestro di amfetamine a livello





Porto di Salerno, sequestrate 14 tonnellate di 'droga dell' Isis'

NAPOLI (ITALPRESS) - La guardia di finanza di Napoli ha sequestrato 14 tonnellate di amfetamine, 84 milioni di pasticche col logo "captagon" prodotte in Siria da Isis/Daesh per finanziare il terrorismo. Oltre 1 miliardo di euro il valore sul mercato. Per gli inquirenti si tratta "del più grande sequestro di amfetamine a livello mondiale", effettuato in esecuzione di un decreto emesso dalla Procura di Napoli-Dda e maturato nell' ambito di un' indagine delegata al Gico nei confronti di un' organizzazione con proiezioni internazionali dedita all' importazione di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti. I finanzieri hanno tracciato 3 container sospetti in arrivo al porto di Salerno, contenenti cilindri di carta per uso industriale e macchinari. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 cm - verosimilmente costruiti in Germania - sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo scanner il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Rinvenute in totale 14 tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche, riportanti il simbolo del "captagon" che contraddistingue la "droga della Jihad". "E' noto infatti, che Isis/Daesh finanzia le proprie attività terroristiche anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di amfetamine - ricorda la guardia di finanza - Il captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perchè non fa sentire la fatica". (ITALPRESS).



GDF-GICO Sequestro record di 14 tonnellate di anfetamine: 84 milioni di pasticche prodotte in Siria da ISIS/DAESH

Si tratta del più grande sequestro di amfetamine a livello mondiale, effettuato in esecuzione di apposito decreto emesso dalla Procura della Repubblica di Napoli - DDA e maturato nell'ambito di una complessa attività d'indagine delegata al GICO nei confronti di un'organizzazione con proiezioni internazionali dedita all'importazione di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti. Dopo il periodo di lockdown, dovuto all'emergenza epidemiologica da coronavirus, sono state, infatti, intensificate le attività di contrasto nello specifico settore. Dallo sviluppo degli indizi emersi nel corso dell'investigazione ed in particolare da altri sequestri effettuati in precedenza, i finanziari hanno tracciato 3 container sospetti in arrivo al porto di Salerno, contenenti cilindri di carta per uso industriale e macchinari. Dopo il sequestro, le Fiamme Gialle hanno trasferito i container in un luogo attrezzato per procedere all'ispezione interna, con l'ausilio di tecnici specializzati e con la preziosa collaborazione della Sezione Antifrode della Agenzia delle Dogane di Salerno. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 cm - verosimilmente costruiti in Germania - sono stati consegnati in multistrati in grado di celare allo 'scanner' il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Rinvenute in totale 14 tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche, riportanti il simbolo del 'captagon' che contraddistingue la 'droga della Jihad'. È noto infatti, che ISIS/DAESH finanzia le proprie attività terroristiche anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di amfetamine. Il captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perché non fa sentire la fatica. Prodotta inizialmente soprattutto in Libano e diffusa in Arabia Saudita negli anni '90, questa sostanza stupefacente è ricomparsa nei covi dei terroristi - come ad esempio nell'attacco al Bataclan di Parigi nel 2015 ed è perciò stata soprannominata la 'droga dell'Isis' o la 'droga della Jihad'. Secondo la DEA americana (Drug Enforcement Administration), L'ISIS ne fa largo uso in tutti i territori su cui esercita l'influenza e ne controlla lo spaccio. Una volta avviati gli impianti chimici di produzione, è facile per ISIS produrre ingenti quantitativi anche per il mercato mondiale delle droghe sintetiche, in modo da accumulare rapidamente ingenti finanziamenti. Già due settimane fa, sempre nel porto di Salerno, gli specialisti del Gruppo Investigazione Criminalità Organizzata (GICO) del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Napoli, avevano intercettato un container con un carico di copertura costituito da capi di abbigliamento contraffatti, contenente 2.800 kg di hashish e 190 kg di amfetamine (oltre 1 milione di pasticche) con lo stesso identico simbolo (captagon). Quanto alla destinazione finale, è verosimile che sia coinvolto un 'consorzio' di gruppi criminali, sia per il valore totale delle spedizioni, sia per la distribuzione sui mercati di riferimento (85 milioni di pasticche possono soddisfare un mercato di ampiezza europea). L'ipotesi è che durante il lockdown, dovuto all'emergenza epidemiologica mondiale, la produzione e distribuzione di droghe sintetiche in Europa si sia praticamente fermata e quindi alla ripresa molti trafficanti, anche in consorzio, si siano rivolti alla Siria, la cui produzione invece non pare aver subito rallentamenti. Sono in corso ulteriori indagini per l'individuazione dei responsabili che, proprio in relazione all'ingente quantitativo sequestrato, potrebbero operare per conto di un 'cartello' di clan di camorra in grado di commercializzare le sostanze in ambito internazionale.



Porto di Salerno, sequestrate 14 tonnellate di droga dell'Isis

nodered

NAPOLI (ITALPRESS) La guardia di finanza di Napoli ha sequestrato 14 tonnellate di amfetamine, 84 milioni di pasticche col logo captagon prodotte in Siria da Isis/Daesh per finanziare il terrorismo. Oltre 1 miliardo di euro il valore sul mercato. Per gli inquirenti si tratta del più grande sequestro di amfetamine a livello mondiale, effettuato in esecuzione di un decreto emesso dalla Procura di Napoli-Dda e maturato nell'ambito di un'indagine delegata al Gico nei confronti di un'organizzazione con proiezioni internazionali dedita all'importazione di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti. I finanzieri hanno tracciato 3 container sospetti in arrivo al porto di Salerno, contenenti cilindri di carta per uso industriale e macchinari. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 cm verosimilmente costruiti in Germania sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo scanner il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Rinvenute in totale 14 tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche, riportanti il simbolo del captagon che contraddistingue la droga della Jihad. E' noto infatti, che Isis/Daesh finanzia le proprie attività terroristiche anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di amfetamine ricorda la guardia di finanza Il captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perchè non fa sentire la fatica. (ITALPRESS).



Salerno, maxi sequestro di "pasticche dell' Isis", valore: un miliardo di euro

Condividi 01 luglio 2020 Quattordici tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche con il logo "Captagon", nota come "la droga dell' Isis" o "la droga della Jihad". È il più grande sequestro a livello mondiale di questo tipo di sostanze quello messo a segno nel porto di Salerno dal Gico (Gruppo investigazione criminalità organizzata) della Guardia di finanza di Napoli in esecuzione di un decreto di perquisizione emesso dalla procura di Napoli - Direzione distrettuale antimafia al termine di lunghe e complesse indagini su un' organizzazione con proiezioni internazionali. La droga - per un valore di mercato di oltre un miliardo di euro - era nascosta in cilindri di carta per uso industriale all' interno di tre container contenenti anche macchinari. Come noto, l' Isis finanzia le proprie attività anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di amfetamine. Dopo aver tracciato e sequestrato i tre container sospetti in arrivo al porto di Salerno, le Fiamme Gialle li hanno trasferiti in un luogo attrezzato per procedere all' ispezione con l' ausilio di tecnici specializzati e con la collaborazione della Sezione Antifrode della Agenzia delle Dogane di Salerno. I cilindri, alti 2 metri e del diametro di 140 centimetri - verosimilmente costruiti in Germania - sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo "scanner" il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Il Captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perché non fa sentire la fatica. Prodotta inizialmente soprattutto in Libano e diffusa in Arabia Saudita negli anni '90, questa sostanza stupefacente è ricomparsa nei covi dei terroristi - come ad esempio nell' attacco al Bataclan di Parigi nel 2015 - ed è perciò stata soprannominata la "droga dell' Isis" o la "droga della Jihad". Secondo la Dea (Drug enforcement administration) statunitense, l' Isis ne fa largo uso in tutti i territori su cui esercita l' influenza e ne controlla lo spaccio. Una volta avviati gli impianti chimici di produzione, è facile per Isis produrne ingenti quantitativi anche per il mercato mondiale, in modo da accumulare rapidamente ingenti finanziamenti. Già due settimane fa, sempre nel porto di Salerno, gli specialisti del Gico del Nucleo di polizia economico-finanziaria di Napoli avevano intercettato un container con un carico di copertura costituito da capi di abbigliamento contraffatti, contenente 2.800 kg di hashish e 190 kg di amfetamine (oltre un milione di pasticche) sempre con il logo Captagon. "È verosimile - spiegano gli investigatori - che sia coinvolto un "consorzio" di gruppi criminali, sia per il valore totale delle spedizioni, sia per la distribuzione sui mercati di riferimento (84 milioni di pasticche possono soddisfare un mercato di ampiezza europea). L' ipotesi è che durante il lockdown produzione e distribuzione di droghe sintetiche in Europa si siano praticamente fermate e che quindi alla ripresa molti trafficanti, anche in consorzio, si siano rivolti alla Siria, la cui produzione invece non pare aver subito rallentamenti". In corso ulteriori indagini per l' individuazione dei responsabili che potrebbero operare per conto di un "cartello" di clan di camorra in grado di commercializzare le sostanze in ambito internazionale.



Sequestrata la droga dell' IS

- La Guardia di finanza di Napoli ha bloccato nel porto di Salerno 3 container contenenti stupefacenti per un valore di 1 miliardo di euro

La Guardia di Finanza di Napoli ha sequestrato nel **Porto** di **Salerno** un ingente quantitativo di droga, 14 tonnellate di amfetamine, 84 milioni di pasticche col logo "captagon", prodotte in Siria dall' IS per finanziare il terrorismo. Il valore della droga, trovata dalle "fiamme gialle" in 3 container, è stato stimato in oltre 1 miliardo di euro. La droga era stata nascosta in cilindri di carta per uso industriale e macchinari costruiti in maniera tale da impedire agli scanner di individuare il contenuto. **foto 5 Il captagon - spiega una nota della Guardia di Finanza di Napoli - viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perché non fa sentire la fatica. Prodotta inizialmente soprattutto in Libano e diffusa in Arabia Saudita negli anni '90, questa sostanza stupefacente è ricomparsa nei covi dei terroristi - come ad esempio nell' attacco al Bataclan di Parigi nel 2015 - ed è perciò stata soprannominata la "droga dell' IS" o la "droga della Jihad".** ATS/ANSA/Swing.



Salerno Today

Salerno

Maxi sequestro di droga dell' Isis a Salerno: le reazioni dei politici

Numerosi i big della politica nazionale e locale intervenuti a seguito dell' operazione della Guardia di Finanza. Interventi del premier Conte, del ministro Lamorgese, di Giorgia Meloni

Dopo la maxi operazione contro il traffico internazionale di droga nel **porto** di **Salerno**, messa a segno dalla Guardia di Finanza di Napoli, arrivano le reazioni dal mondo politico nazionale e locale. Il Governo Il presidente del consiglio Giuseppe Conte commenta su Twitter: "Complimenti alla nostra Guardia di finanza per la maxi-operazione nel **porto** di **Salerno** che ha portato al sequestro di un ingente quantitativo di droga destinato a finanziare l' Isis. Un duro colpo al terrorismo internazionale e la dimostrazione che l' Italia mantiene sempre alta la guardia". Interviene il sottosegretario alla Difesa Angelo Tofalo: "La collaborazione tra la DDA di Napoli, la GdF e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha permesso di mettere a segno un durissimo colpo allo spaccio di sostanze stupefacenti. Continuiamo così! Grazie e complimenti a tutti i ragazzi che hanno lavorato mesi e mesi per questo straordinario risultato". Il ministro dell' Interno Luciana Lamorgese ha commentato: "La professionalità e la capacità investigativa della Guardia di Finanza hanno portato, questa mattina al **porto** di **Salerno**, al sequestro del quantitativo record di 14 tonnellate di anfetamine. L' individuazione di questo ingente quantitativo di stupefacenti destinato al mercato europeo fa seguito a precedenti sequestri che hanno consentito di fare luce su un' attività di narcotraffico che coinvolge sodalizi criminali internazionali che hanno ripreso i loro commerci illeciti dopo il lockdown. Come dimostrano le altre operazioni antidroga portate a termine nelle ultime ore, è massimo l' impegno e lo sforzo operativo delle forze di polizia per contrastare le reti criminali dedite al traffico e allo spaccio di sostanze stupefacenti sia a livello nazionale che internazionale". Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante . . . Forse potrebbe interessarti . . . Gli altri politici Il primo ad intervenire è il leader della Lega Matteo Salvini: "A **Salerno** c' è stato il più grande sequestro di anfetamine a livello mondiale. 14 tonnellate di droga, marchiata con il simbolo dell' Isis e usata dai terroristi che hanno fatto stragi come quella del Bataclan. Complimenti alla Guardia di Finanza e agli uomini della Dogana: da Mondragone a **Salerno**, grazie al cielo ci sono le donne e gli uomini delle Forze dell' Ordine. Ordine e sicurezza sono priorità della Lega anche in Campania". Gli fa eco il vice presidente nazionale di Forza Italia Antonio Tajani: "Complimenti alla nostra Guardia di finanza che nel **porto** di **Salerno** ha sequestrato 84 milioni di pasticche di anfetamine riconducibili all' Isis. Un cargo che avrebbe fruttato oltre 1 miliardo di euro. Un duro colpo inferto al terrorismo. Grazie!". Interviene anche il deputato del Pd Piero De Luca: "Complimenti ai militari della Guardia di Finanza di Napoli per la maxi operazione in cui è stato sequestrato in alcuni container del **Porto** di **Salerno**, un ingente quantitativo di droga prodotto in Siria dall' Isis per finanziare il terrorismo. L' individuazione della droga stata possibile grazie alla brillante attività investigativa delle Fiamme Gialle che prosegue incessantemente anche in questo periodo estivo con l' emergenza sanitaria non ancora conclusa. Un ringraziamento particolare a tutte le donne e gli uomini delle forze dell' ordine quotidianamente impegnati sull' intero territorio nazionale a garantire l' ordine e la sicurezza pubblica". Soddisfatto anche il sindaco Vincenzo Napoli: "C' è un costante monitoraggio nel **porto** di **Salerno** ed i



risultati sono sotto gli occhi di tutti. Siamo grati alle Forze dell' ordine ed in particolare alla Guardia di Finanza per questo



Salerno Today

Salerno

maxi sequestro. La cosa che è assolutamente clamorosa è la quantità della merce sequestrata per un valore di 1 miliardo di euro". Il Questore della Camera dei deputati Edmondo Cirielli (Fdi) : "Questa mattina al porto di Salerno è stato inferto un duro colpo al terrorismo internazionale di cui, come italiani, dobbiamo essere orgogliosi. Un ringraziamento doveroso va alla Guardia di Finanza di Napoli e al personale della Dogana, che hanno messo in atto una brillante e tempestiva operazione contro i trafficanti di morte. Se l' Italia è ancora oggi una Nazione sicura, il merito è del lavoro che quotidianamente svolgono con dedizione ed enormi sacrifici le nostre Forze dell' ordine. Il Governo non abbassi la guardia, rafforzi i controlli presso i porti dando alle Forze di polizia sempre più mezzi tecnologicamente all' avanguardia e soprattutto non faciliti flussi migratori pericolosi. Sì alla sicurezza, no all' invasione". Il commento del presidente di Fratelli d' Italia, Giorgia Meloni : " Complimenti alla Guardia di Finanza di Napoli e agli inquirenti della Direzione Distrettuale Antimafia partenopea per la maxi operazione anti-droga nel Porto di Salerno, che ha portato al più importante sequestro di anfetamine a livello mondiale. Parliamo di un carico di 84 milioni di pasticche con il logo "Captagon" per un valore complessivo di oltre 1 miliardo di euro: una droga prodotta in Siria dall' Isis per finanziare la Jihad, utilizzata dai terroristi per inibire paura e dolore e che è stata usata anche nel terribile attentato del Bataclan a Parigi. La lotta alla criminalità organizzata e al terrorismo islamico deve continuare senza sosta. Non abbassiamo la guardia".

Maxi sequestro di droga dell' Isis a Salerno: le reazioni dei politici

Numerosi i big della politica nazionale e locale intervenuti a seguito dell' operazione della Guardia di Finanza

Dopo la maxi operazione contro il traffico internazionale di droga nel **porto** di **Salerno**, messa a segno dalla Guardia di Finanza di Napoli, arrivano le reazioni dal mondo politico nazionale e locale. Il primo ad intervenire è il leader della Lega Matteo Salvini: "A **Salerno** c'è stato il più grande sequestro di anfetamine a livello mondiale. 14 tonnellate di droga, marchiata con il simbolo dell' Isis e usata dai terroristi che hanno fatto stragi come quella del Bataclan. Complimenti alla Guardia di Finanza e agli uomini della Dogana: da Mondragone a **Salerno**, grazie al cielo ci sono le donne e gli uomini delle Forze dell' Ordine. Ordine e sicurezza sono priorità della Lega anche in Campania". Gli fa eco il vice presidente nazionale di Forza Italia Antonio Tajani: "Complimenti alla nostra Guardia di finanza che nel **porto** di **Salerno** ha sequestrato 84 milioni di pasticche di anfetamine riconducibili all' Isis. Un cargo che avrebbe fruttato oltre 1 miliardo di euro. Un duro colpo inferto al terrorismo. Grazie!". Interviene anche il deputato del Pd Piero De Luca: "Complimenti ai militari della Guardia di Finanza di Napoli per la maxi operazione in cui è stato sequestrato in alcuni container del **Porto** di **Salerno**, un ingente quantitativo di droga prodotto in Siria dall' Isis per finanziare il terrorismo. L' individuazione della droga stata possibile grazie alla brillante attività investigativa delle Fiamme Gialle che prosegue incessantemente anche in questo periodo estivo con l' emergenza sanitaria non ancora conclusa. Un ringraziamento particolare a tutte le donne e gli uomini delle forze dell' ordine quotidianamente impegnati sull' intero territorio nazionale a garantire l' ordine e la sicurezza pubblica". Soddisfatto anche il sindaco Vincenzo Napoli: "C'è un costante monitoraggio nel **porto** di **Salerno** ed i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Siamo grati alle Forze dell' ordine ed in particolare alla Guardia di Finanza per questo maxi sequestro. La cosa che è assolutamente clamorosa è la quantità della merce sequestrata per un valore di 1 miliardo di euro". Il Questore della Camera dei deputati Edmondo Cirielli (FdI): "Questa mattina al **porto** di **Salerno** è stato inferto un duro colpo al terrorismo internazionale di cui, come italiani, dobbiamo essere orgogliosi. Un ringraziamento doveroso va alla Guardia di Finanza di Napoli e al personale della Dogana, che hanno messo in atto una brillante e tempestiva operazione contro i trafficanti di morte. Se l' Italia è ancora oggi una Nazione sicura, il merito è del lavoro che quotidianamente svolgono con dedizione ed enormi sacrifici le nostre Forze dell' ordine. Il Governo non abbassi la guardia, rafforzi i controlli presso i porti dando alle Forze di polizia sempre più mezzi tecnologicamente all' avanguardia e soprattutto non faciliti flussi migratori pericolosi. Sì alla sicurezza, no all' invasione"



Droga prodotta dall' Isis per finanziare la Jihad, maxi sequestro al porto di Salerno

Sequestro record della Gdf di Napoli: 14 tonnellate di amfetamine, 84 mln di pasticche con logo 'captagon', prodotte in Siria dall' Isis per finanziare il terrorismo. Oltre 1 miliardo di euro il valore sul mercato. Si tratta del più grande sequestro di amfetamine a livello mondiale, effettuato in esecuzione di apposito decreto emesso dalla Procura della Repubblica di Napoli - DDA e maturato nell' ambito di una complessa attività d' indagine delegata al GICO nei confronti di un' organizzazione con proiezioni internazionali dedita all' importazione di ingenti quantitativi di sostanze stupefacenti. Dopo il periodo di lockdown, dovuto all' emergenza epidemiologica da coronavirus, sono state, infatti, intensificate le attività di contrasto nello specifico settore. Dallo sviluppo degli indizi emersi nel corso dell' investigazione ed in particolare da altri sequestri effettuati in precedenza, i finanziari hanno tracciato 3 container sospetti in arrivo al **porto di Salerno**, contenenti cilindri di carta per uso industriale e macchinari. Dopo il sequestro, le Fiamme Gialle hanno trasferito i container in un luogo attrezzato per procedere all' ispezione interna, con l' ausilio di tecnici specializzati e con la preziosa collaborazione della Sezione Antifrode della Agenzia delle Dogane di **Salerno**. I cilindri di carta, alti circa 2 metri e del diametro di 140 cm - verosimilmente costruiti in Germania - sono stati congegnati in multistrati in grado di celare allo "scanner" il contenuto, riposto negli strati interni, di circa 350 kg di pasticche per ogni cilindro. Rinvenute in totale 14 tonnellate di amfetamine, circa 84 milioni di pasticche, riportanti il simbolo del "captagon" che contraddistingue la "droga della Jihad". È noto infatti, che ISIS/DAESH finanzia le proprie attività terroristiche anche e soprattutto con il traffico di droghe sintetiche, prodotte in gran parte in Siria, diventata per questo motivo negli ultimi anni il primo produttore mondiale di amfetamine. Il captagon viene smerciato in tutto il Medio Oriente ed è diffuso sia tra i combattenti per inibire paura e dolore sia tra i civili perché non fa sentire la fatica. Prodotta inizialmente soprattutto in Libano e diffusa in Arabia Saudita negli anni '90, questa sostanza stupefacente è ricomparsa nei covi dei terroristi - come ad esempio nell' attacco al Bataclan di Parigi nel 2015 - ed è perciò stata soprannominata la "droga dell' Isis" o la "droga della Jihad". Secondo la DEA americana (Drug Enforcement Administration), L' ISIS ne fa largo uso in tutti i territori su cui esercita l' influenza e ne controlla lo spaccio. Una volta avviati gli impianti chimici di produzione, è facile per ISIS produrre ingenti quantitativi anche per il mercato mondiale delle droghe sintetiche, in modo da accumulare rapidamente ingenti finanziamenti. Già due settimane fa, sempre nel **porto di Salerno**, gli specialisti del Gruppo Investigazione Criminalità Organizzata (GICO) del Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Napoli, avevano intercettato un container con un carico di copertura costituito da capi di abbigliamento contraffatti, contenente 2.800 kg di hashish e 190 kg di amfetamine (oltre 1 milione di pasticche) con lo stesso identico simbolo (captagon). Quanto alla destinazione finale, è verosimile che sia coinvolto un "consorzio" di gruppi criminali, sia per il valore totale delle spedizioni, sia per la distribuzione sui mercati di riferimento (85 milioni di pasticche possono soddisfare un mercato di ampiezza europea). L' ipotesi è che durante il lockdown, dovuto all' emergenza epidemiologica mondiale, la produzione e distribuzione di droghe sintetiche in Europa si sia praticamente fermata e quindi alla ripresa molti trafficanti, anche in consorzio, si siano rivolti alla Siria, la cui produzione invece non pare aver subito rallentamenti. Sono in corso ulteriori indagini per l' individuazione dei responsabili che, proprio in relazione all' ingente quantitativo sequestrato, potrebbero operare per conto di un "cartello" di clan di camorra in grado di commercializzare le sostanze in ambito internazionale.





Ritorno al futuro Roberta lancia una nuova campagna con un video con lo slogan "Riprendiamoci la felicità" e punta alle gite giornaliere fino all' autunno

Trenino della felicità, arrivano le prime prenotazioni

di Silvia Dipinto Le prime prenotazioni della stagione sono finalmente arrivate. « Tutte dopo ferragosto, ma me l' aspettavo: perché a luglio e agosto il turismo in Puglia è balneare, settembre e ottobre punteremo sui tour culturali recuperando anche il contatto con le scolaresche ». Roberta Crocetta è un' esplosione di entusiasmo. È bastata l' ordinanza della Regione Puglia con cui si concede il via libera a occupare tutti i posti sui mezzi del trasporto pubblico locale, a riattivare la macchina organizzativa delle gite e dei soggiorni brevi in città. Il Trenino della felicità scalda dunque i motori. « L' autorizzazione a trasportare turisti in genere e non solo crocieristi è arrivata con una nuova manifestazione di interesse, cui hanno già risposto due aziende con sei trenini », garantisce l' assessora allo Sviluppo economico Carla Palone, che insieme al dirigente del settore Strade, Claudio Laricchia, studia l' ampliamento dei permessi post Covid. L' appello a fare ripartire il Trenino della felicità (e i servizi turistici in genere) è stato affidato a Repubblica da Roberta Crocetta, titolare dei due mezzi biancorossi che trasportano crocieristi a Bari vecchia. Le crociere sono però vietate fino al 14 luglio e, comunque, resta una grande incognita sull' intera stagione estiva. « Al momento sappiamo solo che, anche quando ripartiranno, dovranno rispettare protocolli di sicurezza molto rigidi per evitare i contagi a bordo e durante le escursioni a terra», conferma il presidente dell' **Autorità portuale** , Ugo Patroni Griffi, che sta proponendo in tutti i tavoli di programmazione la Puglia come 'scalo Covid free'. La capienza delle grandi navi sarà certamente ridotta ed è difficile immaginare che potranno essere organizzate crociere con tappe diverse da Italia, Grecia, Francia e forse qualche isola spagnola. Ecco perché Roberta lancia una nuova campagna (con un video) con lo slogan "Riprendiamoci la felicità" e punta alle gite giornaliere fino all' autunno. Per rispondere al suo appello, il Comune ha chiuso il nuovo bando per i trenini che estenda il servizio a tutti gli utenti, non solo crocieristi. I trenini possono dunque ampliare la platea, ma chiedono di estendere anche i giorni di circolazione, non più limitati alle date di attracco delle navi. « L' amministrazione intende supportare queste attività, dobbiamo però trovare una soluzione per i parcheggi e i divieti - spiega Carla Palone - perché al momento i trenini usufruiscono di aree determinate per la sosta, sottraendo spazio ai parcheggi su strisce blu ». Circolando sempre e non in precise giornate concordate, la condizione provvisoria diventerebbe definitiva, Con qualche difficoltà per gli automobilisti. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Primo Piano 24

Bari

Fase3, Emiliano: Velocizzare la spesa pubblica puntando su sburocratizzazione e imprese che offrono migliore qualità e livello professionale

Lo ha detto il governatore della Puglia intervenendo al webinar nazionale promosso dall' Unagraco Diretto (commercialisti): Semplificazione e aiuti concreti per le aziende, questa la strada per sconfiggere corruzione e attività criminali 'Bisogna velocizzare la spesa pubblica e puntare al rafforzamento strutturale del Paese se vogliamo davvero far ripartire l' Italia. Per fare ciò occorre avviare un

PUBBLICATO DA

Lo ha detto il governatore della Puglia intervenendo al webinar nazionale promosso dall' Unagraco Diretto (commercialisti): Semplificazione e aiuti concreti per le aziende, questa la strada per sconfiggere corruzione e attività criminali 'Bisogna velocizzare la spesa pubblica e puntare al rafforzamento strutturale del Paese se vogliamo davvero far ripartire l' Italia. Per fare ciò occorre avviare un percorso di sburocratizzazione trovando un punto di equilibrio tra la deregulation totale e incondizionata, da un lato, e l' eccesso di controllo e burocrazia, dall' altro. Su questo tema il ruolo dei professionisti è determinante nel trovare gli elementi di mediazione con il legislatore e la magistratura. Al tempo stesso deve essere chiaro che la Pubblica Amministrazione ha il diritto di dettare i tempi e le priorità, di fare scelte che contemplino la qualità dei progetti e delle imprese, unita alle loro capacità di esprimere legalità e professionalità'. Queste le proposte formulate dal presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano , intervenuto nel corso del webinar nazionale 'Trasparenza, privacy, anti-corruzione e anti-riciclaggio per le aziende e le Pubbliche Amministrazioni', promosso dall' Unagraco (Unione nazionale commercialisti ed esperti contabili), presieduta da Giuseppe Diretto . 'E' necessario concentrarsi principalmente su questi aspetti rimanendo rigidi per ciò che attiene il rispetto delle leggi, ma prevedendo anche sistemi più elastici per la spesa pubblica che non obblighino a fare una gara d' appalto ogni volta, anche per cifre irrisorie. Il numero degli interventi della magistratura nelle gare pubbliche è pari al numero delle gare stesse - ha proseguito Emiliano - e così non si può andare avanti. Bisogna abbattere il contenzioso consentendo al privato di avere le giuste tutele, anche quelle risarcitori quando è la PA a sbagliare. I controlli a posteriori sulle imprese e sulle procedure generano incertezze e ritardi. Meglio puntare su verifiche preventive. In Europa, ad esempio, esistono già elenchi di fornitori accreditati ai quali è possibile rivolgere la domanda di servizi o forniture perché già hanno subito un processo di controllo e valutazione. Senza dover procedere ogni volta alla gara. Nulla vieta che di fronte a emergenze come quella che stiamo affrontando si proceda con norme apposite che, senza abdicare ai controlli, consentano di saltare alcune procedure abbattendo il rischio del contenzioso. Ritardi e opacità di alcuni sistemi spesso derivano dal fatto che c' è incertezza del diritto per cui l' attività degli operatori grava soprattutto sugli uffici legali piuttosto che su quelli tecnici. Di questo passo si è arrivati al fatto che l' azienda valida è quella che ha i migliori avvocati e commercialisti, e non i migliori tecnici. Uno squilibrio che va assolutamente ricomposto'. L' assist del governatore pugliese sul ruolo dei professionisti viene colto al volo da Giuseppe Diretto, numero uno dell' Unagraco: 'In questi mesi i commercialisti e gli esperti contabili hanno mostrato uno spirito di adattamento estremo per aiutare il Paese. Siamo stati una guida per aziende e cittadini nel districarsi tra una miriade di provvedimenti del governo e delle regioni con decine di miliardi distribuiti a pioggia. Duole constatare che nessuno ci ha riconosciuto questo sforzo. Non siamo



stati ascoltati in sede di preparazione dei decreti e non siamo nemmeno contemplati tra i destinatari delle misure'. 'Il ministro Gualtieri ha sostenuto che siamo persone fisiche e non ne avevamo diritto dimenticando che i professionisti oggi sono equiparati alle imprese in diverse regioni del paese. La ritengo una vera e propria discriminazione. Noi però - ha aggiunto Diretto - vogliamo



Primo Piano 24

Bari

continuare a essere motore trainante del Paese e per questo chiediamo aiuti concreti per le aziende nell'ottica di una strategia di risanamento complessiva. Chiediamo un ruolo primario nella semplificazione che non può essere porta a buon fine senza di noi. Sburocratizzare deve essere la parola d'ordine'. Il tema del sostegno alle imprese è stato sottolineato anche Elbano de Nuccio, presidente dell'Ordine dei dottori commercialisti e degli esperti contabili di Bari: 'Siamo usciti dalla pandemia sanitaria ma di fronte abbiamo una pandemia economico-finanziaria che preoccupa professionisti, imprenditori e contribuenti. L'elevata pressione fiscale unita al dato ancora preoccupante dell'evasione e all'eccessivo carico fiscale sul costo del lavoro, non inducono a essere ottimisti sul fronte della lotta alla corruzione e al riciclaggio'. 'Di fronte a questo scenario - ha rimarcato de Nuccio - è difficile gestire sia le aziende che le stesse attività professionali. Con il Comune di Bari e la Regione Puglia in questi mesi abbiamo collaborato per sostenere il tessuto economico, in particolare quello legato al turismo e al commercio che hanno subito un vero e proprio tsunami e oggi versano in gravi difficoltà. Siamo pronti a offrire al governo le nostre proposte che nascono proprio dalla conoscenza delle realtà imprenditoriali del territorio e sicuramente saranno spunto di riflessione importante per la ripartenza del Paese. Molto più di quanto emerso dal piano Colao e dagli Stati generali dell'Economia che, francamente, mi hanno lasciato molto perplesso'. Per Luigi Pagliuca, presidente della Cassa di previdenza dei ragionieri e degli esperti contabili: 'La pandemia economica che stiamo vivendo colpisce tutte le aziende che, mai come in questo momento, hanno bisogno di avere al loro fianco i professionisti, esperti contabili e commercialisti in primis. Avremmo bisogno di più attenzione da parte dello Stato che si ostina a portare avanti la burocrazia'. 'Un atteggiamento - ha sostenuto Pagliuca - che non è compatibile con lo stato di emergenza e con le esigenze di aziende e cittadini. Nel tentativo di arginare i criminali non si può soffocare un'intera categoria. Nel nostro lavoro permettiamo a imprenditori a fare impresa seguendo le regole. I professionisti che affiancano gli imprenditori e combattono al fianco delle imprese per aiutarle a restare in piedi. Bisogna riconoscere questo valore. Quando ci ascoltano i risultati si vedono'. Al primo focus su 'La privacy policy in adeguamento al GDPR nelle pubbliche amministrazioni' sono intervenuti Rossella Caccavo (dirigente degli Affari Istituzionali e Giuridici e DPO Regione Puglia), Francesco Maldera e Ilaria Rizzo (direttore dei Servizi di Segreteria Generale e Dpo del Comune di Bari). Nella seconda tavola rotonda si è svolto un approfondimento sul tema 'Digitalizzare: un'occasione per la sburocratizzazione' con gli interventi di Francesco Cupertino (Rettore Politecnico di Bari), **Ugo Patroni Griffi** (presidente dell'Autorità leggi tutto l'articolo sul sito della fonte).

Disapprovazione per la gestione del Governo della vertenza ex Ilva

Le istituzioni locali, contrarie alla permanenza di ArcelorMittal a Taranto, lamentano il mancato coinvolgimento del livello territoriale

ArcelorMittal "Tutte le istituzioni locali hanno discusso della vicenda ex Ilva, hanno espresso in completa sintonia una ferma disapprovazione per la condotta del Governo sulla gestione della vertenza in parola e sulla mancanza assoluta del dovuto coinvolgimento del livello territoriale, hanno ribadito la convinta e ormai ampiamente motivata contrarietà alla permanenza di ArcelorMittal a Taranto, a qualunque titolo, sono tornati a richiedere al Presidente del Consiglio dei Ministri la convocazione del tavolo che deve occuparsi della definizione di un accordo di programma sul futuro dello stabilimento siderurgico di Taranto". Lo riferisce l'amministrazione comunale tarantina a proposito della riunione monotematica di urgenza nella notte tra il sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, il presidente della Provincia di Taranto, Giovanni Gugliotti, i sindaci dei Comuni dell'Area di Crisi Complessa di Taranto, il presidente della **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, Sergio Prete, il presidente della Camera di Commercio di Taranto, Luigi Sportelli, e la task force allestita dall'ente camerale. "Sono previste ulteriori azioni di forte resistenza ad ogni nuovo tentativo di affrontare la vertenza ex Ilva senza le corrette modalità sopra esposte", continua il Comune. "Le parti convocheranno nei prossimi giorni una conferenza stampa per illustrare nel dettaglio questa posizione unitaria ed irreversibile del territorio ionico".



Estate senza crociere Speranza negli Yacht

La prima tappa di un gigante del mare nel capoluogo attesa solo dopo ferragosto Quarta: «Bene il movimento da diporto ma il confronto con la Croazia non regge»

FRANCESCO TRINCHERA

Francesco TRINCHERA Una stagione crocieristica in tono molto minore a causa della pandemia da Covid-19, a cui però potrebbe far da contraltare un timido segnale di ripresa delle imbarcazioni da diporto. I primi yacht hanno fatto capolino nel porto in settimana. Altri potrebbero approdare nei prossimi giorni. E così per tutta l'estate, ad alleviare l' amarezza degli operatori e la povertà di traffici e arrivi nelle acque del capoluogo. Tra gli addetti ai lavori sembra esserci ormai una presa d' atto che i numeri delle crociere nel porto di Brindisi non saranno quelli di sempre, con un ridimensionamento forzato del calendario: «Il traffico crocieristico è il commento dell' operatore portuale Massimo Quarta - ormai quest' anno è andato». Per adesso, il calendario aggiornato a venerdì scorso prevede il primo approdo il prossimo 17 agosto con l' arrivo della nave Aidamira, della compagnia Aida, giungendo dalla Baia di Suda a Creta e con destinazione Corfù. Altro fattore che sarà importante, quello relativo alle norme sanitarie da rispettare in base alle disposizioni del Governo. In tutto questo, però, ci sono alcuni motivi di ottimismo in altri settori: «Per quel che riguarda gli yacht, da quello che si sta vedendo ha continuato l' operatore portuale la Croazia sta attirando nuovamente questo traffico, così come tutta l' Europa. Anche perché finché sarà in vigore l' attuale Dpcm, difficilmente le imbarcazioni toccheranno delle aree esterne all' Unione europea come Albania o Montenegro. Per questo motivo, ha spiegato ancora Quarta, il sentore è che, dopo il paese balcanico che è tornato alla ribalta dopo alcuni anni, questo tipo di turismo vada ad intercettare proprio l' Italia, anche perché oltre alla Croazia ci sarebbe anche un' attenzione verso la Puglia. «Un lumicino ha aggiunto - si vede, temevamo il nulla ma qualcosa penso la vedremo». La tipologia di imbarcazione che richiede i servizi ha una struttura ben precisa: «Le barche ha puntualizzato l' uomo - sono principalmente quelle dai 40 metri in su, ormai. Quelle più piccole spesso non usano i servizi a terra, molte volte se la vedono da soli: è molto più facile che assistiamo quelle più grandi». Con qualche eccezione: «C' è comunque - ha continuato- una rete di piccole barche che, se seguono precisi standard di servizio agli ospiti, soprattutto quelli commerciali, usufruiscono dei nostri servizi». Il tutto nelle more del tragitto scelto da queste imbarcazioni: «Purtroppo ha spiegato ancora l' operatore portuale - abbiamo delle fermate programmate, che con gli yacht è difficile avere già in tempi normali se non in punti come Napoli e Capri, o in Sardegna dove bisogna prenotare la banchina altrimenti non si trova posto». Un aspetto delicato, invece, potrebbe essere l' approccio con il territorio degli occupanti degli yacht: «Penso ha affermato Quarta - che quest' anno un po' di paura ci sia, in particolare tra gli ospiti che staranno molto attenti». Un fattore che limiterebbe, in parte, le attività a terra: «Non penso ha aggiunto l' operatore portuale - faranno escursioni, soprattutto in zone molto trafficate, anche perché l' Italia è stata dipinta come l' untore del Covid anche se non è così. Forse stanno cominciando a capire che il problema non è solo nel nostro paese ma il timore secondo me, come ce l' abbiamo noi, ce l' hanno anche loro». Per riavere la normalità di un tempo, la speranza è riposta nella stagione del 2021: «Incrociando le dita, aspettiamo l' anno prossimo - ha concluso Quarta - che ci sia un vaccino capace di sconfiggere la malattia».





Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Confindustria torna a lanciare l'allarme: così a rischio dai 2.000 ai 3.000 lavoratori

Un bilancio di una situazione difficile ma anche una serie di proposte per farvi fronte. La relazione di Gabriele Menotti Lippolis (con il ruolo di commissario straordinario) nell'assemblea generale di Confindustria all'aeroporto del Salento ha toccato alcuni tra i temi più dibattuti del tessuto provinciale, anche alla luce delle conseguenze dell'emergenza sanitaria. Uno dei punti più analizzati riguarda il porto ed il confronto sulla transizione energetica: Lippolis ha sottolineato che quest'ultima incide significativamente «sia sull'indotto delle manutenzioni ed installazione di impianti che sulle attività portuali legate allo scarico e trasporto del carbone», ricordando un documento elaborato dalla sezione apposita con Operatori portuali salentini ed altre organizzazioni che operano nello scalo brindisino che richiama proprio quest'aspetto. Secondo Lippolis sono a rischio tra i 2mila ed i 3mila lavoratori e per questo motivo c'è la richiesta di «una politica di rilancio del porto», come volano per l'intero territorio. Per la transizione energetica la necessità è di utilizzare al meglio «le risorse finanziarie che saranno disponibili a livello europeo ed avere una capacità progettuale condivisa con tutti gli attori del territorio», condividendo il richiamo dell'**Autorità di Sistema portuale** per il potenziamento infrastrutturale del porto, cercando di evitare il rischio di perdere finanziamenti. Altro tema caldo, quello del blocco di Versalis dopo le ordinanze sindacali che avevano fatto seguito a valori anomali di benzene registrati. Lippolis ha spiegato di aver offerto «la massima collaborazione e supporto», attivandosi anche per la riunione regionale che ha portato poi alla revoca delle ordinanze. La relazione spiega come siano presenti altre criticità sul territorio già da prima della pandemia, come il ricorso agli ammortizzatori sociali per 700 lavoratori del settore aeronautico (più 200 a cui non è stato rinnovato il contratto) e 100 lavoratori del settore metalmeccanico, mentre nel settore edile si è registrato, dal 2010 ad oggi, «un calo della massa salari Cassa Edile di circa 15 milioni di euro, un calo delle imprese attive di circa 100 unità, nonché un calo di addetti superiore al migliaio». Problemi anche con l'ex Ilva, con 1500 lavoratori brindisini coinvolti (tra diretti ed indiretti) e la necessità degli ammortizzatori sociali per 200 lavoratori di Pmi dell'indotto. Lippolis spiega inoltre che, con l'arrivo della pandemia e delle restrizioni per i vari impianti, Confindustria ha costituito una task force di professionisti «per dare assistenza, sia alle imprese associate che a quelle non associate». Sul tema della transizione ecologica, è prevista una serie di incontri con Enel nella sede di Confindustria l'8 e 9 luglio, mentre è stato attivato un tavolo di lavoro con Eni. Prevista anche «un'indagine conoscitiva tra le aziende associate di maggiori dimensioni» sui principali aspetti dell'attività industriale. Diverse le convenzioni attivate, come con la Facoltà di ingegneria dell'Università del Salento (consulenza sull'innovazione) ed Ordine dei commercialisti, a cui si aggiunge anche il richiamo al marketing associativo. Tra le altre cose richiamate, anche l'istituzione di una commissione di designazione che sarà propedeutica alla nomina del nuovo presidente. F.Tri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Zes, il nodo del comitato di indirizzo

Diversi i solleciti della Regione, la quale a sua volta non ha completato la perimetrazione di altri 261 ettari Presidenza del Consiglio e ministero delle Infrastrutture in ritardo di 10 mesi nel completamento della struttura

GIUSEPPE PROVENZANO, ORONZO MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI Il ministro per il Sud Giuseppe Provenzano ha firmato il 9 giugno scorso il decreto istitutivo della Zes dell' Abruzzo e il 15 dello stesso mese quello relativo alla nascita delle due Zone economiche speciali collegate ai porti della Sicilia Orientale e Occidentale. Ha annunciato la nascita delle Zes esprimendo l' orgoglio per il completamento della prima fase di un percorso che potrà portare occasioni di sviluppo, lavoro e nuovi investitori nelle due Regioni e ha sottolineato la necessità di velocizzare e semplificare le procedure relative ai nuovi investimenti. A fronte di tali situazioni, tuttavia, emerge la difficoltà di porre la Zes interregionale Puglia-Molise del Mare adriatico meridionale (che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) nelle condizioni di operare a causa dei ritardi che proprio il governo sta accumulando nella nomina dei suoi rappresentanti nel Comitato di indirizzo della Zona economica speciale. I due rappresentanti di nomina governativa devono essere indicati dal presidente del Consiglio dei ministri e dal ministro delle Infrastrutture. Senza quelle due nomine il Comitato di indirizzo, coordinato dal presidente dell'

Autorità portuale Ugo Patroni Griffi, e composto dall' assessore regionale allo Sviluppo economico Cosimo Borraccino e il presidente della Regione Basilicata Donato Toma di fatto non può operare e quindi non può assumere decisioni rispetto alle iniziative da assumere per dare concretezza alle indicazioni contenute nel Piano di sviluppo strategico. Il compito di coordinare le iniziative delle Zes e garantirne la piena operatività è affidata al ministro per il Sud. Dunque, Provenzano potrebbe verificare perché le nomine di competenza del governo non vengono effettuate. L' insediamento del Comitato di indirizzo permetterebbe in particolare al porto di Brindisi di verificare quali iniziative possono essere utili per attrarre nuovi investitori e far fronte alle difficoltà che sono presenti nelle aziende che insistono in quell' area e che mettono a rischio alcune migliaia di posti di lavoro. Tra l' altro l' area **portuale** e retro **portuale** di Brindisi è la più ampia della intera zona economica interregionale. Il porto sta soffrendo in questa fase di trasformazione del **sistema** produttivo brindisino, ma continua a presentare enormi potenzialità per incentivare e rafforzare lo sviluppo della intera area. La Zes interregionale adriatica è stata istituita il 3 settembre dello scorso anno. proprio nel periodo di passaggio dal vecchio governo Lega-M5S al nuovo Pd-M5S-Leu, quando il ministro per il Sud era la salentina Barbara Lezzi. A distanza di 4 mesi i presidenti delle Regioni Puglia e Molise, Michele Emiliano e Donato Toma, scrissero alla presidenza del Consiglio dei ministri e al ministero delle Infrastrutture, per sollecitare le nomine di competenza. A febbraio fu l' assessore allo Sviluppo economico, Borraccino, a sollecitare le nomine e a proporre di nominare eventualmente gli stessi esponenti già indicati dal governo a novembre 2019 nel Comitato di indirizzo della Zes interregionale Puglia Basilicata collegata all' **Autorità di sistema portuale** dello Jonio: il rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Antonio Mattia; il rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roberto Scaravaglione. Con tali nomine si sarebbe raggiunto il risultato di avere gli stessi interlocutori e omogeneità di decisioni nelle due Zes istituite in Puglia. Borraccino nei giorni scorsi, a 4 mesi distanza dal sollecito senza risposta, è tornato a scrivere al governo per chiedere di garantire l' operatività del Comitato di indirizzo con le nomine. Quel Comitato





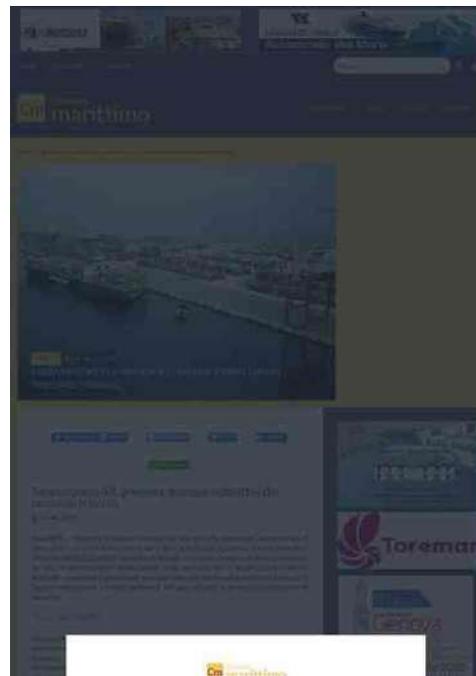
Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

ha anche il compito di interloquire con le amministrazioni comunali per verificare la disponibilità a introdurre misure di sostegno ai nuovi investimenti in termini di semplificazione burocratica o di riduzione delle imposte locali. Anche la Regione però sta accumulando qualche ritardo rispetto alla conclusione del bando regionale per la perimetrazione nella Zes di altri 261 ettari che avverrà sulla scorta dei requisiti che dimostreranno di avere le aree candidate dalle amministrazioni comunali e provinciali, mentre nella prima fase la indicazione delle aree fu definita in modo autonomo dalla Regione. Il bando per la individuazione delle nuove aree fu predisposto a luglio dello scorso anno e furono concesse proroghe sino a novembre per la presentazione di candidature. Il Comune e la Provincia di Brindisi presentarono la candidatura per la istituzione di una area Zes innovazione nella Cittadella della ricerca in collaborazione con il Consorzio dell' area di sviluppo industriale. Il lockdown provocato dal covid-19 può aver rallentato le verifiche dei requisiti che le diverse aree devono possedere per rientrare nel recinto delle Zes, ma a distanza di un anno dalla pubblicazione dell' avviso pubblico sarebbe il caso che anche quella pratica fosse chiusa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Taranto porto 6.0, presenta strategie e obiettivi del prossimo triennio

01 Jul, 2020 **TARANTO** - L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha presentato, alla presenza di tutti i principali attori dell' economia del mare e della logistica pugliese, il Piano Operativo Triennale (POT) 2020-2022 del porto di **Taranto** . L' incontro, svolto in streaming sui social, ha visto la presentazione del documento programmatico per la pianificazione triennale dell' AdSP contenente il percorso di sviluppo strategico che interesserà la città portuale di **Taranto** nel prossimo triennio: modello di sviluppo, obiettivi e strategia organizzativa ed operativa. VAI AL DOCUMENTO «Innovazione, digitalizzazione, supporto allo sviluppo di start-up e acceleratori a favore dell' ecosistema portuale, sostenibilità e resilienza, Zona Economica Speciale e Zona Franca Doganale, relazione tra **porto** e città e rigenerazione del waterfront, internazionalizzazione» - Questi sono gli elementi che contraddistinguono la pianificazione strategica (2020-2022) - ha specificato l' Authority di « **Taranto porto 6.0** - così definito in base al modello qualitativo di **porto** del futuro sviluppato da SRM - di fronte ad una vision di comunità nell' ambito della quale l' infrastruttura fisica incontra quella immateriale in una convergenza di interessi, dinamiche e obiettivi di rilancio della città». Il nuovo documento programmatico fa sapere l' AdSP «è caratterizzato da una innovativa metodologia di redazione e da una capacità di presentarsi quale strumento adattivo in grado di cogliere in modo flessibile i mutamenti del mercato e le esigenze del territorio. L' arco temporale 2020-2022 sarà, infatti, interessato da nuovi scenari di sviluppo basati su Innovazione, **Porto** e territorio, Sostenibilità, Infrastruttura fisica e Competitività, Accountability istituzionale, obiettivi prioritari che andranno a generare un processo di riconversione che farà del **porto** 'un asse importante della diversificazione della economia di **Taranto**». Sono intervenuti all' incontro: il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Sen. Mario Turco; l' Assessore regionale allo Sviluppo Economico, Cosimo Borraccino; il Sindaco di **Taranto**, Rinaldo Melucci; l' AD e Direttore Generale di CDP Venture Capital SGR - Fondo Nazionale Innovazione, Enrico Resmini; l' Organismo Indipendente di Valutazione dell' AdSP del Mar Ionio, Antonio Nisio; il Responsabile del Servizio Maritime & Energy del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno di Intesa Sanpaolo, Alessandro Panaro; il Presidente dell' AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete; il Segretario Generale dell' AdSP del Mar Ionio, Fulvio Lino Di Blasio che, insieme a Silvia Coppolino della Direzione Affari e Generali e Internazionali dell' Ente, ha moderato l' evento digitale trasmesso in live streaming sui canali social dell' Ente.



Porto, ok al bilancio «Gestione virtuosa»

Rendiconto 2019, avanzo di amministrazione di 217 milioni I CONTI Si rileva un indice di efficienza gestionale pari a + 21.239.546 euro

Il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha approvato all' unanimità il rendiconto relativo all' esercizio finanziario 2019. Lo annuncia l' Authority precisando che dal documento contabile approvato si rileva un indice di efficienza gestionale pari a + 21.239.546 euro. L' indice deriva dal raffronto tra entrate correnti proprie (30.585.171 euro) e spese di funzionamento (9.345.625 euro). In sostanza, gli oltre 30 milioni di euro derivano dall' in troito di tasse e concessioni mentre gli oltre 9 milioni di euro derivano a costi del personale, della struttura e servizi portuali resi. Esclusa da questo computo la spesa relativa alla costruzione delle infrastrutture e ai lavori nel porto. Il saldo, afferma l' Authority, «evidenzia un risultato positivo in termini di autonomia finanziaria ed efficienza gestionale del porto di Taranto e dell' Authority rispetto all' espletamento delle proprie funzioni istituzionali». Il rendiconto presenta infatti un avanzo di amministrazione pari a 217.053.660 euro al 31 dicembre scorso. Ed è da quest' ultima voce che viene alimentata la spesa relativa a infrastrutture e lavori. «I risultati del rendiconto - dichiara il presidente dell' Authority, Sergio Prete - sono il frutto di una gestione amministrativa virtuosa e lungimirante che da una parte tende a perfezionare l' efficienza gestionale e dall' altra a valorizzare ed accelerare la pianificazione e realizzazione di investimenti». «L' utilizzazione di risorse proprie dell' Ente - aggiunge Prete - consente di dare avvio, con effetto volano, ad una serie di progettualità, in grado - per il loro grado di maturità - di attrarre finanziamenti nazionali e comunitari che consentono poi di liberare risorse per ulteriori progetti come quelli previsti nella programmazione triennale dei Lavori Pubblici». Nei giorni scorsi è stato presentato anche il nuovo Piano Operativo Triennale (POT) 2020-2022, caratterizzato da una innovativa metodologia di redazione e da una capacità di presentarsi quale strumento adattivo in grado di cogliere in modo flessibile i mutamenti del mercato e le esigenze del territorio. L' arco temporale 2020-2022 sarà interessato «da nuovi scenari di sviluppo - osserva l' Authority basati su Innovazione, Porto e territorio, Sostenibilità, Infrastruttura fisica e Competitività, Accountability istituzionale, obiettivi prioritari che andranno a generare un processo di riconversione che farà del porto un asse importante della diversificazione della economia di Taranto». Innovazione, digitalizzazione, supporto allo sviluppo di start-up e acceleratori a favore dell' ecosistema portuale, sostenibilità e resilienza, Zona Economica Speciale e Zona Franca Doganale, relazione tra porto e città e rigenerazione del waterfront, internazionalizzazione «sono alcuni dei numerosi elementi - è stato spiegato - che il porto di Taranto metterà a fattor comune per incentrare la collaborazione tra i vari portatori di interesse - sia istituzionali che economici nell' ottica di rendere il porto di Taranto «un laboratorio a cielo aperto» nonché un «coacervo di attori che interagiscono tra loro per creare valore pubblico». Il prossimo 10 luglio, intanto, arriverà la prima nave container di Yilport e Cma Cga, che è un passaggio fondamentale per il riavvio del terminal container. «Il porto di Taranto - ha affermato il presidente Prete - ha attraversato negli ultimi anni una tempesta perfetta. Alla crisi di Ilva, si è aggiunta infatti la crisi di aziende storiche presenti nel porto come Cementir o la chiusura del terminal container. Tuttavia, in questi anni, abbiamo anche impostato la rinascita del porto di Taranto. Al di là di come evolverà la questione siderurgica, sono state pianificate azioni molto importanti, con una infrastrutturazione





La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

che ha permesso di mettere su Taranto l'interesse di investitori importanti».

«La permanenza di Mittal a qualunque titolo, deve finire»

I sindaci del «cratere ambientale» tarantino

TARANTO. «Mittal via di Taranto». Istituzioni ed enti locali criticano il Governo per la gestione del dossier acciaio e si schierano apertamente contro la multinazionale. Una presa di posizione netta, assunta nel corso di una riunione notturna che si è svolta in videoconferenza sul tema delle vertenze ex Ilva, a cui hanno partecipato il sindaco di Taranto Rinaldo Melucci, gli altri sindaci dell'area di crisi ambientale (Massafra, Statte, Crispiano e Montemesola) e i presidenti di Provincia, Camera di Commercio e **Autorità portuale**. Nella nota, diffusa prima dell'intervento al question time del premier Conte, le parti ribadiscono «la convinta e ormai ampiamente motivata contrarietà alla permanenza di ArcelorMittal a Taranto, a qualunque titolo» e tornano a chiedere «al presidente del Consiglio la convocazione del tavolo che deve occuparsi della definizione di un accordo di programma sul futuro dello stabilimento siderurgico di Taranto». Lo stesso premier aveva già annunciato con un tweet che il negoziato tra Invitalia, società del Mef, e ArcelorMittal per il coinvestimento dello Stato nella società siderurgica, così come previsto dall'accordo di marzo scorso, è «entrato nel vivo». Le istituzioni locali annunciano: «Sono previste ulteriori azioni di forte resistenza ad ogni nuovo tentativo di affrontare la vertenza ex Ilva senza corrette modalità».



Conte: «Nuova società». I sindaci: «Via i Mittal»

«Il settore siderurgico costituisce un elemento strategico: c'è una crisi perdurante in Italia e in Europa. L'obiettivo del governo è un piano strategico che soddisfi il bisogno di acciaio nel rispetto delle regole Ue e elementi di protezione commerciale». A ribadirlo ancora una volta ieri è stato il premier Giuseppe Conte rispondendo al question time alla Camera. «Serve una transizione energetica e questo settore deve orientarsi in questo senso. Il progetto di rilancio deve includere soluzioni alle crisi più gravi», ha aggiunto. Poi nel merito di Taranto: «Attualmente la trattativa sta proseguendo» con ArcelorMittal. «Come è noto in queste ore si sta lavorando alla nuova compagine societaria e si sta valutando anche l'intervento pubblico perché riteniamo che questo sia la garanzia migliore», ha spiegato il presidente del Consiglio rispondendo alle domande di Leu sulle crisi industriali. Le istituzioni locali sono di tutt'altro avviso e ribadiscono «la convinta e ormai ampiamente motivata contrarietà alla permanenza di ArcelorMittal a Taranto, a qualunque titolo» e tornano a chiedere «al presidente del Consiglio dei Ministri la convocazione del tavolo che deve occuparsi della definizione di un accordo di programma sul futuro dello stabilimento siderurgico di Taranto». È la dura presa di posizione del sindaco del capoluogo Rinaldo Melucci, del presidente della Provincia Giovanni Gugliotti, dei sindaci dei Comuni dell'Area di Crisi Complessa di Taranto, del Presidente della **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio Sergio Prete, del presidente della Camera di Commercio jonica Luigi Sportelli e della Task Force allestita dall'ente camerale, che si sono riuniti l'altra notte per discutere della vicenda ex Ilva alla luce delle ultime dichiarazioni del premier che ha parlato di una trattativa Invitalia-Mittal entrata «nel vivo». Le parti affermano in una nota diffusa dal Comune di Taranto che «sono previste ulteriori azioni di forte resistenza ad ogni nuovo tentativo di affrontare la vertenza ex Ilva senza le corrette modalità sopra esposte» e annunciano che «convocheranno nei prossimi giorni una conferenza stampa per illustrare nel dettaglio questa posizione unitaria ed irreversibile del territorio tarantino». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Olbia. Manifestazione sindacale (CGIL, CISL e UIL) sul tema dei trasporti prevista il 3 luglio 2020

Manifestazione sindacale sui Trasporti prevista per il 3 Luglio 2020; allargamento delle tematiche, onde tener conto di quanto correlato ai lavori per la mitigazione del rischio idrogeologico. Da anni, prima col Comitato Salvaguardia Idraulica , poi con quello Salva **Olbia** , in tanti ci battiamo per la soluzione del problema della mitigazione del rischio idrogeologico, a seguito di Cleopatra 2013 . Nel tempo, ci siamo rivolti agli amministratori che facevano riferimento al Centro Sinistra prima (Giovannelli) e al Centro Destra dopo (Nizzi). Abbiamo anche cercato il dialogo col Movimento 5 Stelle ed infine abbiamo più volte scritto al Presidente della Giunta Regionale nonché Commissario Governativo per l' emergenza idraulica in Sardegna, On/le Christian Solinas. Manifestazione Sindacale sui Trasporti Abbiamo provato a stimolare tutti loro per superare le conseguenze dell' approvazione di un Piano (il cosiddetto 'Piano Mancini'), che riteniamo da sempre inadeguato e dannoso. Visti vani i nostri appelli, a 7 anni da Cleopatra 2013, vogliamo ora rivolgerci alle Organizzazioni rappresentative della società civile (Sindacati, Organizzazioni datoriali, al comitato 'Ambiente Salute', a quanti altri desiderano contribuire alle scelte più importanti per il nostro vivere. E' con queste finalità che scriviamo la presente, cogliendo due passaggi di un recente documento a proposito di Trasporti, a firma di Luisa Di Lorenzo, Sergio Prontu e Franco Monaco della CGIL, che hanno annunciato una manifestazione pubblica per il prossimo 3 luglio, per chiedere di inserire, fra i temi in discussione, l' argomento anti-alluvione, proprio per gli aspetti correlati alla 'canaletta portuale. Di quel documento ci hanno particolarmente colpito due cose: la prima riguarda il mancato appalto dei lavori per l' eliminazione dell' interrimento della canaletta di accesso al **Porto** di **Olbia** e del Golfo interno (**Porto** Romano e l' Ansa di Via Redipuglia a causa dei torrenti che vi sfociano depositando gli abbondanti sedimenti di cui sono portatori; attività naturale, quella del Padrongianus in particolare, che determina e condiziona, da sempre, la navigazione nel Golfo; la seconda, perché quel documento riporta una espressione da noi sempre condivisa e che conferma che la 'bravura degli amministratori si misura nella capacità di risolvere i problemi più spinosi' che, come in questo caso, ci assillano. Quella frase sembra scritta per l' **Olbia** di Giovannelli ma anche per quella di Nizzi; l' uno per l' attacco alla soluzione 'Mancini', l' altro a quella della Technital , anch' essa con vasche di laminazione dentro l' abitato. Capita così che da un condizionamento pieno ed assoluto pro Mancini, si è passati all' illusorietà della soluzione 'Nizzi', con sudditanza piena da Cagliari (Maninchedda e Balzarini commissari), complici gli Uffici regionali costituiti dai soggetti di sempre, uffici che non sono stati in grado o non sono stati messi in condizioni di esprimere un parere conclusivo sul sopra citato Piano Mancini, oggetto di Valutazione Ambientale. Non fosse che la cosa è molto seria, oggi, il Comitato Salva **Olbia** potrebbe a ragione rilevare che dalla 'padella' stiamo per finire nella 'brace'. Da qui i ritardi, i tanti sprechi di danaro pubblico in progettazioni ed opere spesso al di fuori di un regolare percorso amministrativo. Nessuna difficoltà, per noi, con 3 anni, alle spalle, di Giovannelli e gli ormai 4 anni di Nizzi, a confermare che il giudizio sulla qualità degli amministratori non stava e non sta nel sottomettersi al 'luminare' di turno ed ai suoi potenti sponsor, ma neppure nel mettersi contro, chiudendosi a soluzioni semplici, meno onerose e più sicure. A più riprese abbiamo sostenuto, e continuiamo a farlo, che la soluzione più logica e completa, viste le compromissioni, in Città, non poteva e non può prescindere dalla realizzazione di canali scolmatori esterni, ideali per eliminare,



contemporaneamente, il pericolo delle alluvioni nell' abitato e l' interrimento del porto; il tutto da ottenersi con il minimo sforzo finanziario



Sardegna Reporter

Olbia Golfo Aranci

ed il massimo grado di sicurezza nell' abbattimento del rischio, vantaggi ottenibili con soluzioni che non prevedano né vasche di laminazione adiacenti o dentro la Città, ma neppure i 12 chilometri di tombamenti previsti dalla Technital . Manifestazione Sindacale sui Trasporti Sembrerà strano ma è l' unica proposta, la nostra, capace di 'salvare capra e cavoli', in quanto servirebbe ad evitare di dover, periodicamente, intervenire con le draghe per assicurare una corretta navigazione; oltretutto all' interno della capienza finanziaria eccedente (50 milioni con Mancini, 100 con la Technital) . In conseguenza, le acque dolci del Padrongianus, eccezion fatta per le occasionali piene, attraverso un' altrettanta semplice briglia ed indirizzando il tratto terminale dello stesso Rio verso l' Hotel Caprile, manterrebbero immutate le caratteristiche delle acque del Golfo, che costituiscono il segreto delle buone cozze di **Olbia** Perché non ci danno credito e soprattutto perché non ci consentono il dialogo? Considerato il tempo perduto, i rischi corsi e che c' è da aspettarsi poco di buono dal tentativo, in atto, di mettere d' accordo il Diavolo e l' Acqua Santa (Mancini e Technital), non sarà davvero il caso di indirizzare il tiro, partendo dal presupposto del NO alle vasche di laminazione e del NO ai 12 chilometri di gallerie? Per il Comitato Salva **Olbia** Flavio G. Lai.

Informare

Cagliari

Incontro per la proroga della cassa integrazione ai lavoratori del Porto Canale di Cagliari

Zedda: abbiamo riscontrato la volontà di utilizzare il Fondo salva imprese e la cassa integrazione speciale ai sensi del Decreto Genova «La Regione è impegnata attivamente nel raggiungere l'obiettivo della proroga di sei mesi della cassa integrazione ai lavoratori del Porto Canale». Lo ha sottolineato l'assessore regionale sardo del Lavoro, Alessandra Zedda, che stamani ha partecipato ad un incontro in videoconferenza per discutere del futuro dei 200 lavoratori del Porto Canale di Cagliari e dei nodi che riguardano la proroga della cassa integrazione e il rilancio dello scalo portuale, riunione alla quale hanno partecipato Alessandra Todde, sottosegretaria del Ministero dello Sviluppo economico, i dirigenti del Ministero del Lavoro, i rappresentanti del ministro per il Sud, le sigle sindacali, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e i rappresentanti della Cagliari International Container Terminal (CICT), la società del gruppo Contship Italia ex-concessionaria del Porto Canale. «L'incontro odierno - ha affermato Zedda - è stato positivo e tutti i partecipanti hanno dato il proprio contributo per dare delle prospettive concrete a un risultato che riteniamo importantissimo. Dal Ministero dello Sviluppo economico abbiamo riscontrato la volontà di utilizzare il Fondo salva imprese e la cassa integrazione speciale ai sensi del Decreto Genova e riteniamo si stia andando nella direzione giusta». «La proroga degli ammortizzatori - ha specificato l'assessore regionale - di fatto cristallizza le procedure di licenziamento, pur mantenendone l'efficacia. Le soluzioni proposte e l'ipotesi di allungare i tempi di liquidazione dovranno trovare la disponibilità della società terminalista, che si è riservata la possibilità di decidere con i propri azionisti. In questa fase, in attesa che si chiudano le procedure delle manifestazioni di interesse per l'individuazione di una nuova gestione, garantire la tutela dei lavoratori è di rilevanza strategica». Zedda ha precisato che nei piani della Regione resta prioritario il rilancio dell'attività legata al traffico dei container. Nel corso dell'incontro si è ribadita anche la necessità di accelerare sulla ZES e l'esigenza di rimuovere i vincoli che insistono sul Porto Canale. «Continueremo - ha concluso Zedda - a lavorare nella direzione segnata, con responsabilità e spirito costruttivo, nella massima collaborazione fra le istituzioni. Crediamo fermamente nelle potenzialità dello scalo che per la Sardegna significano opportunità di sviluppo e lavoro irrinunciabili».



La nave Mare Jonio sbarca ad Augusta con 43 migranti. "Benvenuti in Europa"

REDAZIONE NEWSICILIA

Ascolta audio dell' articolo **AUGUSTA** - La nave Mare Jonio di Mediterranea Saving Humans è giunta innanzi al **porto** di **Augusta** . L' assegnazione è avvenuta ieri dal Centro di Coordinamento del soccorso marittimo della Guardia Costiera, su ordine del Viminale. L' operazione è seguita agli sbarchi avvenuti nella tarda serata di ieri a Lampedusa . A bordo della Mare Jonio sono presenti 43 naufraghi salvati dal mare e dai miliziani libici. " Siamo felici per loro e che siano finalmente al sicuro in Europa. Benvenuti! " queste le parole che la Mediterranea Saving Humans ha espresso attraverso un tweet .
Fonte immagine Ansa.it.



Assologistica: Il tema dell' autoproduzione deve essere ricondotto al rispetto delle norme e della leale concorrenza

(FERPRESS) - Roma, 1 LUG - L' autoproduzione in ambito portuale è regolata dall' art. 16 della legge 84/94 e dal successivo decreto ministeriale 585 del 1995, ma negli ultimi 2 anni si è assistito ad applicazioni difformi ed interpretazioni soggettive delle norme. In alcune realtà portuali - riferisce una nota di Assologistica - il ricorso all' autoproduzione da parte dei vettori marittimi è avvenuto al di fuori delle norme determinando distonie tra diversi porti e pregiudizio per i lavoratori e le imprese. Il Presidente di Assologistica Andrea Gentile, ricordando come il tema di una corretta applicazione di questa materia sia stato oggetto di incontri presso il Ministero dei Trasporti già nell' estate del 2018, dichiara: "il rispetto delle norme è un elemento imprescindibile e se le regole non sono chiare e determinano un' applicazione difforme vanno modificate migliorandole ". E' fondamentale che in un ambito come quello portuale, dove operano diversi soggetti, le regole siano puntuali e uniformemente applicate. In un momento emergenziale come questo è ancora più importante garantire la corretta concorrenza tra i diversi attori". Gli aspetti legati all' autoproduzione non solo sono rilevanti per evitare situazioni di dumping, ma anche perché vengano garantiti elevati standard di sicurezza.



Alis: emendamenti al decreto rilancio contrari al diritto all' autoproduzione nelle operazioni portuali

(FERPRESS) - Roma, 1 LUG - "ALIS esprime preoccupazione nei confronti degli emendamenti al disegno di legge di conversione del Decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo, che di fatto modificano l' articolo 16 della Legge 84/94 introducendo specifiche autorizzazioni per l' esercizio delle operazioni portuali, da effettuarsi all' arrivo o alla partenza delle navi". Lo dichiara il direttore generale di ALIS Marcello Di Caterina, in una nota stampa, in riferimento agli emendamenti presentati nell' iter di conversione in legge del cd. DL Rilancio, con specifico riferimento a quello riguardante l' inserimento di un articolo 199-bis rubricato "Norme in materia di operazioni portuali". "Siamo contrari all' approvazione di queste modifiche in quanto riteniamo che non tutelino il diritto all' autoproduzione, garantito agli operatori economici dall' articolo 9 della legislazione antitrust, la legge n. 287/1990, e quindi anche agli armatori nel settore marittimo - prosegue il Direttore Generale di ALIS - ma, anzi, rappresentino un vero passo indietro per l' intera portualità italiana". "L' introduzione di nuovi requisiti contenuti nel testo dell' emendamento per il rilascio di specifiche autorizzazioni volte all' esercizio delle operazioni portuali

prevede in primis che si possa procedere con l' autoproduzione solo nel caso in cui nel medesimo porto non siano disponibili società autorizzate ai sensi degli articoli 16 e 17. Inoltre, le autorizzazioni oggi di durata fino a quattro anni andrebbero fornite ad ogni toccata e sarebbero da richiedere entro 10 giorni rispetto alla data di presunto arrivo nave. Infine, il canone oggi commisurato ai volumi di traffico diventerebbe molto più oneroso in quanto commisurato al numero di scali, raggiungendo il valore di 1.500 a scalo per le navi oltre i 100 metri. Appare evidente che i nuovi requisiti rappresenterebbero dei veri e propri ostacoli all' istituto dell' autoproduzione, soprattutto per le navi impegnate nelle Autostrade del Mare con frequenze elevate. Tutto questo - aggiunge Di Caterina - comporterebbe una profonda lesione della competitività del settore marittimo nonché l' aumento dei costi per le compagnie armatoriali, dal momento che si ritroverebbero a non poter più disporre del proprio personale e, di conseguenza, si creerebbero abusi di posizione dominante". "ALIS, comprendendo che in un momento di grande difficoltà per l' intero Paese sarebbe opportuna e ragionevole una soluzione che eviti nuove concessioni o iniziative per l' autonomia degli operatori del settore e che quindi non comprometta la situazione esistente, auspica una riformulazione dell' intervento normativo proposto nella conversione del DL Rilancio, - conclude il DG Di Caterina - che risulterebbe dannoso sia sul piano organizzativo che su quello economico, provocando appunto gravi ripercussioni sui volumi dei traffici lungo le direttrici marittime, sull' occupazione nel settore e sull' utilizzo della conversione modale e delle Autostrade del Mare, modalità di trasporto promosse con convinzione non solo dalla nostra Associazione, ma anche e soprattutto dall' Unione Europea".



Informare

Focus

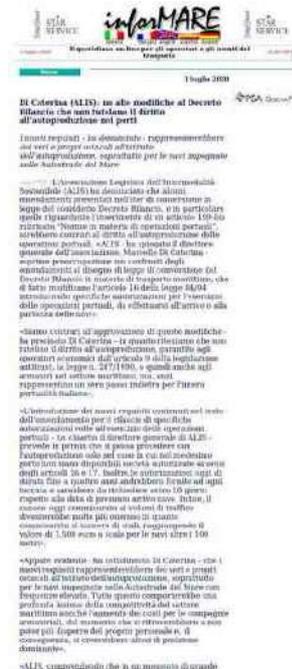
Gentile (Assologistica): in tema di autoproduzione le norme vanno rispettate e, se non chiare, migliorate

È fondamentale - ha sottolineato - che in un ambito come quello portuale, dove operano diversi soggetti, le regole siano puntuali e uniformemente applicate. In vista dello sciopero dei lavoratori dei porti, dei marittimi e dei servizi di rimorchio portuale proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per il prossimo 24 luglio, l'Associazione Italiana Imprese di Logistica, Magazzini Generali, Magazzini Frigoriferi, Terminalisti Portuali, Interportuali ed Aeroportuali (Assologistica) interviene sulla questione dell' autoproduzione, ovvero delle attività di rizzaggio e derizzaggio dei carichi nei porti che è uno dei temi critici oggetto della protesta indetta dai sindacati. Assologistica ha ricordato che l' autoproduzione in ambito portuale è regolata dall' art. 16 della legge 84/94 e dal successivo decreto ministeriale 585 del 1995, «ma - ha rilevato l' associazione - negli ultimi due anni si è assistito ad applicazioni difformi ed interpretazioni soggettive delle norme. In alcune realtà portuali - ha specificato Assologistica - il ricorso all' autoproduzione da parte dei vettori marittimi è avvenuto al di fuori delle norme determinando distonie tra diversi porti e pregiudizio per i lavoratori e le imprese». Ricordando inoltre come il tema di una corretta applicazione di questa materia sia stato oggetto di incontri presso il Ministero dei Trasporti già nell' estate del 2018, il presidente di Assologistica, Andrea Gentile, ha sottolineato che «il rispetto delle norme è un elemento imprescindibile e se le regole non sono chiare e determinano un' applicazione difforme vanno modificate migliorandole. È fondamentale - ha osservato Gentile - che in un ambito come quello portuale, dove operano diversi soggetti, le regole siano puntuali e uniformemente applicate. In un momento emergenziale come questo è ancora più importante garantire la corretta concorrenza tra i diversi attori». «Gli aspetti legati all' autoproduzione - ha concluso il presidente di Assologistica - non solo sono rilevanti per evitare situazioni di dumping, ma anche perché vengano garantiti elevati standard di sicurezza».



Di Caterina (ALIS): no alle modifiche al Decreto Rilancio che non tutelano il diritto all' autoproduzione nei porti

I nuovi requisiti - ha denunciato - rappresenterebbero dei veri e propri ostacoli all' istituto dell' autoproduzione, soprattutto per le navi impegnate nelle Autostrade del Mare L' Associazione Logistica dell' Intermodalità Sostenibile (ALIS) ha denunciato che alcuni emendamenti presentati nell' iter di conversione in legge del cosiddetto Decreto Rilancio, e in particolare quello riguardante l' inserimento di un articolo 199-bis rubricato "Norme in materia di operazioni portuali", sarebbero contrari al diritto all' autoproduzione delle operazioni portuali. «ALIS - ha spiegato il direttore generale dell' associazione, Marcello Di Caterina - esprime preoccupazione nei confronti degli emendamenti al disegno di legge di conversione del Decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo, che di fatto modificano l' articolo 16 della legge 84/94 introducendo specifiche autorizzazioni per l' esercizio delle operazioni portuali, da effettuarsi all' arrivo o alla partenza delle navi». «Siamo contrari all' approvazione di queste modifiche - ha precisato Di Caterina - in quanto riteniamo che non tutelino il diritto all' autoproduzione, garantito agli operatori economici dall' articolo 9 della legislazione antitrust, la legge n. 287/1990, e quindi anche agli armatori nel settore marittimo, ma, anzi, rappresentino un vero passo indietro per l' intera portualità italiana». «L' introduzione dei nuovi requisiti contenuti nel testo dell' emendamento per il rilascio di specifiche autorizzazioni volte all' esercizio delle operazioni portuali - ha chiarito il direttore generale di ALIS - prevede in primis che si possa procedere con l' autoproduzione solo nel caso in cui nel medesimo porto non siano disponibili società autorizzate ai sensi degli articoli 16 e 17. Inoltre, le autorizzazioni oggi di durata fino a quattro anni andrebbero fornite ad ogni toccata e sarebbero da richiedere entro 10 giorni rispetto alla data di presunto arrivo nave. Infine, il canone oggi commisurato ai volumi di traffico diventerebbe molto più oneroso in quanto commisurato al numero di scali, raggiungendo il valore di 1.500 euro a scalo per le navi oltre i 100 metri». «Appare evidente - ha sottolineato Di Caterina - che i nuovi requisiti rappresenterebbero dei veri e propri ostacoli all' istituto dell' autoproduzione, soprattutto per le navi impegnate nelle Autostrade del Mare con frequenze elevate. Tutto questo comporterebbe una profonda lesione della competitività del settore marittimo nonché l' aumento dei costi per le compagnie armatoriali, dal momento che si ritroverebbero a non poter più disporre del proprio personale e, di conseguenza, si creerebbero abusi di posizione dominante». «ALIS, comprendendo che in un momento di grande difficoltà per l' intero Paese sarebbe opportuna e ragionevole una soluzione che eviti nuove concessioni o iniziative per l' autonomia degli operatori del settore e che quindi non comprometta la situazione esistente - ha concluso Di Caterina - auspica una riformulazione dell' intervento normativo proposto nella conversione del decreto-legge Rilancio, che risulterebbe dannoso sia sul piano organizzativo che su quello economico, provocando appunto gravi ripercussioni sui volumi dei traffici lungo le direttrici marittime, sull' occupazione nel settore e sull' utilizzo della conversione modale e delle Autostrade del Mare, modalità di trasporto promosse con convinzione non solo dalla nostra associazione, ma anche e soprattutto dall' Unione Europea».



Informare

Focus

Tarlazzi (Uiltrasporti): sulla questione dell' autoproduzione nei porti non faremo passi indietro

Gli armatori - evidenzia il sindacalista - bocciano l' emendamento sull' autoproduzione perché vorrebbero un sistema portuale basato sullo sfruttamento dei lavoratori marittimi La questione dell' autoproduzione nei porti, che è stata inserita nella procedura di conversione in legge del Decreto Rilancio, sta sempre più ampliando il divario sul tema tra il settore armatoriale impegnato nei servizi regolari, in particolare in quelli per il trasporto di rotabili, e il settore del lavoro portuale. Intervenedo in merito, il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, ha denunciato che «gli armatori bocciano l' emendamento sull' autoproduzione perché vorrebbero un sistema portuale basato sullo sfruttamento dei lavoratori marittimi». «Anche il regolamento europeo - ha osservato Tarlazzi - ora considera il rizzaggio/derizzaggio delle merci a bordo delle navi una operazione portuale e non più nautica, a differenza di qualche Autorità di Sistema Portuale che persevera in una interpretazione sbagliata. È ora che anche nei porti dove viene praticata l' autoproduzione, spesso non osservando neppure le condizioni di legge, sia chiaro chi fa cosa e cessi subito lo sfruttamento dei lavoratori marittimi, che si devono sobbarcare il lavoro durante la navigazione e poi quello di sbarco/imbarco». «Infine - ha sottolineato il segretario generale della Uiltrasporti - è bene che anche le istituzioni tengano conto del fatto che l' ipotesi di estendere l' autoproduzione squilibra gli organici dei porti, tagliando occasioni di lavoro per i lavoratori portuali, aumentando il ricorso alla cassa integrazione pagata dallo Stato». «Lo sciopero del prossimo 24 luglio - ha ricordato Tarlazzi - ha tra i suoi obiettivi quello di stoppare qualsiasi tentativo di continuare a pescare nel torbido facendo profitti a danno delle tutele e delle regole del lavoro marittimo-portuale, e su questo non faremo passi indietro».



Il tema dell'autoproduzione deve essere ricondotto al rispetto delle norme e della leale concorrenza

L'autoproduzione in ambito portuale è regolata dall'art. 16 della legge 84/94 e dal successivo decreto ministeriale 585 del 1995, ma negli ultimi 2 anni si è assistito ad applicazioni difformi ed interpretazioni soggettive delle norme. In alcune realtà portuali il ricorso all'autoproduzione da parte dei vettori marittimi è avvenuto al di fuori delle norme determinando distonie tra diversi porti e pregiudizio per i lavoratori e le imprese. Il Presidente di Assologistica Andrea Gentile, ricordando come il tema di una corretta applicazione di questa materia sia stato oggetto di incontri presso il Ministero dei Trasporti già nell'estate del 2018, dichiara: il rispetto delle norme è un elemento imprescindibile e se le regole non sono chiare e determinano un'applicazione difforme vanno modificate migliorandole '. E' fondamentale che in un ambito come quello portuale, dove operano diversi soggetti, le regole siano puntuali e uniformemente applicate. In un momento emergenziale come questo è ancora più importante garantire la corretta concorrenza tra i diversi attori'. Gli aspetti legati all'autoproduzione non solo sono rilevanti per evitare situazioni di dumping, ma anche perché vengano garantiti elevati standard di sicurezza.



Informazioni Marittime

Focus

Operazioni portuali, per Alis gli emendamenti al DL Rilancio contrari diritto all' autoproduzione

Per il direttore generale Marcello Di Caterina, queste modifiche non tutelano gli operatori economici

L'associazione Alis esprime preoccupazione nei confronti degli emendamenti al disegno di legge di conversione del Decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo, che di fatto modificano l' articolo 16 della Legge 84/94 introducendo specifiche autorizzazioni per l' esercizio delle operazioni portuali, da effettuarsi all' arrivo o alla partenza delle navi. Lo ha spiegato il direttore generale di Alis Marcello Di Caterina in riferimento agli emendamenti presentati nell' iter di conversione in legge del cd. DL Rilancio, con specifico riferimento a quello riguardante l' inserimento di un articolo 199-bis rubricato "Norme in materia di operazioni portuali". "Siamo contrari all' approvazione di queste modifiche in quanto riteniamo che non tutelino il diritto all' autoproduzione, garantito agli operatori economici dall' articolo 9 della legislazione antitrust, la legge n. 287/1990, e quindi anche agli armatori nel settore marittimo - prosegue il direttore generale di Alis - ma, anzi, rappresentino un vero passo indietro per l' intera portualità italiana". "L' introduzione dei nuovi requisiti contenuti nel testo dell' emendamento per il rilascio di specifiche autorizzazioni volte all' esercizio delle operazioni portuali

prevede in primis che si possa procedere con l' autoproduzione solo nel caso in cui nel medesimo porto non siano disponibili società autorizzate ai sensi degli articoli 16 e 17. Inoltre, le autorizzazioni oggi di durata fino a quattro anni andrebbero fornite ad ogni toccata e sarebbero da richiedere entro 10 giorni rispetto alla data di presunto arrivo nave. Infine, il canone oggi commisurato ai volumi di traffico diventerebbe molto più oneroso in quanto commisurato al numero di scali, raggiungendo il valore di 1.500 euro a scalo per le navi oltre i 100 metri. Appare evidente che i nuovi requisiti rappresenterebbero dei veri e propri ostacoli all' istituto dell' autoproduzione, soprattutto per le navi impegnate nelle Autostrade del Mare con frequenze elevate. Tutto questo - aggiunge Di Caterina - comporterebbe una profonda lesione della competitività del settore marittimo nonché l' aumento dei costi per le compagnie armatoriali, dal momento che si ritroverebbero a non poter più disporre del proprio personale e, di conseguenza, si creerebbero abusi di posizione dominante". "Alis, comprendendo che in un momento di grande difficoltà per l' intero Paese sarebbe opportuna e ragionevole una soluzione che eviti nuove concessioni o iniziative per l' autonomia degli operatori del settore e che quindi non comprometta la situazione esistente, auspica una riformulazione dell' intervento normativo proposto nella conversione del DL Rilancio, - conclude il dg Di Caterina - che risulterebbe dannoso sia sul piano organizzativo che su quello economico, provocando appunto gravi ripercussioni sui volumi dei traffici lungo le direttrici marittime, sull' occupazione nel settore e sull' utilizzo della conversione modale e delle Autostrade del Mare, modalità di trasporto promosse con convinzione non solo dalla nostra Associazione, ma anche e soprattutto dall' Unione Europea".



Autoproduzione - rispetto delle norme e della leale concorrenza

GAM EDITORI

2 luglio 2020 - L' autoproduzione in ambito portuale è regolata dall' art. 16 della legge 84/94 e dal successivo decreto ministeriale 585 del 1995, ma negli ultimi 2 anni si è assistito ad applicazioni difformi ed interpretazioni soggettive delle norme. In alcune realtà portuali il ricorso all' autoproduzione da parte dei vettori marittimi è avvenuto al di fuori delle norme determinando distonie tra diversi porti e pregiudizio per i lavoratori e le imprese. Il Presidente di Assologistica Andrea Gentile, ricordando come il tema di una corretta applicazione di questa materia sia stato oggetto di incontri presso il Ministero dei Trasporti già nell' estate del 2018, ha dichiarato: "Il rispetto delle norme è un elemento imprescindibile e se le regole non sono chiare e determinano un' applicazione difforme vanno modificate migliorandole. E' fondamentale che in un ambito come quello portuale, dove operano diversi soggetti, le regole siano puntuali e uniformemente applicate. In un momento emergenziale come questo è ancora più importante garantire la corretta concorrenza tra i diversi attori". Gli aspetti legati all' autoproduzione non solo sono rilevanti per evitare situazioni di dumping, ma anche perché vengano garantiti elevati standard di sicurezza.



Il tema dell'autoproduzione deve essere ricondotto al rispetto delle norme e della leale concorrenza

L'autoproduzione in ambito portuale è regolata dall'art. 16 della legge 84/94 e dal successivo decreto ministeriale 585 del 1995, ma negli ultimi 2 anni si è assistito ad applicazioni difformi ed interpretazioni soggettive delle norme. In alcune realtà portuali il ricorso all'autoproduzione da parte dei vettori marittimi è avvenuto al di fuori delle norme determinando distonie tra diversi porti e pregiudizio per i lavoratori e le imprese. Il Presidente di Assologistica Andrea Gentile, ricordando come il tema di una corretta applicazione di questa materia sia stato oggetto di incontri presso il Ministero dei Trasporti già nell'estate del 2018, dichiara: il rispetto delle norme è un elemento imprescindibile e se le regole non sono chiare e determinano un'applicazione difforme vanno modificate migliorandole '. E' fondamentale che in un ambito come quello portuale, dove operano diversi soggetti, le regole siano puntuali e uniformemente applicate. In un momento emergenziale come questo è ancora più importante garantire la corretta concorrenza tra i diversi attori'. Gli aspetti legati all'autoproduzione non solo sono rilevanti per evitare situazioni di dumping, ma anche perché vengano garantiti elevati standard di sicurezza.



Alis: emendamenti al DL Rilancio contrari al diritto all' autoproduzione nelle operazioni portuali

Marcello Di Caterina: "Siamo preoccupati perché si rischia di ledere la competitività del settore marittimo, aumentando i costi per gli armatori e creando ripercussioni sull' occupazione" Roma, 1 luglio 2020 -"ALIS esprime preoccupazione nei confronti degli emendamenti al disegno di legge di conversione del Decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo, che di fatto modificano l' articolo 16 della Legge 84/94 introducendo specifiche autorizzazioni per l' esercizio delle operazioni portuali, da effettuarsi all' arrivo o alla partenza delle navi" . Lo dichiara il Direttore Generale di ALIS Marcello Di Caterina in riferimento agli emendamenti presentati nell' iter di conversione in legge del cd. DL Rilancio, con specifico riferimento a quello riguardante l' inserimento di un articolo 199- bis rubricato "Norme in materia di operazioni portuali" . "Siamo contrari all' approvazione di queste modifiche in quanto riteniamo che non tutelino il diritto all' autoproduzione, garantito agli operatori economici dall' articolo 9 della legislazione antitrust, la legge n. 287/1990, e quindi anche agli armatori nel settore marittimo - prosegue il Direttore Generale di ALIS - ma, anzi, rappresentino un vero passo indietro per l' intera portualità italiana" . "L' introduzione dei nuovi requisiti contenuti nel testo dell' emendamento per il rilascio di specifiche autorizzazioni volte all' esercizio delle operazioni portuali prevede in primis che si possa procedere con l' autoproduzione solo nel caso in cui nel medesimo porto non siano disponibili società autorizzate ai sensi degli articoli 16 e 17. Inoltre, le autorizzazioni oggi di durata fino a quattro anni andrebbero fornite ad ogni toccata e sarebbero da richiedere entro 10 giorni rispetto alla data di presunto arrivo nave. Infine, il canone oggi commisurato ai volumi di traffico diventerebbe molto più oneroso in quanto commisurato al numero di scali, raggiungendo il valore di 1.500 a scalo per le navi oltre i 100 metri. Appare evidente che i nuovi requisiti rappresenterebbero dei veri e propri ostacoli all' istituto dell' autoproduzione, soprattutto per le navi impegnate nelle Autostrade del Mare con frequenze elevate. Tutto questo - aggiunge Di Caterina - comporterebbe una profonda lesione della competitività del settore marittimo nonché l' aumento dei costi per le compagnie armatoriali, dal momento che si ritroverebbero a non poter più disporre del proprio personale e, di conseguenza, si creerebbero abusi di posizione dominante" . "ALIS, comprendendo che in un momento di grande difficoltà per l' intero Paese sarebbe opportuna e ragionevole una soluzione che eviti nuove concessioni o iniziative per l' autonomia degli operatori del settore e che quindi non comprometta la situazione esistente, auspica una riformulazione dell' intervento normativo proposto nella conversione del DL Rilancio, - conclude il DG Di Caterina - che risulterebbe dannoso sia sul piano organizzativo che su quello economico, provocando appunto gravi ripercussioni sui volumi dei traffici lungo le direttrici marittime, sull' occupazione nel settore e sull' utilizzo della conversione modale e delle Autostrade del Mare, modalità di trasporto promosse con convinzione non solo dalla nostra Associazione, ma anche e soprattutto dall' Unione Europea" .



Lavoro in banchina, Gariglio (PD): "Stop a illegalità e omissioni, intervenga il MIT"

Lavoro in banchina, Gariglio (PD): "Stop a illegalità e omissioni, intervenga il MIT" 01 Luglio 2020 - Redazione Roma - 'E' inaccettabile che nei porti italiani si possa assistere ad operazioni di sbarco nell' assoluta illegalità e senza alcun rispetto delle norme di sicurezza sul lavoro come accaduto nei giorni scorsi a La Spezia con una nave container straniera. E' necessario regolare l' autoproduzione nei porti rendendo effettiva anche in Italia la Dockers Clause , introdotta con accordo internazionale tra armamento e sindacato'. E' quanto dichiara Davide Gariglio, capogruppo Pd in Commissione Trasporti di Montecitorio , rispetto alla interrogazione parlamentare sulla sicurezza nei porti, discussa oggi mercoledì 1 luglio alla Camera. 'Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha l' obbligo di garantire, assieme agli enti preposti come la Capitaneria di porto e le Autorità portuali, che ogni intervento venga effettuato da addetti professionisti adeguatamente formati, in assoluta sicurezza e seguendo le norme vigenti nel nostro paese. Ad oggi purtroppo non è così e il Parlamento ha il dovere politico e morale di intervenire per tutelare i lavoratori portuali', ha concluso Gariglio .



Informatica
Non è ancora partito il processo di digitalizzazione delle attività produttive. Per accelerare il ritmo di sviluppo economico e sociale, il governo deve intervenire in questa area, investendo risorse e un piano di lavoro che garantisca la sostenibilità a lungo termine.

Stop al più e normalizza

Lavoro in banchina, Gariglio (PD): "Stop a illegalità e omissioni, intervenga il MIT"

01 luglio 2020 - Redazione



Roma. - "È inaccettabile che nei porti italiani si possa assistere ad operazioni di sbarco nell' assoluta illegalità e senza alcun rispetto delle norme di sicurezza sul lavoro come accaduto nei giorni scorsi a La Spezia con una nave container straniera. E' necessario regolare l' autoproduzione nei porti rendendo effettiva anche in Italia la Dockers Clause, introdotta con accordo internazionale tra armamento e sindacato".

È quanto dichiara **Davide Gariglio, capogruppo Pd in Commissione Trasporti di Montecitorio**, rispetto alla interrogazione parlamentare sulla sicurezza nei porti, discussa oggi mercoledì 1 luglio alla Camera. "Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha l'obbligo di garantire, assieme agli enti preposti come la Capitaneria di porto e le Autorità portuali, che ogni intervento venga effettuato da addetti professionisti adeguatamente formati, in assoluta sicurezza e seguendo le norme vigenti nel nostro paese. Ad oggi purtroppo non è così e il Parlamento ha il dovere politico e morale di intervenire per tutelare i lavoratori portuali", ha concluso Gariglio.

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

[Iscriviti](#)