



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 05 dicembre 2020



Prime Pagine

05/12/2020	Corriere della Sera	8
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Fatto Quotidiano	9
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Foglio	10
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Giornale	11
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Giorno	12
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Manifesto	13
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Mattino	14
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Messaggero	15
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Resto del Carlino	16
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Secolo XIX	17
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Sole 24 Ore	18
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Il Tempo	19
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Italia Oggi	20
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	La Nazione	21
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	La Repubblica	22
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	La Stampa	23
	Prima pagina del 05/12/2020	
05/12/2020	Milano Finanza	24
	Prima pagina del 05/12/2020	

Primo Piano

05/12/2020	Italia Oggi Pagina 32	25
	Addio esenzione Ires per i porti	
05/12/2020	Il Secolo XIX Pagina 17	26
	Tasse portuali, l' Europa tira dritto «L' Italia si adegui alle nostre regole»	
05/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	28
	Ue contro Italia "Autorità portuali abolite subito le esenzioni fiscali"	

04/12/2020	Ansa		30
Ue a Italia, abolire esenzioni fiscali ai porti			
04/12/2020	AskaneWS		31
Commissione Ue: Italia metta fine a esenzioni fiscali per porti			
04/12/2020	FerPress		32
Tassazione sui porti: De Micheli, confronto in corso con UE per soluzione che non penalizzi il sistema			
04/12/2020	FerPress		33
Federagenti, Federlogistica Confraspporto e Assarmatori Confraspporto: no a tasse imposte da UE sui porti italiani			
04/12/2020	Huffington Post	<i>By Claudio Paudice</i>	34
Bruxelles va all' attacco dei porti italiani: "Dovete tassarli"			
04/12/2020	Informare		36
L' Italia ha perso la battaglia con l' UE sulla tassazione delle authority portuali			
04/12/2020	Informare		37
De Micheli: siamo impegnati a risolvere il tema della tassazione senza penalizzare il sistema della portualità italiana			
04/12/2020	Informatore Navale		39
Duci, Merlo, Messina: da Federagenti, Federlogistica Confraspporto e Assarmatori Confraspporto un fermo no alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani			
04/12/2020	Informazioni Marittime		40
Entro il 2022 l' Italia dovrà riformare l' erario dei porti			
04/12/2020	Informazioni Marittime		42
Federagenti, Confraspporto e Assarmatori contro il "diktat nordeuropeo" di Bruxelles			
04/12/2020	larepubblica.it		43
Porti, UE a Italia: abolire esenzioni fiscali			
04/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	44
No alle tasse Ue sui porti italiani			
04/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	45
Confronto Mit e Ue su tassazione dei porti			
04/12/2020	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	46
Tasse e porti, spazi di manovra stretti			
04/12/2020	Sea Reporter		49
La Commissione Europea chiede al Governo di pagare le tasse sui porti italiani			
04/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	50
Bruxelles non fa sconti: "Le attività portuali siano tassate, anche quelle delle Authority"			
04/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	51
Paita: "Tassa Ue sulle AdSP una vera mazzata per il settore"			
04/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	52
De Micheli: "Tasse portuali, troveremo una mediazione"			
04/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	53
Duci, Merlo e Messina in campo contro Bruxelles: "No alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani"			
04/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	54
Anche i grillini in pressing sulla De Micheli: "Intervenga a Bruxelles sulle tasse ai porti italiani"			
04/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	55
Trasporti e porti, ecco le misure del MIT in Legge di Bilancio / Il documento			
04/12/2020	Shipping Italy		56
Europa, porti italiani e tasse: rimangono solo due strade da percorrere			
04/12/2020	Shipping Italy		59
Tassazione sui porti: la ministra De Micheli annuncia una proposta da spedire a Bruxelles			
04/12/2020	Shipping Italy		60
Con le AdSP tassate si teme un aumento dei canoni portuali pagati dai concessionari			
04/12/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	61
Vaccini, "i porti faranno la loro parte"			

Trieste

05/12/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 24	GIULIO GARAUG.G.	64
Definite le aree di concessione in Porto ma resta alta la tensione fra le imprese			

Venezia

05/12/2020	Il Piccolo Pagina 20	DIEGO D' AMELIO	62
------------	-----------------------------	-----------------	----

Cancellato l' ultimo contenzioso sull' area Decolla il terminal ungherese all' ex

Aquila

05/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 12		65
660 mila euro a favore dei portuali senza lavoro			

04/12/2020	Ansa		66
Porti: 660 mila euro a compagnie Venezia-Chioggia			

04/12/2020	Corriere Marittimo		67
Alle compagnie portuali di Venezia e Chioggia il sostegno di 660mila euro			

04/12/2020	FerPress		68
AdSP Venezia: erogati 660.000 euro a favore delle compagnie portuali NCLP di Venezia e Serviport di Chioggia			

04/12/2020	Informazioni Marittime		69
660 mila euro alle compagnie portuali di Venezia e Chioggia			

04/12/2020	Il Nautilus		70
EROGATI 660 MILA EURO PER IL SOSTEGNO DELLE COMPAGNIE DI LAVORO PORTUALE DI VENEZIA E CHIOGGIA. I CONTRIBUTI VERSATI RAGGIUNGONO GLI 890 MILA EURO			

04/12/2020	Sea Reporter		71
Venezia: erogati 660.000 mila euro a favore delle compagnie portuali			

04/12/2020	Ship Mag	Redazione	72
AdSP: erogati altri 660 mila euro per le compagnie portuali di Venezia e Chioggia			

05/12/2020	Corriere del Veneto Pagina 6	Alberto Zorzi	73
Mose sollevato per due giorni ma la «finestra» per le navi mette a rischio San Marco			

05/12/2020	Il Gazzettino Pagina 31	RAFFAELLA VITTADELLO	74
Mose, decisione all' ultimo Possibile chiusura di 40 ore			

05/12/2020	Il Gazzettino Pagina 31		76
Collaudo, manutenzione e portualità La relazione strategica di Spitz			

05/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	ALBERTO VITUCCI	77
Due maree a 135, Mose sollevato per 15 ore Si abbasserà stasera per far entrare le navi			

05/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 23	A.V.	79
«Rischio erosione con le manovre Mose» L' allarme degli scienziati			

04/12/2020	La Gazzetta Marittima		80
Sul crocierismo a Venezia tanti dubbi degli addetti			

05/12/2020	Il Gazzettino Pagina 38	ROBERTO PERINI	81
Ponte Musichiere, via libera ai lavori di consolidamento			

Genova, Voltri

05/12/2020	Il Secolo XIX Pagina 41	MATTEO DELL' ANTICO	82
«Droni-spie in volo sulle ciminiere delle navi Così va combattuto l' inquinamento in porto»			

05/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 1		83
Toti: "In porto è l' ora dell' intesa fra terminalisti e Compagnia"			

05/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		84
Toti "In porto scelte responsabili unica strada l' intesa terminalisti-Culmv"			

04/12/2020	PrimoCanale.it		86
Stazione Marittima, il Terminal 2 sorgerà nell' Hennebique			

04/12/2020	PrimoCanale.it		87
Culmv, altra fumata nera: la riunione decisiva spostata a domani			

04/12/2020	La Gazzetta Marittima		88
Calata Bettolo e traffici Ports of Genoa			

04/12/2020	La Gazzetta Marittima		89
<hr/>			
Dai porti liguri la sfida verso il Nord			

La Spezia

05/12/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 42	<i>LAURA IVANI</i>	90
<hr/>			
Ultimatum del sindaco: «Ampliamento dei moli, i lavori devono iniziare»			
05/12/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 44		91
<hr/>			
Sindaco in pressing su Lsct: «Ora i fatti...»			
04/12/2020	Citta della Spezia		92
<hr/>			
Porti, Paita (Iv): "Tassa su Autorità di sistema portuale è ingiusta"			
04/12/2020	FerPress		93
<hr/>			
La Spezia Container Terminal: preoccupazione per le recenti dichiarazioni attribuite al Commissario Straordinario dell' AdSP Mar Ligure Orientale			
04/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	94
<hr/>			
Spezia: appello del sindaco Peracchini a LSCT			
04/12/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	95
<hr/>			
La Spezia Container Terminal			
04/12/2020	La Gazzetta Marittima		96
<hr/>			
La Spezia, dubbi sul futuro di LSCT?			

Livorno

05/12/2020	Il Tirreno Pagina 21	<i>ANDREA ROCCHI</i>	97
<hr/>			
Moby Prince, l' accordo tra armatori i soccorsi e una verità negata 29 anni			
04/12/2020	Ansa		99
<hr/>			
Porti: Livorno, da Authority 626mila euro a sostegno imprese			
04/12/2020	Informare		100
<hr/>			
Porto di Livorno, erogati contributi a sostegno del lavoro portuale			
04/12/2020	Informazioni Marittime		101
<hr/>			
626 mila euro ai portuali di Livorno			
04/12/2020	messaggero marittimo	<i>Veziò Benetti</i>	102
<hr/>			
626mila euro alle imprese portuali di Livorno			
04/12/2020	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	103
<hr/>			
Livorno, erogati 626 mila euro alle imprese			
04/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	104
<hr/>			
Priorità dell'Autorità portuale regionale			
04/12/2020	La Gazzetta Marittima		105
<hr/>			
Il rumore navale nel porto di Livorno			
04/12/2020	La Gazzetta Marittima		107
<hr/>			
L' AdSP rieletta nel CdA dell' associazione			

Piombino, Isola d' Elba

05/12/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	<i>MANOLO MORANDINI</i>	108
<hr/>			
Sicimi lascia la città: addio a 120 posti			
05/12/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 24		110
<hr/>			
«Per i porti di Rio e Cavo neanche gli spiccioli»			
05/12/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 24		111
<hr/>			
Soldi per mantenere il porto campese			

Napoli

05/12/2020	Il Mattino Pagina 30	112
<hr/>		
Autorità portuale, si cambia ultimo giorno per Spirito un salernitano tra i favoriti		
05/12/2020	Il Mattino Pagina 22	114
<hr/>		
Stop alle crociere di fine anno Costa e Msc restano in porto		

Salerno

05/12/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 21	<i>Antonino Pane</i> 116
<hr/>		
Porto, Annunziata in pole per l' Authority		
05/12/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 22	117
<hr/>		
Autorità portuale, si cambia presidente Spirito ai saluti: in pole c' è Annunziata		

Bari

05/12/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 5	118
<hr/>		
Patroni Griffi possibilista «Perché dire subito di no E se fosse qualcosa di bello?»		

Brindisi

05/12/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 1	120
<hr/>		
Todde: il Governo punta al rilancio del porto di Brindisi		
05/12/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 15	121
<hr/>		
«Rilanciare il porto di Brindisi è una delle priorità del governo»		
05/12/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 17	123
<hr/>		
«Zes, basta perdere tempo l' amministrazione si svegli»		
04/12/2020	La Gazzetta Marittima	125
<hr/>		
Enel a Brindisi porto per energia agl' impianti La Gazzetta Marittima		

Taranto

05/12/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 10	126
<hr/>		
Ilva, Regione e Comune ora sfidano il Governo		
05/12/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 41	127
<hr/>		
Gdf e Agenzia Dogane contro i traffici illeciti a novembre tre sequestri per contraffazione		
05/12/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 47	128
<hr/>		
Ex Yard Belleli prima la bonifica poi si insedierà il gruppo Ferretti		
05/12/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11	129
<hr/>		
Insediamenti nell' ex yard Belleli Turco: «Pronti i progetti definitivi»		
04/12/2020	Basilicata 7	<i>Redazione Basilicata7</i> 130
<hr/>		
Porto di Taranto, Ance chiede la conferma della 'gestione' Sergio Prete		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

05/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 33	131
<hr/>		
Aumentano le adesioni allo screening anti-Covid		

05/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 33	132
	Reintegrati due lavoratori licenziati da Mct	
05/12/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 19	133
	Screening tra i portuali «Reticenza inspiegabile»	
04/12/2020	Reggio Tv <i>Redazione ReggioTV</i>	134
	Coronavirus. Scarsa partecipazione allo screening dei portuali, SUL: "Fare il tampone è un dovere"	

Olbia Golfo Aranci

05/12/2020	La Nuova Sardegna Pagina 1	135
	Deiana: sì alle merci o chiudo il porto	
05/12/2020	La Nuova Sardegna Pagina 44 <i>DI GIANDOMENICO MELE</i>	136
	Deiana: «Non obbligatemi a chiudere il vostro porto»	
05/12/2020	La Nuova Sardegna Pagina 44	137
	Fasolino all' attacco «Così è a rischio il nostro futuro»	
05/12/2020	La Nuova Sardegna Pagina 44	138
	Gestione dei servizi portuali guerra al Tar per 2 milioni di euro	
05/12/2020	L'Unione Sarda Pagina 46	139
	Linea merci Grendi: nessun ripensamento	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

05/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 33	140
	Villa, 25 milioni per un porto moderno	
04/12/2020	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	142
	Bilancio di previsione AdSP dello Stretto	

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Italiani/Cacciatori di teste

Corsi: vi racconto le nomine di Descalzi e Starace
di **Daniele Manca**
a pagina 33



Domani gratis

Natura e individuo un fisico a tu per tu con Martin Heidegger
di **Carlo Rovelli**
nel supplemento **la Lettura**



Indagine su 9 forniture di mascherine. E sui vaccini antinfluenzali Fontana scrive ai pm: i miei dirigenti temono le inchieste

Nuove regole per otto regioni

In Italia l'indice Rt scende a 0,91. L'allarme per il rischio di una fuga al Sud prima di Natale

QUEI TRENI DA PERDERE

di **Venanzio Postiglione**

Non solo bambini. Ma pezzi di storia e anche di cuore. Le valigie (e i bambini, pure i bambini) passati dal finestrino. I treni strapieni verso il Sud e poi di nuovo al Nord. Allegrerie di un viaggio che teneva assieme le radici e la realtà, i nonni a Lecce e la fabbrica a Torino. La nostalgia dell'infanzia e il futuro dei figli. Quelle foto degli anni Cinquanta, degli anni Sessanta, la stazione di Milano e l'assalto ai convogli, il Natale come festa collettiva degli spostamenti, ci dicono ancora qualcosa.

La verità è che l'Italia è una Repubblica democratica fondata sul treno. Solo così, forse, si può capire la sensibilità di un intero Paese che si interroga e magari protesta per il viaggio negato o rinviato, per antiche e sane abitudini custodite nel suo stesso codice genetico. Una penisola intrecciata ai suoi binari. Da Carlo Levi che arriva a Eboli («la strada e il treno abbandonano la costa di Salerno e il mare...») fino all'alta velocità da Milano a Roma e ritorno in giornata. Tranne eccezioni, spostarsi a Natale non è mai stato un capriccio nazionale ma lo specchio di un Paese che è rimasto unito viaggiando. Che ha superato le smante secessioniste (abbiamo visto anche questo) perché già ampiamente mescolato e rimescolato.

continua a pagina 40

Da domani otto regioni cambiano colore con nuove regole da rispettare. In quasi tutto il Paese l'indice di contagio scende sotto l'1. È però allarme per il rischio di una nuova fuga verso il Sud a metà mese. A Roma quattro indagati per una maxi commessa di mascherine dalla Cina. Il governatore lombardo Fontana scrive ai pm: sui vaccini antinfluenzali a rilento perché i dirigenti temono inchieste.

da pagina 2 a pagina 15

SECONDA ONDATA, LE STORIE

Il ciclista, la blogger I volti delle vittime

di **Marco Bonarrigo**

Nel 2018 Michael, promessa del ciclismo azzurro, finì in una scarpata. Una lotta lunga 84 giorni. Ora riconosceva le persone, si alimentava. L'altra sera, mentre festeggiava i 21 anni, una crisi. Il Covid se l'è portato via in tre giorni. Il suo volto tra gli oltre 20 mila rubati da questa seconda ondata.

alle pagine 10 e 11

Lo scontro il no di Grillo: è inutile

Mes, il Pd avverte: governo a rischio

Il Pd: maggioranza a rischio sul Mes. Post di Grillo: tanto è inutile.

alle pagine 16 e 17

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Corsa al Colle, manca il regista

Non mancano i candidati per il Quirinale, ma senza un kingmaker la prossima corsa al Colle diverrebbe un rodeo.

continua a pagina 19

7 dicembre Il regista Livermore: niente pubblico ma 3 ore in tv



Il maestro Riccardo Chailly sul palco del Teatro alla Scala dirige l'orchestra durante le prove di *A riveder le stelle*

«Scala, una Prima mai vista: la lirica diventa un film»

di **Giuseppina Manin**

La Scala lunedì non avrà il suo tradizionale pubblico, ma lo spettacolo lirico

diventerà un film di tre ore per la tv e «sarà una Prima mai vista». Il regista Davide Livermore: «Un omaggio a Fellini, Risi e Chaplin».

a pagina 53

GIANNELLI



Esame a Perugia Spunta la ministra De Micheli

Le carte del caso Suarez Juve, indagato Paratici

I GIUDICI E LA SOCIETÀ

«Così si è mossa ai più alti livelli»

Tutto in 10 giorni. Dalla prima telefonata all'esame «farsa». La Juve «si è mossa ai massimi livelli istituzionali per velocizzare la pratica ministeriale di riconoscimento della cittadinanza» a Suarez.

a pagina 25

di **Giovanni Bianconi**

Caso Suarez. Indagato il responsabile dell'area sportiva della Juve, Fabio Paratici per false informazioni al pm. Il dirigente bianconero si rivolse anche alla ministra Paola De Micheli. Sospesi per 8 mesi la rettore dell'Università per stranieri di Perugia e i professori che esaminano il calciatore per la cittadinanza.

alle pagine 24 e 25 Agresti, Sacchettoni

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Parlamo di cose serie. I parroci napoletani hanno scritto al vescovo e all'assessore per ribellarsi contro la decisione di sfrattare San Paolo dallo stadio della città, a beneficio di un peccatore come Maradona, «con l'assenso incomprensibile di una Chiesa silenziosa e sonnolenta», quando non connivente. Al fine di evitare lo scisma, la soluzione più diretta sarebbe la convocazione di un nuovo concilio di Nicea presieduto dal sindaco de Magistris, con il Papa vicepresidente, per consentire a teologi e allenatori di pronunciare una parola finalmente definitiva sulla natura una e trina del fuoriclasse argentino. La sua era o non era la mano di Dio? Che cosa suggerisce al riguardo il Vangelo secondo Luca, ma soprattutto quello secondo De Luca, il governatore che

Santi Diego e Paolo

in preda a un autentico raptus battesimale sta intitolando a Maradona qualunque manufatto si erga in territorio campano? Nessuno intende sminuire il ruolo del santo di Tarso, perciò il Consiglio dei Decani, dall'alto della sua esperienza, sta seriamente(!) pensando a un compromesso onorevole. Chiamare lo stadio «San Paolo di Maradona». Una scelta comprensibile, ma ancora troppo ambigua, perché lascia supporre che al mondo esistano anche altri San Paolo devoti a Cruiff o a Pelé. Una via d'uscita sarebbe la beatificazione di Maradona, sui cui miracoli possono testimoniare centinaia di portieri, e la conseguente intitolazione dello stadio al santissimo Diego e Paolo, in rigoroso ordine alfabetico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**

30mg, 60mg, 90mg, 120mg (divisibile in 3)

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

CRATIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI

01205
9 771120 4 98008



La notizia per tutti i giornali è il no di Grillo al Mes. Ma il fondatore del M5S rilancia una vera patrimoniale sulle grandi ricchezze. Vogliamo discuterne?



Sabato 5 dicembre 2020 - Anno 12 - n° 336
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818 230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 15,00 con il libro "Bagnardi senza gloria"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 7/4/2009

COVID, RT SOTTO L'1
Altri 814 morti, province Nordest con più contagi



MANTOVANI A PAG. 2-3

IL CASO MASCHERINE
Vantava rapporti con Arcuri: indagato Benotti

LILLO E PACELLI A PAG. 3

LOTTA ALLA POVERTÀ
Reddito, 3 milioni di ragioni negate dai soliti bugiardi

ROTUNDO A PAG. 6-7
CON UN COMMENTO DI DOMENICO DE MASI

I GIUDICI TEDESCHI
Falcone, verdetto scandalo: "Svanita la sua memoria"

CALAPÀ A PAG. 15
CON UN COMMENTO DI GIAN CARLO CASELLI

LA STRAGE 30 ANNI FA
Casalecchio, l'aereo che uccise la Giustizia

Antonio Padellaro

Io, la mattina del 6 dicembre 1990, ero al lavoro nello stabilimento Alcis, che è un'industria alimentare di Zola Predosa e qualcuno mi ha detto: ho sentito che un aereo è caduto sulle colline di Casalecchio. Al che, siccome nell'azienda c'è una torre molto alta, sono salito al settimo piano, da dove appunto si scorge tutta la collina di Casalecchio, e da lontano ho visto del fumo.

A PAG. 18



FONDI LEGA In un file la spartizione degli 800mila euro di Lfc
"Il fedelissimo di Centemero mi spiegò il sistema del 15%"

Il contabile Scillieri: "Fu Manzoni a Istruirmi sulle retrocessioni al Carroccio per chi prendeva incarichi. La spartizione dei guadagni per il capannone della Lombardia Film Commission in un suo documento del 2016"



MILOSA A PAG. 9

SCANDALI AUTOAIUTINI SUGLI ALBERGHI E AIUTINI ALLA JUVE

Rimpastate questi

MARCUCCI
CONTESTA IL NO ALLE CENE NEGLI HOTEL ED È NEL CDA DI 2 SOCIETÀ CHE LI GESTISCONO

DE MICHELI
ESAME-FARSA A SUÁREZ: L'AD DELLA JUVE CHIAMA, LEI LO DIROTTA SUL CAPO GABINETTO DEL VIMINALE

VERGINE A PAG. 8

MASSARI A PAG. 5

LE NOSTRE FIRME

- **Viroli** Ciampi, l'educatore a pag. 11
- **Vitali** L'ossessione dei ricorsi a pag. 11
- **Ranieri** L'auto-troll Bertolaso a pag. 3
- **Valentini** B. sogna il Colle a pag. 11

LE CRITICHE DELL'ONU
Libia, macché pace I veri padroni sono ancora i mercenari



ZUNINI A PAG. 16

CHE C'È DI BELLO
Il film "The Prom", la serie svedese e papà Murakami

DA PAG. 20 A 23

La cattiveria
Conte raccomanda di non invitare gente a casa. Lui l'ha fatto e si è ritrovato premier

WWW.SPINOZA.IT

La Signora del Grillo

Marco Travaglio

I cosiddetti professori dell'Università per stranieri di Perugia a colloquio sulla promozione del calciatore uruguayano Luis Suárez, promessa alla Juventus per fargli avere la cittadinanza subito anziché nei quattro anni canonici e consentirne l'ingaggio immediato: "Ma te pare che lo bocciamo?". "Oggi che l'ultima lezione è e me la devo preparare perché non spiccica 'na parola", "e che livello dovrebbe passarlo 'sto ragazzo... B1?", "Eee, non dovrebbe, deve, passerà, perché con 10 milioni a stagione di stipendio non glieli puoi far saltare perché non ha il B1". Il campione madrelingua che rassicura la prof: "Stai tranquilla perché io lo studio in l'azione". I vertici bianconeri che convocano i presunti docenti come fossero raccattapalle. E chiamano la ministra dei Trasporti Paola De Micheli, che con molto trasporto non dice "come vi permettete?", ma li indirizza al capo di gabinetto del Viminale, perché i clandestini sono un guaio solo sotto un certo reddito ("10 milioni a stagione").

Al di là degli illeciti penali e sportivi, tutti da accertare nelle indagini, il caso Juve-Suárez è tutto qui. Una storia di ordinario privilegio, una volta si diceva "arroganza del potere". L'ennesimo capitolo della saga infinita del Marchese del Grillo, personaggio romanizzato da scrittori e sceneggiatori, eppure molto più realistico di qualunque figura realmente esistita, nell'Italia della scortecchia, del "chi conosca-mo?", del "lei non sa chi sono io", anzi dell'"io so" io e voi non siete un cazzo". L'Italia che celebra Maradona non solo come un prodigio del pallone, ma anche come una via di mezzo fra Robin Hood e Che Guevara, sempre in lotta con i poteri forti, a parte i camorristi del clan Giugliano, e sempre correttissimo in campo, a parte i gol con la mano, perché lui era lui e noi non siamo un cazzo. C'era una volta lo "stile Juventus": ipocrita finché si vuole, ma attento a salvare almeno le apparenze. Luciano Moggi segnalava i talenti del calcio, perché lo sapeva fare benissimo, ma nella sede della Signora non metteva piede perché Boniperti non ce lo voleva e l'Avvocato lo chiamava "il nostro stalliere". Poi cadde anche il velo dell'ipocrisia, "la tassa che il vizio paga alla virtù" (La Rochefoucauld). Luciano entrò dalla porta principale, come direttore generale. E fu subito Calciopoli: condanne penali (poi prescritte), radiazioni sportive, retrocessione in B, revoca dei due scudetti truccati. Eppure ancora 15 anni dopo Andrea Agnelli, che dell'Avvocato ha solo il cognome, rivendica i due trofei sporchi. Poi, quando vince 3-0 a tavolino contro il Napoli assente perché bloccato dall'Asi, dichiara che "la Juventus rispetta sempre le regole". Come no. Era dall'ultimo film di Totò che non si rideva tanto.





ANNO XXV NUMERO 280 EDIZIONE WEEKEND... SABATO 5 E DOMENICA 6 DICEMBRE 2020 - € 2,90

“Il Pd la smetta di provocarci”. Vaccini, governo, Forza Italia, Mes, caso Suárez e ritorno in palestra. Chiacchiere con il ministro Spadolara

Nonostante le molte preoccupazioni dettate dalla più fitta agenda pandemica, la politica italiana, negli ultimi giorni, è riuscita a trovare il tempo per dividersi su alcuni temi che il più delle volte nascono...

Questa maggioranza? (Tempi cambiano, avrebbe mai pensato due anni fa di considerare “responsabile” un partito come Forza Italia, che il vostro Movimento ha sempre associato a immagini che a tutto richiama...

Tensioni e gerarchie Dialogo Salvini-Zingaretti sulla legge elettorale. Meloni: “La Lega è infida”

Nei giorni più difficili per Conte il Carroccio cerca di dividere Pd e M5s. E la leader di FdI sospira una fregatura

L'appello di Molinari alla sinistra

Roma. È tardi sera a Montecitorio, il sole è appena calato sul giovedì più difficile per Giuseppe Conte e la maggioranza, (quanti i cospiratori dei deputati di Fratelli d'Italia tralasciati all'unisono. È un messaggio del capo, anzi della “capa” come la chiamano loro...

Mettiamo a nudo la grande farsa sul Mes

Lo psicodramma sul Fondosalva sta nascendo una tripla verità. Le critiche vuote dei sovranisti. L'effetto stigma in Europa, generato proprio dai populismi. L'incapacità di archiviare la logica anti euro. Come liberare l'Italia da queste folle

La riforma del Mes ora sono contrari e partiti che erano contrari sono a favore, mentre altri sono spaccati. Lo psicodramma politico sul Mes, che curiosamente riemerge in prossimità dei vertici europei, è difficile da spiegare agli italiani. Pignaroli all'incirca gli altri stati europei, paleamente, fanno finta di niente...

Sul Mes si può cadere Conte tra Zingà e Grillo

Bellanov: “Se non passa, non c'è più la maggioranza. Conte è capace o no di tenere i 5 stelle?”. Intervista

Roma. Il 9 dicembre sarà l'ultimo giorno di questo governo? Il 9 dicembre non si vota sulla riforma del Mes. Si vota sull'affidabilità del governo. Capiremo chi siamo e cosa vogliamo ancora. Scappa il feroce. Beppo Grillo è tornato. Siamo se sedere alla parte dei paesi fondatori o accanto a un nazionalista come Orbán...

Elogio della sottomissione

La pandemia è una continua lezione di etica per dummies. Nei masochisti ci attendiamo alle regole

La pace di Titani della libertà, il fulcro della democrazia, mi lega il cuore al momento della sottomissione. È una continua lezione di etica per dummies.

Ha statato Soros!

L'orgia europeista una trappola dei liberali. Anzi no. Scipier? da sempre un traditore. La foto in cui si vede chi ha perso

È una foto in bianco e nero che ritrae il premier inglese Viktor Orban assieme a un gruppo di uomini che stanno discutendo all'orgia di Bruxelles che è il tale? Di PINO PIZZOLI

Con la farsa oppure no

Il Washington Post fa a ciascuno repubblicano la domanda che lo perseguiterà: chi ha vinto le elezioni?

Roma. Il Washington Post ha deciso di rompere il bluff dei repubblicani del Congresso. Il Washington Post fa a ciascuno repubblicano la domanda che lo perseguiterà: chi ha vinto le elezioni?

Il segretario del Pd gli impugna la pistola

Il segretario del Pd gli impugna la pistola. Il segretario del Pd gli impugna la pistola.

Roma. Nicola Zingaretti gli impugna la pistola. Il segretario del Pd gli impugna la pistola. Il segretario del Pd gli impugna la pistola.

Andrea's Version

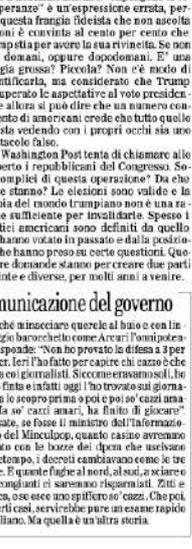
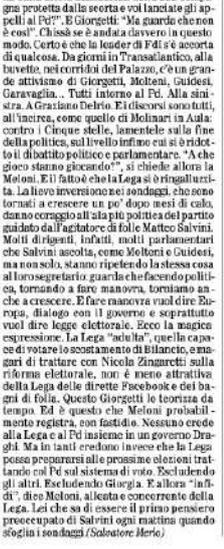
Un contributo del 2 per cento per i patrimoni che vanno dai 50 milioni di euro al miliardo genererebbe un entrata per lo Stato di 40 miliardi di euro.

Un contributo del 2 per cento per i patrimoni che vanno dai 50 milioni di euro al miliardo genererebbe un entrata per lo Stato di 40 miliardi di euro. Un contributo del 2 per cento per i patrimoni che vanno dai 50 milioni di euro al miliardo genererebbe un entrata per lo Stato di 40 miliardi di euro.

Servirebbe Mihajlovic per la comunicazione del governo

Metterlo al governo magari no, ma non farlo perché una volta era amico della Tigre Arancina.

Metterlo al governo magari no, ma non farlo perché una volta era amico della Tigre Arancina. Mihajlovic per la comunicazione del governo. Mihajlovic per la comunicazione del governo.





il Giornale



SABATO 5 DICEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 269 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
Società - Politica - Cronaca - Sport - Cultura

DAL 1974 CONTRO IL CORO

L'ULTIMATUM

Mattarella vede le urne

Il Colle avvisa Conte e maggioranza: se non passa la riforma del Mes andate a casa. Ipotesi governo di transizione e poi subito al voto Paesini in rivolta e incubo fuga al Sud: caos sul Natale

di **Augusto Minzolini**
e **Massimiliano Scafi**

■ Sono solo «umori» percepiti, ma fanno tremare Conte. Mattarella ha fatto sapere al premier che in caso di una bocciatura in Aula della riforma del Mes le sue dimissioni sarebbero inevitabili. Il piano B passerebbe attraverso un governo di transizione prima delle urne. Un monito forte ai «ribelli» grillini.

servizi da pagina 2 a pagina 7

PREMIER MAI COSÌ IN BILICO PERCHÉ LA CORDA PUÒ SPEZZARSI

di **Alessandro Sallusti**

Quando si muove il presidente della Repubblica vuol dire che si è a un passo dal precipizio. Mattarella, come tutti i suoi predecessori salvo il picconatore Cossiga, non parla pubblicamente, niente conferenze stampa e neppure servizi. Il suo pensiero viene veicolato da pochi fidati giornalisti che non attribuiscono frasi, si limitano a riportare gli «umori del Quirinale», che nell'ambiente è sinonimo di certificato di garanzia. E gli «umori del Quirinale» - ci dice per esempio Marzio Breda, storico quirinalista del *Corriere della Sera*, sono pessimi. Il presidente Mattarella fa sapere che se fra quattro giorni il Parlamento non approverà la riforma del Mes (il meccanismo salva Stati) così come proposta dall'Europa - da non confondere con il Mes sanitario su cui stiamo discutendo da mesi - questa maggioranza e questo governo possono, o meglio devono, andare a casa.

Il problema è che questa approvazione non è per nulla scontata per l'opposizione di un nutrito gruppo di parlamentari grillini. Né Conte può fare affidamento con certezza su un aiutino di Forza Italia, che sull'argomento è divisa quanto i Cinque Stelle. Quello di Mattarella - non sia mai, direbbero dal Quirinale, ma è così - è un ultimatum a scettici e ribelli della maggioranza: fate voi, decidete se volete continuare con questa maggioranza, ma anche con questa legislatura, o finirla qui. Ne va della credibilità dell'Italia che in Europa aveva assicurato il suo sì, c'è di mezzo l'autorevolezza del presidente che forse aveva speso con i partner europei - che si fidano più di lui che di Conte - parole rassicuranti in tal senso.

Se il messaggio di Mattarella dovesse essere ignorato, l'epilogo quindi è certo: un nuovo esecutivo che ci porti al più presto alle urne. L'altro giorno scrivevamo che a nostro avviso quello in carica non è un Parlamento di cuor di leone, che al dunque la salvezza del posto avrebbe prevalso sui nobili principi. Ne restiamo convinti, ma la mossa di Mattarella fa capire che il rischio di un colpo di scena è più concreto di quanto si immaginasse. I mediatori - lo sappiamo per certo - sono al lavoro a tempo pieno. Ma anche tra loro c'è chi tira da una parte e chi dall'altra. E, come noto, quando la corda la si tira troppo, può anche spezzarsi.

BEPPE RIPIERTA IL M5S ALL'OPPOSIZIONE

Patrimoniale e guerra ai preti Grillo torna super comunista

di **Carlo Lottieri**

CROCIATA Beppe Grillo appoggia un'ipotesi di patrimoniale

È una parabola ben triste quella di Beppe Grillo, che in pochi anni ha abbandonato ogni velleità rivoluzionaria per vestire i panni del difensore dello status quo: anche senza necessariamente indossare la pochette d'ordinanza. Espressosi a gran voce in favore di un'imposta patrimoniale (e cioè per il saccheggio dei beni privati degli italiani), il comico genovese non ha davvero più nulla del dissacratore di un tempo, né del contestatore dei privilegi dei politici di professione. Il partito che egli ha inventato (...)

segue a pagina 4
Di Sanzo a pagina 4

INTERVISTA ALL'EX PRIMO CITTADINO PSI DI MILANO

Pillitteri, gli 80 anni del sindaco anni '80

di **Giannino della Frattina**

Paolo Pillitteri, il sindaco della Milano Anni '80, compie 80 anni. Al *Giornale* racconta come la vede oggi: «Una città depressa e silente, ma questo conta poco perché questa città ha sempre dentro la capacità di lasciarsi alle spalle il brutto e ripartire». E sulla politica attuale il giudizio è netto: «Ma quale politica, non



ce n'è più di politica. Le hanno fatto una tale guerra che alla fine si è creato il vuoto». Pillitteri torna a parlare anche del suo rapporto con Bettino Craxi: «Era un grande lottatore, non ha mai smesso di combattere per le sue idee: nemmeno malato e in esilio». E infine anticipa i suoi progetti cinematografici.

a pagina 12

LE ANALISI

Perché Giuseppe non è un liberale

di **Gabriele Barberis**

L'Italia è piena dei cosiddetti «liberali dopo le sei», quei politici e funzionari pubblici che si rifanno a principi individualistici e meritocratici solo quando escono dai ministeri o dagli uffici. E il club trasversale degli auto-proclamati successori di Cavour ed Einaudi si arricchisce di un nuovo parvenu di successo, Giuseppe (...)

segue a pagina 3

La nuova politica dell'attesa infinita

di **Giacomo Susca**

L'attesa di riprendersi la propria vita può essere essa stessa un esercizio di libertà individuale. Chi l'avrebbe detto che uno slogan da happy hour sarebbe diventato motivo di speranza nell'ora più buia. Se nella prima fase dell'emergenza la parola chiave era sacrificio (ricordate, «stiamo distanti oggi per (...)

segue a pagina 7

ESAME DI ITALIANO FARLOCCO, INDAGATI I DIRIGENTI

«La Juve fece pressioni» Il caso Suarez ora scotta

di **Luca Fazzo**

■ Indagato per falsa testimonianza il dg della Juve Paratici nel caso dell'esame-farsa di italiano per il calciatore Luis Suarez.

con **Intagliata** alle pagine 16-17

LA SENTENZA

Ergastolo, niente sconti La Consulta con Salvini

servizio a pagina 18

IL RICORDO DEL CAVALIERE

L'amico Giscard, l'Europa nel cuore e quella canzone...

di **Silvio Berlusconi**

Mi associo alle condoglianze per la morte di Valéry Giscard d'Estaing, un eroe della libertà e della lotta contro il comunismo.

Saluto con emozione la memoria di un grande uomo di Stato, liberale ed europeo, il più giovane Presidente della V Repubblica francese. Ho avuto la fortuna e l'onore di conoscerlo e di essergli amico a partire dal 1956. Disponeva di un'intelligenza fuori dal comune, della capacità di comprendere e del talento di spiegare, di una assoluta (...)

segue a pagina 14

LA FAMOSA ALFA GT

Giallo Pasolini: rispunta l'auto che lo uccise

di **Giuseppe Pollicelli**

a pagina 34

IL GIORNO

SABATO 5 dicembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Milano, Francesca Nanni nel ruolo che fu di Borrelli

Giustizia, svolta rosa
La prima pg donna:
«Destino da apripista»

A. Gianni nelle Cronache



Monza, sentenza sui fratelli Bartolini

Crac dell'ex Ibm
Le condanne
dopo sette anni

Totaro a pagina 19

ristora
INSTANT DRINKS

Strage a Bergamo, inchiesta sul pallone

I pm al lavoro sul focolaio al match dell'Atalanta in Coppa a febbraio. Il virus arretra, Italia verso il giallo. Rosso solo l'Abruzzo
Natale, nessuna deroga per gli spostamenti tra comuni. Il Censis e l'effetto paura: il 43,7% ora dice sì alla pena di morte

Servizi
da pag. 2 a pag. 11

Quante macerie lascerà il Covid

Il problema vero è cosa accadrà dopo l'Epifania

Bruno Vespa

Sarà un Natale che assomiglia a un Venerdì Santo nella speranza della Resurrezione. Forse si potrebbe allentare la morsa per i comuni più piccoli. Forse il permesso di andare nelle seconde case avrebbe alleggerito il dramma delle località turistiche. Ma gli italiani hanno fretta di uscire dalla dittatura del signor Covid e se il prezzo da pagare è questo, sono disposti a farlo. Tra un mese, se tutto andrà bene, avremo finalmente meno morti (ultimo, tragico indicatore a scendere), un bassissimo indice di contagi, ospedali e terapie intensive molto alleggeriti. Il problema, ormai, non è quel che accadrà dopo il 21 dicembre, ma che cosa deve aspettarsi l'Italia dopo l'Epifania.

Continua a pagina 2

SUAREZ E GLI ESAMI DI ITALIANO, INDAGATO IL DIRETTORE PARATICI LE SANZIONI SPORTIVE ANDREBBERO DALLA MULTA ALLA SQUALIFICA

CHE COSA RISCHIA LA JUVE

Pontini e Grilli a pagina 17

Fabio Paratici, 48 anni



DALLE CITTÀ

Milano, il discorso

L'arcivescovo: «Emergenza spirituale Ora tocca a noi»

Ballatore nelle Cronache

Milano, il caso

Sconto a Kabobo
La rabbia dei parenti delle vittime

Vazzana nelle Cronache

Milano, l'inchiesta

Maxiconfisca al trafficante nullatenente

Palma nelle Cronache



Era l'unico condannato per il delitto del 2007

Meredith, ultimo atto
Guede fuori dal carcere

Pontini a pagina 16



Lo sfregio è lontano grazie all'amore

Gessica ritrova il sorriso
Nuova vita con Filippo

Spadazzi a pagina 21

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza effetto dipendente. SVP. Questo medicinale è un prodotto del Gruppo. Acqua e Sale. Farmacia. Gli effetti possono variare dopo la somministrazione del prodotto, essere annullati o modificati con l'uso di altri medicinali. Aut. Min. 00/00/2000.



Oggi su Alias

FRIEDRICH ENGELS Nel bicentenario della nascita, una visione ecologica che ci interroga. E un reportage da Wuppertal, celebrazioni sospese



Alias domenica

DOMANI Come lavorava Carducci sulle fonti; scrittori dall'Islanda; Victor Brauner in mostra a Parigi; Stella Rudolph e il suo amico Maratti



Visioni

KAMAL ALJAFARI Parla il regista di «An Unusual Summer», la Palestina nei frammenti di un'estate Chiara Cruciani pagina 12

il manifesto

CON LE MONDIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 5 DICEMBRE 2020 - ANNO L - N° 290

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

CONTAGI, CURVA IN DISCESA MA IERI ALTRI 814 MORTI. QUATTRO ZONE ROSSE VANNO IN ARANCIONE

Semaforo giallo per cinque regioni

■ Solo l'Abruzzo rimane in zona rossa. Quattro regioni passano all'arancione, cinque vanno in zona gialla. In 15 regioni su 20 Rt scende sotto l'1. Ma preoccupano ancora i decessi (814) e i nuovi casi, poco più di 24 mila in 24 ore. Ancora in affanno i servizi sanitari, sia sul territorio che

negli ospedali, dove molte terapie intensive sono ancora saturate in gran parte del paese. In Puglia, unica regione in cui i nuovi casi continuano a crescere, servono otto giorni per avere un tampone. Gianni Rezza, direttore generale della Prevenzione presso il ministero della Salute,

invita alla prudenza, perché il valore di Rt è ancora troppo elevato. «Per abbassare di molto il carico totale bisogna andare in maniera sostenuta ben al di sotto di 1». I dati sugli ospedali sfatano un mito: non sono i più anziani a riempire le terapie intensive.

CAPOCCIA PAGINA 8

GOVERNO

Mes, Pd e 5S a caccia di voti

■ La giornata che si chiude con l'assemblea dei parlamentari 5S è fatta di pressioni martellanti da parte del Pd e dei vertici pentastellati sui dissi-

dent: «Se la riforma non passa il governo cade e tutti a casa». E così sarà fino al 9, quando il parlamento voterà le risoluzioni sul Mes. COLOMBO A PAGINA 2

all'interno



Caso Suarez Perugia, indagati Paratici e i legali della Juventus

Il dirigente della Juventus Fabio Paratici è indagato dalla procura di Perugia per il falso esame sostenuto dall'ex calciatore del Barcellona Luis Suarez.

NICOLA SELLITI
PAGINA 6

Tigray «Makallè in rivolta contro occupanti» Ma l'Etiopia nega

Guerra dell'informazione tra governo etiopico e Tplf, mentre arriva il rapporto choc sui 600 civili amhara trucidati il 9 novembre a Maikadra. «Ma molti tigrini hanno salvato vite»

FABRIZIO FLORIS
PAGINA 9

Egitto Udienza anticipata per Patrick Zaki, si spera nella libertà

Dopo il rilascio, giovedì sera, dei tre dirigenti dell'ong Tigray arrestati a metà novembre, oggi è prevista un'udienza anticipata per la scarcerazione di Patrick Zaki.

CHIARA CRUCIATI
PAGINA 9

Roma, un caffè vuoto in piazza di Pietra foto di Andrew Medicini/Agf



Nel rapporto Censis l'anno nero delle diseguaglianze al tempo del Covid. Cresce il divario tra ricchi e poveri. Il 3 per cento degli italiani possiede il 34 per cento della ricchezza, sempre più miliardari. Sulla tassa patrimoniale cresce il consenso. Scende in campo anche Grillo pagine 3,4

CRONACHE VIRUS
IL FUMETTO DELLA PSICOSI DI MASSA!
LA RACCOLTA COMPLETA DI TUTTE LE STRISCE!
ERIS EDIZIONI

Vaccini e tempi stretti
Così s'allenta il principio di precauzione
Giorgio Ferrari PAGINA 15

Libia/Mediterraneo
L'Italia con il Sultano atlantico uno e trino
Alberto Negri PAGINA 14

L'emendamento ritirato
Chi non vuole l'Istituto della ricerca marina
Silvio Greco PAGINA 15

BREXIT
L'ora x si avvicina, anche il «no deal»
Il 31 dicembre a mezzanotte scatta l'ora X. Il 95% del testo c'è, ma non basta. L'ipotesi «no deal» è concreta, mentre proseguono incessanti le trattative tra Londra e Bruxelles. Con il nodo del confine nordirlandese ancora irrisolto.
MERLO, RUGGIERI A PAGINA 7

VENEZUELA
Domani si vota, la destra si sfilava
Vigilia delle elezioni parlamentari con quasi il doppio dei seggi in palio. L'opposizione di Guaidó non partecipa e trama la contromossa. Maduro: «Se perdo lascio». Ma sa di non rischiare. E bolla le critiche da sinistra come «infantili». FANTI A PAGINA 8

Lele Corvi
L'ITALIA HA PUE VELOCITÀ
ESSERE FERMI NON È UNA VELOCITÀ

Pirella Göttsche





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 330
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 103, L. 66/198

Fondato nel 1892



Sabato 5 Dicembre 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

AISSA E PRECORA, 'IL MATTINO' - 'IL ESPRAY', EURO 120

L'offesa alla memoria
«Falcone, ricordo affievolito»: la gaffe dei giudici tedeschi
Gigi Di Fiore a pag. 15



Il nuovo album
McCartney, le canzoni ai tempi del lockdown
«Suono per me stesso»
Federico Vacalebre a pag. 16



Buferata Mes al Senato mancano da 5 a 12 voti

►Il messaggio di Grillo: «Salva Stati inutile ma il premier sa cosa fare»
5Stelle divisi, incerto il soccorso di Fi

Conti, Di Giacomo e Pappalardo alle pagg. 10 e 11

Punto di Vespa
LA PARALISI VERO MALE DEL GOVERNO

Bruno Vespa

Sarà un Natale che assomiglia a un Venerdì Santo nella speranza della Resurrezione. Forse si potrebbe allentare la morsa per i comuni più piccoli. Forse il permesso di andare nelle seconde case avrebbe alleggerito il dramma delle località turistiche. Ma gli italiani hanno fretta di uscire dalla dittatura del signor Covid e se il prezzo da pagare è questo, sono disposti a farlo.
Tra un mese, se tutto andrà bene, avremo finalmente meno morti (ultimo, tragico indicatore a scendere) un bassissimo indice di contagi, ospedali e terapie intensive molto alleggeriti.

Continua a pag. 39

Lo scenario
IL RECOVERY PUNTI SULLE DONNE

Enrico Del Colle

Alla vigilia di uno dei più importanti Consigli d'Europa, dove si dovrebbe finalmente varare il Bilancio europeo dei prossimi sette anni e avviare l'erogazione dei fondi del Next Generation Ue, l'Italia è alle prese con tutta una serie di ben noti problemi sanitari, economici e sociali: a questi, però, si sta aggiungendo, forse, il più pericoloso di tutti nel senso che, se non si risolve, o perlomeno non si attenua, rischio di restare insoluti nel lungo periodo anche gli altri. Ci stiamo riferendo al sempre maggiore squilibrio esistente nella struttura per età della popolazione del nostro Paese.

Continua a pag. 39

In Campania meno divieti I presidi: così non si riapre

►Passaggio in arancione, per l'area gialla bisognerà aspettare metà dicembre Scuola, il presidente dei dirigenti: «Problemi rimasti, gravi ritardi nei trasporti»

Ettore Mautone
Adolfo Pappalardo

Il verdetto che ci si aspettava. La migliorata situazione in Campania proiettata dalla mezzanotte di oggi la regione in fascia arancione. I parametri già ora confermano la propensione alla zona gialla, ma bisognerà aspettare metà dicembre. Per la ripresa delle scuole a gennaio i presidi lanciano l'allarme: tutto fermo sui trasporti.

Alle pagg. 2 e 3 con Di Giacomo Capone a pag. 7

I controlli con droni e posti di blocco
Dpcm Natale, tutti i buchi sulle feste e gli spostamenti

Fatto il Dpcm, c'è già chi cerca l'inganno. Ovvero come aggirare le rigide prescrizioni per le festività natalizie e, soprattutto, di fine anno. In particolare il Dpcm prevede niente feste in case, alberghi e locali. Allora c'è chi pensa di andare in villa, oppure di prenotare un casale

in campagna, isolato. Previsto l'utilizzo di droni e pattuglie per i controlli in città, ma non ci saranno verifiche su eventuali assembramenti nelle abitazioni. Allarme per le partenze prima del 20 dicembre.
Mangani, Marani e Pirone alle pagg. 4 e 5

Lo scenario
COSÌ PER TORNARE AI DATI DI GIUGNO CI VOGLIONO 5 MESI

Luca Ricolfi
C'è un certo strabismo, ultimamente, nella comunicazione sul Covid. Il messaggio principale è che dobbiamo stare rinchiusi e che se ci rinchiodano è «per il nostro bene».

Continua a pag. 39

L'inchiesta Indagati il dirigente Paratici e l'avvocato Chiappero. Sanzioni: dall'ammenda alla B



Ai lati, da sin., Cherubini e Paratici, dirigenti Juve coinvolti nell'inchiesta Suarez. Al centro, Nedved

Truffa Suarez, ora rischia la Juve

Milletti, Priolo e Taormina alle pagg. 12 e 13

I protagonisti
La ministra, il prof il rettore e il bomber
«Io studio in aereo»

Il problema viene sintetizzato dalla professoressa Stefania Spina, una degli indagati dell'Università per stranieri di Perugia: «Deve passare l'esame, lo passerà. Perché 10 milioni a stagione non glieli puoi far saltare perché non ha il B». Ma lo studente Luis Alberto Suarez, attaccante uruguayo del Barcellona che la Juventus si appresta a comprare ma solo con in tasca la cittadinanza italiana, della nostra lingua «non spieca» la parola, non contigua i verbi e parla all'infinito». E per l'esame farsa promette di studiare in aereo.

Guasco a pag. 12

Attacco su Facebook poi il boom di contatti
San Carlo, prima social thrilling la Cavalleria «carica» gli hacker



Piero Sorrentino

Mi è appena squillato il cellulare a teatro. Non una, ma ben due volte, una di seguito all'altra.

Longobardi e Valanzuolo a pag. 17

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
50mg capsule morbide
Farmacologia di Lancia

Nuovo farmaco con formula Sillexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

SONNO DISTURBATO PENSIERI COSTANTI

Segni (disturbi) dell'ansia (lieve) si manifestano con: battito cardiaco irregolare, sudorazione, vertigini, nausea, disturbi digestivi, difficoltà di concentrazione, irritabilità, insonnia, ipertensione arteriale, ecc. (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22) (23) (24) (25) (26) (27) (28) (29) (30) (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) (41) (42) (43) (44) (45) (46) (47) (48) (49) (50) (51) (52) (53) (54) (55) (56) (57) (58) (59) (60) (61) (62) (63) (64) (65) (66) (67) (68) (69) (70) (71) (72) (73) (74) (75) (76) (77) (78) (79) (80) (81) (82) (83) (84) (85) (86) (87) (88) (89) (90) (91) (92) (93) (94) (95) (96) (97) (98) (99) (100)





Il Messaggero



21€ € 1,40* ANNO L. 42 N° 306 ITALIA
Società a r.l. 0120/2021 (cap. 1.420.000) art. 1012/B/BM

NAZIONALE



Sabato 5 Dicembre 2020 • S. Giulio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Quelli della Radio
Claudio Cecchetto,
l'ultima sfida:
«Mi prendo gli esclusi da Sanremo»
Barnabi a pag. 22



Roma, Smalling è un mistero
La Lazio con lo Spezia non può più sbagliare
Inzaghi: «Voglio la stessa grinta di Dortmund»
Nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Le ricette mancanti
Se il sogno del vaccino alla fine non si avvera

Luca Ricolfi

C'è un certo strabismo, ultimamente, nella comunicazione sul Covid. Il messaggio principale è che dobbiamo stare rinchiusi, e che se ci rinchiodano è "per il nostro bene", come si dice ai bambini per fargli accettare qualche sacrificio. Il numero dei morti (che viaggia verso quota 1000 al giorno) serve assai bene allo scopo.

C'è però anche un messaggio secondario, che accomuna una parte dei media, qualche analista ingenuo, una parte (minoritaria) del governo, e sostanzialmente tutta l'opposizione: le misure sono eccessive, la curva epidemica sta già piegando verso il basso, le terapie intensive si stanno svuotando, è già tempo di allentare un po' il freno.

Due visioni opposte, insomma. E allora proviamo a vedere come stanno le cose. Consideriamo il numero di persone contagiose (in grado di trasmettere il virus) nel mese di giugno, e chiediamoci di quanto è aumentato il loro numero nel tempo. La risposta è che, posto a 100 il numero di soggetti contagiosi a giugno, nella prima settimana di settembre erano 250, nella prima di ottobre erano diventati 500, e nella prima settimana di novembre - quando è decollato il semi-lockdown in corso, erano 2500, a dispetto delle (blande) misure adottate nel corso di ottobre. Dopo due settimane di semi-lockdown la curva epidemica (...)

Continua a pag. 14

Divieti per le Feste, ecco i buchi

► Affitti brevi in villa e pacchetti di gruppo per il veglione: gli italiani pronti ad aggirare le norme. Droni e pattuglie per i controlli in città, ma niente verifiche sugli assembramenti nelle abitazioni

ROMA. Appena emanato il nuovo Dpcm è scattata la corsa ad aggirare i divieti per il veglione di Capodanno. Niente feste in case, alberghi e locali? Allora si va in villa, oppure si prenota un casale, meglio se in aperta campagna e lontano da occhi indiscreti. Droni e pattuglie per i controlli in città, ma niente verifiche sugli assembramenti nelle abitazioni. Allarme per le partenze prima del 20. C'è il boom di prenotazioni sugli aerei.

Mangani, Marani e Pirone alle pag. 2 e 3

Nuovo caso Chaouqui

Truffa milionaria sulle mascherine
In 4 sotto accusa

Giuseppe Scarpa

Inchiesta su una commessa da 800 milioni di mascherine arrivate in Italia tra marzo e aprile. Tra i 4 indagati Francesca Chaouqui.

A pag. 7

Gli esami truccati del giocatore. «Chiesero aiuto alla De Micheli»



Suarez, indagato un dirigente Juve sospesi i vertici dell'ateneo di Perugia

Michele Milletti e Egle Priolo

Suarez, indagati i vertici della Juve: il capo dell'area sport Fabio Paratici e gli avvocati Luigi Chiappero e Maria Turco. «Chiesero aiuto

anche alle De Micheli». Per la Procura il calciatore è diventato cittadino italiano dopo un «esame farsa». Sospesi la rettore dell'Università per stranieri di Perugia, ex tre.

A pag. 11
Gusco a pag. 11

Che cosa è importante per me. Un concorso per giovani, per ricordare due di loro

A lato, Emanuele Morganti a destra, Willy Monteiro

Massimo Martinelli
Per una volta passiamo la mano. Che siano loro a raccontare quali sono i valori, le pulsioni, i modelli di vita per un ragazzo che vive il meraviglioso periodo della vita che si chiama adolescenza. E che avrebbe potuto essere nei panni di Emanuele Morganti o di Willy Monteiro, oppure in quelli assai più comuni dei ragazzi che li hanno uccisi. Stessa età, stessi luoghi di infanzia, di ritrovo, di primi amori, di prime scommesse sulla vita. Che siano loro, in presa diretta, a raccontarcelo.

Continua a pag. 14
Troili a pag. 17



La lezione di Emanuele e Willy

Sarà un poliziotto
Pasticcio Roma il capo dei vigili cambia ancora

Lorenzo De Cicco

Peri mattina, con la divisa da pizzardone capo, il generale Paolo Gerometta si era presentato al comitato per la sicurezza in Prefettura come comandante in pectore dei vigili arbani. Peccato che Raggi invece gli sceglie un altro per il suo posto. Gerometta, il militare indotto da Raggi dopo le dimissioni dell'ex comandante Stefano Napoli, avrebbe dovuto restare in carica soltanto da qui a Capodanno. La mossa era già pronta: in arrivo Ugo Angeloni, dirigente della Polizia di Stato, ex vicario del questore a Massa Carrara.

A pag. 16

Va ai servizi sociali
Da Meredith alla Caritas: Guede scarcerato

VITERBO Rudy Guede è fuori dal carcere. L'ivoriano, condannato per l'omicidio di Meredith Kercher, ha ottenuto l'affidamento ai servizi sociali. «Continuerà a studiare e a fare volontariato alla Caritas di Viterbo» spiega l'avvocato Fabrizio Ballarini - e non rientrerà in cella». Alleggerirà in un appartamento che gli è stato messo a disposizione in centro a Viterbo.

Riganelli a pag. 15

* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardano con altri quotidiani non accoppiabili separatamente: nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tattomattino € 1,40 in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40, nel Mezzogiorno. Il Messaggero • Primo Piano Puglia € 1,20 nelle province di Bari e Foggia. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Centro delle Sporti Stadio € 1,10

SAGITTARI, TANTE PROTEZIONI

Buon giorno, Sagittari! Solo nel segno mette in evidenza i tre segni di fuoco, gratificati anche dalla protezione eccezionale di Marte, Mercurio operativo e inventivo, Luna anche oggi splende in Leone. Ma voi dovete rendervi conto della grande fortuna che vi è capitata, in un momento certamente difficile per il mondo. E' chiaro che non potete partire, questo è vero, ma, cari Sagittari, volete mettere i viaggi con la fantasia? Auguri.

© BRONZI & BRANNO
e BRONZI & BRANNO
L'oroscopo all'interno

Tutto il meglio del nostro Natale

SFOGLIA IL CATALOGO DI NATALE



il Resto del Carlino

SABATO 5 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Lamborghini, parla l'ad

**Winkelmann, il ritorno
«Dopo la crescita
ci serve stabilità»**

Rimondi a pagina 27



ristora
INSTANT DRINKS

Il virus arretra, Emilia Romagna gialla

Misure meno severe anche per Marche, Umbria e Friuli. La Toscana diventa arancione, solo l'Abruzzo resta in zona rossa Natale, nessuna deroga per gli spostamenti tra comuni vicini. Il Censis e l'effetto paura: il 47% dice sì alla pena di morte

Servizi
da p. 2 a p. 11

Quante macerie lascerà il Covid

Il problema vero è cosa accadrà dopo l'Epifania

Bruno Vespa

Sarà un Natale che assomiglia a un Venerdì Santo nella speranza della Resurrezione. Forse si potrebbe allentare la morsa per i comuni più piccoli. Forse il permesso di andare nelle seconde case avrebbe alleggerito il dramma delle località turistiche. Ma gli italiani hanno fretta di uscire dalla dittatura del signor Covid e se il prezzo da pagare è questo, sono disposti a farlo. Tra un mese, se tutto andrà bene, avremo finalmente meno morti (ultimo, tragico indicatore a scendere), un bassissimo indice di contagi, ospedali e terapie intensive molto alleggeriti. Il problema, ormai, non è quel che accadrà dopo il 21 dicembre, ma che cosa deve aspettarsi l'Italia dopo l'Epifania.

Continua a pagina 2

SUAREZ E GLI ESAMI DI ITALIANO, INDAGATO IL DIRETTORE PARATICI LE SANZIONI SPORTIVE ANDREBBERO DALLA MULTA ALLA SQUALIFICA



CHE COSA RISCHIA LA JUVE

Pontini e Grilli a pagina 17

Fabio Paratici, 48 anni

DALLE CITTÀ

Bologna, acceso anche l'albero

I versi di 'Futura' di Lucio Dalla illuminano le Feste

F. Moroni in Cronaca

Bologna, colpo della polizia

Svaligiavano appartamenti: quattro arresti

Tempera in Cronaca

Bologna, rossoblù a San Siro

Mihajlovic sfida l'Inter e le 'talpe' nello spogliatoio

Servizi nel QS



Era l'unico condannato per il delitto del 2007

Meredith, ultimo atto Guede fuori dal carcere

Pontini a pagina 16



Lo sfregio è lontano grazie all'amore

Gessica ritrova il sorriso Nuova vita con Filippo

Spadazzi a pagina 21

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza ricetta. Direzione SDF. Messaggio sponsorizzato da Silexan. Foto: S. La Ferrière. Su licenza esclusiva dopo due settimane di trattamento del prodotto, essere analizzato in merito a compliance cartacea-pubblic. Aut. Min. 00/00/2020.

GEAR nuova concessionaria OPEL

SABATO 5 DICEMBRE 2020 IL SECOLO XIX

GEAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT in omaggio "Tutto Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXV - NUMERO 289, COMMA 20 - B. SPECIALE ASS. POST. - BR. 50 - MANZONI & C. S.P.A. - Per la pubblicità: tel. 010.5398.200 www.manzoniadvertising.it

Scade il saldo. Covid, le esenzioni

IL CONTO DELL'IMU

La nuova imposta accorpata con la Tasi: ecco chi deve pagare e quanto. I calcoli e le simulazioni



Lunedì 7 dicembre l'inserito di 8 pagine in omaggio con IL SECOLO XIX

QUARANT'ANNI FA L'OMICIDIO DELL'EX BEATLE Lennon, l'ultimo giorno della star che immaginava un mondo nuovo

FASCE, MEDDI, TORTORI DEL'ANALISI DISCARCELLA / PAGINE 38 E 39



INDICE

Table with 2 columns: Page number and Page number. Includes items like Primo piano, Cronache, Commenti, Economia/Marketing, Genova, Programmi Tv, Kiz, Sport.



Il casello di Busalla bloccato dalla neve nella tarda mattinata di ieri. La foto, postata su Twitter dal governatore Toti, segna l'inizio del caos in autostrada. FOTO ANSA

GRILLO: SI ALLA PATRIMONIALE Cala il contagio, otto Regioni e Bolzano cambiano fascia

La curva del contagio migliora in tutta Italia. Per la prima volta da alcune settimane l'indice Rt scende sotto l'1, e questo spinge il ministro Speranza a ridurre le restrizioni per molte Regioni. Da domani Campania, Valle d'Aosta, Toscana e Provincia autonoma di Bolzano passeranno dalla zona rossa alla zona arancione. Umbria, Puglia, Marche, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia passano invece dall'arancione al giallo. Abruzzo unico in rosso. In Liguria migliora la situazione anche nelle Rsa. Intanto, però, cresce la preoccupazione per un possibile esodo dal Nord nei giorni in cui si allenteranno i vincoli per i viaggi. Si accende il dibattito politico. Grillo dice no al Mes e apre alla patrimoniale. Renzi: se il governo va sotto Conte si dimetta. SERVIZI / PAGINE 11

GIORNATA DI ENORMI DISAGI IN TUTTO IL NORD OVEST. LA REGIONE LIGURIA ACCUSA: IL CAOS SI POTEVA EVITARE. ASP: TROPPI CAMIONISTI IMPREPARATI

Prigionieri in autostrada per la nevicata annunciata

Tir bloccati e traffico fermo, chiuse A7 e A6. Nodo di Genova in crisi. Protezione civile a Busalla

Una nevicata ampiamente annunciata ha provocato la paralisi dei trasporti sulle autostrade liguri. Le zone più colpite sono state la A6 Savona-Torino e - soprattutto - la A7 Genova-Milano, dove l'area intorno al casello di Busalla è andata nel caos fino a sera, a causa dei Tir bloccati. Migliaia di veicoli fermi, con ripercussioni sulla viabilità di tutto il Nord Ovest e sul nodo di Genova. La Regione e i trasportatori accusano Autostrade, che invece punta il dito contro i camionisti non attrezzati. SERVIZI / PAGINE 2-4

IL COMMENTO ROBERTO ONOFRIO UNA VERGOGNA NAZIONALE INGIUSTIFICABILE Prima ancora dei Dpcm ci ha pensato la disorganizzazione di chi gestisce autostrade e strade a mettere in riga, ieri, migliaia di italiani. In coda per ore. Per una semplice nevicata. L'ARTICOLO / PAGINA 5



IL CASO Marco Fagandini e Tommaso Fregatti I giudici: «Ponte Morandi, manutenzioni inadeguate E Castellucci lo sapeva» Secondo i giudici del tribunale del Riesame di Genova, l'ex ad di Autostrade Castellucci sapeva dell'assoluta inadeguatezza delle manutenzioni di ponte Morandi. L'ARTICOLO / PAGINA 5

GLI AIUTAI AL COMMERCIO Mario De Fazio Genova, sconto Tari fino al marzo 2021 per le attività ferme

Il Comune di Genova lancia un ulteriore sconto sulla Tari, la tassa sui rifiuti, per sostenere le attività economiche più colpite dalle misure anti-Covid della seconda ondata. Un contributo che riguarderà oltre 3 mila utenze e che il Comune ha finanziato con risorse proprie, portando il rimborso Tari - per alcune tipologie di locali - fino a un terzo dell'importo annuale. Due le fasce previste. La prima riguarda la ristorazione (ristoranti, trattorie, osterie, pizzerie, bar), gli impianti sportivi e le palestre, con uno sconto del 30% sulla parte variabile della Tari. La seconda fascia di sconti - pari al 20% della parte variabile - riguarderà il settore ricettivo (alberghi e pensioni). L'ARTICOLO / PAGINA 21

NUOVO BANCO METALLI INVESTI IN ORO Tutela i Tuoi risparmi RECUPERO ORO e ARGENTO da privati e aziende GENOVA: Via Cornigliano n° 36B - Tel. 010.65.01.501 ORAZIO CONTINATO da Lunedì al Sabato 20015/06 www.banco-metalli.com

BUONGIORNO Giuseppe Conte dovrebbe sapere che da casa non lo si guarda più con la stupefazione di sei mesi fa, quando smarriti galleggiavamo in un film di fantascienza, ci consolavamo cantando alle finestre o applaudendo all'ora prestabilita a medici o infermieri, e aspettavamo il bollettino di morti e contagi stretti dentro a una trincea. Dovrebbe sapere che i suoi modi di seta, morbidi e leggeri, furono incantevoli ma non incantano più, e la leggerezza è ormai la misura del suo spessore. Dovrebbe sapere che le boche aperte di sei mesi fa sono chiuse e digrignanti. Lo dovrebbe sapere da prima dell'uscita del rapporto Censis di ieri e sarebbe saggio se lo compulsassero come un oroscopo. Il 73,4 per cento degli italiani si dichiara spaventato e ansioso; il 56,6 per cento chiede il carcere per i

L'oroscopo MATTIA FELTRI contagiati irrispettosi delle regole della quarantena; il 32,1 per cento vorrebbe non fossero curati e, se sì, in coda agli altri; il 49,3 per cento dei giovani ritiene loro diritto essere assistiti prima degli anziani; il 38,5 considera dannosi e dunque sopprimibili il diritto di opinione, di sciopero, di iscrizione ai sindacati; il 41,6 pensa che i virologi (e categorie affini) abbiano goduto di un potere spropositato di cui sarebbe bene rendessero conto; l'85,8 denuncia l'aumento di ineguaglianze e ingiustizie, in particolare fra garantiti e no; il 43,7 (44,7 fra i giovani) si augura la reintroduzione della pena di morte; il 76,9 spera siano puniti i politici che abbiano sbagliato nel fronteggiare il virus. Questa, dovrebbe saperlo, è l'Italia incattivita che lo guarda da casa, e comincia a puntare l'indice. —

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE ALLE ESIGENZE DELLA VISTA ISOLANI ISTITUTO OTTICO PARTNER TECNICO DEL VOSTRO MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 22178,80 +0,78% | SPREAD BUND 10Y 114,20 +3,50 | €/€ 1,2159 +0,07% | BRENT DTD 48,77 +1,12% | Indici e Numeri → PAGINE 32-35



Oggi con Il Sole
Acconti, proroghe Iva, rate per le cartelle fiscali, aiuti a raggio più largo: la guida alle novità del D.L. Ristori quater

Dal rinvio degli acconti e del versamento Iva alla revisione delle regole sulla rateazione delle cartelle ai nuovi alati. Le istruzioni per l'uso del D.L. Ristori quater

— Insetto estraibile alle pagine 17-20



Buona Spesa Italia!

Ristori, la coperta corta degli indennizzati

AIUTI ANTI-PANDEMIA

La massa dei sostegni economici anti Covid non compensa i cali di fatturato

Nel settore più esposti al blocco spesso aiuti in ritardo o incompleti

Per il Censis il 75,4% degli italiani valuta i ristori insufficienti o in ritardo

Edizione chiusa in redazione alle 22,30

Si leva sempre più forte la protesta delle categorie sul fronte dei ristori, destinati ad aiutare chi è stato più colpito dalle conseguenze della pandemia. I quattro decreti in campo in materia emanati dal governo hanno a disposizione una ventina di miliardi, raddoppiabili con un possibile nuovo accantonamento di bilancio. Per il 75,4% degli italiani l'insieme dei trasferimenti anti-pandemia sono insufficienti, segnala il Censis. Percentuale ancora peggiore tra gli imprenditori: solo il 17,5% li giudica sufficienti. Sono ancora meno lo i fornitori degli aiuti, ma anche tempi e iter di erogazione, troppo lunghi in questa situazione. In prima fila il turismo, settore di veder sfumare nel 2020 ricavi

per 68 miliardi. «I ristori previsti sono inadeguati», spiega la presidente di Federunione Lalli - anche perché prendono come parametro di riferimento il mese di aprile, poco significativo per il comparto. Che, ritorna, è anche cliente importante di tantissimi artigiani: dal cibo al vino, dalla moda ai produttori di mobili. «Altra area in forte difficoltà è quella del commercio e della ristorazione. Capisco che non sia possibile un indennizzo integrale del fatturato - spiega il presidente Ippolito Stoppini - ma almeno la copertura dei costi non coperta, mi sembra prevedibile. Anche perché dietro a imprese che chiudono si aprono spazi aggiuntivi alle infrazioni delle criminalità». **Luca Orlando** - a pag. 3

SEI CASI DI SETTORI IN DIFFICOLTÀ

— Scritto a pagina 3

- 1 **PROFESSIONISTI**
Il nodo Casse blocca l'assegno
- 2 **COMMERCIO**
Doppia beffa per gli esercenti
- 3 **MONTAGNA**
Pochi contributi per gli alberghi
- 4 **TOUR OPERATOR**
Rimborsi al 5% del giro d'affari
- 5 **FIERE**
Fatturato -80% e aiuti inefficaci
- 6 **MODA**
Cig anticipata dalle imprese

Bce: le moratorie finiranno, attenzione al rischio crediti

MONITO ALLE BANCHE

Enria: per evitare altri shock serve valutazione periodica su probabili inadempimenti

La Banca centrale europea avverte le banche di essere più attenti con i nuovi possibili rischi che potrebbero amplificare lo shock della pandemia in una volta che le moratorie sui prestiti verranno tolte. Il monito è contenuto in

una lettera che la Vigilanza bancaria europea ha inviato ai principali settori di credito, chiedendo particolare attenzione alle gestioni del rischio di credito, alla qualità dei prestiti e alla capacità dei clienti di rimborsare. «Ci si attende che gli enti significativi - sottolinea il presidente della vigilanza Enria - svolgano una valutazione periodica dell'inadempimento probabile (likely to pay) dei debitori, comprendendo le esposizioni che godono di moratorie generali di pagamento». **Isabella Bufalchi** - a pag. 16

LE NUOVE REGOLE ERA

Bnl scrive ai correntisti: da lunedì stop al rosso
Laura Seralini - a pag. 15

RILEVATO IL 20% DI UN MAXI-PROGETTO GB



Gran Bretagna. Il progetto off shore Dogger Bank (A+R) vale 6 miliardi di sterline e regnerà il più grande al mondo

Eni nell'eolico off shore
Descalzi: «Leader nell'energia del futuro»



Eni ha rilevato il 20% di Dogger Bank, il maxi-progetto off shore per l'energia eolica al largo della Gran Bretagna. L'ad Descalzi (Eni) «Classico l'arrivo in una posizione privilegiata in una tecnologia che è il futuro dell'energia». **Dominelli** - a pag. 17

Recovery Plan, partita aperta sui sei super manager pubblici

IL RILANCIO

Lunedì il Consiglio dei ministri potrebbe dare il via all'organizzazione della macchina che dovrà gestire i progetti finanziati dal Recovery Fund europeo. Nei giorni scorsi si è parlato di una cabina di regia ed i sei super manager. Ed è proprio il tema della governance al centro

delle tensioni nella maggioranza di Governo e anche tra ministri. Sul tavolo c'è anche il coinvolgimento dei top manager alla guida delle società pubbliche. Ma ieri è arrivato l'atto del ministro degli Affari europei, Amendola: «Non potranno essere scelti tra quelli già impegnati in ruoli importanti, non si possono fare doppi lavori». **Manuela Perrone** - a pag. 5

MANOVRA

Prioritari superbonus e incentivi auto
— Scritto a pagina 2

La Lombardia ancora arancione Emilia-Romagna in giallo

EMERGENZA COVID

Otto regioni cambiano colore. Rischio esodo dal Nord come in marzo

Mezza Italia cambia colore e ora è gialla ma non è ancora il momento di abbassare la guardia e allentare le misure restrittive perché un errore oggi potrebbe ad una terza ondata a gennaio. È l'allarme del ministro della Salute Roberto Speranza che ribadisce come serve «qualche altro sacrificio». Le regioni per lo meno in pressing chiedono al governo di rivedere le scelte sul divieto di spostamento tra comuni limitrofi a Natale, Sano Stefano e Capodanno. I contagi intanto continuano a salire e ieri sono tornati sopra quota 24 mila; ancora molto elevato il numero dei decessi (814). **Bartoloni** - a pag. 7



Roberto Speranza, ministro della Salute: «serve attigere da tutti i fondi possibili»

Speranza
Un piano da 68 miliardi per rifare la sanità
Mario Bartoloni - a pag. 9

43,7 per cento

Parare e incertezze spingono un italiano su due a essere favorevole alla pena di morte

Censis
L'economia del bonus ceda il passo all'industria
Davide Colombo - a pag. 2

food ECONOMIA DEL CIBO E AGRICOLTURA

Legumi, consumi in crescita. Successo per i formati snack
Manuela Sorelli - a pag. 24

Motori

TEDESCA ALLA SPINA
L'Audi A3 diventa ibrida e ricaricabile
Giulia Paganoni - a pag. 31

SHOP ONLINE www.robertocoin.com

ROBERTO COIN
LOVE IN VERONA COLLECTION





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 5 dicembre 2020
Anno LXXVI - Numero 330 - € 1,20
S. Saba Archimandrita acaleDirezione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675 881 - Spedizioni in abbonamento postale - DL 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46 art. 1, comma 1, DDB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov. Il Tempo - Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov. Il Tempo - Giocaria Oggi €1,50
a Viterbo e prov. Il Tempo - Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov. Il Tempo - Corriere di Rieti €1,40 -
a Terni e prov. Il Tempo - Corriere dell'Umbria €1,40 - sella Riviera Toscana da Foligno a Monte Argentario Il Tempo - Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6950DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

PER SALVARE LA FACCIA AL GOVERNO

Nascosti i veri contagi a scuola

Lucia Azzolina sapeva la verità
in un terzo degli istituti trovati
65 mila casi già a fine ottobre

Lei fu informata dai presidi
ma non trasmise i dati al Cts
come svela Agostino Miozzo

Così la strage partì dalle aule
Invece di chiedere subito scusa
è già scaricabarile sugli altri

Il Tempo di Osho

Esame farsa di Suarez, la De Micheli «aiutò» la Juve



Milli a pagina 11

All'ospedale S. Giovanni enormi ritardi ma a Palestrina va peggio: il reparto promesso non c'è Diciotto mesi per «creare» 38 posti Covid

Ponte dell'Immacolata
Shopping blindato
nel Centro storico

Verucci a pagina 16

... La sanità della Capitale continua a far acqua da tutte le parti durante l'emergenza Coronavirus. Al San Giovanni servono diciotto mesi per organizzare 38 posti letto Covid. A Palestrina va ancora peggio perché il reparto, annunciato in pompa magna, proprio non c'è.

Sbraga a le pagine 14 e 15

Ero chiamato «il cassiere»
Banda della Magliana
È morto Nicoletti

Ossino a pagina 20



Musacchio a pagina 20

A rischio i rapporti con la Libia Il ministro Al-Namrousch «Dall'Italia nessun aiuto»

Il termometro dei contagi Molte Regioni tornano gialle Solo l'Abruzzo resta rossa

Frasca a pagina 5

Nessuno ha le nostre restrizioni Deroghe e spostamenti Tutta Europa salva il Natale

Solimene a pagina 5

Cinque Stelle spaccati sui fondi Ue Sull'utilizzo del Mes è scontro tra grillini

Cateri a pagina 7



Una sola strada: a
Natale contare i posti
a tavola come i voti
per posta in America

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

buona tv
a tutti
di Maurizio Costanzo



Fra i tanti problemi che abbiamo dobbiamo mettere in conto anche il caso Corona. Attenzione, non si tratta di Fabrizio Corona, ospite di recente da Massimo Giletti, ma di Mauro Corona che era presente fisso nel programma condotto da Bianca Berlinguer «Carta Bianca» su Rai Tre. Corona è un uomo delle montagne, che ama scrivere, che scrive bene, che ama bere e non so come beve. Corona era stato allontanato dal programma per alcune osservazioni, talvolta obiettivamente sgradevoli, nei confronti della Berlinguer. È uscito dal programma, non è stato sostituito, ma poi la Berlinguer lo ha perdonato per quelle affermazioni ma Corona non torna. (...)

Segue a pagina 27

Sabato 5 Dicembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 287 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus per acquisti di case in zone sismiche con passaggio a classi di rischio inferiori

Poggini a pag. 25

Dove sono finiti ora quei costituzionalisti che vedevano e denunciavano la deriva autoritaria del governo Renzi?

Michela Magno a pagina 6

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Un saldo e stralcio anti-crisi

Pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge che consente alle imprese in difficoltà di evitare il fallimento proponendo una transazione tributaria e contributiva

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

La democrazia è la migliore organizzazione politica e civile dai tempi dei greci. L'obbligo di decidere all'unanimità non è democrazia. I fondatori dell'Europa inorridirebbero a vedere che due Paesi, come l'Ungheria e la Polonia, fatti entrare nell'Unione ai tempi di Romano Prodi presidente della Commissione europea per aiutarli a sopravvivere dopo la clausura sovietica, impediscano all'Unione europea di fare scelte fondamentali come il Recovery fund (meglio Next generation fund) per salvare l'economia e quindi la vita di mezzo miliardo di cittadini europei. Con il piano, di fatto, non c'è solo l'effetto economico di centinaia di miliardi per riprendersi dal Covid, ma per la prima volta viene affermata la socializzazione di debiti fra i vari Stati europei. Un passo sostanziale per avere una vera Unione Europea. Per questo la cancelliera Angela Merkel, presidente di turno dell'Unione, con legittima determinazione tedesca...

continua a pag. 2

Si allarga il cerchio magico dei sostenitori di Calenda

Valentini a pag. 5

TRASMETTE I PARAMETRI

Un braccialetto per monitorare i malati Covid in quarantena

Merla a pag. 10



DIRITTO & ROVERSCIO

Primitivo che sul Covid non si regge nulla. I pirologi, che si prendono come del computer e che quindi dovrebbero avere una comune base di orientamento, obbediscono invece al modo dei frequentatori del bar dell'Angelo. Invece, nei ristoranti, tante feste, tanti pareri. Probabilmente, il brulicare nel quale si sta procedendo (come il professor Garofani, forse perché un partito chiaro; però, però) e che si pongono ai dirigenti non solo analisti economici, che è il loro mestiere, ma di sistema sulle quali sono più competenti gli statistici e i fisici, che nessuno però capisce. Ad esempio Roberto Battilana, laureato in fisica alla Normale di Pisa e professore di fisica sperimentale all'università di Trento, analizza i dati, ha scoperto che il maggior contagio arriva dai ragazzi fra i 15 e i 30 anni. «Questo non dice» dice il vicesegretario di milioni di over 50 o di milioni di liceali, preferisce questi ultimi perché così si diminuisce la fonte del contagio. Così l'ipotesi di chi che si dice a Palazzo Chigi e nei suoi uffici. Sono...



ENTRATE IN UNA NUOVA REALTÀ

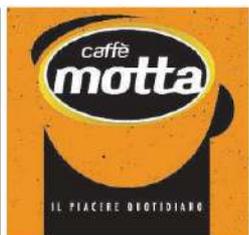


La vita diventa più facile con Cofidis, il leader europeo del credito a distanza. Scegli il tuo prestito personale o finanziamento in un click su cofidis.it

Message pubblicitario con finalità promozionali. Per tutte le condizioni economiche e contrattuali, fare riferimento alle Informazioni Europee di Base sul Credito ai Consumatori (SECC) sul sito cofidis.it. L'orologeria dei prezzi richiesti, gli importi finanziati e i massimi erogabili sono soggetti all'approvazione di Cofidis S.p.A.



* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento quote in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 288

Sabato 5 dicembre 2020

Oggi con *Robinson e D*

In Italia €2,50

INTERVISTA AL PREMIER

“Il governo non cadrà”

Conte: “Il voto del 9 dicembre non mi preoccupa, faremo la riforma del Mes con Berlino e Parigi”
“M5S sta completando la transizione, non vedo pulsioni anti-Ue. Rimpasto? Chi lo vuole esca allo scoperto”

“Pronto il Recovery: 60 progetti diretti da 6 super manager”

di *Maurizio Molinari*

— “ —
Piena sintonia con Biden. Dobbiamo superare le tensioni commerciali e creare una agenda verde Europa-Usa. Nel G20 cercheremo di dare impulso alla trattativa sulla web tax



alle pagine 2 e 3

— “ —
Su Regeni ho chiesto più cooperazione ad Al Sisi e mi aspetto che si faccia un processo giusto e credibile. Confido sia imminente il ritorno a casa dei pescatori sequestrati in Libia

”

Lo scontro nel partito

Grillo agita i 5Stelle. Di Maio sfida i dissidenti

di *Cuzzocrea e D'Argenio* a pagina 4



Le misure contro il virus

Mezza Italia diventa gialla. Il 19 si teme la fuga dal Nord

di *Bocci e Brera* alle pagine 8 e 11

Le idee

Quell'intesa tra i due Papi sui grandi temi dell'umanità

di *Eugenio Scalfari*



In queste ore si sta confermando un accordo intellettuale di grande interesse nella Chiesa cattolica e non soltanto. Si tratta di una intesa tra i due Pontefici: papa Francesco e papa Ratzinger, il dimissionario dalle sue funzioni di un tempo. Bergoglio e Ratzinger hanno un rapporto di vecchia data.

a pagina 35

Salviamo la Madre Terra dall'onda di cemento

di *Carlo Petrini*

Oggi, 5 dicembre, è la giornata mondiale del suolo. Istituita dalla Fao nel 2014, questa celebrazione è legata alla necessità di sensibilizzare il grande pubblico alla tematica della salvaguardia del suolo.

a pagina 34

PER RICOMINCIARE A VIVERE RICORDATI DI DIMENTICARE

PAOLO MIELI

LA TERAPIA DELL'OBLIO

Rizzoli

L'inchiesta sull'esame per la cittadinanza

Juve, indagato Paratici per Suarez. Telefonò a De Micheli e al Viminale

Il direttore dell'area sportiva della Juventus, Fabio Paratici, è indagato dalla procura di Perugia per "false dichiarazioni al pm", nell'ambito dell'inchiesta sull'esame "farsa" di Luis Alberto Suarez. Avrebbe negato di essersi interessato con il Viminale della pratica per l'ottenimento della cittadinanza italiana dell'attaccante uruguayano. Dagli accertamenti emerge anche che contattò il ministro dei Trasporti Paola De Micheli.

di *Foschini, Giustetti e Tonacci*
alle pagine 22 e 23

Luis Alberto Suarez

Oggi e domani in edicola

L'inserto Robinson e due gialli in regalo Camilleri e Manzini

Settimanale di Roma, via Cristoforo Colombo, 90. Tel. 06/498021. Fax 06/49822333 - Servizi Abbon. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionario di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Novara, 23 - Tel. 02/574941. e-mail: pubblicita@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco, P. Olanda, Slovenia € 3,20 - Croazia KN 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Svizzera CHF 3,30 - Svizzera Svizzera e Tedesca CHF 4,00

con Copolaveri della Letteratura Disney € 10,40

72



Fondi Lega Il commercialista ai pm "Incarichi in cambio di soldi al partito" **MONICA SERRA - P. 13**

Il racconto Un'isola sui detriti per i profughi in fuga dalla Birmania **ALESSANDRU RUSIC - PP. 14-15**




LA STAMPA

SABATO 5 DICEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) // ANNO 154 // N. 334 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // www.lastampa.it

GNN

TORNA GRILLO ED È SUBITO CAOS: NO AL SALVA STATI, SÌ ALLA PATRIMONIALE PER I SUPER RICCHI. MOVIMENTO SPACCATO

Rissa 5S sul Mes, ora Conte rischia davvero

L'ANALISI
 CI DICHIAMO LA FACCIA ANCHE IN EUROPA
FENOMENOLOGIA DI UN SUICIDIO
MARCELLO SORGI

Ogni tanto viene da chiedersi cosa stiano diventando i partiti: in particolare quelli di governo. Se al momento di votare in Parlamento la riforma del Mes, cioè una scelta su cui il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri ha già messo in gioco la propria faccia in Europa, nel Movimento 5 Stelle nasce una fronda di oltre cinquanta parlamentari. **-P. 7**

CAPURSO E PANARARI - PP. 8-7



L'INTERVISTA
 IL LEADER DI ITALIA VIVA AVVISA I PENTASTELLATI
Renzi: se cade in Aula il premier deve lasciare
FABIO MARTINI

Sostiene Matteo Renzi, leader di Italia Viva, che il voto parlamentare sul Salva-Stati non riserverà sorprese, ma in caso contrario, il governo cadrà; che per il suo partito la questione del rimpasto è «seppellita» dopo che il premier Conte ha promosso i ministri come i «migliori al mondo» e che il suo partito voterà contro la task force immaginata da Conte per «governare» il Recovery plan. **-P. 7**

LE IDEE
 LA SFIDA È VINCERE L'ISTINTO ALL'OBLIO
SOLO LA MEMORIA CI RENDE UMANI
MARIO CALABRESI

Spesso pensiamo che la memoria sia una condizione naturale, che ricordare sia normale, scontato e giusto. Non è così. La condizione naturale della nostra esistenza è l'oblio: è molto più semplice, naturale e giusto dimenticare, passare avanti senza il fardello del tempo e del passato sulle spalle. L'oblio è molto più forte della memoria perché il tempo gioca a suo favore. **-P. 23**

LA SENTENZA SU UN RISTORANTE ITALIANO
SE LA GERMANIA SCORDA FALCONE
FRANCESCO LA LICATA

C'è un giudice a Francoforte sul Meno che sostiene, nero su bianco su sentenza pubblica, che la memoria di Giovanni Falcone e Paolo Borsellino "non merita tutela" perché è passato troppo tempo dalla loro morte e di quei magistrati uccisi dalla mafia importa poco in Germania, se non a una ristretta cerchia di pubblico "specializzato". Motivo per cui il giudice medesimo ha rigettato l'esposto di Maria Falcone. **-P. 21**

I PREGIUDIZI CHE SOLO LA SCUOLA SUPERA
MA NORD E SUD NON ESISTONO
ROBERTO SAVIANO

Immaginate voi stessi a dieci anni di vivere in una città - io sono nato a Napoli nel '79 - dove da poco c'è stato un terremoto devastante; e immaginate che arriva, nella tua squadra di calcio, il più grande giocatore del mondo. Ora, la tua squadra aveva una grande storia, di calciatori e anche di vette alte in classifica, però non aveva mai vinto, non si era mai imposta. Ecco, in questo contesto, arriva Maradona. **-P. 22**

SOLO L'ABRUZZO RESTA ROSSO. ANCHE IERI PIÙ DI 800 MORTI. LA LOMBARDIA LANCIA ALLARME: FUGA VERSO IL MERIDIONE

Viaggi e shopping, il Natale fa paura

Ma l'Iss avverte: resta alta la pressione sugli ospedali. Timore per gli spostamenti dal 13 al 21 dicembre

LA TESTIMONIANZA
 SE IL TERMINE ANZIANI È USATO IN NEGATIVO
LE FESTE SOLITARIE DI NOI NONNI D'ITALIA
ELSA FORNERO

Vocaboli dal significato simile evocano talvolta emozioni o situazioni assai distanti tra loro. La parola "nonni" suscita tenerezza, suggestioni del passato, buoni sentimenti, come la gratitudine e il desiderio di essere "protettivi" nei loro confronti. Il termine "anziani" è invece sempre più spesso usato in un senso che, talvolta apertamente, richiama qualcosa di negativo: persone non più produttive, che si appropriano di posti di lavoro sottraendoli ai giovani. **CONTINUA A PAGINA 21**

LA STORIA
 MALTRATTAMENTI ALL'OSPEDALE DI TARANTO
IL DOTTOR FEROCIA "IN 10 MINUTI MUORI"
VALERIA D'AUTILLA

In questo periodo in cui vengono chiamati «eroi», alcune denunce potrebbero ferire a morte una categoria, quella dei medici, in prima linea da quasi un anno per l'emergenza Covid. È stavolta presunti casi di malasanità toccano Taranto. Nella provincia pugliese l'ospedale di riferimento per il coronavirus è intitolato a San Giuseppe Moscati. Medico, canonizzato da Giovanni Paolo II, Stride l'associazione tra questi nomi e quanto raccontano i parenti di alcuni degenti che hanno perso la vita nei reparti più difficili. **CONTINUA A PAGINA 5 SERVIZI - P. 2-5**

INDAGATI PARATICI E LA RETTRICE DELL'UNIVERSITÀ
Suarez, la Juve chiese aiuto alla De Micheli



Luis Suarez davanti all'Università per stranieri la scorsa estate SERVIZI - PP. 10-11

BUONGIORNO

Giuseppe Conte dovrebbe sapere che da casa non lo si guarda più con la stupefazione di sei mesi fa, quando smarriti galleggiavamo in un film di fantascienza, ci consolavamo cantando alle finestre o applaudendo all'ora prestabilita a medici o infermieri, e aspettavamo il bollettino di morti e contagi stretti dentro a una trincea. Dovrebbe sapere che i suoi modi di seta, morbidi e leggeri, furono incantevoli ma non incantano più, e la leggerezza è ormai la misura del suo spessore. Dovrebbe sapere che le bocche aperte di sei mesi fa sono chiuse e digrignanti. Lo dovrebbe sapere da prima dell'uscita del rapporto Censis di ieri e sarebbe saggio se lo compulsasse come un oroscopo. Il 73,4 per cento degli italiani si dichiara spaventato e ansioso; il 56,6 per cento chiede il carcere per i

L'oroscopo | **MATTIA FELTRI**

contagiati irrispettosi delle regole della quarantena; il 32,1 per cento vorrebbe non fossero curati e, se si, in coda agli altri; il 49,3 per cento dei giovani ritiene loro diritto essere assistiti prima degli anziani; il 38,5 considera dannosi e dunque sopprimibili il diritto di opinione, di sciopero, di iscrizione ai sindacati; il 41,6 pensa che i virologi (e categorie affini) abbiano goduto di un potere spropositato di cui sarebbe bene rendersero conto; l'85,8 denuncia l'aumento di ineguaglianze e ingiustizie, in particolare fra garantiti e no; il 43,7 (44,7 fra i garantiti) si augura la reintroduzione della pena di morte; il 76,9 spera siano puniti i politici che abbiano sbagliato nel fronteggiare il virus. Questa, dovrebbe saperlo, è l'Italia incattivita che lo guarda da casa, e comincia a puntare l'indice.

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



LAILA

Nuovo farmaco con formula **Sillexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Indagine d'efficacia: Laila (Sila) è un medicinale con azione antidepressiva. È un prodotto OTC. Per gli effetti collaterali e le controindicazioni, leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale con azione antidepressiva. È un prodotto OTC. Per gli effetti collaterali e le controindicazioni, leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale con azione antidepressiva. È un prodotto OTC. Per gli effetti collaterali e le controindicazioni, leggere attentamente il foglio illustrativo.



VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

POLIZZE VITA QUANTO HANNO RESO NEL 2020 **BORSE IL COVID INDEX SUGGERISCE PRUDENZA**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

€ 4,20 Sabato 5 Dicembre 2020 Anno XXXIII - Numero 241 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedisci in a. b. n. 11/01/04 DCB 36000

INTERVISTA IL MINISTRO AMENDOLA SVELA I RETROSCENA DEL RECOVERY FUND: NESSUN BARACCONE

Come spenderemo i soldi europei

RISIKO Il settore del credito non è mai stato così in fermento. Unicredit, Mps, Mediobanca, Banco Bpm, Bper e Agricole cambieranno faccia nel 2021. Chi ne uscirà vincitore?

Bank Revolution

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

La democrazia è la migliore organizzazione politica e civile dai tempi dei greci. L'obbligo di decidere all'unanimità non è democrazia. I fondatori dell'Europa inorridirebbero a vedere che due Paesi, come l'Ungheria e la Polonia, fatti entrare nell'Unione ai tempi di Romano Prodi presidente della Commissione europea per aiutarli a sopravvivere dopo la chiusura sovietica, impediscano all'Unione europea di fare scelte fondamentali come il Recovery fund (meglio Next generation fund) per salvare l'economia e quindi la vita di mezzo miliardo di cittadini europei. Con il piano, di fatto, non c'è solo l'effetto economico di centinaia di miliardi per riprendersi dal Covid, ma per la prima volta viene affermata la socializzazione di debiti fra i vari Stati europei. Un passo sostanziale per avere una vera Unione Europea. Per questa la cancelliera Angela

Merkel, presidente di turno dell'Unione, con legittima determinazione tedesca, ha pronto un piano per varare comunque il Next generation fund anche senza il voto dei due Paesi che da ex-comunisti sono




Cosa comprare e cosa evitare nella galassia

PARLA FRACCARO
Green e Superbonus, in ballo 60 miliardi e il futuro del pil

I PROGETTI DEL CALCIO
La politica mette a rischio gli stadi di Milano e Roma

LA STRATEGIA DI DEL FANTE
Con il nuovo piano Poste spingerà sul Danni



con PAC il VINCI 2 VOLTE
PARTECIPA AL CONCORSO PROMOSSO DA ANIMA!

Scopri di più su vinci2volte.animasgr.it

- 1 Investi i tuoi risparmi con una modalità capace di offrirti molti vantaggi.
- 2 Puoi partecipare all'estrazione di una Fiat 500 1.0 Hybrid Pop e di oltre 200 premi in palio.



Montepremi totale dell'iniziativa € 25.547,86 € (IVA esclusa e IVA inclusa). Il regolamento completo dell'iniziativa è disponibile sul sito www.vinci2volte.animasgr.it. Concorso riservato ai maggiorenti al momento della partecipazione e residenti e/o domiciliati in Italia o nella Repubblica di San Marino. Sono incluse le modalità di adesione denominate PASS e PAM. Periodo di validità dell'iniziativa: dal 1° settembre al 31 dicembre 2020.

Avvertenze: Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato e disponibile presso la sede della società. I soggetti incaricati della distribuzione e sul sito internet www.animasgr.it, i rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di opportunità e adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.



La Commissione Ue bocchia l'esonero

Addio esenzione Ires per i porti

La Commissione europea ha chiesto al governo italiano di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società (Ires) concesse ai suoi porti, così da allineare il proprio regime fiscale alle norme Ue sugli aiuti di stato. I profitti ottenuti dalle autorità portuali dalle attività economiche dovranno essere tassati in base alle normali leggi nazionali in materia di tassazione delle società per evitare distorsioni della concorrenza. La decisione è di ieri ed è frutto del risultato delle indagini della commissione europea sulla tassazione dei porti negli stati membri. Il contesto. In Italia, le autorità portuali sono completamente esenti dall'Ires. Nel gennaio 2019 la commissione ha invitato l'Italia ad adattare la propria legislazione per garantire che i porti pagassero l'imposta sui profitti derivanti dalle attività economiche allo stesso modo delle altre società in Italia. Così da mettersi in linea con le norme Ue sugli aiuti di Stato. Nel novembre 2019 la Commissione ha avviato un'indagine approfondita per valutare se le sue preoccupazioni iniziali in merito alla compatibilità delle esenzioni fiscali per i porti italiani con le norme Ue sugli aiuti di Stato fossero confermate o meno. Conclusa la sua valutazione, l'esecutivo Ue ha ritenuto che l'esenzione Ires per i porti italiani offra loro un vantaggio selettivo, in violazione delle norme Ue. In particolare, secondo Bruxelles: «l'esenzione fiscale non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, come la promozione della mobilità o del trasporto multimodale». E «il risparmio fiscale generato può essere utilizzato dalle autorità portuali per finanziare qualsiasi tipo di attività o per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a discapito dei concorrenti». La situazione. L'Italia deve ora rimuovere l'esenzione fiscale per garantire che, dal primo gennaio 2022, tutti i porti siano soggetti alle stesse regole di tassazione Ires. Ma, poiché l'esenzione dall'imposta sulle società per i porti esisteva già prima dell'entrata in vigore del Trattato in Italia nel 1958, questa misura viene classificata da Bruxelles come un «aiuto esistente». Di conseguenza, la bocciatura dell'esenzione non comporterà all'Italia alcun obbligo di recupero dell'imposta sulle società non pagata in passato.

32 | **DIRITTO E IMPRESA** | Italia Oggi

Imposte dimezzate in area Zes
L'Incentivo Resto al Sud esteso alle aree in crisi industriale

L'Ue dà via libera ai sussidi al turismo
in Lino Cristofari

La Commissione Ue bocchia l'esonero
Addio esenzione Ires per i porti

NO AI NEGOZIATI
Italia contro festichettano nutrizionale

L'investimento è un tema che ha occupato il tavolo dei ministri per il Bilancio 2021. L'obiettivo è di attrarre capitali e creare posti di lavoro. In questo senso, il governo ha varato una serie di misure, tra cui l'estensione dell'Incentivo Resto al Sud alle aree in crisi industriale. La Commissione europea ha bocciato l'esenzione Ires per i porti italiani, ritenendola un aiuto di Stato selettivo. L'Italia ha risposto che l'esenzione è giustificata dal fatto che i porti sono infrastrutture di interesse pubblico. La Commissione ha risposto che l'esenzione non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico e che il risparmio fiscale generato può essere utilizzato per finanziare qualsiasi tipo di attività o per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a discapito dei concorrenti. L'Italia deve ora rimuovere l'esenzione fiscale per garantire che, dal primo gennaio 2022, tutti i porti siano soggetti alle stesse regole di tassazione Ires. Ma, poiché l'esenzione dall'imposta sulle società per i porti esisteva già prima dell'entrata in vigore del Trattato in Italia nel 1958, questa misura viene classificata da Bruxelles come un «aiuto esistente». Di conseguenza, la bocciatura dell'esenzione non comporterà all'Italia alcun obbligo di recupero dell'imposta sulle società non pagata in passato.



Il Secolo XIX

Primo Piano

sistema da cambiare prima del 2022. lo shipping: «un favore fatto agli scali del nord». il governo: «lavoriamo a una proposta alternativa»

Tasse portuali, l' Europa tira dritto «L' Italia si adegui alle nostre regole»

Conclusa la valutazione, la Commissione Ue conferma: i profitti delle Authority vanno tassati

ALBERTO GHIARA

Genova La Commissione europea ha ribadito all' Italia che deve applicare alle Autorità di sistema portuale la stessa tassazione delle imprese. La decisione della Commissione ha fissato il primo gennaio 2022 come limite per adeguare la legislazione nazionale in materia e arriva a conclusione di un' indagine avviata nel novembre 2019 per verificare la compatibilità delle esenzioni fiscali dei porti italiani con le norme europee sugli aiuti di Stato. La mossa europea potrebbe avere diversi effetti, secondo gli esperti: o l' Italia saprà far valere le proprie ragioni, «da mesi - ha detto ieri il sottosegretario Roberto Traversi - sosteniamo di fronte all' Europa che le nostre scelte normative sono assolutamente legittime»; oppure dovrà modificare la propria legislazione. Fra le ipotesi sul tappeto c' è l' idea di sdoppiare i bilanci delle Autorità di sistema, contabilizzando diversamente le attività economiche e non economiche. La pressione dell' Unione europea potrebbe però spingere l' Italia a trasformare le Authority in enti economici o in vere e proprie società per azioni. Ieri la ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, ha assicurato di aver già «avviato un confronto con la Commissione europea sul tema della

tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata, senza penalizzare - ha aggiunto - il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle autorità europee in accordo con tutti gli attori del settore». Il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, è convinto che la scadenza del 2022 fissata dalla Commissione non sarà perentoria e ha spiegato: «C' è una procedura in corso e non è detto che, alla fine, si dovrà trovare una soluzione alternativa al sistema attuale. L' importante è non farsi trovare impreparati e portare avanti la linea per cui il sistema italiano è differente rispetto a quello di altri Paesi europei». Per Brando Benifei, membro della commissione trasporti dell' Parlamento, «ci dev' essere un dialogo profondo fra la Commissione e il governo italiano, ma anche con i singoli porti, per valutare le specificità del sistema italiano e arrivare a una soluzione ragionevole e sostenibile». Più accese le reazioni sul fronte politico italiano. «La decisione della Commissione - ha denunciato Raffaella Paita, presidente della commissione trasporti della Camera - è una vera e propria mazzata per il settore». Paita l' ha definita «ingiusta e dannosa» perché non tiene conto che le Authority «non esercitano una funzione imprenditoriale, bensì pubblica, di regolazione e vigilanza» e perché mette a rischio il funzionamento dei porti italiani. Secondo Edoardo Rixi, deputato della stessa commissione trasporti, «è una decisione surreale, che arriva nella stessa settimana di numerose altre decisioni sfavorevoli all' Italia, come quelle sulla direttiva Bolkestein e sulle gallerie. C' è una dimensione politica: è un segnale di inasprimento, se arrivano tutte nella stessa settimana. E una dimensione tecnica: la difesa dell' Italia non era solida, il governo italiano se n' è lavato le mani. Adesso si apre la possibilità di trasformare le Authority in società per azioni, sia pure a controllo pubblico, altrimenti si rischia di avere un sistema poco flessibile, con un ente pubblico che deve rispondere come un' azienda».



Il Secolo XIX

Primo Piano

I presidenti di Federagenti, Gian Enzo Duci, Federlogistica-Confrtrasporto, Luigi Merlo, e Assarmatori, Stefano Messina, si sono detti contrari alla posizione della Commissione europea. «Nelle prossime ore - hanno annunciato - faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale tentare di contrastare il rischio che l' assurda imposizione europea, che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso, possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

il caso

Ue contro Italia "Autorità portuali abolite subito le esenzioni fiscali"

La commissione: " Se generano profitti devono essere tassate come le altre società". Paita: " Decisione ingiusta e dannosa"

La scure di Bruxelles sulla portualità italiana. La decisione ufficializzata ieri e notificata al governo Conte di cancellare l' esenzione della tassa sulle imprese alle autorità di sistema portuale rischia di avere ripercussioni gravissime sull' organizzazione degli scali della Penisola, a cominciare da quelli della Liguria che sono al vertice della movimentazione di container e di altre tipologie di merce. Non a caso, la presidente della commissione Trasporti della Camera, Lella Paita, Italia Viva, ha subito reagito al provvedimento bocciandolo come " ingiusto e dannoso". Rischioso, infatti, equiparare le autorità portuali alle altre società di natura privata per il solo fatto che queste generano reddito sotto forma di imposte da attività economiche prodotte da altri. Proprio mentre si discute sulla natura delle authority, penalizzate dal non poter agire come soggetti economici, arriva ora una contestazione che sembra suonare come una beffa. L' impressione, comunque sia, è che andrà ad aprirsi un contenzioso robusto con l' Unione Europea destinato a durare a lungo, a meno di non trovare una mediazione che possa risolvere la partita. Ma andiamo per gradi. Dopo vari tentativi di

trovare una soluzione a una questione che è sul tavolo da tempo, Bruxelles decide di agire. Le interlocuzioni con il ministero dei Trasporti, che ha da tempo il dossier aperto sul suo tavolo, non hanno prodotto risultati e a questo punto l' Europa decide di procedere. L' atto ufficiale è firmato dalla Commissione Ue che chiede formalmente all' Italia di abolire l' esenzione dalla tassa sulle imprese concessa ai porti. « Se le autorità portuali generano profitti da attività economiche, devono essere tassate come le altre società. La decisione di oggi (ieri per chi legge n. d. r.) per l' Italia, come in precedenza per Paesi Bassi, Belgio e Francia, chiarisce che esenzioni ingiustificate distorcono la concorrenza e devono essere rimosse » spiega la commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager. La tassa, in vigore fin dal Secondo Dopoguerra, va cancellata ed è proprio la sua longevità a determinarne il destino. L' esenzione dall' imposta esisteva già prima dell' entrata in vigore del Trattato nel 1958, ed è quindi da considerare « aiuto esistente » . Il provvedimento non è retroattivo, ma ora deve correggere questa distorsione e «prendere le misure necessarie» per assicurare che dal 1 gennaio 2022 le norme fiscali sui porti siano allineate a quelle della altre società. Già all' inizio del 2019 Bruxelles aveva chiesto all' Italia di agire e a novembre aveva avviato un' indagine approfondita «per valutare se l' esenzione italiana fosse compatibile con le regole sugli aiuti di Stato » . Ora è scaduto il tempo delle valutazioni e quindi la Commissione ritiene che « l' esenzione dall' imposta sulle società concessa ai porti italiani fornisce loro un vantaggio selettivo, in violazione delle norme Ue. In particolare, l' esenzione fiscale non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, come la promozione della mobilità o del trasporto multimodale. Il risparmio fiscale generato può essere utilizzato dal porto per finanziare qualsiasi tipo di attività o per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a scapito dei concorrenti e di una concorrenza leale». Durissima, si diceva all' inizio, la reazione italiana. «La decisione della Commissione europea di abolire le esenzioni fiscali per le autorità di sistema portuale rappresenta una vera e propria mazzata per il settore - spiega Lella Paita, presidente della commissione Trasporti della Camera - La posizione europea è ingiusta e dannosa. E' ingiusta perché equipara le autorità di sistema



portuale alle società per azioni, e non tiene quindi conto del fatto che queste non esercitano una funzione imprenditoriale bensì pubblica di regolazione e vigilanza. Dannosa perché finisce per indebolire e danneggiare un segmento



La Repubblica (ed. Genova)

Primo Piano

fondamentale del sistema portuale italiano, mettendone a rischio il funzionamento. Chiediamo per questo al ministro dei Trasporti, che da noi è stato più volte messo in guardia su questo problema, di attivarsi subito per scongiurare gli effetti di un' interpretazione errata da parte dell' Europa. Ricordo che le authority gestiscono il Demanio per conto dello stato». - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

Ue a Italia, abolire esenzioni fiscali ai porti

'Se guadagnano da attività economiche siano tassati come altri'

(ANSA) - BRUXELLES, 04 DIC - La Commissione Ue ha chiesto all' Italia di abolire l' esenzione dalla tassa sulle imprese concessa ai porti. "Se le autorità portuali generano profitti da attività economiche, devono essere tassate come le altre società. La decisione di oggi per l' Italia - come in precedenza per Paesi Bassi, Belgio e Francia - chiarisce che esenzioni ingiustificate distorcono la concorrenza e devono essere rimosse", ha detto la commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager. Dal momento che l' esenzione dall' imposta sulle società per i porti esisteva già prima dell' entrata in vigore del Trattato nel 1958, questa misura è considerata "aiuto esistente", sottolinea la Commissione, e quindi l' Italia non ha l' obbligo di recuperare la tassa non pagata in passato. Ma ora deve "prendere le misure necessarie" per assicurare che dal 1 gennaio 2022 le norme fiscali sui porti siano allineate a quelle della altre società. La Commissione aveva chiesto all' Italia di allineare le sue norme già a gennaio 2019, e a novembre 2019 aveva avviato un' indagine approfondita per valutare se l' esenzione italiana fosse compatibile con le regole sugli aiuti di Stato. Oggi, dopo aver concluso la sua valutazione, la Commissione ritiene che "l' esenzione dall' imposta sulle società concessa ai porti italiani fornisce loro un vantaggio selettivo, in violazione delle norme Ue. In particolare, l' esenzione fiscale non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, come la promozione della mobilità o del trasporto multimodale. Il risparmio fiscale generato può essere utilizzato dal porto per finanziare qualsiasi tipo di attività o per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a scapito dei concorrenti e di una concorrenza leale". (ANSA).



Commissione Ue: Italia metta fine a esenzioni fiscali per porti

Profitti autorità portuali vanno tassati come per altre imprese

Bruxelles, 4 dic. (askanews) - La Commissione europea ha chiesto oggi all'Italia di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società concesse alle autorità portuali sul proprio territorio, allineando il proprio regime fiscale alle norme dell'Ue sugli aiuti di Stato, entro il primo gennaio 2022. "I profitti che le autorità portuali ricavano dalle loro attività economiche devono essere tassati ai sensi delle normali leggi nazionali in materia di tassazione delle società per evitare distorsioni concorrenza", afferma la Commissione in una nota, a conclusione delle proprie indagini sui regimi fiscali dei porti negli Stati membri, e che precedentemente aveva coinvolto anche casi in Francia, Olanda e Belgio. In Italia, le autorità portuali sono completamente esenti dall'imposta sul reddito delle società. Nel gennaio 2019, la Commissione aveva invitato le autorità competenti ad adattare la legislazione nazionale per garantire che pagassero le tasse sugli utili da attività economiche, come le altre società nel Paese e in linea con le norme Ue; successivamente, nel novembre 2019, l'Esecutivo comunitario aveva avviato un'indagine approfondita sulla questione. L'inchiesta ha concluso che l'esenzione dall'imposta sulle società concessa alle autorità portuali italiane fornisce loro un vantaggio selettivo, in violazione delle norme Ue sugli aiuti di Stato. In particolare, la Commissione ritiene che l'esenzione fiscale non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, come la promozione della mobilità o del trasporto multimodale. Inoltre, il risparmio fiscale generato può essere utilizzato dall'autorità portuale per finanziare qualsiasi tipo di attività, e anche per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a scapito dei concorrenti. "Il dialogo tra la Commissione e le autorità italiane - si legge nella nota - è in corso. L'Italia ora deve prendere le misure necessarie per rimuovere l'esenzione fiscale al fine di garantire che, dal 1° gennaio 2022, tutti i porti siano soggetti alle stesse norme sulle imposte sulle società che sono applicate alle altre imprese. Italia e Commissione continueranno i loro scambi costruttivi in materia". Da notare, comunque, che siccome l'esenzione dall'imposta sulle società per le autorità portuali esisteva già prima dell'entrata in vigore in Italia del Trattato sulla Comunità economica europea, nel 1958, questa misura è considerata come "aiuto esistente". Pertanto, la decisione odierna non impone all'Italia l'obbligo di recuperare le imposte sulle società che non sono state pagate in passato.



Tassazione sui porti: De Micheli, confronto in corso con UE per soluzione che non penalizzi il sistema

(FERPRESS) Roma, 4 DIC Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un confronto con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata. Lo afferma la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli. Siamo impegnati a risolvere il tema della tassazione aggiunge senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle Autorità Europee in accordo con tutti gli attori del settore. L'economia del mare e la piena valorizzazione dei nostri scali marittimi conclude è uno dei capisaldi strategici del piano infrastrutturale Italia Veloce per il rilancio del nostro Paese. Abbiamo già stanziato importanti finanziamenti per sostenere i porti nella crisi causata dalla pandemia e una quota rilevante di risorse del Recovery Fund verrà destinata al sistema portuale per far compiere un salto di qualità, nella direzione della competitività e dell'ammodernamento infrastrutturale.



Federagenti, Federlogistica Confraspporto e Assarmatori Confraspporto: no a tasse imposte da UE sui porti italiani

(FERPRESS) Roma, 4 DIC Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. Si tratta reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e ne-vice Presidente di Confraspporto di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare occhiali nordeuropei per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione. È necessario prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Confraspporto che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie. Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. afferma Stefano Messina, Presidente di Assarmatori-Confraspporto Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale. È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Nelle prossime ore annunciano i tre Presidenti faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa.



Bruxelles va all' attacco dei porti italiani: "Dovete tassarli"

By Claudio Paudice

Hp porti Nonostante un negoziato durato un anno e l' irruenza di una pandemia che ha spezzato i traffici globali, Bruxelles non è arretrata di un millimetro: l' Italia dovrà tassare i suoi porti. "Se le autorità portuali generano profitti da attività economiche, devono essere tassate come le altre società. La decisione di oggi per l' Italia chiarisce che esenzioni ingiustificate distorcono la concorrenza e devono essere rimosse", ha detto la commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager comunicando la decisione dell' Ue. Tradotto: le autorità portuali italiane (AdSP) devono pagare dazio, altrimenti si aprirà la strada della procedura di infrazione. La disputa tra Roma e Bruxelles, iniziata nel 2017 ed e ntrata nel vivo quest' anno, non è solo di natura fiscale ma ha implicazioni enormi di natura giuridica, economica e soprattutto strategica per il Paese. A gennaio la Commissione ha aperto una indagine contro l' Italia perché non applica l' Ires sulle attività svolte all' interno dei suoi porti. Secondo l' Ue, i porti costituiscono attività economica perché affidano concessioni dietro il pagamento di un canone. Questo canone per l' Ue è assimilabile a rapporto di locazione (e quindi tassabile), per l' Italia invece a una imposta (e quindi per ovvie ragioni non tassabile). Ma a Bruxelles poco importa, perché "la classificazione dei canoni portuali come imposte non è rilevante per determinare se le Asp svolgano una attività economica. Ciò che conta è che sia pagato denaro a fronte di una contropartita". L' esenzione, per Bruxelles, fornisce quindi un "vantaggio selettivo" e integra una condotta di "concorrenza sleale", d' altronde - dice sempre la Commissione - altri Paesi in passato si sono dovuti adeguare, come Paesi Bassi, Belgio, Spagna e Francia. La questione è un po' più complessa. Secondo le norme italiane, confermate da varie pronunce della Cassazione, i porti non svolgono attività commerciali ma sono enti pubblici non economici che regolamentano e controllano le attività svolte dai soggetti operanti nei porti. Loro sì, sono invece sottoposti al pagamento delle tasse. "Il canone delle concessioni viene predeterminato dallo Stato e sui nostri avanzi di amministrazione o utili - spiega all' HuffPost Zeno D' Agostino, presidente del porto di Trieste - non abbiamo discrezionalità ma l' obbligo di reinvestirli, salvo la parte che versiamo a Roma, nelle attività dell' Autorità". "Quando affidiamo una concessione", continua D' Agostino, che è anche vicepresidente dell' associazione europea di categoria (Espo), "noi non facciamo calcoli di redditività: la legge stabilisce che le aree possono essere concesse solo a soggetti che sviluppano valore per il territorio, progettualità ad esempio con le università, e garantiscano determinati livelli di occupazione. Ragioniamo come lo Stato creando valore per la collettività, non come imprese attente al profitto. Su questi temi c' è una profonda ignoranza, anche a Bruxelles". Il problema però nasce altrove: tutta la normativa Ue sulla tassazione dei porti è costruita sul modello delle portualità del Nord Europa (Rotterdam, Anversa, Amburgo) basato sulla corporatisation , profondamente diverse da quelle del Sud e dell' Italia. La Commissione ha giustificato la richiesta all' Italia ricordando come altri Paesi in passato si siano adeguati. Ma in Belgio la normativa nazionale già prevede che i porti appartengano alle imprese, così come negli altri del Northern Range. La Spagna, dopo un percorso conflittuale analogo a quello italiano, si è adeguata alle richieste di Bruxelles ma successivamente l' autorità portuale di Bilbao ha aperto un contenzioso con la Commissione. Anche in Francia la situazione è ben diversa da quella italiana, perché i porti non sono del demanio ma proprietà delle



authority. Banca d' Italia Modelli La situazione diventa paradossale quando la si mette sul piano della concorrenza sleale. Mentre il Nord Europa è un mercato chiuso e omogeneo (almeno fino all' entrata in vigore della Brexit), i porti del Sud Europa hanno a che fare ogni giorno con la concorrenza dei porti extra-comunitari del Mediterraneo.



Huffington Post

Primo Piano

"Abbiamo di fronte i porto di Tangeri Med e Port Said che regalano aree agli investitori, non applicano le tasse", dice D' Agostino, "E sono in costruzione altri porti in Algeria e Tunisia. Insomma ci fanno una concorrenza aggressiva". Basti pensare alle norme e al costo del lavoro nelle imprese del Nord Africa. Non solo: il Pireo, sebbene nell' Ue, già gode dei massicci investimenti del colosso statale cinese Cosco che hanno fatto quadruplicare i traffici in pochi anni. In altre parole, il concorrente di Gioia Tauro non è Rotterdam o Anversa, ma il Nord Africa. I porti del Nord sono morfologicamente e gestionalmente diversi dai nostri. "Sono porti fluviali e fin dalla notte dei tempi svolgono imponenti attività di dragaggio: lì sono considerate di interesse pubblico e non commerciale (quindi tassabile, ndr) dall' Ue perché i problemi dei fondali non riguardano solo il porto ma tutta la rete fluviale del Paese. Per noi che di fronte abbiamo il mare aperto, quelle attività come verrebbero considerate?", chiede D' Agostino. La ministra dei Trasporti Paola De Micheli invierà presto a Bruxelles una sua proposta di mediazione, nel "dialogo costruttivo in corso per una soluzione adeguata", ha fatto sapere con una nota. "Siamo impegnati a risolvere il tema senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti". L' orientamento italiano, secondo fonti vicine alla questione, è quella di andare verso la doppia contabilità, separando - come richiesto dalla Commissione - le attività commerciali da quelle non commerciali, negoziando prima del gennaio 2022 - quando entrerà in vigore la decisione della Commissione - quali far rientrare nell' una o nell' altra categoria. "Qui il problema non è pagare o meno l' Iva", avverte però D' Agostino. Sono le implicazioni di tipo strategico. Perché la messa a gara delle attività portuali può aprire la strada alle privatizzazioni, in un contesto di certo poco favorevole per l' Italia che non dispone di campioni nazionali nell' industria del mare. "Basta approcci da ragionieri e azzecagarbugli su questioni strategiche, qui ci sono cinesi e americani che si stanno spartendo il mondo, e l' Europa cosa fa? Si attacca ai cavilli? E lo dico da grande sostenitore dell' Ue". Se domani il Governo italiano vorrà investire nel porto di Trieste, dovrà passare per Bruxelles che potrà opporsi. Se invece a voler investire sarà il colosso pubblico cinese, potrà farlo perché considerato un soggetto imprenditoriale. "Qui - attacca D' Agostino - rischiamo che le imprese statali cinesi o di altri Paesi, gonfie di soldi pubblici, entrino a casa nostra per fare quello che a noi non viene più consentito. Attenzione". I porti italiani già sono stati fiaccati dal Covid. Nel primo semestre di quest' anno, il tonnellaggio dei traffici di è calato dell' 11,5% rispetto all' anno scorso, quello dei container del 10% in Teu (ordine di grandezza per i contenitori) per i porti gateway, cioè quelli al servizio di import/export. Non solo le argomentazioni, pure il tempismo della decisione di Bruxelles lascia perciò perplessi. Leggi anche... Bruxelles vuole tassare i porti italiani e aprire la strada alle privatizzazioni (di C. Paudice) Leggi anche... Il dumping nordeuropeo, le tasse Ue e il "cartello": tre insidie per i porti italiani (di C. Paudice)

L' Italia ha perso la battaglia con l' UE sulla tassazione delle authority portuali

Dal primo gennaio 2022 le Autorità di Sistema Portuale dovranno essere soggette alle stesse norme fiscali che valgono per le altre imprese L' Italia ha perso la battaglia con l' Unione Europea sulla tassazione delle authority portuali italiane. Oggi infatti la Commissione Europea ha confermato la richiesta al governo di Roma di rimuovere l' esenzione dall' imposta sulle società per le Autorità di Sistema Portuale italiane, sollecitando tale azione al fine di allineare il regime fiscale nazionale alle norme UE in materia di aiuti di Stato e ribadendo che - per evitare distorsioni della concorrenza - i profitti che le autorità portuali traggono dalle loro attività economiche devono essere assoggettati all' imposizione ordinaria prevista per le società dalla legislazione italiana, imposizione rispetto alla quale attualmente le **AdSP** sono totalmente esentate. All' inizio del 2019 la Commissione UE aveva invitato l' Italia ad adeguare in tal senso la legislazione nazionale e alla fine dello stesso anno aveva avviato un' indagine per accertare il fondamento dell' incompatibilità delle esenzioni fiscali concesse ai porti italiani con le norme sugli aiuti di Stato dell' UE, indagine - ha reso noto oggi Bruxelles - da cui è risultato che «l' esenzione dall' imposta sulle società conferisce ai porti italiani un vantaggio selettivo, violando così le norme UE in materia di aiuti di Stato» (dell' 8 gennaio e 15 novembre 2019). Secondo la Commissione, infatti, «l' esenzione non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, ad esempio la promozione della mobilità o del trasporto multimodale, mentre invece le autorità portuali possono usare gli sgravi fiscali che non derivano per finanziare qualunque tipo di attività o sovvenzionare le tariffe praticate dai porti agli utenti portuali, a detrimento dei loro concorrenti e di una concorrenza leale». L' Italia dovrà quindi adottare le misure necessarie ad abolire l' esenzione per assicurare che dal primo gennaio 2022 a tutte le Autorità di Sistema Portuale si applichino le stesse norme fiscali che valgono per le altre imprese. Tuttavia all' Italia non viene imposto l' obbligo di recuperare l' imposta sul reddito delle società che non è stata versata in passato dalle **AdSP**, e prima ancora dalle Autorità Portuali o da altri enti che svolgevano le stesse funzioni, in quanto la misura italiana, che risale a prima del 1958 anno in cui il trattato che ha istituito la Comunità Economica Europea è entrato in vigore in Italia, è considerata un "aiuto esistente". Confermando la sua analisi sulle attività svolte dalle autorità portuali nell' UE, la Commissione Europea ha ribadito che fra le attività di tipo non economico svolte dalle autorità portuali, e quindi escluse dal campo di applicazione delle norme UE in materia di aiuti di Stato, rientrano, tra le altre, quelle per la sicurezza e il controllo del traffico marittimo o per la sorveglianza antinquinamento, mentre tra le attività di tipo economico svolte dalle authority portuali, e come tali soggette alle norme UE in materia di aiuti di Stato, rientrano quelle per lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali come ad esempio la concessione dell' accesso al porto a fronte di un pagamento. «Le norme UE in materia di concorrenza - ha commentato la commissaria europea alla Concorrenza, Margrethe Vestager - riconoscono l' importanza dei porti per la crescita economica e lo sviluppo regionale e consentono agli Stati membri di investire in questo settore. Al tempo stesso, per tutelare la concorrenza, la Commissione deve garantire che eventuali utili generati dalle attività economiche delle autorità portuali siano tassati allo stesso modo degli utili delle altre imprese. La decisione odierna indirizzata all' Italia, come già quelle rivolte ai Paesi Bassi, al Belgio e alla Francia, ribadisce che concedere ai porti esenzioni ingiustificate dall' imposta sulle società falsa la parità delle condizioni concorrenziali e nuoce alla concorrenza leale. Queste esenzioni vanno quindi abolite».





De Micheli: siamo impegnati a risolvere il tema della tassazione senza penalizzare il sistema della portualità italiana

Federagenti, Federlogistica e Assarmatori chiedono risposte e sollecitano iniziative. È tranquillizzante la reazione della ministra alle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, all' invito odierno della Commissione Europea di imporre alle Autorità di Sistema Portuale italiane di corrispondere all' erario tutte le tasse richieste alle imprese commerciali. Non lo è affatto, invece, quella di tre organizzazioni che rappresentano gli operatori italiani della logistica e dei trasporti marittimi. «Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha assicurato De Micheli - ha avviato un confronto con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata. Siamo impegnati - ha precisato la ministra - a risolvere il tema della tassazione senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle autorità europee in accordo con tutti gli attori del settore». Non è chiaro quando questa interlocuzione con la Commissione UE sia stata avviata, dato che da molto

tempo Bruxelles ha reso nota l' intenzione di imporre alle autorità italiane di revocare l' esenzione dal pagamento dell' imposta sul reddito delle società concessa alle autorità portuali nazionali. Certo è che se è iniziata tempo fa, evidentemente non ha sortito i risultati sperati. Assai meno tranquillizzante, per chi ritiene che l' odierna decisione di Bruxelles sia sbagliata, la rassicurazione di De Micheli sulla centralità della portualità per l' economia italiana e sulle risorse economiche ad essa destinata. Tradotto dal politico, uno potrebbe ad esempio arguire che la sottolineatura sia intesa a tranquillizzare i porti sul fatto che, se gravati da questa inattesa tassazione, riceveranno fondi che li potranno comunque in grado di svilupparsi e competere. Oppure se ne potrebbe dedurre che tali risorse sono a compensazione della partita persa dal governo. «L' economia del mare e la piena valorizzazione dei nostri scali marittimi - ha infatti chiosato la ministra De Micheli - è uno dei capisaldi strategici del piano infrastrutturale "Italia Veloce" per il rilancio del nostro Paese. Abbiamo già stanziato importanti finanziamenti per sostenere i porti nella crisi causata dalla pandemia e una quota rilevante di risorse del Recovery Fund verrà destinata al sistema portuale per far compiere un salto di qualità, nella direzione della competitività e dell' ammodernamento infrastrutturale». Assai più preoccupate le reazioni di chi, come operatore, è utente dei porti o lavora con gli scali portuali. «Si tratta - ha commentato il presidente della federazione degli agenti marittimi italiani Federagenti, Gian Enzo Duci, che è anche vicepresidente di Confrasperto - di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l' Unione potesse usare "occhiali nordeuropei" per leggere il sistema portuale italiano». «Ora - ha proseguito Duci - è indispensabile che il governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione». Un suggerimento che prospetta una nuova stagione di conflittualità con la Commissione Europea, dato che questa ha più volte chiarito quali sono le questioni centrali, a partire dalla riscossione dei canoni di concessione. Il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, ha chiesto «che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate - ha sottolineato - significherebbe distruggere l' intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio



1 dicembre 2020

De Micheli: siamo impegnati a risolvere il tema della tassazione senza penalizzare il sistema della portualità italiana

Federagenti, Federlogistica e Assarmatori chiedono risposte e sollecitano iniziative

È tranquillizzante la reazione della ministra alle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, all' invito odierno della Commissione Europea di imporre alle Autorità di Sistema Portuale italiane di corrispondere all' erario tutte le tasse richieste alle imprese commerciali. Non lo è affatto, invece, quella di tre organizzazioni che rappresentano gli operatori italiani della logistica e dei trasporti marittimi.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha assicurato De Micheli - ha avviato un confronto con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata. Siamo impegnati - ha precisato la ministra - a risolvere il tema della tassazione senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle autorità europee in accordo con tutti gli attori del settore.

Non è chiaro quando questa interlocuzione con la Commissione UE sia stata avviata, dato che da molto tempo Bruxelles ha reso nota l' intenzione di imporre alle autorità italiane di revocare l' esenzione dal pagamento dell' imposta sul reddito delle società concessa alle autorità portuali nazionali. Certo è che se è iniziata tempo fa, evidentemente non ha sortito i risultati sperati.

Assai meno tranquillizzante, per chi ritiene che l' odierna decisione di Bruxelles sia sbagliata, la rassicurazione di De Micheli sulla centralità della portualità per l' economia italiana e sulle risorse economiche ad essa destinata. Tradotto dal politico, uno potrebbe ad esempio arguire che la sottolineatura sia intesa a tranquillizzare i porti sul fatto che, se gravati da questa inattesa tassazione, riceveranno fondi che li potranno comunque in grado di svilupparsi e competere. Oppure se ne potrebbe dedurre che tali risorse sono a compensazione della partita persa dal governo. «L' economia del mare e la piena valorizzazione dei nostri scali marittimi - ha infatti chiosato la ministra De Micheli - è uno dei capisaldi strategici del piano infrastrutturale "Italia Veloce" per il rilancio del nostro Paese. Abbiamo già stanziato importanti finanziamenti per sostenere i porti nella crisi causata dalla pandemia e una quota rilevante di risorse del Recovery Fund verrà destinata al sistema portuale per far compiere un salto di qualità, nella direzione della competitività e dell' ammodernamento infrastrutturale».

Assai più preoccupate le reazioni di chi, come operatore, è utente dei porti o lavora con gli scali portuali. «Si tratta - ha commentato il presidente della federazione degli agenti marittimi italiani Federagenti, Gian Enzo Duci, che è anche vicepresidente di Confrasperto - di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l' Unione potesse usare "occhiali nordeuropei" per leggere il sistema portuale italiano».

«Ora - ha proseguito Duci - è indispensabile che il governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione».

è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull' efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie». «Un conto - ha commentato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - è adempiere a un obbligo



Informare

Primo Piano

di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale». I presidenti di Federagenti, Federlogistica e Assarmatori hanno annunciato che nelle prossime ore faranno pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale - hanno spiegato Duci, Merlo e Messina - quantomeno tentare di contrastare il rischio che «l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore - hanno lamentato Duci, Merlo e Messina - fatto ai porti del Nord Europa».

Duci, Merlo, Messina: da Federagenti, Federlogistica Confraspporto e Assarmatori Confraspporto un fermo no alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani

Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. "Si tratta - reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Confraspporto - di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare "occhiali nordeuropei" per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle **AdSP** che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione". "È necessario - prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Confraspporto - che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie". "Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. - afferma Stefano Messina, Presidente di Assarmatori-Confraspporto - Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale". È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle **ADSP** ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Nelle prossime ore - annunciano i tre Presidenti - faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che "l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa".



Informazioni Marittime

Primo Piano

Entro il 2022 l' Italia dovrà riformare l' erario dei porti

Decisione definitiva della Commissione europea: i porti italiani devono pagare le tasse sui profitti generati dai canoni di concessione. Poco più di un anno di tempo per trovare il modo

di Paolo Bosso Poco più di un anno di tempo per riformare il sistema fiscale portuale italiano, altrimenti scatterà la procedura di infrazione. Lo ha deciso la Commissione europea al termine della seconda e ultima indagine sul regime fiscale portuale dell' Italia, confermando quello che la sua Dg Competition aveva stabilito ad aprile 2018 , che il Paese dovrà abolire l' esenzione sul reddito delle Autorità di sistema portuale e far pagare sostanzialmente le tasse allo Stato. L' annuncio della Commissione fissa una scadenza: questo nuovo regime fiscale dovrà essere operativo a partire dal primo gennaio del 2022 e cambierà inesorabilmente i connotati dell' erario portuale italiano. La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha commentato in una nota di essere impegnata col dicastero «a risolvere il tema della tassazione senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle autorità europee in accordo con tutti gli attori del settore. Abbiamo già stanziato importanti finanziamenti per sostenere i porti nella crisi causata dalla pandemia e una quota rilevante di risorse del Recovery Fund verrà destinata al sistema portuale per far compiere un salto di qualità, nella direzione della competitività e dell' ammodernamento infrastrutturale». Il confronto tra Italia e Bruxelles in materia va avanti da oltre due anni . È iniziato prima polemico, con diversi esponenti della portualità italiana che hanno chiamato in causa la sovranità nazionale e la necessità di mantenere gli enti di gestione portuale così come sono, salvo poi rientrare su posizioni più razionali: è proprio la sovranità nazionale che Bruxelles mette in discussione, ed è lei l' unica che può farlo negli interessi di tutti gli Stati membri. Ormai è chiaro, ma lo era già da quando l' Ue si è espressa con le prime conclusioni, che in qualche modo ci si dovrà adeguare con un nuovo regime fiscale portuale che rispecchi una maggiore uniformità agli altri Stati membri. Per chi volesse approfondire le posizioni in gioco, rimandiamo a questo approfondimento . Leggi anche : I porti italiani devono pagare le tasse? Le tasse che l' Ue chiede all' Italia sono principalmente quelle ricavate dai porti nella riscossione dei canoni demaniali. Sembra una richiesta strana , visto che le autorità portuali di questo Paese sono enti pubblici non economici. Dal punto di vista europeo, però, le cose stanno diversamente. I porti generano un profitto, che in quanto Stato viene reinvestito o cassato, non certo privatizzato, ma fatto sta che è un risparmio fiscale che può essere utilizzato per sovvenzionare i prezzi dei servizi, per esempio. Lo fanno continuamente i porti italiani per essere più competitivi tra loro. Ma una logica del genere applicata agli Stati membri, dove i porti europei si fanno concorrenza tra loro, in linea di principio è valida ma deve avere un limite. Proprio «per preservare la concorrenza - spiega la commissaria Ue alla Concorrenza, Margrethe Vestager - la Commissione deve garantire che, se le autorità portuali generano profitti da attività economiche, siano tassate allo stesso modo delle altre società. La decisione odierna per l' Italia, come in precedenza per Paesi Bassi, Belgio e Francia, chiarisce che esenzioni ingiustificate dall' imposta sulle società per i porti distorcono la parità campo e concorrenza leale. Devono essere rimosse». Il caso italiano è entrato sotto indagine approfondita quasi un anno fa , a gennaio 2019, quando la Commissione europea aveva invitato l' Italia e la Spagna (che si è allineata nel 2019 e ha attuato un nuovo regime da quest' anno) ad adottare un regime fiscale (corporate



income tax) per i loro porti, uniformandosi alla nuova politica europea in materia avviata nel 2013. Vestager ha spiegato in passato che i porti hanno una attività doppia: c'è il «lavoro delle autorità portuali»



Informazioni Marittime

Primo Piano

e «un lato economico». Il lavoro delle autorità portuali è quello amministrativo, di gestori del demanio pubblico, mentre l'aspetto economico è la riscossione dei canoni demaniali, cioè l'affitto delle banchine alle imprese private. In diversi porti europei le due attività sono strettamente legate. Il ragionamento che fa Vestager è quello alla base delle politiche contro gli aiuti di Stato adottate in questi anni: se ciascun porto non scorpora le attività pubbliche da quelle commerciali e adotta un regime fiscale autonomo, l'Unione europea non può pianificare uno sviluppo uniforme dei porti né avere una politica europea dei trasporti efficace, perché ci sarà sempre un governo che proverà ad avvantaggiare uno dei propri porti attraverso un regime fiscale agevolato, anche se questo è un ente statale e di fatto non potrebbe pagare le tasse. Il problema, dal punto di vista dell'Ue, che ragione per Stati membri, non per singolo stato, è che si creano le condizioni per una distorsione del mercato. Questo tipo di imposte esistono da prima dell'entrata in vigore del Trattato di Roma del 1958, quello che sancisce la nascita della Comunità economica europea, ragion per cui l'aiuto di Stato in questo caso è "aiuto esistente" e l'Italia non dovrà recuperare le tasse non pagate in passato. Secondo alcuni osservatori l'adeguamento alle norme europee sarà l'inizio di un'inesorabile trasformazione della gestione dei porti in Italia, spingendola verso una maggiore managerialità, fino alla possibile sostituzione delle autorità di sistema portuale in Spa, o in generale in società a partecipazione mista, come sono gli enti che gestiscono i porti maggiormente industrializzati d'Europa, quelli della cintura ansatica: Le Havre, Anversa, Rotterdam e Amburgo. Ma anche come sono, in Italia, gli enti che gestiscono autostrade e ferrovie. In generale, però, i porti che si affacciano nel Mediterraneo tendono ad essere maggiormente controllati dagli Stati rispetto a quelli del Nord Europa, storicamente orientati all'autonomia finanziaria. Fa eccezione il porto del Pireo, unico caso al mondo di scalo privatizzato e letteralmente venduto nel 2016 dalla Grecia a Cosco, il più grosso gruppo armatoriale del mondo controllato dallo Stato, in questo caso dalla Cina. Il rischio, paventano i critici della posizione europea, è che una volta trasformati in società private, seppur a partecipazione pubblica, i porti italiani più in difficoltà potrebbero attirare capitali stranieri per ottenere liquidità, "svendendo" proprietà strategiche e vitali per lo Stato, legate all'approvvigionamento e alle economie di scala della logistica. - credito immagine in alto.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Federagenti, Confraspporto e Assarmatori contro il "diktat nordeuropeo" di Bruxelles

Duro commento del cluster alla decisione definitiva dell' Unione europea di invitare l' Italia a cambiare il suo regime fiscale portuale. "Rischio doppia contabilità"

Un «diktat» fatto con «gli occhiali nordeuropei» la decisione della Commissione europea di far applicare all' Italia un nuovo regime fiscale a partire dal 2022. Lo affermano le associazioni Federagenti, Federlogistica-Confraspporto e Assarmatori in un comunicato. La preoccupazione principale è che si crei una doppia contabilità per le Autorità di sistema portuale (Adsp) che ne aumenterà il carico di lavoro e, inevitabilmente, la burocrazia, già ad alti livelli. «Si tratta - commenta Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo vicepresidente di Confraspporto - di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l' Unione potesse usare "occhiali nordeuropei" per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione». Il presidente di Federlogistica Confraspporto, Luigi Merlo, chiede una risposta del governo italiano «ferma e immediata. Imporre sulle autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate significherebbe distruggere l' intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull' efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie». «Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre autorità di sistema portuale», secondo afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Confraspporto. «Dobbiamo evitare - continua - che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall' armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale». Nelle prossime ore, annunciano i tre presidenti, «faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che l' assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l' emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa».



Porti, UE a Italia: abolire esenzioni fiscali

4 dicembre 2020 - 15.25 (Teleborsa) - La Commissione europea ha chiesto oggi all'Italia di abolire le esenzioni dall'imposta sulle società concesse alle autorità portuali sul proprio territorio, allineando il proprio regime fiscale alle norme dell'UE sugli aiuti di Stato, entro il primo gennaio 2022. "I profitti che le autorità portuali ricavano dalle loro attività economiche devono essere tassati ai sensi delle normali leggi nazionali in materia di tassazione delle società per evitare distorsioni concorrenza", scrive la Commissione in una nota, a conclusione delle proprie indagini sui regimi fiscali dei porti negli Stati membri, e che precedentemente aveva coinvolto anche casi in Francia, Olanda e Belgio. In Italia, le autorità portuali sono completamente esenti dall'imposta sul reddito delle società. Nel gennaio 2019, la Commissione aveva invitato le autorità competenti ad adattare la legislazione nazionale per garantire che pagassero le tasse sugli utili da attività economiche, come le altre società nel Paese e in linea con le norme UE; successivamente, nel novembre 2019, l'Esecutivo comunitario aveva avviato un'indagine approfondita sulla questione. L'inchiesta ha concluso che l'esenzione dall'imposta sulle società concessa alle autorità portuali italiane fornisce loro un vantaggio selettivo, in violazione delle norme Ue sugli aiuti di Stato. In particolare, la Commissione ritiene che l'esenzione fiscale non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, come la promozione della mobilità o del trasporto multimodale. Inoltre, il risparmio fiscale generato può essere utilizzato dall'autorità portuale per finanziare qualsiasi tipo di attività, e anche per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a scapito dei concorrenti. "Il dialogo tra la Commissione e le autorità italiane - si legge nella nota - è in corso. L'Italia ora deve prendere le misure necessarie per rimuovere l'esenzione fiscale al fine di garantire che, dal primo gennaio 2022, tutti i porti siano soggetti alle stesse norme sulle imposte sulle società che sono applicate alle altre imprese. Italia e Commissione continueranno i loro scambi costruttivi in questa materia".



No alle tasse Ue sui porti italiani

Posizione unanime di Federagenti, Federlogistica e Assarmatori

Redazione

ROMA Un fermo no alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani, arriva da Federagenti, Federlogistica e Assarmatori. In un comunicato congiunto, le tre associazioni reagiscono con decisione all'imposizione fiscale per le Autorità di Sistema portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. Si tratta reagisce Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo-vice presidente di Confraspporto di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare occhiali nordeuropei per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle **AdSp** che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione. È necessario prosegue Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confraspporto che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extra costi che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie. Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema portuale. afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Confraspporto Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale. È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle **AdSp** ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Nelle prossime ore annunciano i tre presidenti faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa.



Confronto Mit e Ue su tassazione dei porti

De Micheli: dialogo costruttivo per definire soluzione adeguata

Redazione

ROMA Un confronto con la Commissione europea sul tema della tassazione dei porti avviato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la Commissione europea è stato annunciato dalla ministra Paola De Micheli, definendo lo un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata. Siamo impegnati a risolvere il tema della tassazione aggiunge la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle Autorità Europee in accordo con tutti gli attori del settore. L'economia del mare e la piena valorizzazione dei nostri scali marittimi conclude Paola De Micheli è uno dei capisaldi strategici del piano infrastrutturale Italia Veloce per il rilancio del nostro Paese. Abbiamo già stanziato importanti finanziamenti per sostenere i porti nella crisi causata dalla pandemia e una quota rilevante di risorse del Recovery Fund verrà destinata al sistema portuale per far compiere un salto di qualità, nella direzione della competitività e dell'ammodernamento infrastrutturale.



The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC' and the text 'AGENZIA MESSAGGERO MARITTIMO'. Below the navigation bar, the main headline reads 'Confronto Mit e Ue su tassazione dei porti' with a sub-headline 'De Micheli: dialogo costruttivo per definire soluzione adeguata'. The article text is partially visible, starting with 'ROMA. "Un confronto con la Commissione europea sul tema della tassazione dei porti'...'. To the right of the article, there is a sidebar with a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' section and several news snippets, including 'Olimpiadi 2021: mare e scali portuali' and 'Segni di sicurezza vittime del coronavirus'.

Tasse e porti, spazi di manovra stretti

di Redazione Port News

E di poche ore fa la notizia che la Commissione Europea, nelle more del procedimento SA.38399, ha chiesto all'Italia di abolire le esenzioni, a suo giudizio, ingiustificate dall'imposta sulle società (IRES) per i Porti poiché falsano la parità di condizioni e la concorrenza leale nel mercato europeo. Per l'Italia, a differenza di altri Stati Membri, questa questione non è infatti relegata al mero aspetto fiscale, ma potrebbe incidere in maniera rilevante sull'infrastruttura giuridica su cui si basa la nostra portualità. Un rischio concreto nel vedere stravolta, dalle fondamenta, la Legge speciale portuale 28 gennaio 1994, n.84. Nel cercare di non entrare troppo tecnicamente nel merito, poiché sono altre le sedi per controbattere i molteplici aspetti tecnico giuridici sulla questione, anche alla luce dei differenti orientamenti giurisprudenziali nazionali e dell'Unione Europea, ritengo però utile condividere una precipua chiave di lettura. Innanzitutto, risulta quanto mai necessario evidenziare alcuni aspetti fondamentali. Il primo aspetto, in termini generali è che, a mio modestissimo parere, la Commissione Europea, nonostante la politica fiscale sia un settore non ricompreso nelle proprie competenze ai sensi dell'art. 3 TUE e 7 TFUE, è 'entrata a gamba tesa' aggirando tali articoli e ponendo la questione fiscale come distorsione della concorrenza e come aiuti di Stato vietati dall'articolo 107 TFUE. Partendo da questo assunto generale, potremmo paradossalmente e provocatoriamente denunciare il fatto che gli Stati Membri che attuano una politica fiscale molto vantaggiosa per le imprese alterano la concorrenza nel mercato europeo. Entrando, invece, nel merito della questione, la Decisione risulta erronea poiché non approfondisce il fatto che le Autorità di Sistema Portuale sono letteralmente 'Enti Pubblici non economici' per i quali non è neppure ipotizzabile il passaggio sotto controllo privato e a cui è precluso dalla Legge speciale 28 gennaio 1994, n.84, lo svolgimento di ogni attività economica inclusa la prestazione di servizi portuali. Le attività delle **AdSP**, infatti, sono quelle di regolazione del mercato portuale riguardanti le imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della medesima legge e di amministrazione dei beni demaniali pubblici. Le Autorità di Sistema Portuale, non essendo proprietarie dei beni demaniali, si limitano ad amministrare gli stessi nell'esclusivo interesse pubblico e dello Stato italiano. Come Enti Pubblici non economici, infatti, assegnano porzioni del demanio con modalità nettamente differenti da quelle di un locatore privato, poiché, inter alia, non possono determinare l'importo del canone demaniale che riscuotono dalle imprese concessionarie per conto dello Stato. Il canone è infatti prestabilito dal Legislatore secondo criteri certi e uniformi. Vi è più il fatto che in Italia non tutti i porti commerciali ricadono sotto l'autorità delle **AdSP**. Alcuni scali marittimi, infatti, rientrano nella gestione dell'Autorità Marittima. In questo caso, volendo seguire il ragionamento della Commissione EU, anche le Autorità Marittime, cioè le Capitanerie di Porto, dovrebbero essere equiparate a delle 'imprese' ed essere tassate poiché incamerano i canoni concessori. Un concetto alquanto assurdo. Negli altri Stati Membri destinatari di decisioni simili come Belgio, Francia e Paesi Bassi, le Port Authorities, contrariamente alle nostre Autorità di Sistema Portuale, gestiscono sia le aree portuali, alcune delle quali di loro stessa proprietà, che prestano servizi portuali dietro remunerazione. Inoltre, sempre a differenza del nostro ordinamento giuridico portuale, quelle stesse Port Authorities non applicano canoni predeterminati dalla Legge, ma negoziano con le imprese interessate alle infrastrutture portuali

Focus Interventi Interniste News Video Osservatorio Europeo

Me in @ Q

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with links for 'Focus', 'Interventi', 'Interniste', 'News', 'Video', and 'Osservatorio Europeo'. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Migliore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settemerale'. The main content area features a large image of a port with a ship and a headline: 'L'intervento di Gaudenzio Parenti Tasse e porti, spazi di manovra stretti'. To the right of the image is a search bar and a list of categories: Ambiente, Autorità Portuali, Coronavirus, Crociere, Commerciali ESPO Europa, GBL, Innovazione tecnologica, Logistica Portuale, Porto di Livorno, Riforma portuale, Shipping, Traffici marittimi.

gli importi del corrispettivo in funzione dell' andamento economico del mercato. Il core del problema è che la Commissione Europea inquadra l' esenzione dall' imposta sul reddito delle società, concesse alle Autorità Portuali prima e ora alle Autorità di Sistema Portuale, come Aiuto di Stato incompatibile



Port News

Primo Piano

ai sensi dell' articolo 107 del Trattato del Funzionamento dell' unione Europea. Per il nostro Testo Unico sulle Imposte dei Redditi (TUIR), invece, le **AdSP** come tutti gli altri Enti Pubblici non economici appartenenti alla pubblica amministrazione sono assoggettati al regime fiscale di cui all' art. 74 TUIR. Pertanto, a differenza di quanto asserisce la Commissione EU, non si trovano nelle stesse condizioni, di fatto e di diritto, dei soggetti indicati dall' art. 73 TUIR, in quanto nessuno di tali soggetti 'assoggettati' all' IRES riscuote tasse, in questo caso canoni demaniali, per conto dello Stato. Di conseguenza, risulta alquanto criticabile l' asserzione che l' applicazione di cui all' art. 74 TUIR per le **AdSP** avrebbe effetti distortivi per la concorrenza e gli scambi fra gli Stati membri. Il regime giuridico italiano, basato su criteri oggettivi, astratti e generali è, pertanto, profondamente diverso da quello esistente negli ordinamenti degli altri Stati Membri, destinatari di decisioni analoghe sulla tassazione dei porti. Parlare quindi Aiuti di Stato, a mio modesto parere, risulta errato e quanto mai inesatto. Un altro aspetto, che potrebbe sembrare avulso dalla questione poiché più strettamente geopolitico che giuridico, è che la Commissione dovrebbe comprendere come i Porti italiani, come gli altri euro-mediterranei, non siano tanto in competizione e concorrenza con quelli del Northern Range, ma piuttosto con quelli del Nord Africa quali Tangeri Med, Algeri e Port Said. Pertanto, negli interessi generali dell' intera economia europea, la Commissione invece di mettere in discussione l' intera struttura giuridica del Sistema Portuale italiano, dovrebbe, di contro, aiutare la Portualità italiana come 'scudo' contro l' avanzata commerciale dei Porti africani. Arrivati a questo punto si pone però il vero problema di tutta la questione e cioè, il che fare. Lo Stato italiano deve, avrebbe dovuto o perlomeno dovrebbe, difendere con più volontà i propri porti, in quanto asset strategico. Ma, forse, la verità nuda, e dolorosa per chi scrive, è che come Stato non abbiamo saputo o, peggio ancora, voluto difendere il nostro asset strategico più importante. L' iter del procedimento SA.38399, infatti, non è iniziato certamente oggi, ma nel lontano 2013 quando i servizi della Commissione Europea inviarono a tutti gli Stati membri dei questionari al fine di raccogliere informazioni riguardo la tassazione dei Porti e a eventuali altre forme di sostegno o investimenti per la gestione degli stessi. Di lì in poi l' interlocuzione con l' Unione Europea, su questo specifico tema, è stata intermittente, altalenante e alquanto flebile. Tutto il contrario di ciò che sarebbe dovuto essere, vista l' importanza che ricopre questa specifica questione. Qualcuno, forse, è rimasto abbagliato dalla cieca volontà di approfittare di questo procedimento per giustificare l' eventuale trasformazione delle Autorità di Sistema Portuale, da Ente Pubblico non economico a Società per Azioni a partecipazione pubblica. Una trasformazione in SpA che, innanzitutto, stravolgerebbe completamente il mercato del lavoro portuale poiché vi sarebbero difficoltà amministrativo-giuridiche nel procedere alle autorizzazioni ex art 16, 17 e 18 l.n. 84/94. Oltre alle altre difficoltà giuridiche nella costituzione delle stesse Spa, poiché, ricordiamolo, il demanio è inconfirabile e inalienabile per natura. Ma se per assurdo le volontà fossero quelle delle trasformazione di cui sopra, sarebbe opportuno ipotizzare gli scenari che ne potrebbero conseguire. Se le SpA Porti andassero in deficit, per esempio, il conferimento di denaro dagli Enti Pubblici che, eventualmente, la compongono dovrebbe, forse, essere inquadrato anch' esso come Aiuto di Stato incompatibile ai sensi del già citato art.107 TFUE. E se, sempre per esempio, per non incorrere in questi ipotetici Aiuti di Stato, quello stesso qualcuno aprisse a capitali privati, il gioco è presto fatto: si avrebbe la famigerata privatizzazione dei Porti italiani. La mia personale sensazione è che, parte del cluster portuale nazionale insieme ad 'apparati' di Stato (politici e alcuni Presidenti di **AdSP**) vogliano proprio questo, a discapito dell' interesse generale e in nome di una non meglio precisata efficienza amministrativa. Efficienza amministrativa che, in verità, risulta deficitaria non per la struttura giuridica dell' Ente, ma per la mancanza di competenza e capacità manageriale di alcuni vertici delle Autorità di Sistema Portuale. E questo è un dato di fatto. Che fare quindi. Il margine di manovra, arrivati a questo punto, è ormai ridotto. Le eventuali mediazioni avrebbero potuto avere un impatto ben maggiore se fossero avvenute con decisione e vigore negli anni passati in sede europea. Le ipotesi sul campo sono rimaste veramente

esigue. Impugnare la decisione dinanzi al Tribunale ai sensi dell' art. 263 TFUE, ben sapendo però che gli orientamenti giurisprudenziali dell' Unione europea sono noti e quasi tutti contrari alla nostra difesa. Una doppia fiscalità in seno alle Autorità di Sistema Portuale con le problematiche che ne deriveranno. Stravolgere completamente la portualità



Port News

Primo Piano

italiana, trasformando la **AdSP** in SpA. Prima di tutto, però, bisognerebbe essere franchi e dire chiaramente cosa si voglia fare del futuro dei Porti italiani. Un futuro che, per quanto mi riguarda, non può prescindere dal rimanere un bene pubblico: il nostro asset strategico più importante.

La Commissione Europea chiede al Governo di pagare le tasse sui porti italiani

Roma, 4 dicembre 2020 - Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. "Si tratta - reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Confrtrasporto - di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare "occhiali nordeuropei" per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle **AdSP** che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione". "È necessario - prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Confrtrasporto - che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie". "Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. - afferma Stefano Messina, Presidente di Assarmatori-Confrtrasporto - Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale". È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle **ADSP** ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Nelle prossime ore - annunciano i tre Presidenti - faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che "l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa".

The screenshot shows the Sea Reporter website with the article title "La Commissione Europea chiede al Governo di pagare le tasse sui porti italiani". The article text is partially visible, starting with "Roma, 4 dicembre 2020 - Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. "Si tratta - reagisce Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti e neo-vice Presidente di Confrtrasporto - di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare "occhiali nordeuropei" per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione". "È necessario - prosegue Merlo, Presidente di Federlogistica Confrtrasporto - che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie". "Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. - afferma Stefano Messina, Presidente di Assarmatori-Confrtrasporto - Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale". È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle ADSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Nelle prossime ore - annunciano i tre Presidenti - faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che "l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa".

Bruxelles non fa sconti: "Le attività portuali siano tassate, anche quelle delle Authority"

Redazione

Bruxelles - La Commissione europea ha chiesto all' Italia di abolire le esenzioni dall' imposta sulle società concessionarie dei suoi porti, al fine di allineare il suo regime fiscale alle norme UE in materia di aiuti di Stato. 'Gli utili ottenuti dalle Autorità portuali devono essere tassati secondo le normali leggi nazionali in materia di imposta sulle società per evitare distorsioni della concorrenza. La decisione odierna è il risultato delle indagini della Commissione sulla tassazione dei porti negli Stati membri', si legge in una nota. La commissaria Margrethe Vestager, responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato : "Le regole di concorrenza dell' UE riconoscono l' importanza dei porti per la crescita economica e lo sviluppo regionale, consentendo agli Stati membri di investire in tali infrastrutture. Allo stesso tempo, per preservare la concorrenza, la Commissione deve garantire che, se le Autorità portuali generano profitti dalle attività economiche, siano tassate allo stesso modo delle altre società. La decisione odierna per l' Italia - come in precedenza per i Paesi Bassi, il Belgio e la Francia - chiarisce che esenzioni ingiustificate dall' imposta sulle società per i porti falsano la parità di condizioni e la concorrenza leale. Devono essere rimossi". 'In Italia, le autorità portuali sono completamente esenti dall' imposta sul reddito delle società - spiega la Commissione - Nel gennaio 2019 la Commissione ha invitato l' Italia ad adeguare la propria legislazione al fine di garantire che i porti pagassero l' imposta sulle società sugli utili derivanti da attività economiche allo stesso modo di altre società in Italia, in linea con le norme UE in materia di aiuti di stato. Nel novembre 2019 la Commissione ha avviato un' indagine approfondita per valutare se siano state confermate o meno le sue preoccupazioni iniziali in merito alla compatibilità delle esenzioni fiscali per i porti italiani con le norme UE sugli aiuti di Stato'. 'Dopo aver concluso la sua valutazione, la Commissione ritiene che l' esenzione dall' imposta sulle società concessa ai porti italiani offra loro un vantaggio selettivo, in violazione delle norme UE in materia di aiuti di stato. In particolare, l' esenzione fiscale non persegue un chiaro obiettivo di interesse pubblico, come la promozione della mobilità o del trasporto multimodale. I risparmi fiscali generati possono essere utilizzati dalle Autorità portuali per finanziare qualsiasi tipo di attività o per sovvenzionare i prezzi praticati dai porti ai clienti, a scapito dei concorrenti e della concorrenza leale'. 'Il dialogo tra la Commissione e le autorità italiane è in corso - dice la Commissione - L' Italia deve ora adottare le misure necessarie per eliminare l' esenzione fiscale al fine di garantire che, a partire dal 1 ° gennaio 2022, tutti i porti siano soggetti alle stesse norme in materia di tassazione delle società delle altre società. L' Italia e la Commissione continueranno i loro scambi costruttivi in materia'. Poiché l' esenzione dall' imposta sulle società per i porti esisteva già prima dell' entrata in vigore del trattato in Italia nel 1958, questa misura è considerata un 'aiuto esistente'. Pertanto, la decisione odierna non impone alcun obbligo all' Italia di recuperare l' imposta sulle società che non è stata pagata in passato. IL QUADRO GIURIDICO 'I porti di diversi Stati membri sono in concorrenza tra loro e la Commissione si è impegnata a garantire condizioni di parità in questo importante settore economico. Le autorità portuali svolgono attività sia non economiche che economiche. Le attività non economiche, come il controllo e la sicurezza del traffico marittimo o la sorveglianza antinquinamento, rientrano in genere nelle competenze delle autorità pubbliche. Tali attività di competenza pubblica non rientrano nel campo di applicazione del



Bruxelles non fa sconti: "Le attività portuali siano tassate, anche quelle delle Authority"



Bruxelles - La Commissione europea ha chiesto all' Italia di abolire le esenzioni dall' imposta sulle società concessionarie dei suoi porti, al fine di allineare il suo regime fiscale alle norme UE in materia di aiuti di Stato. "Gli utili ottenuti dalle Autorità portuali devono essere tassati secondo le normali leggi nazionali in materia di imposta sulle società per evitare distorsioni della concorrenza. La decisione odierna è il risultato delle indagini della Commissione sulla tassazione dei porti negli Stati membri", si legge in una nota.

La commissaria Margrethe Vestager, responsabile della politica di concorrenza, ha dichiarato: "Le regole di concorrenza dell' UE riconoscono l' importanza dei porti per la crescita economica e lo sviluppo regionale, consentendo agli Stati membri di investire in tali infrastrutture. Allo stesso tempo, per preservare la concorrenza, la Commissione deve garantire che, se le Autorità portuali generano profitti dalle attività economiche, siano tassate allo stesso modo delle altre società. La decisione odierna per l' Italia - come in

iscriviti alla newsletter

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

iscriviti

controllo UE sugli aiuti di Stato. L' esercizio commerciale delle infrastrutture portuali, ad esempio l' accesso a pagamento al porto, costituisce invece un' attività economica. A queste attività si applicano le norme UE in materia di aiuti di Stato'.



Paita: "Tassa Ue sulle AdSP una vera mazzata per il settore"

Redazione

Roma - "La decisione della Commissione europea di abolire le esenzioni fiscali per le Autorità di sistema portuale rappresenta una vera e propria mazzata per il settore". Lo dichiara Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, a proposito della richiesta della Commissaria alla Concorrenza Margrethe Vestager. "La posizione europea - spiega - è ingiusta e dannosa. E' ingiusta perché equipara le autorità di sistema portuale alle società per azioni, e non tiene quindi conto del fatto che queste non esercitano una funzione imprenditoriale bensì pubblica di regolazione e vigilanza. Dannosa perché finisce per indebolire e danneggiare un segmento fondamentale del sistema portuale italiano, mettendone a rischio il funzionamento". "Chiediamo per questo al ministro dei Trasporti, che da noi è stato più volte messo in guardia rispetto a questo problema, di attivarsi immediatamente per scongiurare gli effetti di un'interpretazione errata da parte dell'Europa - conclude Paita -. Ricordo che le AdSP gestiscono il Demanio per conto dello stato. Se alla fine il risultato fosse quello di mettere a rischio i bilanci delle AdSP o ribaltare costi aggiuntivi agli operatori privati che stanno affrontando una crisi pesante sarebbe uno scenario assurdo".

Informative

Non è ancora partito il processo di attuazione della riforma del trasporto marittimo. Non è ancora partito il processo di attuazione della riforma del trasporto marittimo. Non è ancora partito il processo di attuazione della riforma del trasporto marittimo.

Scopri di più e sottoscrivi

Paita: "Tassa Ue sulle AdSP una vera mazzata per il settore"

di Informative

Roma - "La decisione della Commissione europea di abolire le esenzioni fiscali per le Autorità di sistema portuale rappresenta una vera e propria mazzata per il settore".

La deputata Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, a proposito della richiesta della Commissaria alla Concorrenza Margrethe Vestager: "La posizione europea - spiega - è ingiusta e dannosa. E' ingiusta perché equipara le autorità di sistema portuale alle società per azioni, e non tiene quindi conto del fatto che queste non esercitano una funzione imprenditoriale bensì pubblica di regolazione e vigilanza. Dannosa perché finisce per indebolire e danneggiare un segmento fondamentale del sistema portuale italiano, mettendone a rischio il funzionamento".

"Chiediamo per questo al ministro dei Trasporti, che da noi è stato più volte messo in guardia rispetto a questo problema, di attivarsi immediatamente per scongiurare gli effetti di un'interpretazione errata da parte dell'Europa - conclude Paita -. Ricordo che le AdSP gestiscono il Demanio per conto dello stato. Se alla fine il risultato fosse quello di mettere a rischio i bilanci delle AdSP o ribaltare costi aggiuntivi agli operatori privati che stanno affrontando una crisi pesante sarebbe uno scenario assurdo".

iscriviti alla newsletter

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

iscriviti

De Micheli: "Tasse portuali, troveremo una mediazione"

Redazione

De Micheli: "Tasse portuali, troveremo una mediazione" 04 Dicembre 2020 - Redazione Roma - «Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha avviato un confronto con la Commissione europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata». Lo afferma la ministra Paola De Micheli. «Siamo impegnati a risolvere il tema della tassazione - aggiunge - senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle autorità europee in accordo con tutti gli attori del settore ». L' economia «del mare e la piena valorizzazione dei nostri scali marittimi - conclude - è uno dei capisaldi strategici del piano infrastrutturale 'Italia Veloce' per il rilancio del nostro Paese. Abbiamo già stanziato importanti finanziamenti per sostenere i porti nella crisi causata dalla pandemia e una quota rilevante di risorse del Recovery Fund verrà destinata al sistema portuale per far compiere un salto di qualità, nella direzione della competitività e dell' ammodernamento infrastrutturale'.

Informative

De Micheli: "Tasse portuali, troveremo una mediazione"

De MICHELI, Paola - Roma

Il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha avviato un confronto con la Commissione europea sul tema della tassazione dei porti, in dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata. Lo afferma la ministra Paola De Micheli.

«Siamo impegnati a risolvere il tema della tassazione - aggiunge - senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle autorità europee in accordo con tutti gli attori del settore».

L'economia «del mare e la piena valorizzazione dei nostri scali marittimi - conclude - è uno dei capisaldi strategici del piano infrastrutturale "Italia Veloce" per il rilancio del nostro Paese. Abbiamo già stanziato importanti finanziamenti per sostenere i porti nella crisi causata dalla pandemia e una quota rilevante di risorse del Recovery Fund verrà destinata al sistema portuale per far compiere un salto di qualità, nella direzione della competitività e dell'ammodernamento infrastrutturale».

Iscriviti alla newsletter

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

Iscriviti »

Duci, Merlo e Messina in campo contro Bruxelles: "No alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani"

Redazione

Genova - Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. 'Si tratta - reagisce Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo-vice presidente di Confrtrasporto - di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare 'occhiali nordeuropei' per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle **AdSP** che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione'. (Gian Enzo Duci) 'È necessario - prosegue Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto - che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie'. (Luigi Merlo) 'Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. - afferma Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Confrtrasporto - Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi Enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale'. (Stefano Messina) "È evidente che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle **AdSP** ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia", osservano i tre presidenti. Il quali annunciano che "nelle prossime ore faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa'.



Duci, Merlo e Messina in campo contro Bruxelles: "No alle tasse imposte dalla Ue sui porti italiani"

04 DICEMBRE 2020, Redazione



Genova - Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato.

"Si tratta - reagisce Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo-vice presidente di Confrtrasporto - di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare "occhiali nordeuropei" per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle AdSP che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione".



Iscriviti alla newsletter

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

Anche i grillini in pressing sulla De Micheli: "Intervenga a Bruxelles sulle tasse ai porti italiani"

Redazione

Roma - 'La richiesta della Commissione Europea all' Italia di abolire le esenzioni fiscali dal regime dell' IRES (imposta sul reddito delle società) per le Autorità di sistema portuale ci lascia esterrefatti e rischia di mettere in ginocchio l' intero settore', così in una nota i deputati del Movimento 5 Stelle in Commissione Trasporti. 'Nelle Commissioni Trasporti e Finanze, lo scorso febbraio, tutte le forze politiche avevano approvato all' unanimità una risoluzione che impegnava il Governo a intervenire nelle sedi opportune per fermare la procedura di infrazione europea. I porti italiani non sono, come in alcuni paesi europei, società per azioni, non producono utili poiché i ricavi vengono reinvestiti nell' autorità portuale in investimenti e servizi. Un aggravio di tasse, in questo caso dell' Ires, provocherebbe importanti perdite per le Autorità portuali che gestiscono il Demanio e quindi assolvono a un servizio pubblico. Ci chiediamo cosa sia stato fatto in questi mesi di trattative con l' UE e auspichiamo che il Ministro intervenga al più presto nelle sedi opportune e su tutti i tavoli di confronto perché venga chiarita e tutelata la natura di servizio pubblico delle nostre infrastrutture portuali e sottolinei la natura illegittima di un' imposizione fiscale poiché non si può configurare la fattispecie di aiuti di Stato così come delineato dalla Commissione Europea', concludono i deputati e le deputate del M5S.



Anche i grillini in pressing sulla De Micheli: "Intervenga a Bruxelles sulle tasse ai porti italiani"

04 DICEMBRE 2020 - Redazione



Roma - "La richiesta della Commissione Europea all' Italia di abolire le esenzioni fiscali dal regime dell' IRES (imposta sul reddito delle società) per le Autorità di sistema portuale ci lascia esterrefatti e rischia di mettere in ginocchio l' intero settore", così in una nota i deputati del Movimento 5 Stelle in Commissione Trasporti. "Nelle Commissioni Trasporti e Finanze, lo scorso febbraio, tutte le forze politiche avevano approvato all' unanimità una risoluzione che impegnava il Governo a intervenire nelle sedi opportune per fermare la procedura di infrazione europea. I porti italiani non sono, come in alcuni paesi europei, società per azioni, non producono utili poiché i ricavi

iscriviti alla newsletter

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

iscriviti

Trasporti e porti, ecco le misure del MIT in Legge di Bilancio / Il documento

Redazione

Roma - Sono queste le misure del MIT a sostegno dei settori del trasporto locale, ferroviario, marittimo, porti e delle politiche abitative contenute nella Legge di Bilancio 2021 . ShipMag allega il documento redatto dal ministero che sintetizza in pillole le risorse per ogni modalità di trasporto e per i porti italiani.

Informative

Non è un'operazione straordinaria, ma un'operazione di sostegno a favore dell'economia e della società. Per accedere al sito di ShipMag cliccate sulla lettera 'S' in alto a destra. Per accedere al sito di ShipMag cliccate sulla lettera 'S' in alto a destra.

Scopri di più e iscriviti

Trasporti e porti, ecco le misure del MIT in Legge di Bilancio / Il documento

04 DICEMBRE 2020 | Redazione

Roma - Sono queste le misure del MIT a sostegno dei settori del trasporto locale, ferroviario, marittimo, porti e delle politiche abitative contenute nella Legge di Bilancio 2021. ShipMag allega il documento redatto dal ministero che sintetizza in pillole le risorse per ogni modalità di trasporto e per i porti italiani.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

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

ISCRIVITI

Articoli correlati

Shipping Italy

Primo Piano

Europa, porti italiani e tasse: rimangono solo due strade da percorrere

Contributo a cura di Gaudenzio Parenti * * Consulente giuridico portuale È di poche ore fa la notizia che la Commissione Europea, nelle more del procedimento SA.38399, ha chiesto all' Italia di abolire le esenzioni, a suo giudizio, ingiustificate dall' imposta sulle società (Ires) per i porti poiché falsano la parità di condizioni e la concorrenza leale nel mercato europeo . Per l' Italia, a differenza di altri Stati Membri, questa questione non è infatti relegata al mero aspetto fiscale, ma potrebbe incidere in maniera rilevante sull' infrastruttura giuridica su cui si basa la nostra portualità. Un rischio concreto nel vedere stravolta, dalle fondamenta, la Legge speciale portuale 28 gennaio 1994, n.84. Nel cercare di non entrare troppo tecnicamente nel merito, poiché sono altre le sedi per controbattere i molteplici aspetti tecnico giuridici sulla questione, anche alla luce dei differenti orientamenti giurisprudenziali nazionali e dell' Unione Europea, ritengo però utile condividere una precipua chiave di lettura. Innanzitutto, risulta quanto mai necessario evidenziare alcuni aspetti fondamentali. Il primo aspetto, in termini generali è che, a mio modestissimo parere, la Commissione Europea, nonostante la politica fiscale sia un settore non ricompreso nelle proprie competenze ai sensi dell' art. 3 TUE e 7 TFUE, è 'entrata a gamba tesa' aggirando tali articoli e ponendo la questione fiscale come distorsione della concorrenza e come aiuti di Stato vietati dall' articolo 107 TFUE. Partendo da questo assunto generale, potremmo paradossalmente e provocatoriamente denunciare il fatto che gli Stati Membri che attuano una politica fiscale molto vantaggiosa per le imprese alterano la concorrenza nel mercato europeo. Entrando, invece, nel merito della questione, la Decisione risulta erranea poiché non approfondisce il fatto che le Autorità di Sistema Portuale sono letteralmente 'Enti Pubblici non economici' per i quali non è neppure ipotizzabile il passaggio sotto controllo privato e a cui è precluso dalla Legge speciale 28 gennaio 1994, n.84, lo svolgimento di ogni attività economica inclusa la prestazione di servizi portuali. Le attività delle **AdSP**, infatti, sono quelle di regolazione del mercato portuale riguardanti le imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della medesima legge e di amministrazione dei beni demaniali pubblici. Le Autorità di Sistema Portuale, non essendo proprietarie dei beni demaniali, si limitano ad amministrare gli stessi nell' esclusivo interesse pubblico e dello Stato italiano. Come Enti Pubblici non economici, infatti, assegnano porzioni del demanio con modalità nettamente differenti da quelle di un locatore privato, poiché, inter alia , non possono determinare l' importo del canone demaniale che riscuotono dalle imprese concessionarie per conto dello Stato. Il canone è infatti prestabilito dal Legislatore secondo criteri certi e uniformi. Vi è più il fatto che in Italia non tutti i porti commerciali ricadono sotto l' autorità delle **AdSP**. Alcuni scali marittimi, infatti, rientrano nella gestione dell' Autorità Marittima. In questo caso, volendo seguire il ragionamento della Commissione EU, anche le Autorità Marittime, cioè le Capitanerie di Porto, dovrebbero essere equiparate a delle 'imprese' ed essere tassate poiché incamerano i canoni concessori. Un concetto alquanto assurdo. Negli altri Stati Membri destinatari di decisioni simili come Belgio, Francia e Paesi Bassi, le Port Authority, contrariamente alla nostre Autorità di Sistema Portuale, gestiscono sia le aree portuali, alcune delle quali di loro stessa proprietà, che prestano servizi portuali dietro remunerazione. Inoltre, sempre a differenza del nostro ordinamento giuridico portuale, quelle stesse Port Authority non applicano canoni predeterminati dalla Legge, ma negoziano con le imprese interessate alle infrastrutture portuali gli importi del corrispettivo in funzione dell' andamento economico del mercato. Il core del problema è che la





Shipping Italy

Primo Piano

Autorità di Sistema Portuale, come Aiuto di Stato incompatibile ai sensi dell' articolo 107 del Trattato del Funzionamento dell' unione Europea . Per il nostro Testo Unico sulle Imposte dei Redditi (TUIR), invece, le **AdSP** come tutti gli altri Enti Pubblici non economici appartenenti alla pubblica amministrazione sono assoggettati al regime fiscale di cui all' art. 74 TUIR. Pertanto, a differenza di quanto asserisce la Commissione EU, non si trovano nelle stesse condizioni, di fatto e di diritto, dei soggetti indicati dall' art. 73 TUIR, in quanto nessuno di tali soggetti 'assoggettati' all' IRES riscuote tasse, in questo caso canoni demaniali, per conto dello Stato. Di conseguenza, risulta alquanto criticabile l' asserzione che l' applicazione di cui all' art. 74 TUIR per le **AdSP** avrebbe effetti distortivi per la concorrenza e gli scambi fra gli Stati membri. Il regime giuridico italiano, basato su criteri oggettivi, astratti e generali è, pertanto, profondamente diverso da quello esistente negli ordinamenti degli altri Stati Membri, destinatari di decisioni analoghe sulla tassazione dei porti . Parlare quindi di Aiuti di Stato, a mio modesto parere, risulta errato e quanto mai inesatto. Un altro aspetto, che potrebbe sembrare avulso dalla questione poiché più strettamente geopolitico che giuridico, è che la Commissione dovrebbe comprendere come i Porti italiani, come gli altri euro-mediterranei, non siano tanto in competizione e concorrenza con quelli del Northern Range, ma piuttosto con quelli del Nord Africa quali Tangeri Med, Algeri e Port Said. Pertanto, negli interessi generali dell' intera economia europea, la Commissione invece di mettere in discussione l' intera struttura giuridica del Sistema Portuale italiano, dovrebbe, di contro, aiutare la Portualità italiana come 'scudo' contro l' avanzata commerciale dei Porti africani . Arrivati a questo punto si pone però il vero problema di tutta la questione e cioè, il che fare. Lo Stato italiano deve, avrebbe dovuto o perlomeno dovrebbe, difendere con più volontà i propri porti, in quanto asset strategico. Ma, forse, la verità nuda, e dolorosa per chi scrive, è che come Stato non abbiamo saputo o, peggio ancora, voluto difendere il nostro asset strategico più importante . L' iter del procedimento SA.38399, infatti, non è iniziato certamente oggi, ma nel lontano 2013 quando i servizi della Commissione Europea inviarono a tutti gli Stati membri dei questionari al fine di raccogliere informazioni riguardo la tassazione dei Porti e a eventuali altre forme di sostegno o investimenti per la gestione degli stessi. Di lì in poi l' interlocuzione con l' Unione Europea, su questo specifico tema, è stata intermittente, altalenante e alquanto flebile. Tutto il contrario di ciò che sarebbe dovuto essere , vista l' importanza che ricopre questa specifica questione. Qualcuno, forse, è rimasto abbagliato dalla cieca volontà di approfittare di questo procedimento per giustificare l' eventuale trasformazione delle Autorità di Sistema Portuale, da Ente Pubblico non economico a Società per Azioni a partecipazione pubblica. Una trasformazione in SpA che, innanzitutto, stravolgerebbe completamente il mercato del lavoro portuale poiché vi sarebbero difficoltà amministrativo-giuridiche nel procedere alle autorizzazioni ex art 16, 17 e 18 l.n. 84/94. Oltre alle altre difficoltà giuridiche nella costituzione delle stesse Spa, poiché, ricordiamolo, il demanio è inconfirabile e inalienabile per natura. Ma se per assurdo le volontà fossero quelle delle trasformazione di cui sopra, sarebbe opportuno ipotizzare gli scenari che ne potrebbero conseguire. Se le SpA Porti andassero in deficit, per esempio, il conferimento di denaro dagli Enti Pubblici che, eventualmente, la compongono dovrebbe, forse, essere inquadrato anch' esso come Aiuto di Stato incompatibile ai sensi del già citato art.107 TFUE. E se, sempre per esempio, per non incorrere in questi ipotetici Aiuti di Stato, quello stesso qualcuno aprisse a capitali privati, il gioco è presto fatto: si avrebbe la famigerata privatizzazione dei Porti italiani . La mia personale sensazione è che, parte del cluster portuale nazionale insieme ad 'apparati' di Stato (politici e alcuni Presidenti di **AdSP**) vogliano proprio questo, a discapito dell' interesse generale e in nome di una non meglio precisata efficienza amministrativa. Efficienza amministrativa che, in verità, risulta deficitaria non per la struttura giuridica dell' Ente, ma per la mancanza di competenza e capacità manageriale di alcuni vertici delle Autorità di Sistema Portuale. E questo è un dato di fatto. Che fare quindi. Il margine di manovra, arrivati a questo punto, è ormai ridotto. Le eventuali mediazioni avrebbero potuto avere un impatto ben maggiore se fossero avvenute con decisione

e vigore negli anni passati in sede europea. Le ipotesi sul campo sono rimaste veramente esigue. Impugnare la decisione dinanzi al Tribunale ai sensi dell' art. 263 TFUE, ben sapendo però che gli orientamenti giurisprudenziali dell' Unione europea sono noti e quasi tutti contrari alla nostra difesa. Una doppia fiscalità in seno alle Autorità di Sistema



Shipping Italy

Primo Piano

Portuale con le problematiche che ne deriveranno. Stravolgere completamente la portualità italiana, trasformando la **AdSP** in SpA. Prima di tutto, però, bisognerebbe essere franchi e dire chiaramente cosa si voglia fare del futuro dei Porti italiani. Un futuro che, per quanto mi riguarda, non può prescindere dal rimanere un bene pubblico: il nostro asset strategico più importante.

Shipping Italy

Primo Piano

Tassazione sui porti: la ministra De Micheli annuncia una proposta da spedire a Bruxelles

'Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un confronto con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata'. Lo afferma la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli. La questione riguarda la volontà da parte della Commissione Europea di sottoporre a imposizione fiscale le attività economiche svolte dalle port authority che gestiscono gli scali marittimi. Un orientamento contro il quale l'Italia non ha finora trovato motivazioni convincenti per contrastarlo. 'Siamo impegnati a risolvere il tema della tassazione - aggiunge - senza penalizzare il sistema della portualità italiana e chiedendo tutta la flessibilità necessaria per valorizzare al massimo le attività con una valenza pubblica svolte dai porti. A breve arriveremo a una proposta da formalizzare alle Autorità Europee in accordo con tutti gli attori del settore'. La ministra in conclusione aggiunge: 'L'economia del mare e la piena valorizzazione dei nostri scali marittimi è uno dei capisaldi strategici del piano infrastrutturale 'Italia Veloce' per il rilancio del nostro Paese. Abbiamo già stanziato importanti finanziamenti per sostenere i porti nella crisi causata dalla pandemia e una quota rilevante di risorse del Recovery Fund verrà destinata al sistema portuale per far compiere un salto di qualità, nella direzione della competitività e dell'ammodernamento infrastrutturale'.

The screenshot shows the 'SHIPPING ITALY.IT' website. At the top, there are social media icons for Facebook, LinkedIn, and Twitter. The main header includes the 'SHIPPING ITALY.IT' logo and a 'PSA Genova Port' logo. Below the header, it says 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. A navigation bar contains links for 'HOME', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CAPIRELLI', 'INTERVISTE', 'POLITICA/ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. A search bar is on the right. Below the navigation bar, there is a banner for 'RealEstate | I tuoi appuntamenti con Vada.it/Immo.it'. The main content area features the article title 'Tassazione sui porti: la ministra De Micheli annuncia una proposta da spedire a Bruxelles' with a sub-headline 'Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un confronto con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata'. Below the text is a photo of Paola De Micheli sitting at a desk. To the right of the photo is a small graphic with the text 'SCT Salerno con il nuovo infrastrutturale' and a map of Italy. At the bottom of the screenshot, there is a small caption: 'Foto: M. Basso'.

"Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un confronto con la Commissione Europea sul tema della tassazione dei porti, un dialogo costruttivo per la definizione di una soluzione adeguata". Lo afferma la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli.

Con le AdSP tassate si teme un aumento dei canoni portuali pagati dai concessionari

Imposizione fiscale per le Autorità di Sistema Portuale italiane, che dovranno pagare tutte le tasse esattamente come un normale soggetto privato. Il diktat è arrivato in queste ore della Commissione Europea, che ha sollecitato il Governo italiano a porre fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. Sul tema è intervenuto Gian Enzo Duci, presidente uscente di Federagenti e neo vicepresidente di Confrtrasporto, dicendo: 'Si tratta di un intervento che temevamo e su cui avevamo già espresso il timore che l'Unione potesse usare 'occhiali nordeuropei' per leggere il sistema portuale italiano. Ora è indispensabile che il Governo chiarisca e perimetri in maniera accurata quali sono le attività gestite dalle **AdSP** che dovranno essere qualificate come imponibili indicando i ricavi ed i costi da prendere in considerazione'. Luigi Merlo, presidente di Federlogistica - Confrtrasporto, ha affermato 'È necessario che la risposta del governo italiano sia ferma e immediata. Imporre sulle Autorità portuali forme di tassazione analoghe a quelli delle società private senza entrare nel dettaglio delle attività regolate,

significherebbe distruggere l'intero sistema sul quale si regge la portualità italiana. Il rischio è quello di imporre extracosti che si ripercuoterebbero sull'efficienza del sistema e anche sulle società concessionarie'. Questa invece la dichiarazione di Stefano Messina, presidente di Assarmatori-Confrtrasporto: "Un conto è adempiere a un obbligo di armonizzazione europea, che non crediamo possa discutersi, un altro è creare un ostacolo alla già difficile attività delle nostre Autorità di Sistema Portuale. Dobbiamo evitare che la cura uccida il paziente. Lo si potrà fare soltanto tenendo conto della natura di questi enti e degli obiettivi che la legge affida loro definendo regole certe e univoche a partire dall'armonizzazione dei canoni concessori e delle condizioni per il rilascio di concessioni e autorizzazioni in ambito portuale'. È evidente, secondo i tre esponenti di Confrtrasporto, che la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle **ADSP** ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. "Nelle prossime ore faremo pervenire al governo un dossier dettagliato con il quale quantomeno tentare di contrastare il rischio che l'assurda imposizione europea che costringe uno Stato a pagare tasse a sé stesso possa incidere sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. Concessionari che anzi attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Come dire: un altro favore fatto ai porti del Nord Europa' annunciano infine i presidenti di Federagenti, Federlogistica e Assarmatori.



Vaccini, "i porti faranno la loro parte"

GAM EDITORI

4 dicembre 2020 - Piano distribuzione vaccini. I porti sono pronti a fare la loro parte. Sarà però fondamentale integrare i nodi di interscambio e le catene logistiche che ad esse fanno capo. Lo ha dichiarato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, intervenendo - in rappresentanza di **Assoporti** - a una audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati. Corsini ha evidenziato che per assicurare la consegna di numerose dosi di vaccino ci si dovrà affidare alla filiera logistica nel suo complesso, anche in considerazione della rapidità della tempistica tra la produzione dei vaccini e l' inoculamento (circa 14 giorni). La modalità di trasporto aereo avrà sicuramente un ruolo chiave nella distribuzione, invece i porti lo avranno in fase di stoccaggio e smistamento. Il numero uno dei porti di Livorno e Piombino ha inoltre fatto presente che gli scali portuali hanno molta disponibilità nell' ambito della catena del freddo. Nel corso della ricognizione fatta da **Assoporti** è emersa una rilevante disponibilità di quasi tutti i porti italiani (Savona, Trieste, Ravenna, Ancona, Civitavecchia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Bari, Taranto, Palermo, Cagliari).

"Tutti hanno la possibilità di stoccaggio in container o catene logistiche sviluppate, inoltre in tutti i porti italiani la catena del freddo è organizzata e quindi può sicuramente sostenere le necessità del caso". Per il rappresentante di **Assoporti** è fondamentale che i piani di distribuzione dei vaccini si interfaccino con il sistema logistico di terra, di cui i porti e gli aeroporti sono i nodi principali di interscambio.



Il Piccolo

Trieste

rimosso l' ostacolo residuo al subentro nei 32 ettari con affaccio sul mare

Cancellato l' ultimo contenzioso sull' area Decolla il terminal ungherese all' ex Aquila

Si sblocca la situazione dopo il rogito da 25 milioni firmato a giugno. Entro i primi mesi del 2021 la proprietà a Adria Port

DIEGO D' AMELIO

La pendenza di una vecchia causa ha bloccato in questi mesi la trattativa fra governo ungherese e ministero dell' Ambiente, per il risanamento dell' area ex Aquila di Trieste e la realizzazione del nuovo terminal **portuale** all' imbocco del Canale navigabile. Il Consiglio di Stato ha ora tagliato il laccio, annullando un ammuffito contenzioso giacente al Tar, che il governo magiaro considerava l' ultimo impedimento per rilevare proprietà e concessione dei terreni. Nei prossimi mesi l' impresa pubblica ungherese Adria Port potrà dunque presentare il piano di riqualificazione, dopo aver firmato a giugno un rogito da 25 milioni per rilevare le società Seastok e Aquila (ex Teseco), acquisendo una superficie abbandonata di 32 ettari, affacciata sul mare per 300 metri e servita da una linea ferroviaria in restauro. Budapest ha tuttavia subordinato la compravendita alla cancellazione dei contenziosi legali che le due imprese avevano da anni in piedi con le istituzioni italiane, pur trattandosi di società inattive ed esistenti di fatto solo sulla carta. In ballo c' è una concessione di sessant' anni e il governo Orbán non vuole sorprese, dopo aver deciso di dirottare da Capodistria a Trieste gli investimenti logistici sull' Adriatico. Dopo il rogito, Regione e Consorzio industriale hanno subito ritirato una causa depositata anni or sono contro Teseco, per non aver mai portato a termine la bonifica dei terreni inquinati delle Noghère, di cui era stata incaricata da due enti pubblici. Negli ultimi giorni si è risolto invece il complesso nodo di Seastok. La vicenda si apre nel 2013, quando l' **Autorità portuale** guidata da Marina Monassi affida a Teseco la concessione nel comprensorio ex Aquila, allo scopo di realizzare un terminal **portuale**. Seastok aveva comprato in precedenza dei terreni proprio accanto, per installare un impianto per lo stoccaggio di gas liquido. La società formata da Butan Gas, Liquigas e Socogas contestava all' Ap di non aver potuto concorrere per l' assegnazione della concessione, a causa della scarsa pubblicità data alla gara pubblica. Nel 2017 il Tar ha dato ragione a Seastok, annullando la concessione di Teseco (ora Aquila) per sei ettari di area demaniale. Spettava al Consiglio di Stato dirimere la questione in secondo grado, dopo l' appello dell' **Autorità portuale**. Per gli ungheresi era impossibile firmare assegni con la concessione in bilico e, per sbloccare la cessione e l' incasso dei venti milioni offerti da Budapest in modo decisamente inatteso, i vertici di Seastok hanno assicurato che avrebbero chiuso il contenzioso con l' Ap. La decisione del Consiglio di Stato sancisce appunto il ritiro della causa e la possibilità per Adria Port di chiudere l' acquisto, assicurandosi 26 ettari di terreni privati di Seastok e 6 di area demaniale con affaccio al mare in concessione ad Aquila. Dopo il rogito, Seastok ha comunicato al Consiglio di Stato di «rinunciare al ricorso chiedendo la declaratoria di estinzione del giudizio di primo grado». La richiesta è stata accolta dai giudici e ovviamente accettata dall' Authority. La rimozione del ricorso cancella l' ultima condizione ostativa per gli ungheresi, che possono ora concludere l' acquisto delle due società. Adria Port otterrà il passaggio della concessione entro i primi mesi del 2021 e dovrà poi siglare l' Accordo di programma con il ministero dell' Ambiente, relativamente alla riqualificazione dell' area inquinata e alla costruzione della nuova banchina.





Il Piccolo

Trieste

La prima intesa con l' Ungheria sull' ex Aquila risale al luglio 2019, ma il confronto col ministero non è mai entrato nel vivo e si è limitato allo scambio di lettere di intenti. In questo periodo gli ungheresi hanno però lavorato sull' analisi dei rischi e sui piani di caratterizzazione necessari per presentare una proposta di risanamento dell' ex raffineria. Progetti definiti non esistono ancora, ma per l' Accordo di programma si seguirà lo stesso modello in atto per la Ferriera di Servola: smantellamento dell' esistente e messa in sicurezza permanente, tramite copertura con calcestruzzo dei terreni inquinati, barrieramento a mare e trattamento delle acque di falda. Come spiega il segretario generale dell' Ap Mario Sommariva, «ora ci saranno tutti i passaggi di natura demaniale per l' effettivo subentro e Adria Port avrà pieno titolo per avviare i progetti di bonifica e infrastrutturazione». Da Budapest il ministro degli Esteri Péter Szijjártó ha intanto scritto al ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli per confermare l' avvio del confronto con il ministero e auspicare che l' opera possa beneficiare degli aiuti del Recovery Fund. Fra messa in sicurezza e infrastrutture, la realizzazione del terminal multipurpose costerà agli ungheresi una cifra compresa fra 80 e 100 milioni: pur critico sul piano generale sugli aiuti comunitari, il governo Orbán non disdegnerebbe che una scheggia del Recovery Fund servisse ad alleviare i costi. -© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

l' autorità di sistema ha presentato la riorganizzazione dello scalo

Definite le aree di concessione in Porto ma resta alta la tensione fra le imprese

Vertice tra segretario uscente Sommariva e sindaco Cisint, che ammonisce: «No alla strumentalizzazione dei lavoratori»

GIULIO GARAU.G.G.

Giulio GarauC' è la mappa della riorganizzazione delle concessioni a Portorosega con le imprese che diventeranno terminalisti. È stata consegnata mercoledì scorso alle quattro principali realtà dello scalo che ora hanno cinque giorni per fare controdeduzioni e rilievi. Nel grafico le aree destinate a ogni singola impresa che nei mesi scorso ha presentato domanda per la concessione, con tanto di piano operativo per spiegare programmi e organizzazione del lavoro. L' area in verde è di Midolini che ha scelto la zona più estrema vicino alla "darsenetta". In rosso c' è la zona destinata alla Compagnia portuale che ha chiesto una grande metratura, ma anche di poter utilizzare strutture coperte che prima non aveva. Incastrato come un pezzo di puzzle, l' area in azzurro di Marter Neri che cede alcune parti coperte, ma mantiene la gran parte di magazzini e capannoni. In giallo gli spazi di cui ha fatto richiesta la Cetal che gestisce il traffico di automobili: interessante notare che c' è una parte sulla banchina dove ci sono i primi accosti del porto, sul confine con la centrale A2A. È l' area dell' autostrada del mare con una banchina nuova, adatta al traffico Ro-Ro. Ora bisogna solo attendere le

osservazioni o le contestazioni. Che sembra siano probabili da parte di qualche impresa. Il segretario della Filt-Cgil, Sasa Culev, qualche giorno fa ha lanciato l' allarme sul fatto che la riorganizzazione degli spazi per le nuove concessioni è un tema scottante accanto a quello del futuro dei posti di lavoro per le maestranze. «Si parla già di ricorsi al Tar» avverte Culev che ha anche denunciato il rischio per 15 posti di lavoro, oggi ricoperti da un' agenzia interinale, che scadono. «Non solo posti di lavoro - ha ribadito il segretario - ma quindici persone che senza quel lavoro non avranno la possibilità di sostenere le famiglie». E proprio per parlare di queste tensioni, dei rischi per le maestranze, ma anche di sviluppo, c' è stato un comitato portuale ristretto al quale hanno partecipato il sindaco, Anna Cisint e il segretario generale uscente dell' **Autorità di sistema** portuale, Mario Sommariva. Poco dopo l' incontro con un gruppo di lavoratori dell' impresa Alto Adriatico, le maestranze dell' articolo 17 che coprono i picchi d lavoro in porto. «Sulla base delle scelte fatte per il porto negli ultimi tempi vorremmo che il futuro fosse organizzato diversamente e improntato alla tutela dei lavoratori - ha detto il sindaco - e della prospettiva in modo da essere più competitivi e da riuscire a incrementare i traffici. La portualità è centrale nell' economia del mare di Monfalcone e fondamentale per la crescita del Pil del territorio». Cisint sulla difesa dei posti di lavoro ha rimarcato come sarà fondamentale anche la contrattazione di secondo livello e ha sottolineato l' importanza del piano organico, approvato dall' **Autorità di sistema**: «Non è possibile né corretto che, come accaduto recentemente - ha lanciato un monito - vengano strumentalizzati i lavoratori o le istituzioni per finalità diverse dallo sviluppo della portualità. Vigileremo perché il piano organico sia effettivamente applicato, è uno strumento essenziale per impegnare le imprese a comportarsi correttamente anche sui piani della sicurezza e della formazione, oltre che per garantire le stesse opportunità a tutti i lavoratori. Chiediamo soprattutto alle imprese un grande impegno sul piano della responsabilità». -

© RIPRODUZIONE RISERVATA.





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

decreto dell' autorità

660 mila euro a favore dei portuali senza lavoro

La pandemia non si ferma e l' economia internazionale boccheggia, con gravi conseguenze anche sulle attività portuali, in particolare sui lavoratori addetti a carico e allo scarico delle navi che continuano, comunque, a venire nei due porti lagunari, seppure in numero minore visto il calo dei traffici. Per questo l' Autorità di Sistema Portuale ha decretato l' erogazione di ulteriori 660.000 euro a favore della Nuova compagnia dei lavoratori portuali di Venezia e di Serviport di Chioggia, le due cooperative che gestiscono gran parte delle manodopera che viene chiamata al lavoro in banchina dalle società che le gestiscono. «Questo contributo, compatibilmente con le disponibilità di bilancio» spiega una nota dell' ente portuale «si aggiunge ai fondi già stanziati per i lavoratori portuali nel mese di agosto, raggiungendo un valore complessivo di 890.000 euro». Il Commissario Straordinario, **Pino Musolino**, ha quindi sottolineato che si tratta «di misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi causata dalla contrazione dei volumi di traffico a livello internazionale». «Queste azioni» ha aggiunto «sono possibili anche perché l' ente gode di ottima salute dal punto di vista finanziario, grazie a un triennio di "spending review" con la riduzione dell' esposizione debitoria, investimenti oculati e l' accantonamento di 51 milioni di euro per la realizzazione degli escavi dei canali navigabili». --



Porti: 660 mila euro a compagnie Venezia-Chioggia

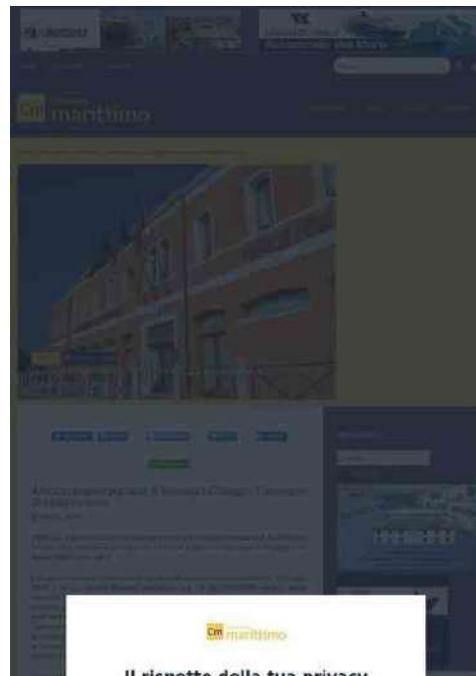
(ANSA) - VENEZIA, 04 DIC - L' Autorità di Sistema Portuale veneta ha decretato l' erogazione di 660.000 euro a favore delle compagnie portuali di Venezia e Serviport di Chioggia. "Siamo stati tra i primi in Italia ad adottare provvedimenti utili a fornire misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi causata dalla contrazione dei volumi di traffico a livello internazionale" ricorda il Commissario Straordinario **Pino Musolino**. "L' erogazione di 500.000 euro per la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e di 160.000 euro per la Serviport di Chioggia si aggiunge ai fondi già stanziati nel mese di agosto, raggiungendo un valore complessivo di 890.000 euro. Un sostegno concreto che confido sarà utile per sostenere le imprese di lavoro portuale e per alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti". "Queste azioni - sottolinea **Musolino** - sono possibili anche perché l' Ente gode di ottima salute dal punto di vista finanziario, grazie a un triennio di spending review, riduzione dell' esposizione debitoria e investimenti oculati. A ulteriore conferma, ricordo che nella previsione di bilancio 2021 l' Autorità è riuscita ad accantonare risorse per ben 51 milioni di euro per la realizzazione di opere ed escavi fondamentali per il mantenimento della competitività futura degli scali lagunari" (ANSA).



Alle compagnie portuali di Venezia e Chioggia il sostegno di 660mila euro

04 Dec, 2020 VENEZIA - L' Autorità di Sistema Portuale veneta ha decretato l' erogazione di 660.000 euro a favore delle compagnie portuali (artt. 17) NCLP di Venezia e Serviport di Chioggia. Lo fa sapere l' AdSP in una nota. Con questa decisione l' Ente intende applicare le indicazioni contenute nel D.L. 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. decreto Rilancio) convertito con L. 77 del 17/07/2020, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all' economia, nonché di politiche sociali connesse all' emergenza epidemiologica da COVID-19, dove, all' art. 199 comma 1 lettera b), sono riportate le 'Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi'. In ragione delle mutate condizioni economiche riconducibili all' evento COVID-19 il Decreto autorizza le AdSP, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, a riconoscere ai soggetti autorizzati ex art. 17 L. 84/94 un contributo di 90 per ogni minore giornata di avviamento rispetto al medesimo periodo del 2019. 'Siamo stati tra i primi in Italia ad adottare provvedimenti utili a fornire misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi causata dalla contrazione dei volumi di traffico a livello

internazionale' ricorda il Commissario Straordinario **Pino Musolino**. 'L' erogazione di 500.000 euro per la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e di 160.000 euro per la Serviport di Chioggia si aggiunge ai fondi già stanziati nel mese di agosto, raggiungendo un valore complessivo di 890.000 euro. Un sostegno concreto che confido sarà utile per sostenere le imprese di lavoro portuale e per alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti'. 'Queste azioni - sottolinea **Musolino** - sono possibili anche perché l' Ente gode di ottima salute dal punto di vista finanziario, grazie a un triennio di spending review, riduzione dell' esposizione debitoria e investimenti oculati. A ulteriore conferma, ricordo che nella previsione di bilancio 2021 l' Autorità è riuscita ad accantonare risorse per ben 51 milioni di euro per la realizzazione di opere ed escavi fondamentali per il mantenimento della competitività futura degli scali lagunari'.



AdSP Venezia: erogati 660.000 euro a favore delle compagnie portuali NCLP di Venezia e Serviport di Chioggia

(FERPRESS) Venezia, 4 DIC L'**Autorità** di **Sistema** Portuale veneta ha decretato l'erogazione di 660.000 euro a favore delle compagnie portuali (art. 17) NCLP di Venezia e Serviport di Chioggia. Con questa decisione l'Ente intende applicare le indicazioni contenute nel D.L. 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. decreto Rilancio) convertito con L. 77 del 17/07/2020, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, dove, all'art. 199 comma 1 lettera b), sono riportate le Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi. In ragione delle mutate condizioni economiche riconducibili all'evento COVID-19 il Decreto autorizza le AdSP, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, a riconoscere ai soggetti autorizzati ex art. 17 L. 84/94 un contributo di 90 per ogni minore giornata di avviamento rispetto al medesimo periodo del 2019. Siamo stati tra i primi in Italia ad adottare provvedimenti utili a fornire misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi causata dalla contrazione dei volumi di traffico a livello internazionale ricorda il Commissario Straordinario Pino Musolino. L'erogazione di 500.000 euro per la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e di 160.000 euro per la Serviport di Chioggia si aggiunge ai fondi già stanziati nel mese di agosto, raggiungendo un valore complessivo di 890.000 euro. Un sostegno concreto che confido sarà utile per sostenere le imprese di lavoro portuale e per alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti. Queste azioni sottolinea Musolino sono possibili anche perché l'Ente gode di ottima salute dal punto di vista finanziario, grazie a un triennio di spending review, riduzione dell'esposizione debitoria e investimenti oculati. A ulteriore conferma, ricordo che nella previsione di bilancio 2021 l'**Autorità** è riuscita ad accantonare risorse per ben 51 milioni di euro per la realizzazione di opere ed escavi fondamentali per il mantenimento della competitività futura degli scali lagunari.



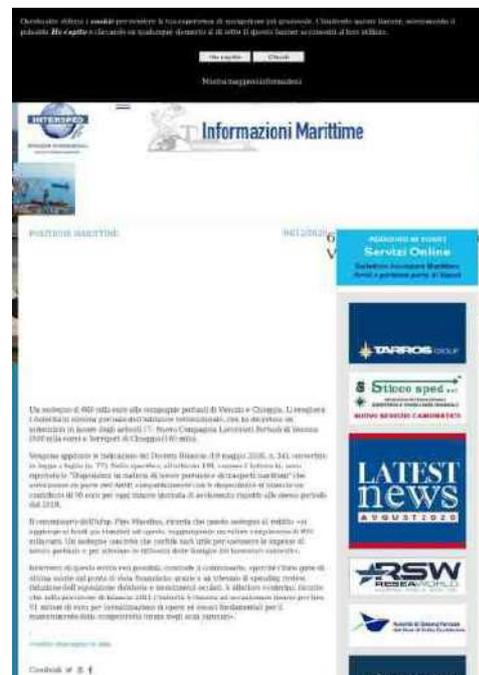
Informazioni Marittime

Venezia

660 mila euro alle compagnie portuali di Venezia e Chioggia

L'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico decreta un sostegno al reddito per la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e la Serviport

. Li erogherà l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Settentrionale, che ha decretato un indennizzo in favore degli articoli 17: Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia (500 mila euro) e Serviport di Chioggia (160 mila). Vengono applicate le indicazioni del Decreto Rilancio (19 maggio 2020, n. 34), convertito in legge a luglio (n. 77). Nello specifico, all'articolo 199, comma 1 lettera b), sono riportate le "Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi" che autorizzano da parte dell'**AdSP**, compatibilmente con le disponibilità di bilancio un contributo di 90 euro per ogni minore giornata di avviamento rispetto allo stesso periodo del 2019. Il commissario dell'**Adsp**, Pino Musolino, ricorda che questo sostegno al reddito «si aggiunge ai fondi già stanziati ad agosto, raggiungendo un valore complessivo di 890 mila euro. Un sostegno concreto che confido sarà utile per sostenere le imprese di lavoro portuale e per alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti». Interventi di questa entità resi possibili, conclude il commissario, «perché l'Ente gode di ottima salute dal punto di vista finanziario, grazie a un triennio di spending review, riduzione dell'esposizione debitoria e investimenti oculati. A ulteriore conferma, ricordo che nella previsione di bilancio 2021 l'Autorità è riuscita ad accantonare risorse per ben 51 milioni di euro per la realizzazione di opere ed escavi fondamentali per il mantenimento della competitività futura degli scali lagunari». - credito immagine in alto



Il Nautilus

Venezia

EROGATI 660 MILA EURO PER IL SOSTEGNO DELLE COMPAGNIE DI LAVORO PORTUALE DI VENEZIA E CHIOGGIA. I CONTRIBUTI VERSATI RAGGIUNGONO GLI 890 MILA EURO

Venezia- L' Autorità di Sistema Portuale veneta ha decretato l' erogazione di 660.000 euro a favore delle compagnie portuali (artt. 17) NCLP di Venezia e Serviport di Chioggia. Con questa decisione l' Ente intende applicare le indicazioni contenute nel D.L. 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. decreto Rilancio) convertito con L. 77 del 17/07/2020, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all' economia, nonché di politiche sociali connesse all' emergenza epidemiologica da COVID-19, dove, all' art. 199 comma 1 lettera b), sono riportate le 'Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi'. In ragione delle mutate condizioni economiche riconducibili all' evento COVID-19 il Decreto autorizza le AdSP, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, a riconoscere ai soggetti autorizzati ex art. 17 L. 84/94 un contributo di 90 per ogni minore giornata di avviamento rispetto al medesimo periodo del 2019. 'Siamo stati tra i primi in Italia ad adottare provvedimenti utili a fornire misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi causata dalla contrazione dei volumi di traffico a livello internazionale' ricorda il

Commissario Straordinario **Pino Musolino**. 'L' erogazione di 500.000 euro per la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e di 160.000 euro per la Serviport di Chioggia si aggiunge ai fondi già stanziati nel mese di agosto, raggiungendo un valore complessivo di 890.000 euro. Un sostegno concreto che confido sarà utile per sostenere le imprese di lavoro portuale e per alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti'. 'Queste azioni - sottolinea **Musolino** - sono possibili anche perché l' Ente gode di ottima salute dal punto di vista finanziario, grazie a un triennio di spending review, riduzione dell' esposizione debitoria e investimenti oculati. A ulteriore conferma, ricordo che nella previsione di bilancio 2021 l' Autorità è riuscita ad accantonare risorse per ben 51 milioni di euro per la realizzazione di opere ed escavi fondamentali per il mantenimento della competitività futura degli scali lagunari'.



Venezia: erogati 660.000 mila euro a favore delle compagnie portuali

Venezia, 4 dicembre 2020 - L' Autorità di Sistema Portuale veneta ha decretato l' erogazione di 660.000 euro a favore delle compagnie portuali (artt. 17) NCLP di Venezia e Serviport di Chioggia. Con questa decisione l' Ente intende applicare le indicazioni contenute nel D.L. 19 maggio 2020, n. 34 - (c.d. decreto Rilancio) convertito con L. 77 del 17/07/2020, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all' economia, nonché di politiche sociali connesse all' emergenza epidemiologica da COVID-19, dove, all' art. 199 comma 1 lettera b), sono riportate le "Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi". In ragione delle mutate condizioni economiche riconducibili all' evento COVID-19 il Decreto autorizza le AdSP, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, a riconoscere ai soggetti autorizzati ex art. 17 L. 84/94 un contributo di 90 per ogni minore giornata di avviamento rispetto al medesimo periodo del 2019. "Siamo stati tra i primi in Italia ad adottare provvedimenti utili a fornire misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi causata dalla contrazione dei volumi di traffico a livello internazionale" ricorda il Commissario Straordinario **Pino Musolino**. "L' erogazione di 500.000 euro per la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e di 160.000 euro per la Serviport di Chioggia si aggiunge ai fondi già stanziati nel mese di agosto, raggiungendo un valore complessivo di 890.000 euro. Un sostegno concreto che confido sarà utile per sostenere le imprese di lavoro portuale e per alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti". "Queste azioni - sottolinea **Musolino** - sono possibili anche perché l' Ente gode di ottima salute dal punto di vista finanziario, grazie a un triennio di spending review, riduzione dell' esposizione debitoria e investimenti oculati. A ulteriore conferma, ricordo che nella previsione di bilancio 2021 l' Autorità è riuscita ad accantonare risorse per ben 51 milioni di euro per la realizzazione di opere ed escavi fondamentali per il mantenimento della competitività futura degli scali lagunari".



AdSP: erogati altri 660 mila euro per le compagnie portuali di Venezia e Chioggia

Redazione

Venezia - L' Autorità di Sistema Portuale veneta ha decretato l' erogazione di 660.000 euro a favore delle compagnie portuali (artt. 17) NCLP di Venezia e Serviport di Chioggia. Con questa decisione l' ente applica le indicazioni contenute nel D.L. 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. decreto Rilancio) convertito con L. 77 del 17/07/2020, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all' economia, nonché di politiche sociali connesse all' emergenza epidemiologica da COVID-19, dove, all' art. 199 comma 1 lettera b), sono riportate le "Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi". In ragione delle mutate condizioni economiche riconducibili all' evento Covid-19. il Decreto autorizza le AdSP, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, a riconoscere ai soggetti autorizzati ex art. 17 L. 84/'94 un contributo di 90 euro per ogni minore giornata di avviamento rispetto al medesimo periodo del 2019. "Siamo stati tra i primi in Italia ad adottare provvedimenti utili a fornire misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi causata dalla contrazione dei volumi di traffico a livello internazionale" ricorda il Commissario straordinario **Pino Musolino**. "L' erogazione di 500.000 euro per la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia e di 160.000 euro per la Serviport di Chioggia si aggiunge ai fondi già stanziati nel mese di agosto, raggiungendo un valore complessivo di 890.000 euro - aggiunge **Musolino** -. Un sostegno concreto che confido sarà utile per sostenere le imprese di lavoro portuale e per alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti". "Queste azioni - sottolinea il commissario - sono possibili anche perché l' Ente gode di ottima salute dal punto di vista finanziario, grazie a un triennio di spending review, riduzione dell' esposizione debitoria e investimenti oculati. A ulteriore conferma, ricordo che nella previsione di bilancio 2021 l' Autorità è riuscita ad accantonare risorse per ben 51 milioni di euro per la realizzazione di opere ed escavi fondamentali per il mantenimento della competitività futura degli scali lagunari".



Informative
Non è ancora partito il pagamento delle misure di sostegno...
Supporto più e personalizzato

AdSP: erogati altri 660 mila euro per le compagnie portuali di Venezia e Chioggia

04 DICEMBRE 2020 | Redazione



Venezia - L'Autorità di Sistema Portuale veneta ha decretato l'erogazione di 660.000 euro a favore delle compagnie portuali (artt. 17) NCLP di Venezia e Serviport di Chioggia.

Con questa decisione l'ente applica le indicazioni contenute nel D.L. 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. Decreto Rilancio) convertito con L. 77 del 17/07/2020, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, dove, all'art. 199 comma 1 lettera b), sono riportate le "Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi". In

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

ISCRIVITI

Mose sollevato per due giorni ma la «finestra» per le navi mette a rischio San Marco

Weekend con tre picchi, corsa contro il tempo. Tesserin: spero vada bene

Alberto Zorzi

VENEZIA Le barriere sono state sollevate ieri sera alle 21 e hanno già difeso la città dal primo picco, previsto nella notte poco dopo le due. Ma l'evoluzione delle previsioni, pur confermando un'acqua alta stabilmente a livelli preoccupanti fino a domani pomeriggio, consentirà oggi alle 14 una «finestra» in cui tutte e 4 le barriere del Mose verranno abbassate per 5-6 ore, per evitare una chiusura consecutiva di un giorno e mezzo: «Quella di Malamocco per consentire il passaggio delle navi da e verso il porto, le altre per garantire lo scambio d'acqua fondamentale per la salute della laguna», dice il commissario del Consorzio Venezia Nuova Francesco Ossola. Ma questa apertura, fondamentale per l'economia e l'ambiente, rischia di creare un «effetto collaterale» di cui si discute da anni e che finora, nei primi 4 sollevamenti delle dighe a difesa della città, avvenuti dal 3 ottobre a oggi, non era mai successo: ovvero piazza San Marco e la sua Basilica (come altri luoghi della città, ovviamente) sott'acqua nonostante la chiusura del Mose. E' una questione di centimetri. Dopo il picco della scorsa notte, questa mattina l'acqua verso le 8 scenderà a una quota tra i 95 (previsione del Centro maree) e i 99 centimetri (previsione Ispra, un po' più pessimistica). Risalerà tra mezzogiorno e l'una a 110-119 (a seconda dei due enti) e poi calerà fino a un minimo di 80 intorno alle 19. E' in queste ore che, con il Mose abbassato, dovrebbero entrare 4 navi (2 traghetti e 2 da carico), mentre altrettante dovrebbero uscire, buio permettendo. A quel punto dovrebbero ricominciare le operazioni di sollevamento, con il rischio però che nella mezz'ora di tempo necessaria l'acqua arrivi a quota 90-95 e a quel punto San Marco sarebbe allagata, seppur di pochi centimetri. «Noi con il nostro sistema di pompe siamo in grado di proteggere il nartece (cioè l'atrio della Basilica, ndr) fino a 88 centimetri - dice il primo procuratore Carlo Alberto Tesserin - Speriamo di farcela e ribadiamo che la vera soluzione del problema sarà quando potremo realizzare il nostro progetto di una barriera di vetro a protezione della Basilica». Anche perché poi il Mose starà su fino al primo pomeriggio di domani: il Centro maree infatti stima due picchi di 135 alle 2.55 di notte e di 115 alle 13.50; secondo l'Ispra, invece, anche questo secondo colmo sarà di 135 centimetri. Decisiva sarà la forza del vento di scirocco, che è previsto sferzante a oltre 30 nodi. Quote che allagano metà città e che fino all'avvento del Mose creavano disastri: l'opera non è ancora conclusa e collaudata e si parla di «sollevamenti in emergenza», ma finora sta funzionando. E si sta anche cercando di creare quell'armonizzazione tra le chiusure per salvare la città e la vita del porto. Per questo mercoledì scorso si è provato a tenere aperto un varco di 5 paratoie su 19 alla bocca di Malamocco (ipotesi da seguire solo con vento di bora, però), per vedere gli effetti. Oggi l'intera bocca potrebbe essere riaperta prima per consentire alle navi di partire prima. «La finestra è stretta - ammette Alessandro Santi, portavoce della Port Community veneziana - Apprezziamo però gli sforzi che si stanno facendo per tutelare lo scalo». L'evento previsto per questo weekend fa comunque riflettere sui cambiamenti climatici. «L'aspetto più impressionante è che quest'anno mancano le maree "medie", quelle intorno ai 110 - ragiona Alvisè Papa, direttore del Centro maree di Ca' Farsetti - Ci sono state cinque alte maree e tutte intorno ai 130 centimetri. Questo conferma l'estremizzazione dei fenomeni climatici, che sono sempre più violenti». E non è finita perché fino a metà settimana l'



allerta è ancora alta: lunedì sono previsti altri 112 centimetri.



Mose, decisione all' ultimo Possibile chiusura di 40 ore

'Previsioni di 135 nella notte, con marea sostenuta Test importante per provare condizioni di emergenza` Le opzioni: pausa di 8 ore per fare "riposare" le paratoie o sollevamento ininterrotto ma con ripercussioni sul Porto

LE PREVISIONI VENEZIA La decisione di sollevare il Mose in tutte e quattro le bocche di porto contemporaneamente è arrivata verso le 18: obiettivo far salire le paratoie verso le 21, quando la marea, crescente a un ritmo molto veloce, segnava un valore intorno ai 70 centimetri per essere pronti alla massima di 135 ipotizzata per le 2.40. Una scelta di orario prudenziale, per tener conto del rischio di ritardo dell' operazione, in questa fase provvisoria di gestione della grande opera. L' idea e la speranza del commissario Elisabetta Spitz e del Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone che sovrintendono alla movimentazione è quella di riaprire per questo pomeriggio verso le 14. Almeno nella bocca di Malamocco - come si legge nel sito del Comune - come avvenuto nell' esperimento di qualche giorno fa, per consentire l' operatività del porto commerciale, che ha riprogrammato l' attività in velocità, con tutti gli arrivi concentrati tra le 14,30 e le 15 di oggi, per un totale di sei convogli, mentre le partenze sono state ipotizzate in serata. «Ma tutto dipenderà dal comportamento del vento - precisa il commissario Spitz - che potrebbe da scirocco trasformarsi in bora, con effetti diversi sulla marea, ma per ora non ci sono ancora elementi per decidere su un orizzonte più lungo». L' INCERTEZZA E dunque l' incertezza sarà la caratteristica distintiva di questo evento. Perché non è così remota nemmeno la possibilità che le paratoie possano rimanere alzate fino a cessata emergenza. Dalle previsioni, infatti, l' acqua, non dovrebbe mai scendere sotto gli 80 centimetri, e finora il Mose è sempre stato abbassato quando la quota di marea era la stessa da una parte e dall' altra delle barriere, cioè tra mare e laguna. Invece le previsioni parlano di una minima per questa mattina alle 8.35 ancora molto alta a 95 centimetri, un nuovo massimo a 110 per le 13.15. Dopodiché forse potrebbe essere aperto un varco per permettere alle navi di passare - si legge nel sito del Comune. Prima di arrivare a una nuova minima di 80 alle 19,30 e nuova risalita a 135 nella notte di domenica alle 3, anche se il fenomeno va in attenuazione ma pur sempre con valori molto alti anche per domani. Come se non bastasse, dai dati elaborati dal Centro Maree in collaborazione con Arpav, si aggiungerà anche lo scirocco, che da un flusso costante sui 70 chilometri orari sull' Adriatico settentrionale, potrebbe essere schiacciato in una specie di tunnel, da una corrente fredda che ne aumenterà la sua velocità in una zona più ristretta, delimitata dalla costa veneziana fino all' Istria e il conseguente rischio di danni ingenti per mareggiate molto violente. LE DUE IPOTESI Dunque si aprono due scenari molto diversi, secondo il commissario del Consorzio Francesco Ossola: quello di tenere alzato il Mose fino alle 14 per riabbassarlo e ricavare una finestra di otto ore necessaria per far riposare gli impianti, di cui le navi potrebbero approfittare. Oppure di tenerlo alzato per oltre 40 ore. E comunque vada sarà un test importantissimo per valutare sia la tenuta del sistema in uno sforzo così prolungato, per la potenza di energia che sarà necessario mantenere costante per tutta la durata delle operazioni - anche se ci sono i generatori pronti a soccorrere eventuali cali

RAFFAELLA VITTADELLO



Il Gazzettino

Venezia

di tensione - sia nel caso, prospettato ieri sera, di due sollevamenti così ravvicinati. Le squadre dei lavoratori di Comar, Thetis e Consorzio Venezia Nuova sono comunque pronte in entrambi i casi. Ma tutto dipenderà dall'evoluzione meteo, perché la situazione continua a modificarsi con il passare delle ore. L'incognita è dunque soprattutto per il **Porto**, che deve riorganizzare i transiti. Dopo il sospiro di sollievo di mercoledì, quando è stata sperimentata la possibilità di mantenere aperta per più ore la bocca di **porto** di Malamocco. Chiudendo le barriere con un livello interno di 70 centimetri, ci sarebbe ancora un margine di parecchie ore prima che la città scenda sotto la soglia di salvaguardia, riaprendo una sola bocca. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Collaudo, manutenzione e portualità La relazione strategica di Spitz

IL DOCUMENTO VENEZIA Sono due i punti cruciali su cui si impenna l'ultima relazione trimestrale del 2020 del commissario straordinario per il Mose, Elisabetta Spitz, in sella da fine novembre dell'anno scorso. Da un lato c'è l'esecuzione dei primi sollevamenti simultanei delle barriere alle bocche di **porto** in condizioni di emergenza, per difendere la città da maree sopra i 130 centimetri, dall'altro il completamento dell'iter legislativo relativo di liquidazione e scioglimento del Consorzio Venezia Nuova con il decreto che ha sancito la nascita della nuova autorità per la salvaguardia della laguna. Nella relazione si legge che i test sono stati utili per consolidare il funzionamento delle barriere e per raccogliere elementi conoscitivi per migliorarne le performance e a intervenire tempestivamente su eventuali criticità. E hanno indotto il Commissario a promuovere altre anche attività. In particolare Spitz ha ripreso gli incontri con Capitanerie di Venezia e Chioggia, Autorità di Sistema Portuale allargandoli alle rappresentanze degli operatori portuali, per aggiornare le procedure di sollevamento, perfezionandole. Con un ulteriore tavolo di collaborazione con gli operatori portuali e della pesca per tentare di ridurre al minimo le ricadute dell'interdizione alla navigazione dovuta ai sollevamenti, anche in relazione al futuro funzionamento delle conche di navigazione di Chioggia e Malamocco. Inoltre il lavoro del Commissario - si legge - va verso la promozione di un Protocollo d'Intesa con il Centro Maree, che già fornisce dati meteorologici previsionali al Consorzio, per ampliare lo scambio di dati e conciliare le due fonti per un'informativa univoca verso l'esterno, inserendo tra i destinatari dell'informazione sui sollevamenti anche altri soggetti, rispetto a quelli direttamente coinvolti. Importante anche la richiesta al Consorzio di studi modellistici e test specifici per individuare le casistiche in cui, a parità di efficacia, possa prevedersi il sollevamento delle barriere in modo parziale (lasciando aperto, ad esempio, Malamocco come avvenuto nei giorni scorsi) o non contemporaneo per limitare i disagi al traffico marittimo. Sul Consorzio, invece il Commissario Straordinario ha reindirizzato le analisi economico finanziarie concentrandosi sullo stato di avanzamento delle opere in relazione a specifici step esecutivi/approvativi per individuare chiaramente per ciascuna voce i passaggi ancora mancanti; punta alla programmazione mese per mese (al momento con vista fino a gennaio 2021) e a finire di tutti gli interventi necessari al completamento dell'opera, con un cronoprogramma che consenta l'incrocio con i termini stabiliti dalla nuova normativa per il Commissario Liquidatore. Infine il punto più delicato, e già tema di scontro politico: Spitz sta lavorando per impostare le fasi successive al completamento dell'opera, ovvero il collaudo integrato del MoSE, per il quale, ricevuto riscontro da parte del Ministro dell'Università e della Ricerca, si stanno valutando le competenze dei candidati che potrebbero andare a costituire la Commissione di Collaudo. E altrettanto cruciale, il piano delle manutenzioni, soprattutto delle barriere, dopo la recente sentenza del Tar che ha ribaltato le gare già indette, aggiudicando la manutenzione alla Fincantieri, contro la quale Cimolai ha già presentato ricorso. Spitz scrive che è in corso un approfondimento per ottimizzare le azioni manutentive di ciascuna fase «in relazione alla più probabile tempistica in cui potrà essere avviata». r.vitt © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

weekend di maltempo eccezionale gli ambientalisti

Due maree a 135, Mose sollevato per 15 ore Si abbasserà stasera per far entrare le navi

Altra serie di acque alte. Domani nuova manovra di sollevamento delle paratoie. Venti di scirocco, Protezione civile in allerta Difese locali per affrontare le acque alte

ALBERTO VITUCCI

Mose alzato per 15 ore. Poi riaperto oggi pomeriggio per far entrare quattro navi in **porto** e farne uscire altre quattro. Infine risollevato per altre 15, domani pomeriggio, in vista della nuova acqua alta eccezionale prevista nella notte. Week end di alte maree sopra i 130 e di vento forte di scirocco. Una serie ravvicinata di eventi che impone scelte nuove rispetto alle acque alte di ottobre. Nella notte di ieri la marea ha toccato in mare i 135 centimetri, spinta da un forte vento di scirocco. Le operazioni di sollevamento del Mose sono iniziate alle 20 di ieri sera, per concludersi prima delle 22. Venezia all'asciutto, dunque. Per la quinta volta in questo autunno che vede aumentare in modo esponenziale gli eventi di marea. Ma oggi alle 13.15 è prevista un'altra acqua alta: 110 centimetri, con la minima che alle 8.30 non scenderà sotto i 90. Dunque ieri è arrivata la decisione di tener chiuse le paratoie per 15 ore. Si abbasseranno nel pomeriggio di oggi, quando l'acqua comincerà a scendere. Solo per consentire l'ingresso in **porto** di quattro navi e l'uscita di altre quattro. Manovre che dovranno essere autorizzate dalla Capitaneria se il vento di scirocco si manterrà entro limiti accettabili. E se non ci saranno «condizioni meteo avverse». Pericolosa sarebbe a quel punto la navigazione, anche a barriere aperte. Esclusa stavolta l'apertura solo di una parte della barriera di Malamocco. Non è finita, perché la marea non dà tregua. Scenderà stasera a 80 centimetri (alle 19.30) per risalire nuovamente nella notte fino a 135. Domattina minima di 90 e nuova massima (115) alle 13.50. Valori alti, anche per la fase di quadratura, quando la marea calante è più debole, e quella crescente viene spinta dal vento e dalle condizioni meteo. Il Mose si alzerà nuovamente stasera, resterà chiuso fino al pomeriggio di domenica. Da lunedì la situazione dovrebbe migliorare, con il passare della perturbazione. Anche ieri la comunicazione agli interessati è arrivata con una mail inviata sei ore prima. «Possibile il sollevamento del Mose», è scritto nel documento, che viene inviato a una quindicina di soggetti. Gli ingegneri del Consorzio e l'amministratore - ora direttore dei lavori - Francesco Ossola, il Provveditorato, la Capitaneria, gli uffici della commissaria Spitz. Ma non l'Autorità portuale, e nemmeno l'Ufficio maree. Un "gap" di comunicazione che ha prodotto ieri mattina un vertice tra il sindaco Luigi Brugnaro e la provveditora Cinzia Zincone nella Control room del Tronchetto. Si è parlato di come aggiornare le modalità del protocollo, fin qui dettate dalla commissaria Spitz, per consentire una maggiore informazione agli enti interessati alle manovre. Tema per la nuova Autorità della laguna-Approvata sul filo dell'urgenza il 14 agosto scorso, non ancora operativa. Intanto il Mose viene azionato. E dovrebbe tenere ancora una volta la città all'asciutto mentre il livello dell'acqua in mare sarà intorno ai 135 centimetri. Quanto basta per allagare mezza città. In questi due giorni il vento sarà di scirocco, dunque Chioggia non avrà sovralti determinati dalla bora, come successo mercoledì. E nemmeno dall'apertura parziale delle dighe, che non si ripeterà. Con lo scirocco l'acqua viene spinta verso Venezia e la laguna Nord. A Burano si registrano in genere 10-15 centimetri in più. Ma anche stavolta dovrebbe alzarsi il Mose, per le prove e sperimentazioni in vista della fine dei





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

lavori annunciata per il 31 dicembre 2021. Maltempo e scirocco, fiumi che rischiano di esondare. E Protezione civile pronta a intervenire nella notte. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

d'Alpaos: «corrente a Quattro metri al secondo»

«Rischio erosione con le manovre Mose» L' allarme degli scienziati

A.V.

Si chiama «Buca delle Ceppe». E' il punto più profondo della laguna. Una "fossa" che dopo i lavori per la realizzazione del **Mose** e della conca di navigazione si è approfondita fino a toccare i 50 metri di profondità. Lo rivelava nel 2015 un' inchiesta della Nuova Venezia. Fondali a rischio erosione, in balia delle correnti. Un tema che oggi si ripropone. L' apertura a metà delle barriere del **Mose** potrebbe aver provocato qualche guaio sott' acqua. «Ho chiesto dati», dice la Provveditora alle Opere pubbliche Cinzia Zincone, «l' operazione è andata bene, ma dobbiamo verificare». Chi ha già fatto calcoli e studi su quello che è successo mercoledì mattina a Malamocco è il professor Luigi D' Alpaos, ingegnere idraulico di fama mondiale. «Abbiamo verificato una velocità di corrente di 4 metri al secondo nei pressi delle barriere, tre metri e mezzo al secondo anche a notevole distanza E' chiaro che queste manovre producono degli effetti. Come lo sbandamento del filone della corrente, vortici, erosione a ridosso di quella che è una zona già critica, il Molo delle Ceppe. E' necessario fare delle simulazioni e degli studi prima di prendere decisioni che possono avere conseguenze per la laguna. Le manovre vanno accompagnate da osservazioni. Dobbiamo proteggere Venezia dall' acqua alta, ma senza dimenticare che stiamo operando in una laguna fragile e già a rischio». Il professore annuncia una pubblicazione degli studi con la simulazione delle manovre. Per dimostrare cosa succede alzando le paratoie. «Se la laguna resta chiusa per ore», dice, «si verificano fenomeni importanti di anossia, già verificati. Insomma, bisogna studiare bene prima di decidere». Lo dice anche Andreina Zitelli, studiosa e componente della commissione Via che bocciò il **Mose** nel 1998. «Bisogna studiare», dice, «non si possono autorizzare prove alla cieca. Per le correnti, i tempi di chiusura, la sicurezza della navigazione. La Capitaneria sapeva che si chiudevano solo mezze paratoie?». --A.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sul crocierismo a Venezia tanti dubbi degli addetti

VENEZIA Il Comitato Venezia Lavora rileva con profonda preoccupazione dice un documento diramato dal comitato stesso il perseverare dell'immobilismo della politica locale e centrale che evita così la determinazione di decisioni relative al traffico crocieristico al **Porto** di **Venezia**. Motivi di profonda preoccupazione dei Lavoratori sono le questioni che mettono in discussione la confermata essenzialità del terminal di Marittima, senza che sia stata identificata una valida alternativa: dubbi sull'escavo del Canale Vittorio Emanuele II, visto che dopo 4 anni dalla identificazione di tale passaggio per raggiungere il terminal di Marittima, tramite l'ingresso delle navi da Malamocco, non sono stati ancora avviati i lavori di carotaggio ed analisi dei fanghi da scavare; il transito delle navi passeggeri per il bacino di San Marco verrebbe definitivamente vietato; le società armatrici stanno organizzando la ripresa delle crociere nel Mediterraneo e per il Mondo, ma **Venezia** non risulta meta assegnata neppure per le mini-crociere e la politica non si esprime in tal senso. In questi termini come possiamo ancora credere quando viene affermato che la Marittima

resterà centrale nell'idea di **Porto** a **Venezia** e di mercato crocieristico dell'Alto Adriatico? Da recentissimi studi i danni derivanti dal mancato arrivo delle navi da crociera nel corso del 2020 si identificano in ben 1 miliardo di euro per i mancati introiti derivanti dalla assenza dei crocieristi distribuiti nelle varie destinazioni nazionali (per mancate escursioni, i pernottamenti, gli acquisti, le spese accessorie, ecc.); e ben il 99,8% di minori incassi per le attività economiche della Regione del Veneto connesse al comparto crocieristico. Per quanto precede, **Venezia** non può permettersi di continuare a temporeggiare subendo così danni di tale entità!! Tutti i lavoratori coinvolti nel comparto, siano essi portuali che della Città Storica che dell'entroterra che del territorio Regionale, ribadiscono la necessità che l'attività crocieristica riprenda quanto prima, seppure in via transitoria nelle more di preparazione di siti alternativi, e non chiedono alcun tipo di assistenzialismo ma solamente di ricevere un programma certo di ripresa del proprio lavoro e del mantenimento della propria dignità. L'unica forza che ci permette di andare avanti in questi giorni bui è la speranza che arrivi presto il giorno nel quale ripartiremo e che quel giorno non ci venga ancora negato come è stato fatto questa estate quando una compagnia che aveva scelto **Venezia** per ripartire è stata invitata a scegliere un altro **porto** e i lavoratori sono stati lasciati soli!! Recentemente abbiamo assistito ad un consiglio comunale in cui tutti i consiglieri si dicevano preoccupati per le famiglie dei lavoratori, ora è il tempo che alle parole seguano i fatti. Nella transitorietà le istituzioni non tradiscano di nuovo i lavoratori e l'impegno sarà reciproco: quando ci sarà l'opportunità, aiutateci a tornare a fare ciò che sappiamo fare meglio e noi, nel rispetto delle regole, ma soprattutto della città tutta, non smetteremo un attimo di chiedere che la situazione di transizione abbia una durata limitata e che si definisca e si realizzi una soluzione definitiva per rilanciare l'industria crocieristica nel rispetto dell'ambiente e della storia di **Venezia**. Per il Comitato Venezia Lavora il presidente Tommasini Vladimiro.



Ponte Musichiere, via libera ai lavori di consolidamento

Negli ultimi anni erano emersi segni di degrado L'opera durerà 6 mesi

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA Via libera al consolidamento dell'ormai fatiscente ponte del Musichiere. Si tratta dell'unico varco carrabile tra il quartiere insulare dei Saloni, ove hanno sede varie attività industriali, e il resto della città. La Capitaneria ha già predisposto le misure necessarie affinché le imbarcazioni possano passarvi sotto in piena sicurezza. Dovranno tenersi bene alla larga dalla piattaforma modulare galleggiante che sarà utilizzata per i lavori di bonifica dell'impalcato. Le restrizioni rimarranno in vigore fino al 28 febbraio, termine entro il quale tutto sarà predisposto in vista dei lavori successivi che saranno eseguiti dalla carreggiata, grazie alle impalcature. Il costo sarà totalmente a carico dell'**Autorità di sistema portuale** dell'Adriatico settentrionale. L'opera è prevista nel contesto di un accordo con il Ministero delle Infrastrutture. L'assessore ai lavori pubblici Alessandra Penzo prevede che tutto potrà concludersi entro sei mesi. Costruito nei primi anni Sessanta, calcolato in funzione del traffico pesante e perfino dei carichi eccezionali diretti e provenienti dal vecchio scalo **portuale**, il ponte del Musichiere risente dell'assenza di manutenzione protrattasi troppo a lungo. Al momento, benché a senso unico alternato, non può sopportare il passaggio di veicoli pesanti più di 44 t., con un carico massimo per asse non superiore alle 12. Si tratta di un margine di sicurezza esiguo, in funzione delle esigenze delle grandi aziende ittiche che hanno sede sull'isola e dell'importante silo cementifero **portuale**. I primi segni di cedimento risalgono agli anni Novanta. La situazione andò, quindi, via via peggiorando. Tre anni or sono, la comparsa di nuove crepe e preoccupanti dislivelli avevano fatto addirittura temere il peggio. Per sincerarsi della situazione, basta osservare le condizioni in cui versano le travi sottostanti la strada: dovunque si notano tondini di ferro corrosi, sporgenti dalle travi di cemento che si stanno sgretolando. L'evidente incuria si è protratta anche a causa dell'incerta definizione delle competenze sull'opera, acquisita solo di recente dall'**Autorità portuale**. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Lettera dei comitati al Comune. L' assessore Maresca: «Idea da valutare». Le compagnie: «Norme rispettate»

«Droni-spie in volo sulle ciminiere delle navi Così va combattuto l' inquinamento in porto»

MATTEO DELL' ANTICO

Un volo sopra i fumaioli delle navi per monitorare i fumi inquinanti emessi dalle unità da crociera e dai traghetti ormeggiati in porto. La proposta, messa nero su bianco in una lettera inviata a Palazzo Tursi, arriva dal Comitato tutela ambientale Centro-Ovest che da anni si batte per limitare l' impatto inquinante prodotto dalle navi passeggeri ferme in banchina nella zona della Stazione Marittima e del terminal traghetti. La lettera è stata inviata all' assessore comunale al Porto, Francesco Maresca, e per conoscenza al sindaco Marco Bucci e all' assessore ai Trasporti, Matteo Campora. Nella missiva si chiede che una squadra di droni «opportunamente equipaggiati con sistemi ottici e/o "nasi" elettronici, siano utilizzati anche per il monitoraggio "a camino" dei fumi delle navi». La tecnica proposta dal comitato genovese non è nuova, perché utilizzata anche in alcuni porti del Nord Europa. Si tratta di un **sistema** richiamato espressamente dal Genoa Blue Agreement, il patto firmato nel luglio 2019 tra le compagnie crocieristiche e la Capitaneria di porto per ridurre l' impatto delle navi passeggeri sull' ambiente negli scali di Genova e Savona. Secondo gli ambientalisti, durante questi mesi di emergenza coronavirus, l' inquinamento prodotto dai fumi delle navi passeggeri ormeggiate in porto e in attesa di poter tornare a navigare è aumentato di circa un terzo rispetto al passato. Le compagnie di navigazione, tuttavia, in queste settimane hanno sempre respinto le accuse al mittente, sottolineando che le navi rispettano le norme. Sull' ipotesi di utilizzare una squadra di droni per monitorare il livello dei fumi delle imbarcazioni, l' assessore Maresca si dice possibilista. «Convocherò un apposito tavolo con Capitaneria, Arpal e il Comitato Centro Ovest. Ogni soluzione può essere valutata, ma di certo dev' essere considerata con tutti gli enti competenti e preposti a effettuare le misurazioni, per capire se i valori di inquinamento atmosferico dovuti alle navi superano la soglia prevista dalla legge». Il cold ironing, ovvero il **sistema** che prevede l' elettrificazione delle banchine per consentire alle navi in sosta nei porti di alimentarsi spegnendo i generatori di bordo e riducendo quindi le emissioni in atmosfera, a Genova è già realtà con la prima iniziativa attuata nell' area delle Riparazioni navali. E il cold ironing sarà presto utilizzato anche al terminal container Psa di Pra'. Ci sono poi altri progetti (per ora sulla carta) messi a punto soprattutto dall' **Autorità di sistema portuale**, che prevedono di elettrificare le banchine anche in altre aree del porto a partire proprio dalla Stazione Marittima e dal terminal traghetti. Secondo Enzo Tortello, presidente del Comitato tutela ambientale Centro-Ovest, prima dell' inizio dell' emergenza sanitaria le emissioni di ossido di azoto prodotte dalle navi da crociera «erano pari a circa tre tonnellate al giorno, incluso il contributo giornaliero dei traghetti. La situazione attuale, aggiungendo circa una tonnellata al giorno di fumi per il traffico traghetti rimasto comunque attivo, dimostra che al momento in porto abbiamo navi passeggeri che emettono ossidi di azoto per un totale di circa 5,5 tonnellate al giorno». --



L' intervista

Toti: "In porto è l' ora dell' intesa fra terminalisti e Compagnia"

di Massimo Minella In porto è l' ora delle scelte responsabili. Lo è sempre, certo, riflette il presidente della Regione Giovanni Toti, ma ora più che mai non bisogna perdere la rotta tracciata da tempo, quella che ha permesso al porto di Genova di crescere e di reggere all' urto della pandemia. Alla base di questo c' è una pace sociale fra capitale e lavoro che ora un mancato accordo fra terminalisti e Culmv potrebbe pregiudicare. Toti, nei giorni scorsi, ha sentito tutti gli attori in scena e ora attende che il dialogo si traduca in intesa. Oggi il board dell' **authority** si occuperà di strumenti finanziari per la Culmv. Ma resta ancora da chiudere il bilancio 2019. I a pagina 8.



L' intervista Bisogna gestire al meglio questo momento cruciale, non certo con il martello, ma usando il cacciavite o il cesello Il presidente della Regione e la trattativa privati- camalli " Uno strappo sarebbe un grave errore. Non si può fermare questo scenario di sviluppo con situazioni conflittuali" Paolo Signorini? È stato confermato per quello che ha fatto, ma anche per quello che dovrà fare. Che non è davvero poco

Toti "In porto scelte responsabili unica strada l' intesa terminalisti-Culmv"

di Massimo Minella In porto è l' ora delle scelte responsabili. Lo è sempre, certo, riflette il presidente della Regione Giovanni Toti, ma ora più che mai non bisogna perdere la rotta tracciata da tempo, quella che ha permesso al porto di Genova di crescere e di reggere all' urto della pandemia. Alla base di questo c' è una pace sociale fra capitale e lavoro che adesso un mancato accordo fra terminalisti e Compagnia Unica potrebbe pregiudicare. Toti, nei giorni scorsi, ha sentito tutti gli attori in scena e ora attende che il dialogo si traduca in intesa. Oggi il board dell' **authority** si occuperà di strumenti finanziari per la Culmv, fondamentali sui conti futuri. Ma resta ancora da chiudere il bilancio 2019. Il problema si risolve con un adeguamento tariffario che permette ai soci di San Benigno di bilanciare costi e ricavi e guardare al futuro. «Sarebbe un grave errore uno strappo proprio adesso» dice Toti. Ma perché "proprio adesso", presidente? «Perché la portualità ligure è uno dei poli più efficienti del Mediterraneo e si prepara ad essere ancor più protagonista sulla scena globale. Pensate al Terzo Valico e al nodo, all' ultimo miglio, al fascio di binari di Pra', agli interventi al Sech e alla Bettolo.

Per non parlare di quello che ci attende, con la diga da finanziare con il Recovery Fund, il raddoppio della Stazione Marittima all' Hennebique, il waterfront di levante, il polo del refitting. Solo a Genova ci sono investimenti per due miliardi di euro. E poi possiamo parlare di Savona e dell' accordo di sistema per le aree di levante da raggiungere al più presto, e di Vado, con la piattaforma, e ancora della Spezia, con uno dei poli della nautica più importanti al mondo. Guardi, non si può nemmeno pensare a fermare questo scenario con situazioni conflittuali». **La trattativa fra Culmv e terminalisti è avviata da tempo, ma è molto complessa. Lei ha sentito tutti quanti. Come finirà?** «Mi auguro in modo responsabile. I terminalisti sanno bene di dialogare con un soggetto storico del porto di Genova, come la Compagnia, unico e anche delicato, per quello che sta passando con il Covid. L' emergenza tocca tutti, ma qui stiamo parlando di gestire al meglio un momento cruciale, non certo con il martello, ma con il cacciavite o il cesello. Lasciamo che il console Benvenuti possa chiudere in assemblea questa partita dopo l' accordo con i privati. La Compagnia è garanzia di efficienza, francamente riterrei inopportuno e inappropriato uno strappo, anche dopo la chiusura positiva di fine novembre sulla vicenda delle nomine delle **authority**». **A proposito, come giudica la conferma di Signorini? È un riconoscimento del lavoro fatto?** «Sì, è stato confermato per quello che ha fatto, ma anche per quello che deve fare. Che non è poco. È un riconoscimento al suo lavoro ma anche a quello di Marco Rettighieri, responsabile dell' attuazione del "Programma Straordinario di investimenti urgenti" del porto per conto della gestione commissariale



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

del ponte». **E a Spezia, con Mario Sommariva?** «È la dimostrazione che per una volta nella politica di tutti i colori ha prevalso il buon dialogo. Una specie di allineamento dei pianeti. E poi Carla Roncallo è stata chiamata in un ruolo importante insieme a un altro ligure, Francesco Parola, nell' **Authority** dei trasporti. Insomma, anche con queste nomine ci sono tutte le condizioni in Liguria per raggiungere traguardi ancor più importanti. Fra il 2023 e il 24 avremo il Terzo Valico e treni container lunghi 800 metri. Non vorrei che prevalessero egoismi... » **I terminalisti sono egoisti?** «I terminalisti sono una delle realtà più dinamiche del nostro territorio, una grande risorsa per la loro capacità di investire, anche nei momenti più difficili. Sono preziosi... » Ma... «Ma allo stesso modo hanno sempre trovato le istituzioni attente all' ascolto e a recepire le loro istanze. Pensate a cosa è stato fatto a Bettolo, a Pra', alle Rinfuse, a quello che accadrà per l' ex centrale Enel, all' ingresso di Aponte nel capitale di Messina. A loro dico di rovesciare un vecchio detto... » E quale? «Il meglio è nemico del bene». **E come lo riscriverebbe?** «Questa volta direi che il bene è il risultato più importante. Questo è il momento di un gesto di responsabilità da parte loro. Le loro ragioni sono legittime e sarebbe sbagliato tacere di errori fatti anche dalla Compagnia. Ma ora bisogna affinare l' intesa, calibrarla e chiuderla. È la scelta più saggia». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Stazione Marittima, il Terminal 2 sorgerà nell' Hennebique

di Matteo Cantile venerdì 04 dicembre 2020 GENOVA - Stazioni Marittime di Genova è formalmente interessata al progetto Hennebique : il consiglio di amministrazione della società presieduta dal notaio Riky Solimena ha infatti deciso di inviare una lettera ufficiale al gruppo Vitali, impegnato nella ristrutturazione del vecchio silos. Anche l' **Autorità di sistema portuale** è stata avvisata con una lettera partita all' indirizzo del presidente Signorini. Parte del nuovo Hennebique , circa seimila metri quadrati del lato di ponente della struttura, distribuiti su due piani, potranno dunque diventare il cosiddetto 'Terminal 2' della stazione marittima: attualmente quell' area è denominata 'servizi crocieristici' e potrà trasformarsi in terminal dopo, ovviamente, la ristrutturazione del silos e la rifilettatura del molo antistante (a carico dell' **Autorità portuale**), così da poter ospitare navi lunghe oltre trecento metri. Vitali avrebbe forse sperato che Stazioni Marittime chiedesse una maggiore cubatura, superiore ai 10mila metri quadrati. "Siamo entusiasti di questo passaggio - spiega a Primocanale il presidente Solimena - ritengo che Stazioni Marittime sia la prima società ad avere manifestato un interesse chiaro e formale a Vitali e non vediamo l' ora che i lavori di ristrutturazione di Hennebique vengano completati". Per Solimena l' ampliamento garantito dal nuovo progetto è sufficiente per affrontare le sfide del futuro: "Siamo nel pieno di una crisi internazionale che ha colpito fortemente il settore crocieristico - spiega - noi dobbiamo al più presto puntare al ritorno dei numeri pre Covid, tre milioni di passeggeri e 26 milioni di fatturato, che è quanto abbiamo consuntivato nel 2019. Con i nuovi spazi la stazione diventerà più ampia, competitiva e bella". Le novità legate a Hennebique, però, non cambiano lo scenario più complessivo, con Costa Crociere sempre alla ricerca di uno spazio tutto suo: "Noi riteniamo che l' idea di Calata Gadda non sia vincente, soprattutto per una questione di spazi e di posizione dell' area - prosegue Solimena - ovviamente se Costa ottiene le autorizzazioni può fare ciò che preferisce ma io credo che la strada più utile per tutti sia il dialogo. Le compagnie non dovrebbero giocare su tavoli separati ma unire le forze, come del resto hanno fatto altrove". Il nuovo Hennebique disporrà di uno spazio complessivo di 43mila metri quadrati : Stazioni Marittime è il primo soggetto a farsi avanti ma fonti vicine al porto riportano di altri grossi gruppi pronti a investire sulla struttura. Tra questi c' è un' importante azienda genovese quotata in borsa e un gruppo alberghiero di livello internazionale: si tratta, al momento, di trattative che vengono però giudicate in stato molto avanzato. Una volta restaurato il nuovo silos dovrebbe essere molto bello : Vitali ha previsto una riqualificazione non solo della struttura in sé ma anche della viabilità circostante; Hennebique sarà caratterizzato da ampi spazi verdi e da un' elevata classe energetica che lo renderà ecologicamente sostenibile. Sotto la struttura sarà realizzato un parcheggio da seicento posti e al centro del complesso saranno ricavati dei cavedi in vetro che garantiranno ampi fasci di luce naturale. Ancora da definire i tempi esatti del cantiere, previsioni ottimistiche stimano circa un paio d' anni di lavoro: il gruppo Vitali dovrebbe presentare il progetto definitivo alle istituzioni locali il prossimo 10 dicembre. Approfondimenti Costa a sorpresa gela il progetto Hennebique e punta al terminal a Calata Gadda Hennebique: al via il docufilm di Primocanale su passato, presente e futuro della struttura Hennebique, Cenci: "Sar la nostra Tate Gallery, trampolino di lancio per il centro storico" Hennebique, Monzani: "Ok a un nuovo terminal, ma ci hanno proposto cifre inconcepibili"





Culmv, altra fumata nera: la riunione decisiva spostata a domani

di M.C. venerdì 04 dicembre 2020 GENOVA - Ancora un giorno per avere una risposta definitiva sul futuro della Compagnia Unica di Genova: la riunione del comitato **portuale** che doveva discuterne il piano di ristrutturazione è stata rinviata a domani. Secondo una fonte qualificata è ancora necessario un approfondimento sul dossier per trovare la quadratura. Sul tavolo c'è la proposta dell' **Autorità** di **Sistema portuale** che deve essere discussa da terminalisti e sindacati: ed è proprio la posizione dei terminal a essere la più dubbia sui provvedimenti da adottare. Il piano di Palazzo San Giorgio, infatti, contiene diversi vincoli per la Culmv (tra gli altri, diminuire il ricorso al lavoro interinale e proseguire sulla strada della formazione del personale) ma anche per i terminalisti che dovranno firmare un nuovo accordo sulla tariffa di riferimento e garantire tempi corretti nei pagamenti (aspetto sui cui si sono spesso accese le polemiche dei camalli). Visti i tempi stringenti per chiudere il bilancio della Compagnia è determinante che questo sabato arrivi una risposta. Approfondimenti Compagnia Unica in crisi. Il Console: "Vogliamo ci che ci spetta, nessuno tocchi la Culmv"

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Culmv, altra fumata nera: la riunione decisiva spostata a domani". The article text is partially visible, mentioning the postponement of a meeting and the need for further clarification. The page includes a navigation bar at the top with categories like "HOME", "GENOVA", "VOLTRI", "LA SPIGA", "MISLE", "SABBI", "LIMONDO", "ACQUARO", "PIRELLA", "MISLE", "REIS", and "CASA". There are also advertisements for "ipercoop SOTTO COSTO", "GRIF HOUSE", and "SAMPLACE". The article is dated "venerdì 04 dicembre 2020".

Calata Bettolo e traffici Ports of Genoa

GENOVA Nella prima metà del mese di ottobre il nuovo terminal container di Calata Bettolo ha iniziato la propria operatività in un difficile e cruciale contesto per i Ports of Genoa che subiscono il riverbero della crisi mondiale legata alla pandemia di Coronavirus. L'avvio delle operazioni tuttavia riferisce l'AdSP -, conferma la centralità e l'importanza del **porto** di **Genova** al servizio della logistica del Nord Italia. Il traffico commerciale nei porti del sistema ha fatto registrare una movimentazione complessiva pari a 5.211.723 tonnellate (-4,9% rispetto allo stesso mese del 2019 e +21,7% rispetto al mese di settembre 2020). Il volume di container operati nel mese, che non comprende ancora il traffico generato dal terminal Bettolo, prosegue lungo un trend negativo con una variazione del -4% rispetto allo stesso mese di ottobre del 2019. Il traffico convenzionale recupera (-3,5% contro -8,3% del mese precedente) e altrettanto accade per i traffici rinfusieri. Le rinfuse solide chiudono il mese in netta risalita a +31,1% rispetto alla flessione del 46,7% registrata a settembre, mentre il traffico delle rinfuse liquide registra una flessione del 13,9% rispetto ad ottobre scorso (-51,1% a settembre 2020). Il settore dei passeggeri manifesta nuovamente una situazione di crisi, registrando un -79,4% dopo 3 mesi di lieve crescita.



Dai porti liguri la sfida verso il Nord

LUGANO Sarà il 2024 l'anno della svolta per i collegamenti ferroviari dai porti liguri di Genova e Savona per l'hinterland lombardo sino alla Svizzera. Con il previsto completamento del Terzo Valico, (nel 2023) entro fine 2024 sarà anche ultimato il quadruplicamento delle linee di pianura da Tortona a Milano e verso il confine con la Svizzera, e parallelamente l'intervento sull'ultimo miglio ferroviario da e per i terminal portuali genovesi. L'annuncio è stato dato dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, intervenendo la settimana passata al convegno Un mare di Svizzera 3 a Lugano e in collegamento streaming con Genova. Signorini ha anche sottolineato la necessità di efficientare l'utilizzo delle tratte ferroviarie e di garantire al trasporto ferroviario una continuità negli incentivi. Il più importante sistema portuale italiano, quello che fa perno su Genova e Savona, lancia dunque la sua sfida al mercato internazionale e lo fa puntando a recuperare la fiducia persa negli anni di uno dei suoi più importanti partner commerciali. Un secondo annuncio altrettanto importante è arrivato da Gilberto Danesi (terminal PSA di Prà Voltri) che ha svelato l'apertura di una sede PSA direttamente in Svizzera, con dipendenti svizzeri, per cercare di invertire un trend di decenni e cercare merci svizzere che possano transitare a Sud e non dai porti del Nord Europa. Danesi ha anche confermato l'aumento dei volumi nel collegamento ferroviario fra Genova e Basilea all'imminente potenziamento delle infrastrutture ferroviarie inclusi 7 fasci di binari da 750 metri. Per Stefano Messina, presidente di Assarmatori, esiste un'opportunità reale di attirare traffici svizzeri dal Centro Europa, anche grazie al ruolo crescente svolto direttamente sul mercato del trasporto terrestre da parte dei grandi vettori armatoriali. Secondo Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti e neo vice-presidente di Conftrasporto, è vero che oggi gran parte della logistica svizzera delle merci transiti attraverso Germania, Belgio e Olanda che sono paesi diretti concorrenti della Svizzera nel settore chimico e farmaceutico. E in un panorama di crisi per la Svizzera non dipendere solo dal Nord Europa, diversificando i flussi verso il Mediterraneo, potrebbero diventare per le industrie svizzere un fattore strategico. A Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, è toccato il compito non solo di lanciare un segnale di speranza sulla ripresa post emergenza, ma ha anche sottolineato il ruolo di principale piattaforma logistica italiana svolto dal sistema portuale ligure.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

dopo le polemiche tra msc e contship evidenziate al forum del secolo xix-meditelegraph

Ultimatum del sindaco: «Ampliamento dei moli, i lavori devono iniziare»

Peracchini interviene duro: «Alle tante parole che ho ascoltato quest' anno, seguano ora fatti concreti Basta con i rinvii»

LAURA IVANI

La Spezia «Alle tante parole che ho ascoltato quest' anno seguano ora atti concreti». Proprio un anno fa il sindaco Pierluigi Peracchini aveva lanciato un ultimatum: o Lscst avviava il bando per gli interventi sulle banchine oppure occorreva revocare la concessione demaniale. Dopo 365 giorni la situazione non sembra diversa, e i toni non sono meno aspri. Dopo le parole, le promesse, le rassicurazioni e persino i battibecchi di questi mesi, ora il primo cittadino vuole vedere i fatti. «Una data certa, nero su bianco» per l' inizio dei lavori di ampliamento dei moli che porteranno a un incremento dei traffici commerciali per il porto spezzino. E, di conseguenza, alla realizzazione della nuova stazione crocieristica sulla Calata Paita. Le acque sono tutt' altro che calme nel golfo. La burrasca è scoppiata con le affermazioni del commissario straordinario dell' Authority Francesco Di Sarcina, che al forum organizzato dal Secolo XIX ha riportato rumors sugli attriti tra i due azionisti di Lscst, Contship e Msc. Rimarcando il timore di una perdita di traffici se si perderà ancora tempo senza che gli investimenti previsti vengano concretizzati. Dichiarazioni ritenute inopportune dai "portuali" e che hanno provocato l' ira del terminal, che ha confermato in una nota l' impegno sulla Spezia. Adesso è il sindaco a intervenire, ricordando che nel frattempo è «trascorso un anno dal mio intervento sulla necessità di accelerare gli investimenti sul nostro territorio da parte di Lscst a fronte di una concessione demaniale di 53 anni. Eppure, nonostante le promesse di onorare gli impegni presi che si ripetono ormai da cinque anni» non si sa quando Lscst inizierà gli interventi. Secondo quanto concordato con l' ente di via del Molo, si partirebbe dal terzo bacino e poi solo in seguito gli ampliamenti a Molo Garibaldi, liberando la Calata Paita ad oggi, secondo gli addetti ai lavori, anche sottoutilizzata. «Il mio è un appello a far seguire atti concreti alle tante parole che ho ascoltato quest' anno: il porto della Spezia è a un appuntamento con la storia perché - rimarca Peracchini - è da oltre un anno che è stata aggiudicata la gara per il nuovo terminal crociere 41 milioni di euro, che coinvolge Royal Caribbean, Msc e Costa Crociere. Il primo passo verso la realizzazione del waterfront spezzino». Ma per arrivare a quel «salto di qualità in termini di sviluppo e occupazione, manca un cronoprogramma ben definito che non lasci fraintendimenti e ulteriori rinvii». E a proposito di occupazione, il sindaco esprime apprensione per la «proroga della cassa integrazione, da parte di Lscst, fino al 31 dicembre per i suoi 640 dipendenti. Si tratta di un unicum nella storia portuale spezzina, sia per l' utilizzo sia per il prolungamento di questo ammortizzatore sociale, a causa della pandemia mondiale, ma anche diretta conseguenza dei mancati investimenti infrastrutturali che ci avrebbero permesso di essere maggiormente competitivi sul mercato. L' auspicio è il che 2021 abbia inizio con un atteggiamento nuovo, Con la consapevolezza che i beni demaniali sono patrimonio di tutti: invito a rispettare la concessione in essere e traguardare insieme un futuro migliore per tutto il territorio». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Sindaco in pressing su Lsct: «Ora i fatti...»

Preoccupazione per la cassa integrazione ma auspicio che alle nuove dichiarazioni di impegno seguano presto gli investimenti

LA SPEZIA Due giorni fa la presa di posizione ufficiale del Cda di Lsct, a nome dei suoi azionisti, tra preoccupazioni e nuove promesse di impegno: le prime per le dichiarazioni-scossa del commissario straordinario dell' Adsp Francesco Di Sarcina in ordine alla percezione di problematiche interne, le seconde, tese a rassicurare, sull' impegno nella joint venture, che «continua ad essere salda e stabile», presupposto dell' obiettivo di «centrare nei prossimi quattro anno obiettivi ambiziosi per il porto della Spezia». Ieri le riflessioni-richiamo del Pier Luigi Peracchini. «E trascorso un anno dal mio intervento sulla necessità di accelerare gli investimenti sul nostro territorio da parte di Lsct a fronte di una concessione demaniale di 53 anni, primo su tutti l' ampliamento del molo Garibaldi e la restituzione di Calata Giobatta Paita alla Città, eppure, nonostante le promesse di onorare gli impegni presi che si ripetono ormai da cinque anni, ancora oggi manca una data certa, messa nero su bianco». Di qui l' appello a far seguire atti concreti alle parole perchè «il porto della Spezia è ad un appuntamento con la storia». Da oltre un anno che è stata aggiudicata la gara con un partenariato pubblico-privato per il nuovo terminal crociere da un investimento di 41 milioni di euro che coinvolge Royal Caribbean, MSC e Costa Crociere, per la prima volta insieme per la realizzazione di un' opera fondamentale che rappresenta il primo passo verso la realizzazione del waterfront spezzino. «Quel project financing presentato dall' **Autorità di Sistema Portuale** rappresenta - dice il sindaco - l' ambizione di tutta la Città di fare un salto di qualità in termini di sviluppo e occupazione a cui nessuno vuole rinunciare. Ad oggi, però, manca un cronoprogramma ben delineato e ben definito che non lasci fraintendimenti ed ulteriori rinvii» Il sindaco dice di seguire «con grande preoccupazione» vicende occupazionali del porto spezzino: la proroga della cassa integrazione da parte di Lsct fino al 31 dicembre per i suoi 640 dipendenti. «Si tratta - rileva - di un unicum nella storia **portuale** spezzina, sia per l' utilizzo sia per il prolungamento di questo ammortizzatore sociale, segno sicuramente dei tempi che corrono a causa della pandemia mondiale che ci ha travolto, ma anche diretta conseguenza dei mancati investimenti infrastrutturali tanto promessi quanto attesi che ci avrebbero permesso di essere maggiormente competitivi sul mercato». Conclusione: «L' auspicio è il che 2021 abbia inizio con un atteggiamento nuovo, diverso, con la consapevolezza che i beni demaniali sono patrimonio di tutti: pertanto invito a rispettare la concessione in essere e guardare insieme un futuro migliore per tutto il territorio». Corrado Ricci.



Arsenale, l'emendamento-assunzioni di Paita-Viviani passa il vaglio della maggioranza

L'assemblea della giunta di Paita-Viviani ha approvato l'emendamento che prevede l'assunzione di 100 persone per il cantiere di Paita-Viviani. L'assemblea ha anche approvato l'emendamento che prevede l'assunzione di 100 persone per il cantiere di Paita-Viviani. L'assemblea ha anche approvato l'emendamento che prevede l'assunzione di 100 persone per il cantiere di Paita-Viviani.

An advertisement for 'ACQUADOLCE' featuring a water drop logo. The text reads: 'NUOVA APERTURA LA SPEZIA', 'Via Fontevivo 19 a 100 mt dal Centro Commerciale Le Terrazze', 'Arredobagno / Pavimenti Rivestimenti / Wellness Radiatori'. The website 'www.acquadolce.info' is also mentioned.



Citta della Spezia

La Spezia

Porti, Paita (Iv): "Tassa su Autorità di sistema portuale è ingiusta"

La Spezia - "La decisione della commissione europea di abolire le esenzioni fiscali per le Autorità di sistema portuale rappresenta una vera e propria mazzata per il settore". Lo dichiara Raffaella Paita, deputata di ITALIA VIVA, a proposito della richiesta della Commissaria alla Concorrenza Margrethe Vestager. "La posizione europea - spiega - e' ingiusta e dannosa . E' ingiusta perche' equipara le autorità di sistema portuale alle società per azioni, e non tiene quindi conto del fatto che queste non esercitano una funzione imprenditoriale bensì pubblica di regolazione e vigilanza. Dannosa perche' finisce per indebolire e danneggiare un segmento fondamentale del sistema portuale italiano, mettendone a rischio il funzionamento". "Chiediamo per questo al ministro dei Trasporti, che da noi e' stato piu' volte messo in guardia rispetto a questo problema, di attivarsi immediatamente per scongiurare gli effetti di un' interpretazione errata da parte dell' Europa. Ricordo che le **AdSP** gestiscono il Demanio per conto dello stato . Se alla fine il risultato fosse quello di mettere a rischio i bilanci delle **AdSP** o ribaltare costi aggiuntivi agli operatori privati che stanno affrontando una crisi pesante sarebbe uno scenario assurdo". Venerdì 4 dicembre 2020 alle 19:40:17 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



La Spezia Container Terminal: preoccupazione per le recenti dichiarazioni attribuite al Commissario Straordinario dell' AdSP Mar Ligure Orientale

(FERPRESS) La Spezia, 4 DIC Il Consiglio di Amministrazione di LSCT La Spezia Container Terminal S.p.A., a nome dei suoi azionisti, il Gruppo Contship Italia e Marininvest, desidera esprimere profonda preoccupazione per le recenti dichiarazioni attribuite al Commissario Straordinario dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**. Il consiglio desidera sottolineare quanto segue: Entrambi gli azionisti sono uniti e condividono il loro impegno nella joint venture che ha trasformato, in questi anni, il terminal LSCT in uno dei gateway più efficienti e moderni del Sud Europa. Questa partnership continua ad essere salda e stabile. Il consiglio di amministrazione conferma anche che il piano di sviluppo per LSCT, annunciato il 29 ottobre 2020 tramite un comunicato stampa del gruppo Contship Italia, prosegue e sarà realizzato da LSCT, riflettendo gli obiettivi ambiziosi definiti per i prossimi quattro anni. Il consiglio di amministrazione vuole esprimere la sua gratitudine a tutti gli stimati clienti di LSCT e al supporto trasversale ricevuto dalla comunità imprenditoriale locale, dai fornitori e dai partner commerciali. Il consiglio riconosce che il 2020 è stato un anno straordinario ed estremamente impegnativo. Un ringraziamento particolare va a tutti i dipendenti di LSCT, che hanno lavorato duramente per mantenere alte le prestazioni e la qualità del servizio, durante tutti questi mesi. Il consiglio si augura infine che queste voci anonime e infondate, relative ad un ipotetico cambiamento della struttura azionaria di LSCT, cessino definitivamente. Il terminal di La Spezia, così come molti altri terminal, si prepara ad affrontare molte sfide, nel 2021 e negli anni successivi. Siamo oggi a testimoniare una cooperazione tra gli azionisti volta a ottenere un chiaro obiettivo: crescere e continuare a raccogliere nuovi successi.



Spezia: appello del sindaco Peracchini a LSCT

Redazione

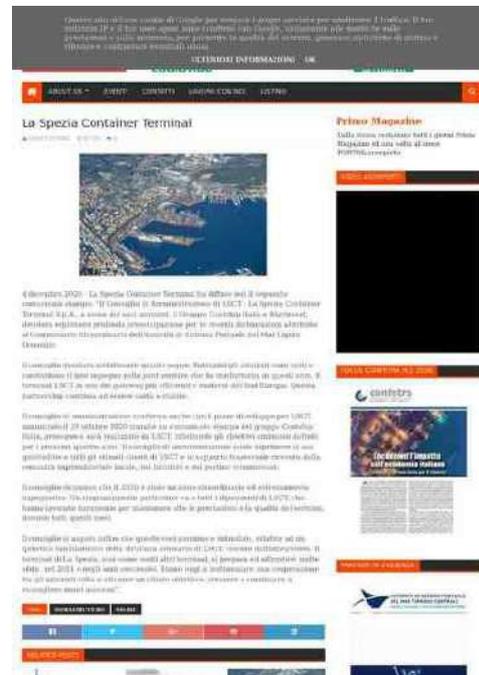
LA SPEZIA Il sindaco di Spezia, Pierluigi Peracchini, lancia un appello a LSCT, dopo aver letto le ultime dichiarazioni sulla stampa, in merito alla situazione del terminal spezzino. E' trascorso un anno dichiara il sindaco dal mio intervento sulla necessità di accelerare gli investimenti sul nostro territorio da parte di LSCT a fronte di una concessione demaniale di 53 anni, primo su tutti l'ampliamento del molo Garibaldi e la restituzione di Calata Giobatta Paita alla Città, eppure, nonostante le promesse di onorare gli impegni presi che si ripetono ormai da cinque anni, ancora oggi manca una data certa, messa nero su bianco. Il mio è un appello a far seguire atti concreti alle tante parole che ho ascoltato quest'anno: il porto della Spezia è ad un appuntamento con la storia che non può mancare perché è da oltre un anno che è stata aggiudicata la gara con un partenariato pubblico-privato per il nuovo terminal crociere da un investimento di 41 milioni di euro che coinvolge Royal Caribbean, MSC e Costa Crociere, per la prima volta insieme per la realizzazione di un'opera fondamentale che rappresenta il primo passo verso la realizzazione del waterfront spezzino. Quel project financing presentato dall'Autorità di Sistema Portuale rappresenta l'ambizione di tutta la Città di fare un salto di qualità in termini di sviluppo e occupazione a cui nessuno vuole rinunciare. Ad oggi, però, manca un cronoprogramma ben delineato e ben definito che non lasci fraintendimenti ed ulteriori rinvii. Nell'appello del sindaco, inoltre, si fa riferimento anche alle vicende occupazionali del porto spezzino in particolare alla proroga della cassa integrazione da parte di LSCT, che ha prorogato la cassa integrazione fino al 31 Dicembre per i suoi 640 dipendenti. Si tratta di un unicum nella storia portuale spezzina, sia per l'utilizzo sia per il prolungamento di questo ammortizzatore sociale, segno sicuramente dei tempi che corrono a causa della pandemia mondiale che ci ha travolto, ma anche diretta conseguenza dei mancati investimenti infrastrutturali tanto promessi quanto attesi che ci avrebbero permesso di essere maggiormente competitivi sul mercato. Infine, il primo cittadino formula l'auspicio che il 2021 abbia inizio con un atteggiamento nuovo, diverso, con la consapevolezza che i beni demaniali sono patrimonio di tutti: pertanto invito a rispettare la concessione in essere e trarre insieme un futuro migliore per tutto il territorio.



La Spezia Container Terminal

GAM EDITORI

ha diffuso ieri il seguente comunicato stampa: "Il Consiglio di Amministrazione di LSCT - La Spezia Container Terminal S.p.A., a nome dei suoi azionisti, il Gruppo Contship Italia e Marinvest, desidera esprimere profonda preoccupazione per le recenti dichiarazioni attribuite al Commissario Straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**. Il consiglio desidera sottolineare quanto segue: Entrambi gli azionisti sono uniti e condividono il loro impegno nella joint venture che ha trasformato, in questi anni, il terminal LSCT in uno dei gateway più efficienti e moderni del Sud Europa. Questa partnership continua ad essere salda e stabile. Il consiglio di amministrazione conferma anche che il piano di sviluppo per LSCT, annunciato il 29 ottobre 2020 tramite un comunicato stampa del gruppo Contship Italia, prosegue e sarà realizzato da LSCT, riflettendo gli obiettivi ambiziosi definiti per i prossimi quattro anni. Il consiglio di amministrazione vuole esprimere la sua gratitudine a tutti gli stimati clienti di LSCT e al supporto trasversale ricevuto dalla comunità imprenditoriale locale, dai fornitori e dai partner commerciali. Il consiglio riconosce che il 2020 è stato un anno straordinario ed estremamente impegnativo. Un ringraziamento particolare va a tutti i dipendenti di LSCT, che hanno lavorato duramente per mantenere alte le prestazioni e la qualità del servizio, durante tutti questi mesi. Il consiglio si augura infine che queste voci anonime e infondate, relative ad un ipotetico cambiamento della struttura azionaria di LSCT, cessino definitivamente. Il terminal di La Spezia, così come molti altri terminal, si prepara ad affrontare molte sfide, nel 2021 e negli anni successivi. Siamo oggi a testimoniare una cooperazione tra gli azionisti volta a ottenere un chiaro obiettivo: crescere e continuare a raccogliere nuovi successi".



La Spezia, dubbi sul futuro di LSCT?

LA SPEZIA Le Associazioni degli Agenti Marittimi, degli Spedizionieri e dei Doganalisti del **Porto** della Spezia esprimono in un documento firmato due giorni fa sconcerto, incredulità e preoccupazione per quanto apparso sulla stampa locale del confronto serrato sul futuro del terminal LSCT, tra il Gruppo Contship e il Gruppo MSC entrambi soci del terminal spezzino. La Comunità portuale, unita scrivono le associazioni ritiene che discussioni di questo contenuto e di questo tenore non facciano bene all'immagine del **Porto** della Spezia e conseguentemente alla sua capacità economica e alle sue potenzialità di sviluppo. Il **Porto** della Spezia, attraverso ingenti investimenti pubblici e privati e con una visione avanzata nei processi sia operativi sia telematici ha assunto in questi anni un ruolo primario nello scenario internazionale diventando un **Porto** Core collegato alla rete europea TEN-T e acquisendo il primato del **porto** italiano che trasferisce oltre il 35 % delle merci su treno. Crediamo convinti che il **porto** della Spezia non abbia bisogno di rilanci ma piuttosto, come più volte e coralmemente espresso e sottolineato, di continuità, nel solco dell'efficienza e della concretezza nei progetti di sviluppo già cantierabili previsti dal Piano Regolatore Portuale (PRP). La Città della Spezia e il suo **porto** commerciale non possono permettersi, soprattutto in questo particolare momento, di essere danneggiati da questioni che ad oggi non hanno un oggettivo riscontro e risultano anche fuorvianti per importanti player mondiali che scalano o che vorrebbero scalare nel nostro **porto**. Il **porto** continua la nota è la prima risorsa del nostro territorio. Per questo motivo auspichiamo che tutte le discussioni che hanno per oggetto il **porto** e la sua economia non si affidino ai gossip basati su sensazioni e non, come logica vuole, sugli atti ufficiali. E per questo stesso motivo invitiamo tutte le forze economiche e sociali ad una ferma assunzione di responsabilità per il bene del **porto**, dell'economia, del lavoro e dell'occupazione della nostra città e concorrano inoltre a valorizzare i molti aspetti positivi che in molti ci invidiano. I Presidenti: Andrea Fontana; Bruno Pisano; Giorgio Santiago Bucchioni. Per le associazioni Spedizionieri del **Porto**, Doganalisti del **Porto**, Agenti Marittimi del **Porto**.



Il Tirreno

Livorno

Dopo le iniziative per una nuova commissione d'inchiesta la trasmissione Report torna ad occuparsi della tragedia

Moby Prince, l' accordo tra armatori i soccorsi e una verità negata 29 anni

ANDREA ROCCHI

29 anni, 3 processi, nessun colpevole. C'è l'armatore, anzi gli armatori, c'è l'accordo transattivo miliardario tra Snam e Navarma, una "pax siglata per non farsi la guerra in Tribunale", dice Francesco Sanna autore del libro "La strage impunita", col "cerino in mano che rimane ad una curiosa assicurazione con sede nelle Bermuda". Una "velocizzazione" - l'intesa tre mesi dopo la collisione nel più assoluto silenzio fra le compagnie - che colpisce la commissione d'inchiesta. Commissione che prova a far luce tra le nebbie che avvolgono la vicenda. Il presidente Lai che ammette: «Probabilmente senza quella rapida liquidazione oggi la Navarma non ci sarebbe più». E poi ci sono i contributi (72 milioni di euro) che lo stato dà a Moby e che elargisce ogni anno con una convenzione scaduta. Il caso Moby Prince torna sotto i riflettori nazionali ed è al centro della puntata di Report che andrà in onda sui Rai 23 lunedì prossimo. E sotto la lente finisce lo Stato, nelle sue articolazioni: l'Agip Abruzzo, petroliera della Snam. La macchina dei soccorsi affidata alla Capitaneria di Porto. L'inchiesta di Report sulla più grande tragedia della Marineria italiana riparte proprio dalle conclusioni della commissione di inchiesta, dal lavoro giornalistico e d'indagine condotto da Francesco Sanna e Gabriele Bardazza, dalla nuova inchiesta per strage della Procura di Livorno coordinata dal procuratore capo Ettore Squillace Greco, dall'azione che da anni il comitato che raccoglie le vittime del Moby porta avanti, dall'ultima sentenza della Corte d'Appello di Firenze che dice no ai risarcimenti e definisce il lavoro della commissione parlamentare "un atto politico" ce non dice nulla di nuovo rispetto all'attività penale sin qui svolta. L'ultima beffa per chi ancora oggi piange e ha nel cuore le 140 vittime. Report lancia la puntata di lunedì con un breve video di 3 minuti. E' il 10 aprile 1991, il Moby Prince lascia il porto di Livorno alle 22. Si sente chiaramente il buonasera Moby dalla radio di bordo. Alle 22,25 si schianta contro l'Agip Abruzzo, una petroliera alta 26 metri e lunga 226. Ed a questo punto si sente un altro audio: «Moby Prince, Moby May Day, May Day. Siamo in collisione, siamo in fiamme». La linea diventa disturbato, l'allarme però si sente chiaramente. Quello che succederà lo sappiamo tutti. Quello che rimane è la sete di verità, che lentamente e a costo di lunghissime battaglie comincia a dipanarsi; e il bisogno di giustizia, una pagina che deve ancora essere scritta. Francesco Sanna, il primo a scoprire e a rendere pubblico l'accordo assicurativo scritto tre mesi dopo la tragedia fra le due compagnie armatrici, è convinto che la luce che si è riaccesa sul caso Moby sia un fatto importante. «Credo che ogni iniziativa per tenere accesi i riflettori sulla vicenda sia importante. Dobbiamo far sentire a chi sta indagando, ai magistrati, alla direzione investigativa antimafia, alla polizia giudiziaria che lo Stato c'è ed è con loro». Sanna è convinto che la strada per accertare verità e responsabilità è tracciata. E ricorda come già il lavoro della commissione d'inchiesta abbia dimostrato come l'accordo transattivo fra Snam e Navarma abbia avuto un ruolo determinante nell'influenzare l'iter giudiziario. Un accordo peraltro che "entra per la prima volta in Procura nel 2018", ma la cui influenza sembra condizionare l'accertamento dei fatti sin dall'inizio, dall'estate del 1991. Loris Rispoli, che guida il comitato 140, è altrettanto convinto di come sia importante questo "risveglio" della politica, perché "il lavoro della commissione non è terminato". «Oggi noi sappiamo che sul traghetto non sono morti tutti



subito, ma che alcuni sono rimasti vivi per



Il Tirreno

Livorno

ore, addirittura fino al giorno dopo. Sappiamo inoltre che c'è stato un accordo transattivo fra compagnie che ha messo una pietra tombale sulla vicenda processuale. Me si tratta di una strage, come oggi sta accertando la Procura di Livorno, dobbiamo focalizzarci sulle responsabilità. E in particolare sulle responsabilità dell'armatore e della Capitaneria». Bene dunque la riapertura di una commissione d'inchiesta e le varie proposte a tutela delle famiglie delle vittime. Ma guai a pensare - dice Rispoli - che la richiesta di un indennizzo serva a mettere il tappo su un bisogno di giustizia che resta fortissimo. Necessario. --

Porti: Livorno, da Authority 626mila euro a sostegno imprese

Acconto pari a 40% contributo spettante con DI Rilancio

(ANSA) - LIVORNO, 04 DIC - Uno stanziamento di 626mila euro a favore delle imprese portuali di Livorno è stata erogata dall' **Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale**. Con un provvedimento del presidente **Stefano Corsini**, spiegato in una nota dall' Authority, è stato infatti autorizzato per il 2020 un riconoscimento a Uniport e alla Compagnia **portuale** di Livorno di una somma di acconto pari al 40% del contributo potenzialmente spettante ai sensi del decreto Rilancio. "Con questo provvedimento - ha detto **Corsini** - abbiamo inteso intervenire tempestivamente con misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi pandemica. La contrazione dei traffici non ha risparmiato nessuno. Speriamo di poter in questo modo alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti". In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani per effetto dell' emergenza Covid, il decreto autorizza le Adsp, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, a corrispondere agli articoli 16 titolari di contratto di appalto un contributo pari a 90 euro per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell' anno 2019. Complessivamente verranno erogati 442mila euro a favore di Uniport e di 184mila euro a favore di Cpl. (ANSA).



Informare

Livorno

Porto di Livorno, erogati contributi a sostegno del lavoro portuale

Uniport riceverà 442mila euro e la Compagnia Portuale di Livorno 184mila L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha reso noto di aver erogato 626mila euro a sostegno del lavoro portuale nel porto di Livorno avendo autorizzato per il 2020 un riconoscimento a Uniport e alla Compagnia Portuale di Livorno di una somma di acconto pari al 40% del contributo potenzialmente spettante ai sensi dell' art. 199 del decreto-legge Rilancio. L' ente portuale ha ricordato che il decreto, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani per effetto dell' emergenza Covid-19, autorizza le AdSP, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, a corrispondere agli art. 16 titolari di contratti d' appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell' articolo 18, comma 7, un contributo pari a 90 euro per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell' anno 2019. Complessivamente verranno erogati 442mila euro a favore di Uniport e 184mila a favore di CPL. «Con questo provvedimento - ha spiegato il presidente dell' AdSP del Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini - abbiamo inteso intervenire tempestivamente con misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi pandemica. La contrazione dei traffici non ha risparmiato nessuno. Speriamo di poter in questo modo alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti».

Porto di Livorno, erogati contributi a sostegno del lavoro portuale

Uniport riceverà 442mila euro e la Compagnia Portuale di Livorno 184mila

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha reso noto di aver erogato 626mila euro a sostegno del lavoro portuale nel porto di Livorno avendo autorizzato per il 2020 un riconoscimento a Uniport e alla Compagnia Portuale di Livorno di una somma di acconto pari al 40% del contributo potenzialmente spettante ai sensi dell' art. 199 del decreto-legge Rilancio. L' ente portuale ha ricordato che il decreto, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani per effetto dell' emergenza Covid-19, autorizza le AdSP, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, a corrispondere agli art. 16 titolari di contratti d' appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell' articolo 18, comma 7, un contributo pari a 90 euro per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell' anno 2019.

Complessivamente verranno erogati 442mila euro a favore di Uniport e 184mila a favore di CPL.

«Con questo provvedimento - ha spiegato il presidente dell' AdSP del Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini - abbiamo inteso intervenire tempestivamente con misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi pandemica. La contrazione dei traffici non ha risparmiato nessuno. Speriamo di poter in questo modo alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti».

Contributo per attività in meno rispetto all'anno 2019		
Destinatario	Data di inizio	Data di fine
PSA - Autorità di Sistema Portuale	2020 -	2020 -

PSA - Autorità di Sistema Portuale
Piazza Marconi 1/3 - 50139 Livorno (LI) - Italia
Tel. 0586262122, fax 0586262766, www.psa.it

Informazioni Marittime

Livorno

626 mila euro ai portuali di Livorno

L' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale autorizza un indennizzo di 442 mila euro per Uniport e uno di 184 mila per la Compagnia Portuale di Livorno

L' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale ha erogato 626 mila euro a favore delle imprese portuali di Livorno. Con un provvedimento del presidente **Stefano Corsini** è stato autorizzato per il 2020 un riconoscimento a Uniport (442 mila euro) e alla Compagnia Portuale di Livorno (184 mila euro) una somma di acconto pari al 40 per cento del contributo potenzialmente spettante ai sensi dell' art. 199 del Dl Rilancio, il decreto che permette questa misura. In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani per effetto dell' emergenza Covid-19, il decreto "Rilancio" autorizza le autorità di sistema portuale, compatibilmente alle disponibilità di bilancio, a corrispondere agli articolo 17 titolari di contratti d' appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell' articolo 18, comma 7, un contributo pari a 90 euro per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell' anno 2019.«Con questo provvedimento abbiamo inteso intervenire tempestivamente con misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi pandemica» ha dichiarato il presidente **Corsini**. «La contrazione dei traffici non ha risparmiato nessuno. Speriamo di poter in questo modo alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti». Una cifra simile, annunciata oggi , è stata disposta anche dai porti di Venezia e Chioggia per le rispettive compagnie portuali.



626mila euro alle imprese portuali di Livorno

Provvedimento dell'Authority per la Uniport e la Compagnia portuali

Vezio Benetti

LIVORNO Erogati 626mila euro alle imprese portuali di Livorno dalla AdSp del mar Tirreno settentrionale. Con un provvedimento del presidente Stefano Corsini è stato infatti autorizzato per il 2020 un riconoscimento a Uniport e alla Compagnia portuale labronica una somma di acconto pari al 40% del contributo potenzialmente spettante ai sensi dell'art. 199 del Dl Rilancio. In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani per effetto dell'emergenza Covid-19, il Decreto autorizza le AdSp, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, a corrispondere agli art. 16 titolari di contratti d'appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell'articolo 18, comma 7, un contributo pari a 90 euro per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019. Complessivamente verranno erogati 442 mila euro a favore di Uniport e di 184 mila euro a favore di Cpl. Con questo provvedimento abbiamo inteso intervenire tempestivamente con misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi pandemica» ha dichiarato il presidente Corsini. «La contrazione dei traffici non ha risparmiato nessuno. Speriamo di poter in questo modo alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti».

The image shows a screenshot of a news article from the website 'messaggero marittimo'. The main headline is '626mila euro alle imprese portuali di Livorno'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Provvedimento dell'Authority per la Uniport e la Compagnia portuali'. The author's name 'Vezio Benetti' is visible. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - Erogati 626mila euro alle imprese portuali di Livorno dalla AdSp del mar Tirreno settentrionale...'. To the right of the article, there is a 'SCRIVI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo', 'Indirizzo email', and 'Indirizzo mobile'. Below the form, there are several small thumbnail images and titles of other news items, such as 'Olimpiadi 2020: nuove norme infrastrutturali', 'Segni di sicurezza vittime del coronavirus che basta di plastica', and 'No, alle tasse Ue sui porti italiani'. At the bottom of the page, there is a 'ABBONATI O SPENDI IL LIGNE' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Livorno, erogati 626 mila euro alle imprese

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** ha erogato 626 mila euro a favore delle imprese portuali di Livorno. Con un provvedimento del presidente **Stefano Corsini**, è stato infatti autorizzato per il 2020 un riconoscimento a Uniport e alla Compagnia **Portuale** di Livorno di una somma di acconto pari al 40% del contributo potenzialmente spettante ai sensi dell' art. 199 del DL Rilancio. In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani per effetto dell' emergenza Covid-19, il Decreto autorizza le AdSP, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, a corrispondere agli art. 16 titolari di contratti d' appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell' articolo 18, comma 7, un contributo pari a 90 euro per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell' anno 2019. Complessivamente verranno erogati 442 mila euro a favore di Uniport e di 184 mila euro a favore di CPL. «Con questo provvedimento abbiamo inteso intervenire tempestivamente con misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi pandemica» ha dichiarato il presidente **Corsini**. «La contrazione dei traffici non ha risparmiato nessuno. Speriamo di poter in questo modo alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti».

di Redazione Port News

Focus Interventi Interniste News | Video Osservatorio Europeo | Me in @ Q

4 dicembre 2020 — News

Misure a sostegno dei lavoratori Livorno, erogati 626 mila euro alle imprese

di Redazione Port News

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** ha erogato 626 mila euro a favore delle imprese portuali di Livorno.

Con un provvedimento del presidente **Stefano Corsini**, è stato infatti autorizzato per il 2020 un riconoscimento a Uniport e alla Compagnia **Portuale** di Livorno di una somma di acconto pari al 40% del contributo potenzialmente spettante ai sensi dell' art. 199 del DL Rilancio.

In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani per effetto dell' emergenza Covid-19, il Decreto autorizza le AdSP, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, a corrispondere agli art. 16 titolari di contratti d' appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell' articolo 18, comma 7, un contributo pari a 90 euro per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell' anno 2019.

Complessivamente verranno erogati 442 mila euro a favore di Uniport e di 184 mila euro a favore di CPL.

«Con questo provvedimento abbiamo inteso intervenire tempestivamente con misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi pandemica» ha dichiarato il presidente **Corsini**. «La contrazione dei traffici non ha risparmiato nessuno. Speriamo di poter in questo modo alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti».

Conclusivamente verranno erogati 442 mila euro a favore di Uniport e di 184 mila euro a favore di CPL.

«Con questo provvedimento abbiamo inteso intervenire tempestivamente con misure di sostegno al reddito dei lavoratori portuali duramente colpiti dagli effetti della crisi pandemica» ha dichiarato il presidente **Corsini**. «La contrazione dei traffici non ha risparmiato nessuno. Speriamo di poter in questo modo alleviare le difficoltà delle famiglie dei lavoratori coinvolti».

Ambiente **Autorità Portuali** **Coronavirus** **Logistica Portuale** **Porto di Livorno** **Porto di Piombino** **Riforma portuale** **Shipping** **Traffici marittimi**

Priorità dell'Autorità portuale regionale

Redazione

FIRENZE Definiti dalla Giunta regionale priorità e indirizzi per la gestione e la manutenzione nel 2021 delle aree portuali di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano e Isola del Giglio, i quattro principali porti commerciali di interesse regionali che ricadono sotto la competenza dell'Autorità Portuale Regionale. La Regione Toscana ha spiegato l'assessore regionale alle Infrastrutture Stefano Baccelli ha indicato come priorità la sicurezza ed il mantenimento in efficienza dei porti, dando mandato per lo sviluppo delle infrastrutture e la salvaguardia della navigabilità. Questo per il porto di Viareggio si traduce nella volontà di completare le opere e gli impianti della banchina commerciale e di approvare il progetto definitivo del nuovo sabbiodotto. Per i porti di Marina di Campo, Porto Santo Stefano e Isola del Giglio, invece, vuol dire migliorare gli impianti e le attrezzature portuali, oltre a realizzare o completare gli interventi di riqualificazione del molo e delle banchine. E' stato inoltre indicato all'Autorità prosegue Baccelli di procedere con l'accordo di pianificazione per la Variante al Piano regolatore portuale del porto di Viareggio, oltre che con gli adeguamenti, i progetti di fattibilità ed i piani che riguardano la salvaguardia e lo sviluppo degli altri tre porti, in particolare le azioni funzionali all'attività crocieristica nel porto di Porto Santo Stefano. L'Autorità portuale regionale è competente anche per la gestione e manutenzione delle vie navigabili (Canale Burlamacca e Canale Navicelli) e delle Porte vinciane, per questo la Regione nelle sue linee di indirizzo ha ribadito anche la necessità di mantenere funzionale e navigabile il Canale Burlamacca attraverso il consolidamento delle relative opere idrauliche, mentre per il servizio di movimentazione delle Porte Vinciane ed il dragaggio dei sedimenti nel tratto del canale dei Navicelli compreso tra queste ultime e lo scolmatore d'Arno sono stati impegnati 525.000, risorse necessarie per la gestione fino alla fine del 2021.



Il rumore navale nel porto di Livorno

LIVORNO Il rumore portuale nel suo complesso riferisce un rapporto di ARPAT è stato per lungo tempo trascurato, ma recentemente il programma europeo Interreg marittimo Italia Francia ha posto l'accento sul tema. I diversi progetti finanziati all'interno del programma, focalizzati ciascuno su tematiche specifiche, condividono l'obiettivo di fornire elementi per un'adeguata gestione delle attività portuali in ottica dell'emissione di rumore e spunti per una futura regolamentazione. Se è vero che i rumori nei porti sono di molteplici varietà continua ARPAT la gran parte delle sorgenti portuali è stata ampiamente caratterizzata acusticamente e sottosta a precisi standard costruttivi. Ben diversa è la situazione per le imbarcazioni, per le quali non esiste un vero e proprio standard di caratterizzazione. Inoltre, solo di recente, organizzazioni di classificazione marittima come il Lloyd's Register hanno fornito linee guida per la costruzione di imbarcazioni a bassa emissione di rumore. Il programma Interreg ha potenziato la ricerca in questo ambito andando ad approfondire quanto ottenuto da precedenti studi che hanno affrontato il rumore prodotto dalla movimentazione delle navi all'interno dell'area portuale. Lo studio si basa appunto su uno di questi lavori precedenti realizzato all'interno del **porto di Livorno**, durante il quale la potenza sonora delle navi è stata misurata in banda larga e in banda di 1/3 d'ottava. Tali valori sono stati ottenuti con la tecnica del pass-by che è stata possibile tramite la combinazione di misure acustiche in continua e registrazioni video da cui è stata estratta la distanza minima di transito tra nave e microfoni. Il monitoraggio è stato effettuato per un periodo superiore al mese al fine di popolare una banca dati che fosse più precisa possibile. Numerose regressioni sono state effettuate al fine di comprendere l'incidenza che parametri come la minima distanza di transito, la velocità e il pescaggio dello scafo hanno sulla stima della potenza sonora così ottenuta. Lo studio si è focalizzato in special modo sui passaggi dei traghetti. La minima distanza tra nave e microfoni relativa ad ogni singolo passaggio è stata misurata applicando al video una tecnica innovativa che ha permesso di ridurre l'incertezza a soli 3 m su distanze dell'ordine di 100 m. Conoscere il parametro che risulta essere preponderante e più influente sull'emissione permetterà in futuro di effettuare delle misurazioni adeguate più appropriate e capaci di permettere di redigere la redazione di corrette linee guida. Il primo importante risultato dallo studio è l'ininfluenza del pescaggio in termini di emissione acustica dei traghetti. Tuttavia, questo potrebbe non valere per altre tipologie di imbarcazioni. D'altro canto, seppur ovviamente la distanza di transito non influenzi la reale potenza sonora, questa influenza direttamente il livello misurato dall'osservatore e quindi la stima della potenza sonora. Grazie alla grande mole di dati a disposizione è stato possibile effettuare una regressione lineare sulle distanze di transito che ha portato a una stima più precisa sulla potenza sonora riducendone l'incertezza associata. In tal modo è stato possibile ottenere un secondo importante risultato: una relazione tra velocità di transito e potenza sonora delle imbarcazioni nell'intervallo di velocità tipiche delle acque interne ai porti. Dal punto di vista dello spettro, le frequenze che si trovano nell'intervallo tra i 500Hz ed i 2.5 kHz sono quelle che maggiormente contribuiscono all'emissione del rumore derivante dal traffico navale. Inoltre, lo spettro varia al variare della velocità. Grazie alla correzione sulla distanza, la deviazione standard sulla stima delle potenze sonore è stata ridotta di un valore di 0,5 dB (A) rispetto a quanto ottenuto in altri studi indipendenti, mentre la media è migliorata posizionando il flusso delle navi alla corretta distanza di transito media. Il giusto posizionamento della sorgente di rumore è fondamentale anche al fine





La Gazzetta Marittima

Livorno

del rumore a distanza. Inoltre, disporre di dati precisi è importante in termini generali per migliorare la qualità degli output di modelli di propagazione acustica in fase di valutazione del livello di rumore nelle aree portuali e nelle aree circostanti. Il lavoro realizzato nell'ambito all'interno della cornice dei progetti del programma Interreg rappresenta un punto di partenza per futuri approfondimenti. Questi potranno trarre vantaggio dall'impiego di altre tecniche, come la tecnologia del beam-forming e dall'uso di camere acustiche in grado di misurare efficacemente anche le basse frequenze che miglioreranno l'analisi e permetteranno di identificare in maniera più precisa le posizioni delle sorgenti presenti sulle imbarcazioni. Per approfondimenti Parameters Affecting Noise Emitted by Ships Moving in Port Areas (Testo di: M. Bolognese S. Lavacchini G. Licitra).

L' AdSP rieletta nel CdA dell' associazione

LIVORNO L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale è stata rieletta nel CdA di Villes et Ports, l'Associazione Internazionale delle città portuali. La nomina è stata formalizzata nei giorni scorsi: nello specifico, l'AdSP di **Livorno** e Piombino siederà nel collegio delle Autorità Portuali, a fianco dei rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale (porti di Venezia e Chioggia) e delle Autorità Portuali di Guadaloupe e Douala. «È un grande piacere poter avere di nuovo l'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno nel CdA di Villes et Ports ha dichiarato il presidente dell'Associazione Philippe Matthis i rapporti, in particolare con il **porto** di **Livorno**, sono regolari e ormai consolidati da tempo: l'apertura del Port Center di **Livorno**, nel 2015, e il suo coinvolgimento attivo nel Port Center Network dell'Associazione ne sono la perfetta dimostrazione». Soddisfatto anche il segretario generale dell'AdSP, Massimo Provinciali: «In tempi come quelli che stiamo vivendo, in cui si è soliti sacrificare l'essenziale per l'urgenza, ci dimentichiamo spesso dell'importanza valoriale che il tema del rapporto **porto/città** riveste ai fini della instaurazione di una corretta dinamica relazionale tra le istituzioni e i cittadini» ha dichiarato. «Continuare ad essere parte integrante di un'associazione importante come Villes et Ports ha detto ancora Provinciali è per noi non solo un grande onore ma l'attestazione del lavoro che compiamo ogni giorno per creare sempre nuovi ponti tra i porti di riferimento e le rispettive città. Come era solito ripetere il presidente Giuliano Gallanti, i porti non sono soltanto luoghi ad alto tasso di traffico commerciale, ma rappresentano la ragione fondativa grazie alla quale può manifestarsi il senso di appartenenza di una comunità alla propria realtà territoriale».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Sicmi lascia la città: addio a 120 posti

L' imprenditore Di Napoli: «Qui non ci sono le condizioni per continuare a fare impresa. Sposto le commesse altrove» L' imprenditore Di Napoli: «Qui non ci sono le condizioni per continuare a fare impresa. Sposto le commesse altrove»

MANOLO MORANDINI

Piombino Alza bandiera bianca Pasquale Di Napoli. I capannoni di Montegemoli, accanto alla centrale a biomasse, dove 120 addetti sfornano scafi e sovrastrutture per mega yacht, un poco alla volta si svuoteranno. Oltre maggio 2021 non si andrà. «Finiremo di consegnare le attività di essere e andremo via da Piombino - afferma il proprietario di Sicmi Sea Style -. Una parte dei lavoratori sarà trasferita a Carrara e altri perderanno il posto, a cominciare dai contratti a termine che alla scadenza non verranno rinnovati». È una doccia fredda. A ballare sono una sessantina di posti. Tantissimi in un' area di crisi complessa com' è Piombino, dove da troppo tempo si fatica a far spazio a nuove imprese. Via dal tavolo i progetti per consolidare la presenza di un' azienda che ha tra i suoi clienti colossi del calibro di Azimut Benetti, Nuovi Cantieri Apuania e San Lorenzo Yacht. «Il nostro lavoro è fatto di servizi e dobbiamo portare al cliente soluzioni e non complicazioni - sottolinea -. Non è possibile vivere alla giornata. Ogni volta che dobbiamo fare il trasferimento degli scafi verso la banchina ci troviamo di fronte a problemi che non dipendono da noi. E ogni volta che abbiamo un ritardo nella consegna significa sostenere maggiori costi e pagare delle penali». Che aggiunge: «Costruiamo con una stretta programmazione, che si sviluppa nell' arco di un anno e più». La goccia che ha rotto gli indugi dell' imprenditore è il susseguirsi di rinvii per la messa in acqua dell' ultimo yacht. Alla prima data che è saltata, il 2 dicembre, sono seguiti altri intoppi e rinvii. «Tanto che ad oggi Terna non sa dirci in quale giorno potremo fare il trasferimento», sostiene. Che aggiunge: «Abbiamo provato a fare impresa a Piombino, ma non ci sono le condizioni». Il trasporto degli scafi da Montegemoli alla banchina del porto dell' ex centrale di Tor del Sale è un' operazione complessa che richiede vari permessi alle manovre, dalla chiusura della provinciale Geodetica, per consentire il passaggio del trasporto eccezionale, all' intervento di Terna per disalimentare temporaneamente le linee elettriche e il permesso a varcare i cancelli dell' ex centrale. Sicmi nel 2017 ha preso in affitto il ramo navale dalla Sider Piombino dei fratelli Pietrini. «Riconsegneremo i capannoni alla banca da cui li abbiamo avuti in affitto», dice. La trasformazione dell' acciaio per la cantieristica, potrebbe essere uno dei punti di forza del rilancio dell' economia piombinese. «In questi anni non è venuto nessuno a vedere che cosa facciamo e a chiedere di che cosa abbiamo bisogno», sottolinea con amarezza. Le commesse da portare a Piombino ci sarebbero, ma Di Napoli non vuole più saperne. Sicmi Sea Style, nata nel 2004 da un' idea dello stesso Di Napoli, ha sede a Massafra (Taranto) ma con diversi stabilimenti in Toscana. Ai 120 addetti specializzati presenti a Montegemoli si aggiungono professionisti dei cantieri di Livorno e Marina di Carrara per un totale di 280 dipendenti. Coprendo le diverse fasi del processo produttivo per la realizzazione di super yacht l' azienda è diventata in pochi anni punto di riferimento nel settore nautico. Ed è stato proprio Di Napoli a individuare in Piombino un' area favorevole da inserire nella rosa dei cantieri Sicmi, visto che sta lavorando soprattutto per commesse dalla San Lorenzo Yacht e Azimut Benetti,



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

quindi tra La Spezia e Livorno. Operare in una città di mare ma con tutte le complicazioni di capannoni distanti 6 chilometri dalla banchina però non è più accettabile. C' ha provato a colmare la distanza Sicmi. «Siamo stati esclusi dalla procedura del bando dell' **Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno settentrionale per l' assegnazione di tre aree portuali poste a nord perché non facciamo innovazione - afferma -. Sono originario di Taranto, una città che è stata distrutta dalla grande industria. A Piombino auguro un grosso in bocca al lupo e che si riprenda il mondo dell' acciaio». --

Terra nostra

«Per i porti di Rio e Cavo neanche gli spiccioli»

RIO MARINA Neanche gli spiccioli per i porti di Rio Marina e Cavo. Il gruppo consiliare Terra Nostra commenta con amarezza l' approvazione del bilancio da parte dell' **Autorità** di **sistema portuale**. «Abbiamo letto come il piano degli investimenti 2021 redatto dall' **Autorità**, non preveda la spesa di un centesimo sui due porti della costa orientale, Cavo e Rio Marina - spiegano dal gruppo di opposizione - Questo non ci meraviglia, alla luce della passata riforma delle **Autorità** portuali che ha fortemente penalizzato le rappresentanze istituzionali (dell' Elba non c' è nessuno), e di fatto isolando una struttura operativa, come quella piombinese, costretta ad adoperarsi su troppi fronti con scarsità di mezzi». Terra Nostra rimpiange «i tempi del presidente Guerrieri, che pur con limiti e difficoltà, aveva comunque ben presenti gli interessi del territorio locale, tant' è che la progettualità ancora esistente, è nata sotto la sua egida. Abbiamo progetti dimenticati nel cassetto, idee che riguardano la viabilità **portuale**, le strade che dovrebbero circumnavigare il centro per consentire lo smaltimento del traffico veicolare pesante in estate, l' organizzazione di parcheggi di scambio per l' imbarco, la realizzazione di un approdo turistico vero e proprio. Chi ci pensa a questo? La giunta? Ci pare proprio di no». --



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

dalla regione

Soldi per mantenere il porto campese

CAMPO NEL L' ELBA Definiti dalla giunta regionale le priorità e gli indirizzi per la gestione e la manutenzione nel 2021 delle aree portuali di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano e Isola del Giglio, i quattro principali porti commerciali di interesse regionali che ricadono sotto la competenza dell' **Autorità portuale** regionale. «La Regione Toscana - ha spiegato l' assessore regionale alle infrastrutture Stefano Baccelli - ha indicato come priorità la sicurezza e il mantenimento in efficienza dei porti, dando mandato per lo sviluppo delle infrastrutture e la salvaguardia della navigabilità. Per i porti di Marina di Campo, Porto Santo Stefano e Isola del Giglio, questo vuol dire migliorare gli impianti e le attrezzature portuali, oltre a realizzare o completare gli interventi di riqualificazione del molo e delle banchine». --

ELBA

«Presto i tamponi rapidi a Capoliveri»

I turisti/Portogianuario/ricordi di massini con medici di famiglia - <I> Infrastruttura Covid/Infonazione

«Servirà molta responsabilità»

Il Comune e l' Avis in lacrime per Pierfrancesco Ricci

Soldi per mantenere il porto campese

«Per i porti di Rio e Cavo neanche gli spiccioli»

Festini natalizi ai golfisti

Autorità portuale, si cambia ultimo giorno per Spirito un salernitano tra i favoriti

LA NOMINA Antonino Pane Ultimo giorno di Pietro Spirito alla guida dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno centrale. Il mandato scade oggi e, a meno di un rinnovo per un secondo mandato, presto dovremmo avere il nome di chi guiderà i porti di Napoli, Salerno e Castellammare nei prossimi quattro anni. Comunque, Spirito o non Spirito entro pochi giorni il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, dovrà comunicare al presidente della Regione, Vincenzo De Luca, un nome per il gradimento. I tempi dovranno essere brevissimi ora che è arrivata anche la zampata fiscale dalla Ue che impone alle Adsp di pagare tutte le tasse come un normale soggetto privato. Il diktat della Commissione europea, come denunciano Assarmatori, Federlogistica, Confraspporto e Federagenti, perché il governo italiano ponga fine immediatamente a qualsiasi regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato. Un tema caldissimo che vuole la piena operatività delle Adsp. IL RETROSCENA Stando alle voci che trapelano da Palazzo Santa Lucia, De Luca non ha nessuna voglia di subire scelte che ritiene scarsamente operative. Le difficoltà di spesa dei fondi europei sono diventati un chiodo fisso

ed è chiaro che il governatore chiederà la massima operatività da questo punto di vista. I porti di Napoli, Salerno e Castellammare per quanto riguarda le infrastrutturali segnano il passo. Gli operatori alla vigilia dell' accorpamento in una sola Adsp, mettevano in evidenza che Salerno marciava a velocità diversa rispetto a Napoli. E tutti temevano un rallentamento di Salerno. Dal punto di vista infrastrutturale, quei timori si sono dimostrati fondati. Salerno, da sola, marciava a velocità diversa da Napoli prima dell' accorpamento. Lo sforzo chiesto dalla Regione è quello di velocizzare tutto. Queste riflessioni fanno decisamente pendere la bilancia a favore di uomini che ben conoscono la macchina salernitana e possono esportarla nel Golfo di Napoli. Il nome che più rimbalza nel totopresidente non a caso è quello di Andrea Annunziata che per due mandati ha retto proprio l' **Autorità portuale** di Salerno prima della riforma delle legge 84/94 quella che ha generato le Adsp. I PROFILI Già sottosegretario ai trasporti nel governo Prodi, Annunziata ha ricoperto l' incarico di presidente della Sicilia orientale. Come tecnico Annunziata avrebbe diversi estimatori soprattutto all' interno del Pd ma anche nei 5Stelle. A proposito dei 5Stelle bisogna anche dire che costituiscono la diga più decisa ad ostacolare l' affidamento di un secondo mandato a Pietro Spirito. Dai parlamentari del Movimento arrivano continue bordate contro le scelte fatte dal presidente, soprattutto per quanto riguarda la pianificazione delle attività portuali e la loro dislocazione sul territorio. . Al di là delle divisioni emerse tra gli operatori portuali, i sindacati e le associazioni delle imprese e culturali, una eventuale conferma di Spirito passa attraverso un accordo politico tra le forze della stessa maggioranza di governo e il gradimento di De Luca. Seguendo il canovaccio di chi conosce bene la realtà salernitana un' altra possibile candidatura, fino a qualche mese fa, sembrava quella di Francesco Messineo, salernitano, attuale segretario generale dell' Adsp del mare Tirreno centrale. Il nome negli ultimi tempi circola molto meno, nonostante la giusta conoscenza dei problemi sul tappeto. Messineo non è gradito all' interno della stessa **autorità**. Un dissidio diventato eclatante in occasione di una intervista rilasciata dal segretario generale proprio a Il Mattino. Tra gli altri nomi circolati per il dopo Spirito anche quelli di Pasqualino Monti, ischitano, che sta dando ottima



Il Mattino

Napoli

prova delle sue capacità alla guida dell' **Autorità** di **sistema** della Sicilia occidentale. Non molto gettonate ma sempre in campo anche i nomi di Francesco Di Sarcina che ha lavorato bene come segretario dell' Adsp del mare Ligure orientale, e quello di Andrea Agostinelli che si è mosso bene a Gioia Tauro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Stop alle crociere di fine anno Costa e Msc restano in porto

IL BLOCCO Antonino Pane Niente crociere nelle festività natalizie. Msc Crociere e Costa Crociere hanno sospeso momentaneamente le attività a seguito delle restrizioni introdotte dall' ultimo Dpcm quello, appunto, che regola gli spostamenti durante le feste di Natale. Le crociere di Natale e di Capodanno sono da sempre tra quelle più richieste. Lo stop, quindi, arrecherà ulteriori pesanti danni alle compagnie. Msc Crociere, proprio a seguito delle ulteriori e importanti restrizioni alla mobilità appena introdotte ha deciso di sospendere l' attività di Msc Grandiosa dal 20 dicembre. Inoltre la compagnia del l' armatore Gianluigi Aponte ha deciso di posticipare al 15 gennaio anche la ripartenza di Msc Magnifica. Le crociere di Msc Grandiosa nel Mediterraneo avevano inizialmente anche Napoli come porto di imbarco e sbarco. «Le nuove misure - spiega la compagnia - impediscono quasi completamente la circolazione dei cittadini non più solo tra le regioni, ma ora anche tra le città e i comuni e, di fatto, rendono impossibile agli ospiti nazionali e internazionali di raggiungere i porti di imbarco. L' introduzione del Dpcm comporta dunque la cancellazione di tre crociere previste a bordo di Msc Grandiosa e altrettante a bordo di Msc Magnifica». Msc Grandiosa, dunque, sospenderà temporaneamente i suoi itinerari di 7 notti a partire dal 20 dicembre. La nave riprenderà poi le sue crociere nel Mediterraneo occidentale il 10 gennaio 2021 da Genova. Msc Magnifica, invece, che avrebbe dovuto riprendere a navigare il 18 dicembre da Genova con itinerari di 10 notti nel Mediterraneo occidentale e orientale, cancellerà tre partenze e riprenderà a viaggiare il 15 gennaio 2021. A gennaio - sottolinea la compagnia - accoglieremo nuovamente gli ospiti a bordo di Msc Grandiosa e Msc Magnifica sempre seguendo le regole rigorose previste dal nostro protocollo di salute e sicurezza. La famosa bolla sterile che ha dimostrato di garantire efficacemente la protezione e il benessere degli ospiti, dell' equipaggio e delle comunità visitate. «È un protocollo - aggiunge Msc Crociere - che ha fatto scuola nel settore e che da agosto ad oggi ha permesso accogliere a bordo in modo sicuro e responsabile oltre 30mila passeggeri». COSTA La stessa decisione è arrivata anche da Costa Crociere che «si unisce all' ulteriore sforzo che è stato richiesto al Paese e a tutti gli italiani nelle prossime festività di Natale e Capodanno, sospendendo temporaneamente le proprie attività secondo quanto previsto dalle ultime indicazioni del Governo, dal 20 dicembre al 6 gennaio». Anche Costa Crociere, naturalmente, ribadisce che si tratta di una pausa temporanea. L' attività svolta, «come riconosciuto dal governo stesso, non ha mai messo in discussione la solidità dei protocolli sanitari adottati in collaborazione con le autorità italiane e che costituiscono un modello unico nel panorama del settore turismo e a livello internazionale e che hanno dimostrato la loro piena efficacia negli ultimi 4 mesi di operatività in Italia». Costa Crociere nel periodo di fermo dovuto al Dpcm utilizzerà le proprie navi ferme nei porti per «iniziative che consentano di sostenere le necessità - sottolinea la compagnia - delle comunità in un periodo di crisi, con speciali programmi di donazione di cibo e derrate alimentari per regalare un po' di felicità alle fasce più deboli, in collaborazione con le istituzioni locali. Lo stop non colpisce solo la Compagnia, ma l' intero ecosistema che dipende dalle crociere, come le agenzie di viaggio, i cantieri navali, i porti e le attività locali delle destinazioni visitate dalle navi che la Società ha contribuito a riattivare nella seconda metà dell' anno». Le crociere Costa riprenderanno con Costa Smeralda il 7 gennaio con l' itinerario di una



Il Mattino

Napoli

settimana dell' ammiraglia della flotta Costa, dedicato esclusivamente all' Italia, potrà essere suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni, con partenza da Civitavecchia. La minicrociera di quattro giorni è diretta in Centro e Sud Italia, con scali a Napoli, Messina e Cagliari. Quella di tre giorni punta invece al Centro e Nord Italia, e prevede visite a Civitavecchia, La Spezia e Savona. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' economia del mare, la nomina Ultimo giorno di presidenza per Spirito

Porto, Annunziata in pole per l' Authority

Antonino Pane

Ultimo giorno di Pietro Spirito alla guida dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Tirreno centrale. Il mandato scade oggi e, a meno di un rinnovo per un secondo mandato, presto dovremmo avere il nome di chi guiderà i porti di Napoli, Salerno e Castellammare nei prossimi quattro anni. Comunque, Spirito o non Spirito entro pochi giorni il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, dovrà comunicare al presidente della Regione, Vincenzo De Luca, un nome per il gradimento. I tempi dovranno essere brevissimi. Stando alle voci che trapelano da Palazzo Santa Lucia, De Luca non ha nessuna voglia di subire scelte che ritiene scarsamente operative. Il nome che più rimbalza nel totopresidente non a caso è quello di Andrea Annunziata che per due mandati ha retto proprio l' **Autorità portuale** di Salerno prima della riforma delle legge 84/94 quella che ha generato le Adsp. A pag. 22.



Autorità portuale, si cambia presidente Spirito ai saluti: in pole c'è Annunziata

LA NOMINA

LA NOMINA Antonino Pane Ultimo giorno di Pietro Spirito alla guida dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno centrale. Il mandato scade oggi e, a meno di un rinnovo per un secondo mandato, presto dovremmo avere il nome di chi guiderà i porti di Napoli, Salerno e Castellammare nei prossimi quattro anni. Comunque, Spirito o non Spirito entro pochi giorni il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, dovrà comunicare al presidente della Regione, Vincenzo De Luca, un nome per il gradimento. I tempi dovranno essere brevissimi ora che è arrivata anche la zampata fiscale dalla Ue che impone alle Adsp di pagare tutte le tasse come un normale soggetto privato. IL RETROSCENA Stando alle voci che trapelano da Palazzo Santa Lucia, De Luca non ha nessuna voglia di subire scelte che ritiene scarsamente operative. Le difficoltà di spesa dei fondi europei sono diventati un chiodo fisso ed è chiaro che il governatore chiederà la massima operatività da questo punto di vista. I porti di Napoli, Salerno e Castellammare per quanto riguarda le infrastrutturali segnano il passo. Gli operatori alla vigilia dell' accorpamento in una sola Adsp, mettevano in evidenza che Salerno marciava a velocità diversa rispetto a Napoli. E tutti temevano un rallentamento di Salerno. Dal punto di vista infrastrutturale, quei timori si sono dimostrati fondati. Salerno, da sola, marciava a velocità diversa da Napoli prima dell' accorpamento. Lo sforzo chiesto dalla Regione è quello di velocizzare tutto. Queste riflessioni fanno decisamente pendere la bilancia a favore di uomini che ben conoscono la macchina salernitana e possono esportarla nel Golfo di Napoli. Il nome che più rimbalza nel totopresidente non a caso è quello di Andrea Annunziata che per due mandati ha retto proprio l' **Autorità portuale** di Salerno prima della riforma delle legge 84/94 quella che ha generato le Adsp. I PROFILI Già sottosegretario ai trasporti nel governo Prodi, Annunziata ha ricoperto l' incarico di presidente della Sicilia orientale. Come tecnico Annunziata avrebbe diversi estimatori soprattutto all' interno del Pd ma anche nei 5Stelle. A proposito dei 5Stelle bisogna anche dire che costituiscono la diga più decisa ad ostacolare l' affidamento di un secondo mandato a Pietro Spirito. Dai parlamentari del Movimento arrivano continue bordate contro le scelte fatte dal presidente, soprattutto per quanto riguarda la pianificazione delle attività portuali e la loro dislocazione sul territorio. Al di là delle divisioni emerse tra gli operatori portuali, i sindacati e le associazioni delle imprese e culturali, una eventuale conferma di Spirito passa attraverso un accordo politico tra le forze della stessa maggioranza di governo e il gradimento di De Luca. Seguendo il canovaccio di chi conosce bene la realtà salernitana un' altra possibile candidatura, fino a qualche mese fa, sembrava quella di Francesco Messineo, salernitano, attuale segretario generale dell' Adsp del mare Tirreno centrale. Il nome negli ultimi tempi circola molto meno, nonostante la giusta conoscenza dei problemi sul tappeto. Messineo non è gradito all' interno della stessa **autorità**. Tra gli altri nomi circolati per il dopo Spirito anche quelli di Pasqualino Monti, ischitano, che sta dando ottima prova delle sue capacità alla guida dell' **Autorità di sistema** della Sicilia occidentale. Non molto gettonate ma sempre in campo anche i nomi di Francesco Di Sarcina che ha lavorato bene come segretario dell' Adsp del mare Ligure orientale, e quello di Andrea Agostinelli che si è mosso bene a Gioia Tauro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Patroni Griffi possibilista «Perché dire subito di no E se fosse qualcosa di bello?»

Bari «Se fosse un' opera bella, convincente e che indentificasse meglio la nostra città, perché no. Certo, una statua da 70 metri non spunta come un fungo dall' oggi al domani. Necessita di un' infinità di passaggi burocratici. Quindi chi la propone dovrà impegnarsi di più. Chi non la vuole potrà facilmente bloccarla trovando qualunque cavillo». Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale (di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) per ora preferisce non iscriversi ad alcun partito nella nuova disputa «statua San Nicola sì, statua San Nicola no». **Il santo patrono a settanta metri di altezza a due passi dal porto. Dica la verità, lei ha già visto il render?** «Ma no. Il render non esiste.

Di questa vicenda è molto divertente l' aspetto sociologico: dopo le palme di via Sparano la città torna ad accapigliarsi, ma questa volta su una cosa che ancora non c' è. So che c' è l' idea di un monumento iconico verticale, quelle cose che caratterizzano immediatamente una città e che può avere anche un valore commerciale». **Secondo lei può essere un' idea vincente in chiave economica e turistica?** «Guardi, anni fa ho caldeggiato l' idea di un parco tematico legato al santo patrono nei pressi della Fiera del Levante. Un progetto molto costoso, da circa 70 milioni di euro, e che coniugava intrattenimento ma anche divulgazione. È chiaro che ogni progetto su San Nicola, da molti identificato come Santa Claus, potrebbe avere un effetto marketing moltiplicativo». **Lei la vorrebbe un' opera così?**

«Dipende. Il tema è che tutto si può fare e che tutto può essere bello o brutto. Se immaginata bella, luminosa, moderna perché no. Quindi ragioniamo non sui "se" ma sul "come". E fino a quando non ci sarà un progetto mi sembra inutile anticipare i tempi dividendosi tra favorevoli e contrari e alimentare inutili baruffe. Dovremmo evitare di fare una crociata nel nome di San Nicola. Nemmeno lui ce lo permetterebbe». **Cosa vorrebbe dire ai detrattori della prima ora?** «Mi sembra un po' intempestiva questa mobilitazione, visto che non si sa ancora nulla su come si vorrebbe realizzare l' opera. In ogni caso un' opera del genere, che prevede un numero di passaggi amministrativi molto ampio, necessiterà della massima condivisione. Certo, se piacerà alla maggioranza dei cittadini è impossibile che la minoranza possa bloccarla». Ma intanto la polemica è già in atto. «Le citerò due casi significativi. Quando è arrivata la ruota panoramica sul lungomare in tanti l' hanno definita kitsch per poi innamorarsene, non smettevano mai di fotografarla e di rimpiangerla quando fu smontata. Sembrava la privazione di un elemento che identificava la città. Ricorda poi la guerra sulle palme di via Sparano? Oggi la strada è più bella di prima. E non credo che ancora oggi ci siano i nostalgici della palma. Non mi pare di vederne in giro».



Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Bari

Insomma, diamo il giusto tempo alle cose. «Esatto».

Todde: il Governo punta al rilancio del porto di Brindisi

Un masterplan per lo sviluppo dello scalo marittimo brindisino. Si è svolta in videoconferenza una nuova riunione del tavolo di analisi e monitoraggio sull'area portuale di **Brindisi** e sul suo indotto. A renderlo noto è il sottosegretario allo Sviluppo economico Alessandra Todde, che sottolinea: «Il rilancio del **porto di Brindisi** è una delle priorità del governo, e per questo motivo abbiamo ritenuto doveroso riconvocare le parti per far ripartire un confronto sinergico al fine di sostenere lo sviluppo di tutta l'area industriale». A pag.15.



«Rilanciare il porto di Brindisi è una delle priorità del governo»

Vertice ieri con il sottosegretario Todde Un piano di sviluppo per lo scalo marittimo Coordinamento affidato a Paola Balducci Esulta Patroni Griffi: «Faciliterà le procedure»

Un masterplan per lo sviluppo dello scalo marittimo brindisino. Nella giornata di ieri, si è svolta in videoconferenza dal ministero dello Sviluppo economico una nuova riunione del tavolo di analisi e monitoraggio sull' area portuale di Brindisi e sul suo indotto. A renderlo noto è il sottosegretario allo Sviluppo economico Alessandra Todde, che sottolinea: «Il rilancio del porto di Brindisi è una delle priorità del governo, e per questo motivo abbiamo ritenuto doveroso riconvocare le parti per far ripartire un confronto sinergico al fine di sostenere lo sviluppo di tutta l' area industriale». L' attenzione del ministero, ribadisce il sottosegretario, «è costante e per questo ho comunicato che riconvocheremo il tavolo in tempi brevi. Nel frattempo lavoriamo sinergicamente, con tutte le parti coinvolte, ad un piano di sviluppo sull' area portuale di Brindisi e il suo indotto, in modo da riuscire a pianificare gli interventi economici e infrastrutturali necessari al rilancio e chiaramente le tempistiche utili». Ed è proprio questo il masterplan che la rappresentante del governo ha chiesto al territorio. Come del resto riferisce il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, che parla di «gravoso compito» ma si dice anche fiducioso del risultato. L' obiettivo, sottolinea, è «predisporre una sorta di masterplan del porto e del retroporto di Brindisi. Fortunatamente - aggiunge però - il coordinamento è stato affidato ad una donna abituata alle missioni difficili, Paola Balducci, che rappresenterà il ministero e si adopererà per facilitare le procedure amministrative più incancrenite». Proprio per l' interesse dimostrato nei confronti del capoluogo messapico, Patroni Griffi ha ringraziato il sottosegretario Todde. «Brindisi - ha aggiunto - lo merita. Il porto ha enormi potenzialità e va adeguatamente infrastrutturato senza perdere di vista la gestione della transizione energetica e la reindustrializzazione, secondo i canoni dello sviluppo sostenibile, del retroporto. Adesso facciamo partire la Zona franca doganale che, secondo me, anche grazie alla presenza di un player come Enel logistics può essere una delle più attrattive in Italia, specie se sviluppata sinergicamente con la Zona franca doganale portuale di Capobianco». Il confronto, ha annunciato in conclusione il sottosegretario allo Sviluppo economico, «proseguirà anche nell' ambito dei tavoli sul phase-out dal carbone, ufficialmente ripartiti, in modo da coniugare la decarbonizzazione con una produzione sostenibile anche dal punto di vista ambientale». Nel frattempo, 24 ore prima della videoconferenza con la rappresentante del ministero dello Sviluppo economico, il presidente dell' Authority si è confrontato con il gruppo degli Operatori portuali salentini, presieduto da Teo Titi, su una serie di questioni che riguardano lo scalo, a partire dai lavori per l' elevazione del cono di atterraggio dell' aeroporto, mai partiti, rispetto ai quali Patroni Griffi ha preso l' impegno di stimolare gli enti locali perché solleciti Enac, che ha il compito di valutare e dare l' ultimo via libera al progetto. Riguardo all' impianto di Gnl che Edison vorrebbe realizzare a Costa Morena, e che secondo gli operatori interferirebbe con i traffici del porto, Patroni Griffi ha assicurato che è allo studio un progetto capace di garantire l' uso pubblico di oltre 300 metri di banchina, la quale potrà essere utilizzata da navi commerciali quando non occupata dalle navi Edison.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Riguardo alla cassa di colmata, invece, il presidente ha riferito del parere favorevole, per gli aspetti ambientali, nell'ambito della procedura di Via. E che il progetto dovrà essere valutato dalla Soprintendenza. Rispetto al pontile a briccole, invece, sollecitato dagli operatori Patroni Griffi ha risposto che il progetto, valutato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, è stato approvato ma con richiesta di assoggettabilità a Via e alcune prescrizioni. Dunque, riferiscono gli operatori riferendosi alla posizione del presidente, «nel caso in cui non dovessero verificarsi azioni di contrasto sull'opera la previsione è di completamento nella primavera del 2022». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Zes, basta perdere tempo l'amministrazione si svegli»

Opposizione all' attacco sugli investimenti: «Si delibere al più presto il kit localizzativo»

OSTUNI Oronzo MARTUCCI A fronte del silenzio e dell' indifferenza con cui l' amministrazione comunale di Ostuni segue le vicende relative alla zona industriale di Ostuni e degli imprenditori che chiedono attenzione per eventuali investimenti nelle aree recintate come Zes, sono i rappresentanti dei gruppi di opposizione a chiedere un maggiore attenzione verso chi vuole valutare nuove opportunità di investimenti e di lavoro sul territorio comunale. A denunciare l' indifferenza dell' amministrazione comunale verso le iniziative in area Zes è stato l' imprenditore Nicola Melpignano, aggiungendo che l' indifferenza riguarda quasi tutti i Comuni rispetto alle esigenze degli imprenditori, con la conseguenza che accumulano ritardi in un momento di particolare difficoltà. Il capogruppo del Pd, Angelo Pomes, evidenzia che «la zona industriale è completamente abbandonata a se stessa e senza alcun investimento perché si possa concretamente attivare la prevista Zes». «Se è vero che l' individuazione di un unico modello di kit localizzativo per i 22 comuni pugliesi spetta al Comitato di indirizzo della Zes Adriatica, nulla vieta ai Comuni di attivarsi per poter anticipare tempi e procedure. Il Comune di Ostuni dovrà quindi deliberare il kit localizzativo Zes nel più breve tempo possibile. Si tratta di una scelta che il Pd di Ostuni ha posto in campagna elettorale nel 2019», aggiunge Pomes. Il capogruppo de Pd sottolinea che «lo sviluppo passa dall' attrazione dei nuovi investimenti e dall' implementazione di quelli esistenti». E chiede che «si utilizzino le competenti Commissioni, anche la Commissione consiliare straordinaria Covid-19 se necessario, per sviluppare nel più breve tempo possibile una proposta di kit localizzativo». A tal proposito, Pomes annuncia che il gruppo consiliare del Pd «chiederà una convocazione urgente della Commissione in questo ambito su due priorità: 1) la tenuta finanziaria dell' Ente rispetto alla riduzione delle imposte locali per i nuovi investimenti in Zes; 2) interlocuzione con Asi, **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale e Anci Puglia rispetto all' individuazione di strumenti di formazione del personale delle Attività Produttive e dell' Ufficio Tecnico-Lavori pubblici rispetto al tema in questione». Andrea Pinto, capogruppo di Tanzarella per Ostuni ricorda che «l' area Zes non è la panacea, ma è una grande occasione che renderà più attrattivo il nostro territorio». «Ognuno però deve assumersi fino in fondo la propria parte di responsabilità per trasformare il tutto in una occasione di sviluppo per le aziende del nostro territorio che alla pandemia in corso sono costretti a sommare la fragilità», aggiunge Pinto. Che fare per superare il tempo perduto? «È necessario riacquistare centralità perché siamo alla vigilia del negoziato con l' Europa, attraverso il Recovery fund, perché sarà primario ciò che il ministro del Sud Giuseppe Provenzano intenderà proporre nei primi titoli dell' agenda, pertanto è utile e necessario che l' ufficio tecnico, l' assessorato all' Urbanistica del Comune di Ostuni, con al proprio fianco i vertici delle associazioni di categoria degli imprenditori, mettano in atto tutte le forze e le strategie possibili per rilanciare l' intera economia e posti di lavoro», conclude Andre Pinto. Nicola Melpignano, a proposito delle varie prese di posizione sviluppatesi dopo la sua denuncia, precisa che «l' obiettivo non è quello di fare polemiche, ma di aiutare chi ha voglia di fare impresa e di creare opportunità di lavoro». «È comprensibile che le condizioni generali in cui ci si muove in periodo di pandemia impegnino le amministrazioni locali su quel fronte, ma tutti insieme dobbiamo trovare il modo di venirne fuori: non possiamo fermarci». Melpignano ringrazia il coordinatore del Comitato di indirizzo





Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

della Zes adriatica, il professore Ugo Patroni Griffi, «il quale ha ben spiegato che i Comuni non hanno bisogno di aspettare che si approvi il kit localizzativo, che pure è stato preparato e inviato all' Anci, contenente tutte le indicazioni relative a percorsi semplificativi e imposte locali ridotte da applicare per i nuovi investimenti in aree Zes». Le amministrazioni locali possono operare in piena autonomia già da ora e sottoscrivere, con il Comitato di indirizzo della Zes, accordi procedurali sul pacchetto localizzativo che intendono utilizzare. «Spero che l' autorevole presa di posizione del professore Patroni Griffi possa essere utile per superare le complicazioni e perseguire senza polemiche l' obiettivo comune che è quello dello sviluppo del territorio», conclude Melpignano. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Enel a Brindisi porto per energia agli impianti | La Gazzetta Marittima

BRINDISI Nella ex sala comitato della sede di Brindisi dell'**Autorità di Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**, il presidente **Ugo Patroni Griffi**, ha incontrato il direttore dell'impianto di Brindisi di Enel, Concetto Tosto, che ha consegnato ufficialmente i lavori di manutenzione per il ripristino dell'alimentazione elettrica alla Torre della diga di Punta Riso sita in Brindisi dove sono installati gli impianti elettrici utilizzatori Fanale Verde e radar Racon Phalcon. All'incontro, che si è svolto nel pieno rispetto delle norme anti-Covid, ha partecipato il comandante della Capitaneria di Porto, C.V. (CP) Fabrizio Coke, il capo-pilota Pantaleo Morolla, la responsabile dell'Avvisatore Marittimo Maria De Luca, e i rappresentanti delle ditte BGM ed EdilPro, entrambe di Brindisi, che per conto di Enel Produzione hanno realizzato le opere. L'intervento, eseguito da Enel Produzione, è il frutto di una convenzione sottoscritta tra la Società elettrica e l'Ente **portuale** nello scorso mese di agosto e si inquadra nei progetti per il territorio che hanno l'obiettivo di ripristinare segnalamenti marittimi di sicurezza mediante una alimentazione elettrica stabile derivata dalla rete di distribuzione. Allo scopo di favorire l'ingresso, in totale sicurezza, del traffico navale nel porto di Brindisi e a completamento dell'attività già effettuata nel 2019 con la ri-alimentazione elettrica del Port Entry Light (il faro a guida ottica verde-bianco-rosso che delimita il canale di accesso al porto), Enel ha progettato e realizzato un ulteriore intervento di manutenzione straordinaria. I limiti connessi alle lunghe distanze tra l'utilizzatore e il contatore di energia sono stati superati attraverso la realizzazione di quadri elettrici dotati di sistemi di protezione contro le sovratensioni e alimentazione di emergenza, nonché provvedendo ad un **sistema** di videosorveglianza locale e allarmi, monitorati a distanza dalla sala controllo dell'**Autorità di Sistema**. I due interventi di riattivazione dei segnalamenti marittimi di sicurezza si inquadrano in un'attività di Enel Produzione a supporto dell'**Autorità di Sistema Portuale** e dell'**Autorità Marittima**, la Capitaneria di Porto, allo scopo di rendere il porto di Brindisi più sicuro, grazie al supporto di segnalamenti marittimi in grado di assicurare il transito navale, anche con severe condizioni meteo marine. I segnali marittimi ottici sono strumenti indispensabili per garantire la sicurezza durante la navigazione costiera, servono a indicare pericoli, ad aiutare a riconoscere la costa e in generale a fornire dei punti notevoli (punti cospicui) al navigante.



Ilva, Regione e Comune ora sfidano il Governo

Proposto un accordo di programma per chiudere l'area a caldo

TARANTO. Un accordo di programma per cambiare il paradigma produttivo dello stabilimento siderurgico di Taranto in maniera radicalmente diversa da quello al quale hanno lavorato ArcelorMittal e Invitalia e che le parti si apprestano a suggellare in un accordo la prossima settimana. Ieri sera il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano e il sindaco di Taranto Rinaldo Melucci hanno fatto partire la convocazione di una riunione per la «Costituzione del Tavolo per la sottoscrizione dell' Accordo di Programma per la bonifica pubblica, il risanamento ambientale, la riconversione e lo sviluppo del polo siderurgico di Taranto». Con una lettera a firma congiunta, hanno invitato tutte le parti in causa ad un incontro fissato per il 9 dicembre alle ore 12 in videoconferenza. Una vera e propria dichiarazione di guerra senza toni belligeranti, però. «L' accordo di programma - fanno sapere Regione e Comune - dovrà contenere le previsioni necessarie alla chiusura delle lavorazioni siderurgiche a caldo dell' acciaio, il riassetto e lo sviluppo di lavorazioni siderurgiche carbon free in attuazione del piano industriale (che costituirà allegato all' accordo di programma), le tutele occupazionali e reddituali, l' attuazione del piano pubblico di bonifica e risanamento ambientale delle aree del polo siderurgico, la bonifica, la pianificazione territoriale, urbanistica ed ambientale delle aree non più interessate dalle lavorazioni siderurgiche».

La convocazione è stata inviata al premier Conte, ai ministri dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture, dell' Economia, dell' Ambiente, della Salute, del Lavoro e delle Politiche Sociali, per il Sud e la Coesione Territoriale, al prefetto di Taranto, che è anche commissario straordinario per gli interventi urgenti di Bonifica, all' arcivescovo di Taranto, a Invitalia, al presidente della Provincia di Taranto, agli assessori regionali allo Sviluppo economico, all' Ambiente e alla Salute, al direttore Asset Puglia, al presidente della Camera di Commercio di Taranto, al presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, al presidente Asi Taranto, ai commissari Ilva in As, ai direttori generali di Ispra, Arpa Puglia e Asl Taranto, al presidente di Iss, ai rettori dell' Università e del Politecnico di Bari, alle organizzazioni sindacali confederali e metalmeccanici, presidente Confindustria Taranto. «La posizione delle istituzioni pugliesi e tarantine - ha detto ieri pomeriggio il presidente Emiliano partecipando alla video conferenza organizzata dal sindaco Rinaldo Melucci con i sindacati sulla vertenza ex Ilva - è una posizione alla quale stiamo lavorando da molti mesi. Abbiamo la consapevolezza di non poter accettare la prospettiva che il Governo ci ha messo davanti». «Quello che ci è stato presentato è inaccettabile» ha aggiunto il presidente, ricordando di aver detto in consiglio regionale, all' atto dell' insediamento, di voler trovare «modalità industriali che tengano conto del diritto alla salute nell' area di Taranto». «Per le poche informazioni che abbiamo ribadisce il sindaco Melucci - si tratta del peggior piano possibile. Il Governo, scegliendo lo scenario produttivo più banale e retrogrado, sta solo spostando in avanti la risoluzione di un problema che, invece, merita una soluzione innovativa e costosa qui e ora, attraverso l' accordo di programma che affronti seriamente le esigenze di tutti. Mi piace citare Enrico Giovannini di Asvis, il futuro va programmato, altrimenti arriva lo stesso e lo si subisce».



PORTO ALLO SBARCO, TRA I PRODOTTI SCOPERTI ALL' INTERNO DEI TIR IN TRANSITO, MIGLIAIA DI SCARPE E DI BORSE DA DONNA

Gdf e Agenzia Dogane contro i traffici illeciti a novembre tre sequestri per contraffazione

Guardia di Finanza e Agenzia Dogane impegnate nell' attività di contrasto di traffici illeciti nel porto. In quest' ottica, a novembre, sono state portate a termine tre operazioni di sequestro per contraffazione e una riferita alla sicurezza dei prodotti. In particolare, le minuziose ispezioni fisiche sui carichi trasportati hanno consentito di rinvenire 8.496 scarpe sportive riconducibili alle note griffe Dolce&Gabbana, New Balance e Dr. Martens e 1.530 borse da donna con caratteristiche riferibili ai marchi Gucci e Louis Vuitton. L' ulteriore operazione ha riguardato, invece, un carico trasportato su un autoarticolato proveniente dalla Grecia, contenente 408 piastre per capelli destinate ad una società di Roma risultate prive della marcatura CE, obbligatoria per la conformità dei prodotti ai requisiti di sicurezza elettrici, meccanici, chimici e di surriscaldamento stabiliti dall' Unione Europea. Le borse da donna e le scarpe contraffatte sono state sottoposte a sequestro penale per introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi/contraffatti ed i rappresentanti delle società a cui era destinata la merce, delle province di Firenze, Perugia e Napoli, sono stati denunciati alla locale Autorità Giudiziaria. Le piastre per capelli prive di marcatura CE sono invece state sottoposte al previsto sequestro amministrativo con trasmissione di informativa alla Camera di Commercio di Brindisi per il seguito di competenza.



TAVOLO DEL CIS TURCO: ANALIZZATO IL PIANO

Ex Yard Belleli prima la bonifica poi si insedierà il gruppo Ferretti

Nel corso della riunione di ieri in videoconferenza del Tavolo del Cis (Contratto istituzionale di sviluppo) per Taranto è stato «analizzato il Piano economico - finanziario definitivo degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli, inseriti nel più ampio progetto di bonifica e riconversione industriale, incardinato a seguito della proposta di insediamento produttivo del gruppo Ferretti Spa». Lo rende noto il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Mario Turco, che ha coordinato il tavolo in collegamento video con rappresentanti del Ruc (Responsabile unico del procedimento), Invitalia, Investitalia e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. «Si tratta - spiega l' esponente del governo Conte in un comunicato inviato agli organi di informazione - di interventi di infrastrutturazione primaria, messa in sicurezza della banchina a servizio dello Yard, urbanizzazione ed edilizia di base. Il presidente dell' **Autorità Portuale** Sergio Prete ha riferito che i progetti definitivi sono pressoché pronti. Da più parti è stato evidenziato come l' investimento abbia una particolare rilevanza strategica per il porto e l' economia di Taranto, oltre che per l' intero sistema **portuale** italiano». Il Gruppo Ferretti intende realizzare nell' area prima occupata dalla Belleli un polo produttivo per la realizzazione di stampi, la costruzione di scafi, coperte e sovrastrutture in materiale composito e la realizzazione di un centro di ricerca e sviluppo. «Il completamento della riqualificazione di quest' area - conclude il sottosegretario Mario Turco - è fondamentale per accogliere ulteriori progetti di sviluppo, attualmente in corso di valutazione, che porterebbero sul territorio occupazione e sviluppo economico».



Insedimenti nell' ex yard Belleli Turco: «Pronti i progetti definitivi»

Si va avanti verso gli insediamenti produttivi nell' ex yard Belleli. «Oggi abbiamo analizzato il Piano economico-finanziario definitivo degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli, inseriti nel più ampio progetto di bonifica e riconversione industriale, incardinato a seguito della proposta di insediamento produttivo del gruppo Ferretti SpA sullo stesso Yard ex Belleli. Si tratta di interventi di infrastrutturazione primaria, messa in sicurezza della banchina a servizio dello Yard, urbanizzazione ed edilizia di base». Così il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, senatore Mario Turco, che ieri mattina ha coordinato i consueti incontri tecnici nell' ambito del Cis, alla presenza del Ruc, Invitalia, Investitalia. All' incontro ha partecipato anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti De Micheli. «Il Presidente dell' **Autorità Portuale** ha riferito che i progetti definitivi sono pressoché pronti dice il sottosegretario -. Da più parti è stato evidenziato come l' investimento abbia una particolare rilevanza strategica per il porto e l' economia di Taranto, oltre che per l' intero sistema **portuale** italiano. A questo si aggiunge che il completamento della riqualificazione di quest' aria è fondamentale per accogliere ulteriori progetti di sviluppo, attualmente in corso di valutazione, che porterebbero sul territorio occupazione e sviluppo economico». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Basilicata 7

Taranto

Porto di Taranto, Ance chiede la conferma della 'gestione' Sergio Prete

Redazione Basilicata7

'Come Ance Taranto ci uniamo a quanto emerso dal dibattito che, nel corso delle ultime settimane, ha visto l'unanime convergenza di tutte le forze politiche, economiche e sociali sulla prosecuzione della gestione Sergio Prete per l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio'. È quanto ha dichiarato Fabio De Bartolomeo, presidente Ance Taranto, in vista della nomina del nuovo presidente dell' Authority. Secondo l' Ance la riconferma di Sergio Prete è una scelta, auspicabile, che va nella direzione di una continuità amministrativa necessaria per proseguire gli interventi di infrastrutturazione e potenziamento del Porto di Taranto. 'Taranto, in forza della sua forte dotazione finanziaria, è oggi proiettata verso scenari importanti di cambiamento e rafforzamento, scenari che impongono di procedere con speditezza, senza più alcun indugio.

- ha detto De Bartolomeo - Ci attendiamo, in particolare, che le opere pubbliche avviate, o ancora da avviare, possano presto giungere a conclusione. L' Autorità di sistema portuale, infatti, è chiamata oggi a garantire il rispetto dei cronoprogrammi degli importanti investimenti che sono in atto e ad attivarsi per giungere ad una rapida conclusione dei procedimenti amministrativi ancora in itinere per l' avvio degli altri interventi in programma.

Il porto di Taranto, nonostante la crisi degli ultimi anni, movimentata un tale volume di traffico merci da annoverarlo fra i più attivi tra porti italiani; la ripresa del traffico containerizzato e l' imminente sviluppo del mercato crocieristico portano a considerare consolidato un significativo ulteriore rilancio delle attività portuali, con relativo prossimo incremento delle attività di imbarco, sbarco e transito di marittimi e passeggeri'. The post Porto di Taranto, Ance chiede la conferma della 'gestione' Sergio Prete appeared first on Oltre Free Press - Quotidiano di Notizie Gratuite. Fonte: Oltrefreepress Post Views: 2 4 Dicembre 2020.



Aumentano le adesioni allo screening anti-Covid

GIOIA TAURO Il coordinamento portuali del Sul fa proprio l' appello del commissario dell' **Autorità portuale** Andrea Agostinelli affinché i lavoratori di Medcenter Container Terminal aderiscano allo screening anti Covid-19. «Da mesi - evidenzia il sindacato - chiediamo con insistenza sia all' Authority che alle aziende di farsi carico del problema e di adoperarsi affinché si facciano i tamponi ai lavoratori operanti nell' area **portuale**. Le richieste fatte in sede aziendale, al Comitato **portuale** e alla Regione, ad onor del vero, hanno trovato riscontro nell' **Autorità portuale** e in quasi la totalità delle aziende. Resta in piedi, e non ci spieghiamo il motivo, una reticenza da parte di molti lavoratori di Mct ad aderire allo screening, ed è inspiegabile oltre che ingiustificabile la posizione di Automar che sembra non abbia intenzione di accettare l' invito». Il coordinamento ricorda quindi che tutelare la propria salute e quella dei lavoratori è un atto di grande maturità e responsabilità nei confronti dell' intera comunità, oltre a rappresentare l' operazione di controllo più vasta per l' intera provincia di Reggio per il tracciamento di possibili asintomatici. «Per questi motivi - si rimarca - siamo fermamente convinti di rinnovare l' invito ai lavoratori di effettuare la procedura per la prenotazione dell' esame, ricordando che hanno la possibilità di scegliere anche il luogo dove effettuare il tampone, ovvero nell' area **portuale** dove sono stati adibiti degli stand, oppure direttamente presso il centro clinico convenzionato a Reggio. Fare prevenzione è un diritto - conclude il Sul - fare il tampone è un dovere». L' attività di tracciamento, che andrà avanti fino al 10 dicembre in appositi gazebo allestiti all' interno del porto dall' Authority, con il supporto tecnico-scientifico della dott.ssa Alessia Stilo e del dr. Giuseppe Zampogna dell' Usmaf, ed eseguita dal personale specializzato dell' Istituto Clinico "Prof. R. De Blasi" di Reggio, dopo quattro giorni dal suo avvio aveva registrato solo la partecipazione di circa 300 dipendenti Mct. Ieri, probabilmente grazie all' appello di Agostinelli, sono stati invece un' ottantina i lavoratori che si sono presentati agli stand. d.l. «È ingiustificabile che Automar non abbia accettato l' invito»



Reintegrati due lavoratori licenziati da Mct

Gioia Tauro Erano stati seguiti da un investigatore privato perché in congedo parentale o in malattia, quindi "beccati" fuori dal proprio domicilio. Furono prima sospesi e poi licenziati dalla Medcenter Container Terminal, società che gestisce il porto di **Gioia Tauro**, ma il Tribunale di Palmi, in funzione di giudice del lavoro, ha giudicato illegittimi gli atti dell'azienda. È la vicenda di due portuali, assistiti dal legale Sabina Pizzuto, che adesso devono essere riammessi in servizio e a cui spetta il risarcimento. La decisione potrebbe essere un precedente perché nell'ultimo periodo la società ha ripreso con questi provvedimenti e molti altri dipendenti sono in regime di sospensione. Nel caso di uno dei lavoratori, in malattia, il giudice del lavoro di Palmi scrive che «da quanto esposto non emerge alcuna prova dello svolgimento di altra attività lavorativa durante il congedo per malattia». Fra l'altro «il lavoratore ha fornito una spiegazione del motivo per il quale si trovava in un cantiere, fornendo un quadro probatorio non soltanto certamente più solido di quello fornito dalla società, ma anche più che sufficiente vista la sommarietà del rito». Di conseguenza il ricorso contro il licenziamento è stato accolto «per insussistenza del fatto contestato». Disposto anche il pagamento di un'indennità risarcitoria commisurata all'ultima retribuzione globale di fatto dal giorno del licenziamento sino a quello dell'effettiva reintegrazione, come da ultima busta paga in atti, e comunque non superiore a dodici mensilità, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria, «non disponendosi, infatti, di elementi presuntivi di mancanza di diligenza nella ricerca di una nuova occupazione utili a circoscrivere il pregiudizio effettivamente sofferto dal lavoratore per causa a questi non imputabile». red.rc Durante congedi e malattia erano stati seguiti da un investigatore privato.



GIOIA T. L' appello del Sul rivolto ai lavoratori

Screening tra i portuali «Reticenza inspiegabile»

GIOIA TAURO -Il Sul fa proprio l' appello del commissario dell' **Autorità Portuale** Andrea Agostinelli affinché i lavoratori di Medcenter Container Terminal aderiscano tutti allo screening Covid-19. «È da mesi, - si legge in una nota della sigla sindacale - che chiediamo con insistenza sia all' Authority che alle aziende di farsi carico del problema e di adoperarsi affinché si facciano i tamponi ai lavoratori operanti nell' area **portuale** di Gioia Tauro per combattere la possibile diffusione della pandemia. Le richieste fatte in sede aziendale, al Comitato **Portuale** e alla Regione Calabria, ad onor del vero, ha trovato riscontro nell' **Autorità Portuale** ed in quasi la totalità delle aziende portuali. Resta in piedi, e non ci spieghiamo il motivo, una reticenza da parte di molti lavoratori di Mct ad aderire allo screening, ed è inspiegabile oltre che in l porto di Gioia Tauro giustificabile la posizione del terminalista Au tomar che sembra non abbia intenzione ad aderire all' invito. Tutelare la propria salute e la salute dei lavoratori è un atto di grande maturità e responsabilità nei confronti dell' intera comunità oltre ad essere l' operazione di controllo più vasta per l' intera provincia di Reggio Calabria per il tracciamento di possibili asintomatici, che in caso diverso potrebbero causare gravi danni alle proprie famiglie e alle famiglie degli amici e colleghi. Per questi motivi, siamo fermamente convinti di rinnovare l' invito ai lavoratori di effettuare la procedura per la prenotazione dell' esame, ricordando che hanno la possibilità di scegliere anche il luogo dove effettuare il tampone, ovvero, nell' area **portuale** dove sono stati adibiti degli stand, oppure direttamente presso il centro clinico convenzionato a Reggio Calabria. Fare prevenzione è un diritto, fare il tampone è un dovere».



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Coronavirus. Scarsa partecipazione allo screening dei portuali, SUL: "Fare il tampone è un dovere"

Redazione ReggioTV

ATTUALITA' "Resta in piedi, e non ci spieghiamo il motivo, una reticenza da parte di molti lavoratori di MCT ad aderire allo screening" Coronavirus. Scarsa partecipazione allo screening dei portuali, SUL: "Fare il tampone è un dovere" Facciamo nostro l' appello del commissario dell' autorità portuale **Andrea Agostinelli** affinché i lavoratori di Medcenter Container Terminal aderiscano allo screening anti covid-19. È da mesi, infatti, che IL SUL chiede con insistenza sia all' Authority che alle Aziende di farsi carico del problema e di adoperarsi affinché si facciano i tamponi ai lavoratori operanti nell' area portuale di Gioia Tauro per combattere la possibile diffusione della pandemia. Le richieste fatte in sede aziendale, al Comitato Portuale e alla Regione Calabria, ad onor del vero, ha trovato riscontro nell' Autorità Portuale ed in quasi la totalità delle aziende portuali. Resta in piedi, e non ci spieghiamo il motivo, una reticenza da parte di molti lavoratori di MCT ad aderire allo screening, ed è inspiegabile oltre che ingiustificabile la posizione di Automar che sembra non abbia intenzione ad aderire all' invito. Tutelare la propria salute e la salute dei lavoratori è un atto di grande maturità e responsabilità nei confronti dell' intera comunità oltre ad essere l' operazione di controllo più vasta per l' intera provincia di Reggio Calabria per il tracciamento di possibili asintomatici, che in caso diverso potrebbero causare gravi danni alle proprie famiglie e alle famiglie degli amici e colleghi. Per questi motivi, siamo fermamente convinti di rinnovare l' invito ai lavoratori di effettuare la procedura per la prenotazione dell' esame, ricordando che hanno la possibilità di scegliere anche il luogo dove effettuare il tampone, ovvero, nell' area portuale dove sono stati adibiti degli stand, oppure direttamente presso il centro clinico convenzionato a Reggio Calabria. Fare prevenzione è un diritto, fare il tampone è un dovere. 04-12-2020 13:17 NOTIZIE CORRELATE 04-12-2020 - ATTUALITA' Le misure 04-12-2020 - ATTUALITA' Conte: "Non possiamo entrare nelle case delle persone e imporre stringenti limitazioni" 04-12-2020 - ATTUALITA' L' utilizzo sconsiderato e indiscriminato del suolo provoca danni irreparabili 04-12-2020 - ATTUALITA' "Mentre tutti festeggiano la nostra patrona" 04-12-2020 - ATTUALITA' La nota di Nicola Misale, USB VV.F.- Reggio Calabria.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

golfo aranci, il presidente dell' authority dopo il no del comune a grendi

Deiana: sì alle merci o chiudo il porto

La nave Grendi proveniente da Marina di Carrara in gennaio toccherà la banchina di Golfo Aranci. Il presidente dell' **Autorità portuale** sarda Massimo Deiana lo ha confermato nel consiglio comunale ia Golfo Aranci. Il rischio è che se il Comune insisterà nel fermare la nave merci adducendo problemi infrastrutturali insuperabili, l' Authority decida di chiudere lo scalo. nG. MELE
A PAGINA 44.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Deiana: «Non obbligatemi a chiudere il vostro porto»

Faccia a faccia con l'Autorità di sistema: Grendi farà scalo a Golfo Aranci Il numero 1 dell'Adsp: «Se ponete dubbi sulla viabilità mi mettete in difficoltà»IL NO ALLE NAVI MERCI»CONFRONTO CON IL CONSIGLIO COMUNALE

DI GIANDOMENICO MELE

La nave Grendi proveniente da Marina di Carrara il prossimo gennaio toccherà la banchina di Golfo Aranci. Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, lo ha confermato ieri nel consiglio comunale informale convocato a Golfo Aranci. Il rischio è che il Comune, se insisterà nel voler fermare la nave merci adducendo problemi infrastrutturali insuperabili nel porto, porti l' Adsp alla chiusura dello stesso scalo. Non tanto una minaccia, quanto una drammatica realtà. Rischio chiusura. «Bisogna fare attenzione, scrivere al prefetto avanzando questi dubbi sul **sistema** di viabilità può portare a conseguenze estreme, il rischio è che sia costretto a chiudere il porto - ha spiegato Massimo Deiana -. Se il **sistema** viario non va bene per il carico di merci della Grendi, può andar bene per le 12.567 unità Ro-Ro sbarcate nel 2019, per le auto, per i camper e per tutto il traffico commerciale? Qui si rischia di chiudere il porto. Attenzione ad alzare il livello di preoccupazione, questa prospettiva mi metterebbe seriamente in difficoltà». Se la politica è l' arte del compromesso, diciamo che la questione resterà aperta alla ricerca di una evoluzione positiva per entrambe le parti. La soluzione intermedia potrebbe essere quella di un tavolo tecnico che valuti l' impatto del volume di traffico portato da Grendi su Golfo Aranci. «Il primo periodo faremo insieme una valutazione sperimentale sulla sostenibilità del progetto di Grendi - sottolinea Deiana -. Io credo che non limiti lo sviluppo turistico, dico solo che se arrivasse una proposta alternativa per l' arrivo di maxi yacht o navi da crociera che si scontrasse con Grendi, io sarei pronto a prenderla in considerazione». Le due opzioni. Deiana valuta due opzioni, in linea teorica entrambi futuristicamente favorevoli alle rivendicazioni di Golfo Aranci, che non vuol sentir parlare di nuovo traffico merci in porto. Se l' esperimento Grendi non dovesse decollare, la compagnia sarebbe la prima a prendere il largo verso altri lidi. Se invece, come auspicano la Port authority e la stessa Grendi, i volumi dovessero aumentare, a quel punto sarebbe necessaria una nave dedicata, non più solo con una toccata intermedia prima di partire per Cagliari. Così che Golfo Aranci non sarebbe più funzionale e la Grendi presumibilmente farebbe rotta verso il molo Cocciani di Olbia. «Fatemi un' apertura di credito, Grendi in questo momento non può andare ad Olbia per mancanza di spazi, consentiteci di non perdere questa opportunità - ha spiegato Massimo Deiana -. Io con voi nel frattempo prendo l' impegno di trovare una soluzione alternativa». Il sindaco. Per uno strano scherzo del destino, davanti al Comune di Golfo Aranci, ormeggiate in rada, ieri mattina c' erano il Dilbar 2, giga yacht di 156 metri di lunghezza e del valore di 600 milioni di euro, del magnate russo Alisher Usmanov; insieme a una nave da crociera in sosta tecnica. Quasi un presagio al discorso netto del sindaco di Golfo Aranci, Mario Mulas. «Siamo contrari all' arrivo di una nave merci, l' intera comunità, 2500 persone pensa che quella nave arrecherebbe danni ai nostri progetti, che puntano alla riconversione di Golfo Aranci verso un' economia basata sul turismo - ha sottolineato Mulas -. Accettiamo la Sardinia Ferries per salvare l' economia del Paese e l' occupazione, ci siamo espressi positivamente per un aumento di rotte delle navi passeggeri, invece ci spaventa l' incremento del traffico merci. La viabilità non è idonea e non può reggere un aumento del trasporto di merci».





La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Fasolino all' attacco «Così è a rischio il nostro futuro»

Sarà presumibilmente il futuro Piano regolatore di sviluppo **portuale** a disegnare il futuro dello scalo di Golfo Aranci. Così la questione Grendi potrebbe diventare solo una tappa, a suo modo incidentale, nel percorso che porterebbe Golfo Aranci a cavalcare la propria vocazione turistica a danno del residuo traffico delle merci. «Voglio dirlo forte e chiaro, la scelta di dare il via libera alla nave Grendi pregiudica il futuro turistico di Golfo Aranci - ha detto Giuseppe Fasolino (foto), assessore regionale alla Programmazione ed ex sindaco del paese - Non voglio sentir dire che la legge lo consente, perché questa scelta sacrificerebbe l' immagine di Golfo Aranci come meta turistica. L' armatore di Grendi può tranquillamente scegliere il porto industriale di Olbia, qui rischiamo di perdere posti di lavoro, investimenti importanti fatti dalla comunità in previsione non del trasporto merci. Dopo l' addio alle Ferrovie a Golfo Aranci è nata una nuova coscienza popolare, che difende le proprie attitudini e il patrimonio del paese». Il consigliere d' opposizione Andrea Viola, contrario come tutta la minoranza allo sbarco della Grendi, ha sottolineato però l' esigenza di aprire un tavolo tecnico che studi insieme all' **Autorità** di **sistema portuale** sarda una pianificazione a lungo termine: «Le parole di Deiana hanno smontato 20 anni di bugie, non è stata mai fatta una vera pianificazione del porto e queste sono le conseguenze. Per questo ritengo sia importante studiare insieme il futuro del porto di Golfo Aranci». (g.d.m.)



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

sinergest contro autorità portuale

Gestione dei servizi portuali guerra al Tar per 2 milioni di euro

OLBIA Nuovo braccio di ferro davanti al Tar tra l'ex società di gestione del porto Sinergest e l' **Autorità portuale**. Al vaglio del tribunale amministrativo regionale per la Sardegna la richiesta da parte dell' **Autorità portuale** di ben 2 milioni e 300mila euro a titolo di canone per l' anno 2019 relativo alla concessione demaniale marittima per la gestione dei servizi portuali all' Isola Bianca. Cifra che, però, la Sinergest ritiene di avere già versato in ragione del 25 per cento dei diritti di porto incassati nel 2018. Così, ritenendo di aver già ottemperato al pagamento richiesto, l' ex società di gestione del porto, che fa capo al gruppo Onorato armatori ed è partecipata dal Comune di Olbia, assistita dagli avvocati Giuseppe Longheu e Carlo Longheu, ha impugnato davanti al Tar l' ordine di pagamento. Ieri il tribunale amministrativo ha accolto la domanda cautelare e ha sospeso il provvedimento impugnato, fissando per il 14 aprile l' udienza di merito.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Golfo Aranci. Authority

Linea merci Grendi: nessun ripensamento

L'incontro tra il presidente dell'**Autorità di sistema Portuale**, Massimo Deiana, e il consiglio comunale, presente l'assessore regionale Giuseppe Fasolino, si è concluso a posizioni invariate. Sull'autorizzazione alla nuova linea merci, che da gennaio collegherà il porto di Golfo Aranci con Marina di Carrara, rilasciata al Gruppo Grendi dalla Port Authority, nessuna retrocessione. «Confidiamo che l'**autorità portuale** e il presidente Deiana possano rivalutare la richiesta, spostando la linea verso scali già infrastrutturati», scrive il sindaco Mario Mulas, dichiarando che la proposta è stata presentata dall'intero consiglio e anche dall'assessore Fasolino. Dal canto suo, Deiana, dopo aver esposto le motivazioni che spingono le **autorità** a rilasciare le autorizzazioni, si è detto disponibile a contemplare la vocazione turistica, auspicata dall'amministrazione golfarancina, nelle prossime linee di indirizzo per lo sviluppo del porto del paese. «Con l'**Autorità portuale** abbiamo così iniziato un percorso che ci potrebbe portare a una completa rivalutazione di tutte le scelte sulla nostra portualità», ha concluso Mulas. Tania Careddu.



Villa, 25 milioni per un porto moderno

Mega: partiamo da una situazione critica. Battaglia: occhio sempre allo spostamento a Bolano

Giusy Caminiti VILLA SAN GIOVANNI «È il primo intervento serio per far capire quanto è importante il porto di Villa San Giovanni nell' area dello Stretto»: con queste parole il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto Mario Paolo Mega chiude una lunga intervista all' esito dell' approvazione del bilancio di previsione 2021 approvato dal comitato di gestione in cui figurano 25 milioni per il porto di Villa San Giovanni. «Tra gli interventi più significativi che si intendono realizzare - si leggeva nel comunicato con cui si è data notizia dell' approvazione del bilancio di previsione 2021 unitamente al programma triennale delle opere pubbliche 2021/2023 ed al programma biennale 2021/2022 degli acquisti e dei servizi - è la costruzione di una stazione marittima passeggeri, con annesso **sistema** di collegamenti pedonali protetti per i passeggeri a piedi, oltre al potenziamento degli ormeggi per i mezzi veloci nel porto di Villa San Giovanni per una spesa prevista di 25 milioni di euro da finanziare con risorse disponibili nelle casse dell' **Autorità**». Al di là dei finanziamenti ministeriali, dunque, l' **Autorità di sistema** è pronta a partire per mettere in sicurezza l' attuale **sistema** di collegamenti pedonali e potenziare gli ormeggi per i mezzi veloci, realizzando una stazione marittima degna di questo nome. Attualmente Villa "fa acqua" da tutte le parti perché i pedoni si muovono tra stazione marittima e stazione ferroviaria, ma anche tra queste due e gli approdi delle società private di navigazione, in una situazione da terzo mondo, in mezzo alla carreggiata, senza pensiline e senza alcuna sicurezza. Il presidente Mega questo lo sa bene e lo dice senza mezzi termini, rivendicando le priorità dell' oggi: «Quando partirà l' intervento con la progettazione preliminare - spiega - sarà coordinato con gli interventi che metterà in atto Rfi, che dovrà adeguare le vecchie passerelle di collegamento e realizzare con ogni probabilità una stazione marittima per i mezzi veloci. Pensiamo a un intervento coordinato su tutta la parte pubblica della stazione: mi immagino una mobilità in sicurezza per i pedoni, ma anche per anziani e disabili oggi impossibilitati a viaggiare». L' obiettivo è dichiarato: «Migliorare la qualità dei servizi a favore dei passeggeri perché la situazione a Villa è critica: i pedoni che vanno verso la città o verso gli imbarcaderi di "Caronte & Tourist" dal porto ferroviario camminano in una condizione di pericolo. L' intervento sarà su tutti i collegamenti tra le banchine e la stazione ferroviaria e tra le banchine e gli approdi privati. Si deve evitare ai pedoni un viaggio della speranza su 300-400 metri di camminamento in banchina». Questo vuol dire restyling completo di via Marinai d' Italia e del sottopasso che porta a piazza Stazione. Ma anche potenziamento degli ormeggi per i mezzi veloci: «Nel nuovo progetto per la continuità territoriale presentato dalla Sicilia - spiega Mega - c' è un servizio continuo e non più stagionale dei mezzi veloci da Reggio alle Eolie con fermata a Villa. Questo per consentire ai residenti delle isole di usare il trasporto ferroviario da Villa e quello aereo da Reggio. Ogni treno a lunga percorrenza dovrà essere collegato con un mezzo veloce, ma a Villa non ci sono banchine neppure per due mezzi veloci contemporaneamente. Bisogna quindi potenziare». Venticinque milioni di risorse già disponibili «per avere subito il progetto - assicura il presidente - e presto la realizzazione delle opere, con una stazione marittima degna di questo nome, con terminali differenti, come in un aeroporto». Molto soddisfatto del risultato raggiunto il rappresentante della Città Metropolitana nel Comitato





Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

portuale, Domenico Battaglia: «È il primo bilancio - commenta - con cui abbiamo mandato messaggi significativi, reali e concreti. Per Reggio nel senso di migliorare e integrare il lavoro dell' amministrazione comunale di valorizzazione del waterfront con il porto parte integrante di esso, tra le opere che finiscono agli aliscafi e Pentimele. Su Villa abbiamo inteso porre l' attenzione sui possibili interventi in questa fase (è una vergogna nazionale che un disabile a Villa non abbia garantita la mobilità), con un occhio sempre allo spostamento del porto a Bolano, che in questo momento viene stoppato dal Mit che ha riaperto la questione Ponte. Finalmente si porta a casa la considerazione politica del fronte Calabria, anche grazie alla presenza attiva dei due rappresentanti. È importante esserci, ma ancor di più esserci con progettualità: sono stati messi a bilancio 9 milioni di euro per nuove progettazioni, perché il nostro male atavico è non avere progetti da mettere sul tavolo. Saranno destinati con più facilità a progettazione di opere che riguardano il versante calabrese. Mettiamo in campo risorse nostre e nell' immediato l' **Autorità** esplicherà tutte le sue funzioni, a cominciare dalla promozione dei porti».

Bilancio di previsione AdSP dello Stretto

GAM EDITORI

4 dicembre 2020 - Nella riunione del 2 dicembre scorso il Comitato di Gestione ha approvato il Bilancio di Previsione del 2021 ed il Bilancio pluriennale 2021/2023 dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, unitamente al Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2021/2023 ed al Programma biennale 2021/2022 degli acquisti e dei servizi. Si tratta, di fatto, del primo bilancio del nuovo Ente con cui si creano le condizioni, anche dal punto di vista finanziario, per cominciare a dare attuazione alle strategie di sviluppo dei Porti dello Stretto contenute nel Piano Operativo Triennale 2020/2022 approvato nello scorso mese di agosto. Si conferma la buona capacità dell' Autorità di coprire le spese correnti, previste pari ad euro 10.592.057, con le entrate correnti, previste pari ad euro 16.223.000, generando un differenziale positivo di euro 5.630.943 che andrà a coprire le uscite in conto capitale per la realizzazione di interventi infrastrutturali. Le uscite generali si prevede potranno invece raggiungere la somma di euro 14.630.943, in parte coperte dall' applicazione di parte dell' avanzo di amministrazione disponibile, per effetto della previsione di rendere immediatamente disponibile un Fondo progettazione per le opere infrastrutturali di 9.000.000 di euro considerato dal Comitato di gestione prioritario per consentire di dotare l' Autorità di un parco progetti immediatamente cantierabili che comincino ad affrontare le tante criticità esistenti nei porti del sistema e migliorare l' operatività portuale e la qualità dei servizi ai passeggeri. Tra gli interventi più significativi che si intendono realizzare è la costruzione di una stazione marittima passeggeri, con annesso sistema di collegamenti pedonali protetti per i passeggeri a piedi, oltre al potenziamento degli ormeggi per i mezzi veloci nel **Porto di Villa San Giovanni** per una spesa prevista di 25.000.000 di euro da finanziare con risorse disponibili nelle casse dell' Autorità. Decine poi sono gli interventi previsti nei vari porti destinati in via prioritaria ad interventi importanti di manutenzione straordinaria, sia delle banchine, dei piazzali, degli impianti e degli arredi portuali ma anche al dragaggio manutentivo dei fondali. Complessivamente si prevede di attivare nel triennio 2021/2023 investimenti infrastrutturali per circa 243.601.037, di cui 50.540.588 già disponibili in bilancio, 76.600.000 provenienti dalla finalizzazione vincolata di parte dell' avanzo di amministrazione disponibile, 54.488.649 derivanti da finanziamenti dello Stato già assegnati e la parte restante, pari ad 61.971.800, da coprire con finanziamenti già richiesti o da richiedere.

