



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 23 dicembre 2020**



## Prime Pagine

|                             |                             |    |
|-----------------------------|-----------------------------|----|
| 23/12/2020                  | <b>Corriere della Sera</b>  | 7  |
| Prima pagina del 23/12/2020 |                             |    |
| 23/12/2020                  | <b>Il Fatto Quotidiano</b>  | 8  |
| Prima pagina del 23/12/2020 |                             |    |
| 23/12/2020                  | <b>Il Giorno</b>            | 9  |
| Prima pagina del 23/12/2020 |                             |    |
| 23/12/2020                  | <b>Il Manifesto</b>         | 10 |
| Prima pagina del 23/12/2020 |                             |    |
| 23/12/2020                  | <b>Il Resto del Carlino</b> | 11 |
| Prima pagina del 23/12/2020 |                             |    |
| 23/12/2020                  | <b>Il Sole 24 Ore</b>       | 12 |
| Prima pagina del 23/12/2020 |                             |    |
| 23/12/2020                  | <b>Italia Oggi</b>          | 13 |
| Prima pagina del 23/12/2020 |                             |    |
| 23/12/2020                  | <b>La Repubblica</b>        | 14 |
| Prima pagina del 23/12/2020 |                             |    |
| 23/12/2020                  | <b>La Stampa</b>            | 15 |
| Prima pagina del 23/12/2020 |                             |    |

## Primo Piano

|   |                                      |    |
|---|--------------------------------------|----|
| 23/12/2020  | <b>Porto&amp;Interporto</b> Pagina 8 | 16 |
| Ragionare sulle prossime sfide della portualità italiana  |                                      |    |
| 23/12/2020  | <b>Il Secolo XIX</b> Pagina 14       | 18 |
| Porti, De Micheli usa il pugno di ferro Fuori al primo giro gli uomini di Delrio <i>SIMONE GALLOTTI</i> |                                      |    |
| 22/12/2020  | <b>Messaggero Marittimo</b>          | 19 |
| Botta: Dal 26 Dicembre blocco dei porti <i>Redazione</i>  |                                      |    |
| 22/12/2020  | <b>Port News</b>                     | 20 |
| Tasse e porti, 60 giorni per fare l' Impresa <i>di Enrico Vergani</i>                                   |                                      |    |

## Trieste

|  |                             |    |
|--|-----------------------------|----|
| 22/12/2020   | <b>AskaneWS</b>             | 22 |
| Fvg, Fedriga: innovazione centrale rinascita Porto vecchio     |                             |    |
| 22/12/2020   | <b>Il Friuli</b>            | 23 |
| La Regione lancia il progetto Nasi                             |                             |    |
| 22/12/2020   | <b>Il Nautilus</b>          | 24 |
| Masotti Cassella per il porto di Trieste                       |                             |    |
| 22/12/2020   | <b>Sea Reporter</b>         | 25 |
| Masotti Cassella per il porto di Trieste                       |                             |    |
| 22/12/2020   | <b>Messaggero Marittimo</b> | 26 |
| Completata compravendita del Porto di Trieste <i>Redazione</i> |                             |    |

|  |                             |           |    |
|--|-----------------------------|-----------|----|
| 22/12/2020   | <b>Messaggero Marittimo</b> | Redazione | 27 |
| <hr/>  |                             |           |    |
| 22/12/2020   | <b>Transportonline</b>      |           | 29 |
| <hr/>  |                             |           |    |
| Porti: D'Agostino, investimenti a Trieste saranno su persone |                             |           |    |

## Venezia

|  |   |                           |    |
|--|---|---------------------------|----|
| 23/12/2020   | <b>Corriere del Veneto</b> Pagina 10          | <i>Francesco Bottazzo</i> | 30 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Navi, 150 giorni per i due terminal Zaia boccia l' off shore per le crociere                           |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>Corriere del Veneto</b> Pagina 10          | <i>Gloria Bertasi</i>     | 31 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Il centrosinistra fa quadrato «La direzione è quella giusta» Gli ambientalisti cauti: vigilare         |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 31                | <i>MICHELE FULLIN</i>     | 32 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Comune e Regione: «Navi, la soluzione c' è già ed è la nostra»   |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 31                |                           | 34 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Per il canale Nord servono un anno e 12 milioni  |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>Il Gazzettino</b> Pagina 31                | <i>ROBERTA BRUNETTI</i>   | 35 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Quei 60 milioni per opere in laguna Zincone: «Li chiedevamo da anni»                                   |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 20 | <i>ALBERTO VITUCCI</i>    | 36 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Due banchine a Marghera per 80 navi 150 giorni di lavori per Tiv e Vecon                               |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>Avvenire</b> Pagina 13                     | <i>FRANCESCO DAL MAS</i>  | 38 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Via le navi dalla Laguna (ma solo per un anno)   |   |                           |    |
| 22/12/2020   | <b>Informazioni Marittime</b>                 |                           | 39 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Venezia, il Comitato ripartisce 100 milioni per la salvaguardia della Laguna                           |   |                           |    |
| 22/12/2020   | <b>Sea Reporter</b>                           |                           | 40 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Paola De Micheli, dal Comitato 100 mln per salvaguardia laguna di Venezia                              |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3        |                           | 41 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| AUTHORITY ADRIATICO SETTENTRIONALE AZZERATI I DIRITTI DI SEGRETERIA PER TUTTO L'ARCO DEL PROSSIMO ANNO |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 21 | <i>GIANNI FAVARATO</i>    | 42 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Fincantieri consegna la nave Costa Firenze «Simbolo del ritorno alla normalità produttiva»             |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 21 |                           | 44 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Crocieristica in zona industriale La Cgil veneziana si divide  |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>Corriere della Sera</b> Pagina 43          |                           | 45 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Consegnata a Marghera la nuova Costa Firenze   |   |                           |    |
| 23/12/2020   | <b>Il Messaggero</b> Pagina 21                |                           | 46 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| «Un segno di speranza per il turismo» Fincantieri consegna la Costa Firenze                            |   |                           |    |
| 22/12/2020   | <b>Ansa</b>                                   |                           | 47 |
| <hr/>  |   |                           |    |
| Fincantieri consegnata all' armatore la Costa Firenze  |   |                           |    |

## Savona, Vado

|  |   |                       |    |
|--|---|-----------------------|----|
| 23/12/2020   | <b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 41 | <i>ELENA ROMANATO</i> | 48 |
| <hr/>  |   |                       |    |
| Palumbo, cantiere per vent' anni "Così salveremmo i posti di lavoro" |   |                       |    |

## Genova, Voltri

|  |   |  |    |
|--|---|--|----|
| 23/12/2020   | <b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 11 |  | 49 |
| <hr/>  |   |  |    |
| Se i privati sostengono il porto di Genova               |   |  |    |
| 23/12/2020   | <b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3      |  | 51 |
| <hr/>  |   |  |    |
| Da Genova un maxi-progetto per la nautica internazionale |   |  |    |

|            |   |    |
|------------|---|----|
| 23/12/2020 | <b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 5  | 52 |
|            | «Porto di Genova Ecco il progetto per potenziare il settore crociere»                   |    |
| 22/12/2020 | <b>PrimoCanale.it</b>   | 53 |
|            | Porto, Signorini: "Per Genova il 2021 sar un anno storico"                              |    |
| 22/12/2020 | <b>BizJournal Liguria</b>   | 55 |
|            | Traversi (Mit): «Diga di Genova, Terzo Valico e Ferrovia di Ponente nel Recovery Plan»  |    |
| 22/12/2020 | <b>Genova24</b> <i>Redazione</i>  | 56 |
|            | Diga, Terzo Valico e Ferrovia di Ponente, Traversi (Mit): "Liguria più forte e moderna" |    |
| 22/12/2020 | <b>Genova24</b> <i>Redazione</i>  | 57 |
|            | Assagenti, colpo di fine anno: anche Oocl entra nell' associazione                      |    |
| 22/12/2020 | <b>Informare</b>  | 58 |
|            | OOCL (Italy) ha aderito all' associazione degli agenti marittimi genovesi               |    |
| 22/12/2020 | <b>Sea Reporter</b>   | 59 |
|            | Colpo di fine anno per Assagenti: OOCL entra in Associazione                            |    |
| 22/12/2020 | <b>Informare</b>  | 60 |
|            | Anche il prossimo anno THE Alliance scalerà in Italia i porti di Genova e La Spezia     |    |

## Ravenna

|            |   |    |
|------------|---|----|
| 23/12/2020 | <b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 5                 | 61 |
|            | Ordinanza di Ap: dighe foranee e moli chiusi fino al prossimo 7 gennaio |    |
| 22/12/2020 | <b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>                            | 62 |
|            | Royal Caribbean mette gli occhi su Ravenna                              |    |

## Livorno

|            |   |    |
|------------|---|----|
| 23/12/2020 | <b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 2     | 63 |
|            | Livorno: il microtunnel dei tubi ENI è quasi pronto |    |
| 23/12/2020 | <b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3     | 64 |
|            | Porto di Livorno: cresce il traffico dei forestali  |    |

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

|            |  |    |
|------------|--|----|
| 23/12/2020 | <b>Corriere Adriatico</b> Pagina 17  | 65 |
|            | I governatori mettono Giampieri alla porta Fincantieri lo difende, ma è Messineo in pole |    |

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

|            |  |    |
|------------|--|----|
| 23/12/2020 | <b>Il Messaggero (ed. Latina)</b> Pagina 48  | 67 |
|            | «Il porto come volano di sviluppo»   |    |
| 23/12/2020 | <b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 4  | 68 |
|            | «La persona giusta al posto giusto»  |    |
| 22/12/2020 | <b>La Provincia di Civitavecchia</b>   | 69 |
|            | Dionisi (Unindustria): "Presidenza Musolino buon viatico per la crescita del territorio" |    |
| 22/12/2020 | <b>Port News</b> <i>di Redazione Port News</i>   | 70 |
|            | Civitavecchia, inizia l' era Musolino  |    |
| 23/12/2020 | <b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1   | 71 |
|            | Nuovi ruoli per Musolino e Guerrieri   |    |

|  |   |    |
|--|---|----|
| 23/12/2020   | <b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 2 | 72 |
| <hr/>  |   |    |
| Porto storico, opportunità per la città Sì alla proroga per le installazioni esterne |   |    |

## Napoli

|   |  |    |
|---|--|----|
| 23/12/2020  | <b>Il Riformista (ed. Napoli)</b> Pagina 2 | 73 |
| <hr/>   |  |    |
| «UN PORTO ALL' AVANGUARDIA? È POSSIBILE, VI SPIEGO COME»  |  |    |
| 23/12/2020  | <b>Porto&amp;Interporto</b> Pagina 56      | 75 |
| <hr/>   |  |    |
| I porti del Mezzogiorno per un sistema Italia competitivo |  |    |

## Salerno

|   |   |    |
|---|---|----|
| 23/12/2020                                    | <b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1 | 77 |
| <hr/>   |   |    |
| Salerno, rotabili in recupero Sistema in calo |   |    |
| 23/12/2020                                    | <b>Cronache di Salerno</b> Pagina 7             | 78 |
| <hr/>   |   |    |
| Autorità Portuale, ok per Annunziata          |   |    |

## Brindisi

|  |                        |    |
|--|------------------------|----|
| 22/12/2020   | <b>Brindisi Report</b> | 79 |
| <hr/>  |                        |    |
| Centrale a gas e deposito di Gnl: interrogazione ai ministri |                        |    |

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

|   |   |    |
|---|---|----|
| 23/12/2020  | <b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 23           | 81 |
| <hr/>   |   |    |
| Approvato il bilancio del 2021  |   |    |
| 22/12/2020  | <b>Ansa</b>   | 83 |
| <hr/>   |   |    |
| Porti: Gioia Tauro, approvati bilanci previsione e triennale  |   |    |
| 22/12/2020  | <b>Informare</b>  | 84 |
| <hr/>   |   |    |
| Porto di Gioia Tauro, approvato il bilancio di previsione 2021 e il POT 2021-2023                         |   |    |
| 22/12/2020  | <b>Messaggero Marittimo</b>                             | 86 |
| <hr/>   |   |    |
| Gioia Tauro: sì al Bilancio di previsione   |   |    |
| 22/12/2020  | <b>Reggio Tv</b>  | 88 |
| <hr/>   |   |    |
| Porto di Gioia Tauro. Approvato il bilancio previsionale 2021 e il POT 2021-2023                          |   |    |
| 23/12/2020  | <b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 33 | 90 |
| <hr/>   |   |    |
| Gioia scommette sull' intermodalità Via libera ai piani dell' Authority                                   |   |    |
| 22/12/2020  | <b>FerPress</b>   | 92 |
| <hr/>   |   |    |
| Gioia Tauro: continua l' attività del gateway ferroviario. Stamattina è entrato in porto il secondo treno |   |    |
| 22/12/2020  | <b>Informazioni Marittime</b>                           | 93 |
| <hr/>   |   |    |
| Porto di Gioia Tauro, da gennaio servizio ferroviario regolare  |   |    |
| 22/12/2020  | <b>Reggio Tv</b>  | 95 |
| <hr/>   |   |    |
| Gioia Tauro. Gateway ferroviario, il secondo treno arriva al porto  |   |    |
| 22/12/2020  | <b>Stretto Web</b>                                      | 96 |
| <hr/>   |   |    |
| Reggio Calabria: arrivo del secondo treno al Porto di Gioia Tauro   |   |    |

## Olbia Golfo Aranci

|   |   |    |
|---|---|----|
| 23/12/2020  | <b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3 | 97 |
| <hr/>   |   |    |
| Porto di Olbia: dragaggi alle prese con i carotaggi |   |    |

## Cagliari

23/12/2020 **Porto&Interporto** Pagina 62 98  
Sardegna, dai porti le uniche possibilità di sviluppo

---

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

22/12/2020 **TempoStretto** Redazione 100  
Messina. Porto di Tremestieri, fine lavori prevista a ottobre 2022

---

22/12/2020 **TempoStretto** Marco Ipsale 101  
Santoro: "Messina si allaga perché le banchine del porto non fanno defluire la pioggia". Mega non ci sta

---

## Palermo, Termini Imerese

22/12/2020 **IL Sicilia** Redazione 103  
Porti: Autorità Palermo affida appalto sviluppo "Smart Port", lavori per 22 milioni

---

23/12/2020 **Porto&Interporto** Pagina 30 104  
Monti: manca un piano industriale sullo shipping

---

## Trapani

23/12/2020 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 3 106  
BACINO DI CARENAGGIO A TRAPANI PUBBLICATO IL BANDO DI GARA

---

## Focus

23/12/2020 **Porto&Interporto** Pagina 10 107  
Obiettivo armamento italiano: conversione green della flotta

---

23/12/2020 **Porto&Interporto** Pagina 12 109  
Assarmatori, il settore aspetta una svolta dal Recovery Fund

---

23/12/2020 **Porto&Interporto** Pagina 34 111  
Ise: connessioni coerenti con tutti i porti del Sud Italia

---

23/12/2020 **Porto&Interporto** Pagina 44 112  
La bagarre sull'autoproduzione delle operazioni portuali

---

22/12/2020 **Primo Magazine** GAM EDITORI 116  
Meno 90% i passeggeri via mare. Più gravi del previsto i danni da Covid

---

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310  
mail: servizioclienti@corriere.it

**SCARPA**  
SHOP ONLINE



MOJITO ROCK THE ORIGINAL



**A tavolino e in campo**  
Il Napoli e la Fiorentina:  
giornata no per la Juve  
di **Bocci, Nerozzi, Scozzafava**  
e **Tomaselli** alle pagine 54 e 55



**Domani in edicola**  
Il 2020 dalla A alla Z  
Un anno non solo Covid  
Numero speciale di **7**  
eventi, personaggi e curiosità  
con le grandi firme del Corriere

**SCARPA**  
SHOP ONLINE



MOJITO ROCK THE ORIGINAL

## Burocrazia

### PIÙ FATTI E MENO TAVOLI

di **Maurizio Ferrera**

Chi si aspettasse dalla Legge di bilancio, ora in discussione alla Camera, almeno un riassunto degli obiettivi strategici di questo governo, resterebbe sicuramente deluso. Si tratta perlopiù di una lista disparata di misure settoriali. Sulla pubblica amministrazione — come è noto uno dei tasti più dolenti, anche in vista dell'utilizzo efficace dei fondi europei — la manovra introduce ben poche novità: risorse per nuove assunzioni, l'istituzione di una unità di missione presso il Mef per il supporto all'attuazione del Piano per la Ripresa e la Resilienza e un generico impegno a rafforzare le capacità amministrative per il monitoraggio e la valutazione.

Un programma più preciso sulla «riforma della burocrazia» si trova nell'Agenda per la semplificazione 2020-2023, da poco approvata, la quale si pone due obiettivi generali molto ambiziosi: l'eliminazione sistematica dei vincoli burocratici alla ripresa, la riduzione dei tempi e dei costi delle procedure per le attività dei cittadini e delle imprese. Cinquanta pagine di ottimi propositi, suddivisi per settori d'intervento. Alla fine del testo c'è persino un cronoprogramma: per ogni azione, una scadenza e addirittura l'indicazione degli uffici responsabili. Che sia la volta buona? Vedremo presto dei risultati? Perché di questo i cittadini italiani hanno bisogno: concretezza, tempi certi, soluzioni all'altezza dei problemi, soprattutto quelli generati o amplificati dalla pandemia.

continua a pagina 38

## GIANNELLI



IL ROTAMATORE

## Conte-Renzi: prove d'intesa dopo le liti «Confronto aperto a tutti sui fondi Ue»

Qualche passo avanti è stato fatto. Ma molti ne restano da fare per superare il momento di difficoltà nella maggioranza. La verifica del premier Conte si conclude con due ore di scontro con Italia viva e un confronto meno nervoso con Leu. Ora ci sarà una pausa di qualche giorno, poi lunedì arriveranno le proposte dei partiti. L'obiettivo è un via libera del Consiglio dei ministri al Recovery fund entro l'anno. Italia viva chiede subito che il modello di task force sia archiviato. La ministra Teresa Bellanova: il tema della governance non è più sul tavolo. Franceschini e Boccia: uno smantellamento? Non ci risulta.

alle pagine 2, 3 e 6  
**Ducci, Galluzzo, Meli, Trocino**

### IL PREMIER, LE TENSIONI, LA CORSA AL COLLE: PARLA PRODI «Il voto? Non lo vuole nessuno»

di **Massimo Franco**



Conte? «Deve fare presto, presto» perché «il tempo delle mediazioni si sta esaurendo». E Renzi? «Stia attento alle curve e alle discese», dice al Corriere Romano Prodi, ex premier, ex presidente della Commissione europea, fondatore dell'Ulivo. «Non credo che ci sia chi veramente voglia il voto. Vedo solo la somma di interessi e malesseri personali».

a pagina 5

Si dà Aifa al farmaco Pfizer in Italia. Zona rossa da domani in tutto il Paese. Positività giù all'8%

## Primi vaccinati, c'è la lista

Medici e infermieri: diamo l'esempio. Piano per gli italiani fermi a Londra

Domenica 27 dicembre. Una data storica per la Ue. In tutti gli Stati comincia la vaccinazione contro il Covid. Un piccolo anticipo simbolico, perché poi l'operazione vera e propria partirà a gennaio. I primi in lista sono medici e infermieri. Intanto c'è un piano di rientro per gli italiani bloccati a Londra.

da pagina 9 a pagina 17

### LA CAUSA DI 500 FAMIGLIE

## «Niente misure per la pandemia Pagate i danni»

di **Armando Di Landro** e **Mariolina Iossa**

Qualsiasi danno ingiusto, doloso o colposo, va risarcito. Partendo da questo principio, i parenti delle vittime di Covid chiedono 100 milioni. E chiamano in causa la presidenza del Consiglio, il ministro della Salute e la Regione Lombardia. Già 600 firme sotto l'atto di citazione.

a pagina 15

### Mauro Bellugi Il dramma dell'ex calciatore dopo il Covid



Mauro Bellugi (70 anni) con la maglia dell'Inter scatta con a fianco lo juventino Roberto Bettega

## «Non ho più le gambe Farò come Pistorius»

di **Carlo Baroni**

Il dramma di Mauro Bellugi. Il grande difensore che giocò per Inter, Bologna, Napoli e in Nazionale, ha perso le gambe per le conseguenze del Covid. Ma già promette: «Voglio le proteste come Pistorius».

a pagina 27 **Ribaudò**

### A TOKYO

## Il mio Natale con gli angeli vestiti da soldati americani

di **Dacia Maraini**

Che anno maldestro, infido, imprevedibile, impudente! Un annus horribilis, come lo avrebbero chiamato i latini. Ci ha fatto patire e allarmare. Credo che ce ne saremo volentieri, senza rimpianti. Sperando nell'anno nuovo, il 2021.

continua a pagina 35

### IL DOLORE, I RICORDI

## Piero Angela compie 92 anni e si racconta

di **Gian Antonio Stella**



Un barattolo rosso. Con il nome: Piero Gratton. Nel giorno del suo novantaduesimo compleanno, Piero Angela racconta come il «suo» 2020 agli sgoccioli sia legato su tutto al dolore per la morte di uno dei suoi amici più cari.

continua a pagina 31

### IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Costatato l'enorme successo del Calendario Mussolini, in qualità di avvocato delle cause perse vorrei lanciare un Calendario De Gasperi, dedicato al più grande leader moderato dopo Cavour. Gennaio: foto di Alcide De Gasperi, presidente del Consiglio in carica, sulla scaletta dell'aereo che lo condurrà negli Stati Uniti a trattare un prestito da cento milioni di dollari, con indosso il cappotto prestatogli da un collega di partito perché il suo era troppo liso. Giugno: foto di De Gasperi mentre scrive a papa Pio XII, che gli ha negato per replica un'udienza privata, avendo De Gasperi rifiutato l'alleanza con il Movimento Sociale nelle elezioni comunali di Roma: «Come cristiano accetto l'umiliazione, ma come capo del governo la dignità e l'autorità che rappre-

### Calendario De Gasperi

sento mi impongono di esprimere stupore e di provocare un chiarimento». Luglio: foto di De Gasperi nella sua casa in Trentino mentre si rilassa leggendo l'Anabasi di Senofonte. In greco. Agosto: foto di De Gasperi alla conferenza postbellica di Parigi: «Prendo la parola in questo consesso mondiale e sento che tutto, tranne la vostra personale cortesia, è contro di me». Un uomo verticale che non si vergognava di indossare le proprie idee e i cappotti altrui. Il simbolo di quella che oggi chiameremo una destra liberale e antifascista, e che ancora governa in Germania e in Francia, ma che in Italia, dopo di lui, sembra essersi dissolta. Sarebbe un calendario a tiratura limitata, però vuoi mettere la soddisfazione.

**VIVINC**  
CON VITAMINA C PER LE DEFESIVE IMMUNITARIE



**VIVINC**  
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione: i medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Autorizzazione del 11/11/2020

01223  
9 771120 458108





**Dopo la denuncia del "Fatto" sul mega-condono edilizio col "silenzio assenso" in Emilia-Romagna, Bonaccini lo ritira. Talora stampa libera serve a qualcosa**



Mercoledì 23 dicembre 2020 - Anno 12 - n° 354  
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 10,70 con il libro "Tutto sommato"  
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**INTERVISTA A DI MAIO**

**"Per noi c'è solo Conte, task force con i ministri"**



DE CAROLIS A PAG. 4

**I GUAI DEI BENETTON**

**"Aspi, tentata truffa allo Stato da 18 milioni"**

GRASSO A PAG. 8-9

**PARLA IL PROF. BARBERO**

**"Il web ha reso la scienza troppo democratica"**

RANIERI A PAG. 16

**CONTROCANTO DI NATALE**



NATANGIÒ NELL'INSERTO CENTRALE

**SCATTA LA FASE 4IBIS**

**Così parlò il Presidente del Consiglio**

Giacomo Papi

Il telegiornale annunciò la conferenza stampa quando Michele era sotto la doccia. Era l'unico momento della giornata in cui il corpo, da potenziale nemico, si trasformava di nuovo in un alleato da toccare. Attilio aveva messo l'acqua sul fuoco e stava finendo di apparecchiare mentre in tv scorrevano le immagini della sala conferenze vuota.

A PAG. 17

**IL CRONOPROGRAMMA IL COMMISSARIO ARCURI AL "FATTO"**

**"Ho chiesto alla Ue il doppio di vaccini"**



**PIÙ PFIZER E MODERNA**

**"FINORA NE ABBIAMO GIÀ ASSICURATI PER 20 MILIONI DI ITALIANI, POI ARRIVERANNO GLI ALTRI. IN 9 MESI VACCINEREMO IL 70% DEGLI ABITANTI"**

CALAPÀ A PAG. 2-3

**LE PRIME RIUNIONI AL MINISTERO I verbali di gennaio: "Terapie intensive, ci vuole tempo..."**

MANTOVANI A PAG. 3

**La cattiveria**

Quando si pensava fosse innocuo, è mutato ed è pronto a colpire ancora. Vatti a fidare di Renzi  
 WWW.SPINOZZA.IT

**LE NOSTRE FIRME**

- **Padellaro** Amatriciana alla Cassese a pag. 5 • **Corrias** Poveri inglesi a pag. 11
- **Robecchi** Natale a Rignano a pag. 11 • **Truzzi** La stampa autostradale a pag. 11

**Mannelli**

ti senti un cretino perché non puoi uscire?  
 ti senti un cretino perché non puoi entrare?  
 ti senti un cretino e basta?

**TI RISPONDE LA PANDEMIA IN ESCLUSIVA SU APNEA**

**l'informazione tutta pensata e mai scritta stampata**  
 se non la trovi non è perché ti senti un cretino e perché se jun cretino

**illimity**  
 BANCA OLTRE LA FORMA

**Artiglio Fontana**

» Marco Travaglio

Miseramente fallito come presidente di Regione, Artiglio Fontana diventa editorialista del Corriere, diretto dal suo omonimo Luciano Fontana, che anziché correre all'anagrafe per cambiare cognome gli pubblica una lettera in cima alla pagina dei commenti. Spazio ben meritato, viste l'autorevolezza del mittente e l'acutezza dell'analisi. L'incipit è folgorante: "Caro direttore, il Covid ha cambiato il mondo". Perbacco. "Ha stravolto il nostro modo di vivere", tipo quando rischiò di strozzarsi con una mascherina. "Bisogna immaginare la Lombardia e l'Italia del domani", dal che si deduce che la Lombardia non è in Italia (infatti lui i soldi li aveva alle Bahamas e i conti in Svizzera). "Sarà dura per tutti quando finiranno le misure che vietano i licenziamenti", tipo il suo e quello di Gallera, peraltro già consentiti. "Occorre mettere mano alla legislazione dei contratti e degli appalti", perché ora "servono tre anni solo per aggiudicare un'opera" (ma per suo cognato bastano un paio di giorni). Sennò addio "opere per le Olimpiadi Invernali del 2026" e questo, visto che mancano 6 anni, più che mettere mano alle leggi, è mettere le mani avanti.

E la sua Regione? Possono definirlo "pasticcione" e parlare di "disastro Lombardia" sulla sanità solo "commentatori distratti e oziosi", incapaci di accorgersi che "il sistema ha retto". Infatti, anche grazie alle mancate zone rosse e all'ordinanza che mandava gli infetti nelle Rsa, ha sterminato 25mila persone (un terzo dei morti di tutta Italia, che sarebbe sotto la media europea se i morti lombardi fossero nella media nazionale). Ma l'editorialista Fontana, anziché scusarsi, dimettersi e andare a nascondersi, avverte: "Non siamo disposti a mettere in discussione il principio di libera scelta dell'individuo di farsi curare dove vuole a carico del sistema sanitario". Io Stato paga e i privati intascano. Segue minaccia terrificante sul Recovery: "Le Regioni devono giocare un ruolo da protagonista (sic, ndr)": così pure quello finisce come i vaccini e le Rsa. Bisogna "lasciarle più libere" (di fare altri danni). Così alla fine gli sgovertori potranno "essere premiati o puniti dai cittadini" (un chiaro tentativo di suicidio). Il crescendo fontaniano tocca l'acme con una perla di cultura: "Siamo chiamati a scorgere l'alba dentro l'imbrunire". Citazione a cazzò da Prospettiva Newkij di Battiato, che non meritava lo sfregio. Noi avremmo optato per "Quante squallide figure che attraversano il Paese, com'è misera la vita negli abusi di potere". O "Povera patria, schiacciata dagli abusi del potere di gente infame che non sa cos'è il pudore". O meglio: "E perché mai dovremmo pagare anche gli extra a dei rincoglioniti?".

# IL GIORNO

MERCOLEDÌ 23 dicembre 2020  
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**CRATAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Bergamo, morì sul colpo un indiano in bici

**Il pirata della strada è un carabiniere: «Sì, l'ho investito io»**

Donadoni a pagina 21



Magenta, il testimone della Shoah

**Nascosto in casa come Anna Frank Addio Dino Molho**

Chiodini a pagina 19

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Piano scuola, è pronta solo Milano

Nel capoluogo lombardo stravolti gli orari di uffici e negozi per svuotare i mezzi pubblici. Nelle altre grandi città misure soft  
Vaccino, in campo l'esercito per la distribuzione. Intervista a Galli: «Voglio immunizzarmi subito, i medici no vax cambino mestiere»

Servizi  
da p. 3 a p. 7

Il governo che naviga a vista

**Paese ostaggio di una politica senza leader**

Pierfrancesco De Robertis

**D**estra e sinistra saranno pure categorie del passato, ma presentano ancora profonde differenze tra loro. Una tra tutte la questione della leadership. Mentre a destra Salvini, Meloni, Berlusconi si presentano con la propria faccia, a sinistra la leadership si sono ormai sfinite. Al punto che il Pd promette di correre alle prossime elezioni con il candidato di un altro partito (secondo Franceschini sarà Conte) e i Cinquestelle sono guidati da un non-leader per definizione provvisorio, Vito Crimi. Restando, i due partiti della coalizione di governo, in preda a una serie di correnti e correntine in mano piccoli o grandi cacicchi.

Continua a pagina 2

**LA PROPAGANDA LI ESALTA, SARANNO PERSINO SU UNA MONETA DA 2 EURO MA TUTTE LE PROMESSE FATTE AGLI INFERMIERI RESTANO SULLA CARTA**

### PRESI IN GIRO

Marin a pagina 3



DALLE CITTÀ

Milano, ginecologo sgozzato

**Il mistero di via Macchi Ora spunta l'ipotesi suicidio**

Palma nelle Cronache

Milano, la polemica

**Albero di Natale e addobbi a scuola «firmati» da Apple**

Anastasio nelle Cronache

Milano, l'inchiesta e la beffa

**«Chat degli orrori» Ma pedofili in cella solo pochi giorni**

Verri nelle Cronache



Dalla Orsomando alla Morgan, un libro le racconta

**Signorine Buonasera E la tv entrava in famiglia**

Cutò a pagina 34



Ieri ko in casa (3-0) per i bianconeri con la Fiorentina

**Juve-Napoli si giocherà Riscritta la classifica**

Servizio nel Qs

**Biffi**  
che sugo!  
CACCIO E PEPE  
www.biffi1852.it





**Domani l'ExtraTerrestre**

**ALIMENTI** Nel mondo si spreca il 22% dell'ortofrutta ritenuta «imperfetta» per gli standard estetici del mercato. Natale, un canone ecosostenibile



**Culture**

**AVVENTO** L'attesa del parto di Maria, tra esaltazione della maternità e rimozione della natura del corpo  
**Nadia Maria Filippini** pagina 10



**Visioni**

**PAUL MCCARTNEY** La «trilogia» dell'ex Beatle si completa: un disco inciso in un solitario «rockdown»  
**Fabio Francione** pagina 12

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE ■ EURO 2,00

MERCOLEDÌ 23 DICEMBRE 2020 - ANNO L - N° 305 [www.ilmanifesto.it](http://www.ilmanifesto.it) euro 1,50

**MANOVRA, LA RAGIONERIA DELLO STATO CHIEDE LO STRALCIO DI 14 NORME PER MANCANZA DI COPERTURE**

# Salta la salvaguardia degli esodati

■ A un passo dal voto di fiducia della Camera sul maxi-testo con 1.150 commi, la legge di bilancio ieri sera è tornata in commissione perché la Ragioneria generale dello Stato ha bocciato quattordici norme per mancanza di coperture economiche. Una delle norme

più importanti cassata è stata la nona salvaguardia per i cosiddetti «esodati»: la spesa prevista 115,1 milioni in sei anni per 2.400 persone. Chieste 60 modifiche agli emendamenti approvati dalla commissione Bilancio. L'emergenza continua. Il relatore della manovra

Fassina (LeU): «Questo è il nono provvedimento economico significativo da marzo». Oggi in Cdm arriva il Milleproroghe con lo stop alle trivellazioni. E già si prepara un altro decreto ristori e lo scostamento di bilancio a gennaio.  
**CICCARELLI A PAGINA 5**

## TAGLI ALL'EDITORIA Il rimosso liberista dei 5 Stelle

■ Sul finanziamento all'editoria il M5S sconta l'ideologia del capitalismo digitale che lo ha caratterizzato fin dalle origini. Per questo, nonostante

abbiano rinunciato a gran parte dei loro elementi identitari, non riescono a fare i conti con la stampa indipendente.  
**SANTORO A PAGINA 5**

## Tagli all'editoria Caro Martella, fu un peccato, ora è un'ideologia

VINCENZO VITA

Dopo la legge del 1981 n.416, che riformò l'editoria negli anni burrascosi della vicenda Rizzoli-Corriere della Sera all'ombra della loggia P2, si arriva al giorno faticoso del calendario: il 7 agosto 1990. Quando fu approvata la legge n.250, che introduceva i contributi diretti ai giornali, secondo criteri - in verità piuttosto laschi. La data, però, è importante. Il 6 dello stesso mese d'estate era stata varata la L.223 (Legge Mammì, l'allora ministro competente).

— segue a pagina 15 —

## Economia Gli sgravi fiscali sono una zattera per galleggiare

TOMMASO NENCIONI

Torna alle Camere la manovra di bilancio e torna puntualmente la politica degli sgravi fiscali, nelle forme e nelle direzioni più disparate, come asse portante della politica economica del governo. Nel mare di austerità che ci siamo inutilmente e ingiustamente imposti, lo sgravio fiscale è l'unica zattera di galleggiamento che le nostre classi dirigenti sembrano in grado di immaginare per un Paese naufrago. Bisogna capire la filosofia che sta dietro alla politica degli sgravi fiscali e denunciare i limiti.

— segue a pagina 15 —



foto di Ariel Schallit/Agf

L'Agenzia Italiana del Farmaco dà il via libera al primo vaccino anti-Covid prodotto da Pfizer e BioNTech. La somministrazione riguarderà tutta la popolazione sopra i 16 anni. Si parte il 27 dicembre allo Spallanzani di Roma, uno dei luoghi simbolo della pandemia **pagine 2,3**

## VERTICE RENZIANI-CONTE È tregua di Natale, in attesa del rimpasto



■ Nella seconda giornata di consultazioni tra Conte e la maggioranza sul Recovery Plan è stata la volta di Leu e dei renziani. Teresa Bellanova, capodelegazione di Italia Viva, annuncia che la task force del premier è ormai archiviata. La partita si sposta sulla composizione dell'esecutivo. **COLOMBO A PAGINA 5**

### all'interno

#### Sardegna «Piano casa», rivolta degli ambientalisti

**COSTANTINO COSSU** PAGINA 6

#### Vaticano Si alla beatificazione del giudice Rosario Livatino

**LUCA KOCCI** PAGINA 6

#### Israele 15 ricorsi alla Corte: «Lo Stato non è solo ebraico»

**MICHELE GIORGIO** PAGINA 8

## EMILIA ROMAGNA Bonaccini, dietro front sulla legge-condono



■ Un gran pasticcio. Senza dolo giurano i diretti interessati, ma comunque una legge potenzialmente in grado di regolarizzare, tramite il meccanismo del condono le speculazioni edilizie degli anni 70 e 80. La legge verrà bloccata oggi dalla Giunta dell'Emilia Romagna. **STINCO A PAGINA 6**

## ITALIA-TUNISIA Lo scandalo rifiuti travolge il ministro

■ Una rifiuti-connection tra Italia e Tunisia, con reati che vanno dalla corruzione allo smaltimento illecito, è stata scoperta dalla magistratura tunisina attraverso un'indagine iniziata ai primi di novembre. 12 gli arrestati e tra questi c'è il ministro dell'Ambiente tunisino Mustapha Araoui, rimosso dal suo incarico solo la sera prima. Nel container ricevuti senza autorizzazione dalla Soreplast rifiuti ospedalieri, centraline elettriche, plastica, scarti industriali e altri materiali tossici. Mittente la salernitana Sviluppo risorse ambientali Srl. **SGRENA A PAGINA 9**

## Lele Corvi



01223  
9 7710225 2151000  
Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Imp. CRM/23/2103



# il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 23 dicembre 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



**Apt e Bologna Welcome, l'anno che verrà**  
**Sicurezza, sport e cultura. «Riusciremo a rilanciare il turismo»**  
Rimondi e Zuppioli a pagina 18



## Piano scuola, è pronta solo Milano

Nel capoluogo lombardo stravolti gli orari di uffici e negozi per svuotare i mezzi pubblici. Nelle altre grandi città misure soft  
Vaccino, in campo l'esercito per la distribuzione. Intervista a Galli: «Voglio immunizzarmi subito, i medici no vax cambino mestiere»

Servizi  
da p. 3 a p. 7

**Il governo che naviga a vista**  
**Paese ostaggio di una politica senza leader**

Pierfrancesco De Robertis

**D**estra e sinistra saranno pure categorie del passato, ma presentano ancora profonde differenze tra loro. Una tra tutte la questione della leadership. Mentre a destra Salvini, Meloni, Berlusconi si presentano con la propria faccia, a sinistra la leadership si sono ormai sfarinata. Al punto che il Pd promette di correre alle prossime elezioni con il candidato di un altro partito (secondo Franceschini sarà Conte) e i Cinquestelle sono guidati da un non-leader per definizione provvisorio, Vito Crimi. Restando, i due partiti della coalizione di governo, in preda a una serie di correnti e correntine in mano piccoli o grandi cacicchi.

Continua a pagina 2

**LA PROPAGANDA LI ESALTA, SARANNO PERSINO SU UNA MONETA DA 2 EURO MA TUTTE LE PROMESSE FATTE AGLI INFERMIERI RESTANO SULLA CARTA**

### PRESI IN GIRO

Marin a pagina 3



DALLE CITTÀ

Bologna, l'assessore in campo

**Pd, Aitini incalza il segretario: «Siamo in ritardo per le Comunali»**

Rosato in Cronaca

Castiglione, il padre ai pm

**«Voglio giustizia per mio figlio morto sull'A1»**

Selleri in Cronaca

Calcio, al Dall'Ara alle 20,45

**Il Bologna aspetta l'Atalanta**  
**Emozione Barrow**

Servizi nel Qs



Dalla Orsomando alla Morgan, un libro le racconta  
**Signorine Buonasera**  
**E la tv entrava in famiglia**

Cutò a pagina 34



Ieri ko in casa (3-0) per i bianconeri con la Fiorentina  
**Juve-Napoli si giocherà**  
**Riscritta la classifica**

Servizio nel Qs



www.biffi1852.it





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Media**  
Mediaset, in campo  
gli indipendenti:  
«Serve l'intesa  
con Vivendi»

Blondi e Fontana  
— a pagina 17



**Concessioni**  
Autostrade,  
Cdp e fondi avanti  
per quota dell'88%  
A gennaio l'offerta

— a pagina 23

WWW.GRUPPONSA.IT

“  
Gestione integrale  
**CONTACTLESS**  
dei finanziamenti  
garantiti per Fondi,  
Banche e PMI

**nsa**  
FINANZIARIO MANAGEMENT

FTSE MIB 21844,33 +2,03% | SPREAD BUND 10Y 111,70 +0,10 | €/€ 1,2239 +0,54% | BRENT DTD 50,58 +0,42% | **Indici&Numeri** → PAGINE 38-41

## Scontro sul blocco delle trivellazioni

### MILLEPROROGHE

Nella bozza del Dl la norma che vieta la ricerca di gas e petrolio. Poi il dietrofront

Senza giacimenti l'Italia importerebbe greggio per 5 milioni di tonnellate

Bilancio chiuso in redazione alle 22,40

Scontro nel governo sul blocco di nuove concessioni di ricerca e sfruttamento di giacimenti di gas e petrolio. Una norma del ministero dello Sviluppo economico inserita nel di Militeproprache introduce il divieto a valere dal prossimo anno e la mancata proroga di permessi e concessioni in atto. Un bilibit del quale le associazioni di categoria nulla sapevano. Con il pericolo di mandare in crisi un settore importante dell'economia del Paese. Tentativo sventato solo in serata.

Gilberto, Mobili e Trovati — a pag. 3

### GLI ALTRI RINVI

**1**  
AUTOSTRADE E TARIFFE  
Piani finanziari:  
c'è tempo fino  
al 31 luglio 2021

**2**  
ALITALIA  
Entro il 30 giugno  
restituzione  
prestito di fine 2019

**3**  
BREXIT  
In arrivo le regole  
per le banche  
che operano in Italia

**4**  
FISCO E CONTRIBUENTI  
In vista mini rinvio  
per la lotteria  
degli scontrini

Servizio a pagina 2

## «Il Recovery rafforzi il 110%, lo vogliono Paese e Parlamento»

### INTERVISTA A FRACCARO

«Dalla legge di bilancio un primo passo, ma ora occorre andare avanti»

«Sul Superbonus abbiamo fatto un primo passo avanti, ma la partita non è chiusa. C'è il Recovery Plan e c'è lo scostamento di gennaio». Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Riccardo Fraccaro si fa forte del sostegno «di tutto il Paese e di tutto il Parlamento» per chiedere ancora di estendere l'incentivo dopo la proroga al 2022.

Giorgio Santilli — a pag. 3

### IL PIANO

Nella bozza del Governo 52 progetti con i dettagli sui fondi da utilizzare

Patta e Perrone — a pag. 3

### ALIMENTARE



L'emendamento. Da registrare le operazioni che superano la soglia complessiva delle 5 tonnellate per prodotto pena sanzioni comprese tra 5 mila e 20 mila euro

Cereali, allarme delle imprese: «No al registro dell'import»

Fuoco amico sulla filiera italiana della pasta. Un emendamento all'ultima legge di Bilancio impone infatti nuovi oneri di registrazione degli acquisti (soprattutto grano duro, grano tenero e orzo) per i grandi consumatori italiani. Un fardello burocratico a carico soprattutto delle industrie molitorie e della pasta.

Giorgio dell'Orifice — a pag. 10

### SPECIALE CIRCOLARE SUPERBONUS

#### Il nuovo manuale del Fisco

Nella circolare anche risposte ai quesiti di Speciale Telefisco del 27 ottobre



#### LIMITI DI SPESA IN CONDOMINIO

Unità di lusso contate nel plafond

#### PER IMMOBILI SOCIETARI

Sconto ai soci di società semplici

#### LE ISTRUZIONI

Il quadro dei chiarimenti del Fisco

De Stefani, Cavelli e Tosoni — a pag. 33-33

## Covid inglese, quarantena per chi torna

### L'EMERGENZA

Per chi rientra obbligo di tamponi all'arrivo Alitalia pronta ai rimpatri

Piano di rientro per gli italiani dalla Gran Bretagna, dopo il blocco delle frontiere a causa della variante del Covid. Potranno tornare i cittadini residenti nel nostro Paese o coloro che sono in condizioni

di criticità e urgenza. La decisione è stata presa dalla Farnesina, dopo una consultazione con i ministeri di Salute e Trasporti. Per chi torna, campione prima e dopo la partenza e obbligo di 14 giorni di quarantena in Italia. L'Unione europea ha invece auspicato misure coordinate tra tutti i Paesi per poter gestire i rientri. Alitalia ha dato la sua disponibilità per organizzare voli speciali per il rientro degli italiani dalla Gran Bretagna.

Filippetti — a pag. 9

**9.750** Il vaccino il 26 dicembre le dosi in Italia. Una infermiera sarà la prima

È il primo lotto di vaccino che arriva in Italia dal centro di produzione Pfizer in Belgio. Il siero arriverà all'ospedale Spallanzani di Roma per essere poi smistato

Marzio Bartoloni — a pag. 6

**Ambrosiano**  
Valutiamo & Acquistiamo I Tuoi Preziosi

Augura Buone Feste!  
e ringrazia la spettabile clientela.

Oreficeria  
33,50 € / ora.

Vi aspettiamo in via del Bollo 7  
Dal Lunedì a Venerdì dalle 9.00 alle 18.00 • Sabato dalle 9.00 alle 13.00

## Stangata in arrivo sulle auto aziendali

### LEGGE DI BILANCIO

Nelle pieghe della legge di Bilancio c'è una inasprimento della stretta scattata il 1° luglio sulla tassazione del fringe benefit di chi ha in uso auto aziendali. Stavolta non viene da uno dei tanti emendamenti approvati durante la maratona in commissione Finanze della

Camera, ma paradossalmente dalla mancanza di un intervento che distineschi il combinato disposto di norme diverse destinate a entrare in vigore in contemporanea. Il risultato sarà che modelli di vettura finora risparmiati dalla stretta vedranno salire di oltre il 30% la quota di benefit tassabile. E altri già colpiti lo saranno ancor più.

Maurizio Caprino — a pag. 31

### DIVORZI DIFFICILI

Cattolica chiede i danni a Bpm

Laura Galvagni — a pag. 29

### PANORAMA

#### LEGGE DI BILANCIO

Manovra, a rischio la copertura finanziaria per gli esodati

Scure sulla manovra. La Ragioneria dello Stato ha bocciato 14 norme perché senza copertura. A rischio, tra l'altro, la salvaguardia per gli esodati. A intervenire è stata la Ragioneria generale chiedendo lo stralcio di 14 emendamenti già approvati per mancanza di copertura. La Ragioneria ha anche chiesto la correzione di oltre 60 modifiche approvate.

a pagina 50

#### INDUSTRIA

Faac rileva Tiba con 135 milioni Obiettivo: essere leader nel mercato del parking Usa

Ilaria Vesentini — a pag. 13

#### STATI UNITI

Investimenti, Biden frena sull'accordo Europa-Cina

Joe Biden invita l'Europa a non essere precipitosa nella firma dell'accordo con la Cina sugli investimenti. Lo spiega il futuro consigliere per la sicurezza nazionale, Jake Sullivan, svelando una certa preoccupazione per l'accordo e facendo appello a fare fronte comune Usa-Uc.

a pagina 28

#### CONTI PUBBLICI

Germania, già nel 2022 bilancio in equilibrio

Colpita dalla crisi del Covid, già dal 2022 la Germania raggiungerà di nuovo il traguardo della soglia di Maastricht del 60% del debito? Il secondo un rapporto di Dz Bank, basterà una crescita nominale del 2%, rendimento del Bund a sette anni allo 0,25% e un modesto avanzo primario.

a pagina 20

#### EDITORIA

Cairo e Res pubblicità per blindare il gruppo

Ieri si è tenuto il consiglio di amministrazione di Cairo Comunicazione. Oggi toccherà invece a quello di Res Mediagroup chiudere il cerchio attorno a un'operazione in dicitura d'arrivo: la fusione fra le due concessionarie Res Pubblicità e Cairo Pubblicità.

a pagina 27

#### EVENTI

Accordo tra Gruppo 24 Ore e Teatro degli Arcimboldi

Operativa da gennaio la partnership strategica tra il Gruppo 24 Ore e Teatro Arcimboldi Milano per l'uso degli spazi del teatro della Biocca come location principale degli eventi organizzati da 24 Ore Eventi. L'accordo prevede anche lo sviluppo di progetti culturali.

a pagina 15

## lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Dall'Amuchina ai vini, Angelini cresce con altri mille talenti

Claudio Tucci — a pag. 38



Mercoledì 23 Dicembre 2020  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 302 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00  
Francia € 2,50



**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**

**Il condomino moroso perde il diritto a beneficiare del superbonus**

*Poggiani a pag. 31*

**GIUSTIZIA DIGITALE**

**I titoli esecutivi adesso viaggeranno anche online**

*Ferrara a pag. 32*

**SU WWW.ITALIAOGLIT**

**Superbonus - La circolare delle Entrate con le risposte ai quesiti**

**Milleproroghe - La bozza di decreto legge**

**Legge di Bilancio - Gli emendamenti approvati in commissione Camera**

**10 ONLINE**

**Ora il partito della Merkel vorrebbe riarmare la Germania, ma la Spd si mette di traverso**

*Tino Oldani a pagina 5*

**Italia Oggi**

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**IN EDICOLA CON**

**Italia Oggi**

**Il manuale anti-Covid**

**CODICE**

Disponibile anche sul sito [www.dassubbonemestri.com](http://www.dassubbonemestri.com)

**Pmi, revisione semplificata**

*In arrivo un principio distinto da utilizzare per le imprese meno complesse. Senza più le check list ma impostato sulla valutazione preliminare dei rischi*

Un principio di revisione separato e distinto da utilizzare per la revisione dei bilanci delle imprese meno complesse. Impostato non su procedure puntuali da seguire (tipo check list) ma su principi ai quali conformare le attività di revisione o seguendo l'approccio basato sulla valutazione preliminare dei rischi. Lo ha annunciato l'International auditing and assurance standard board (Iasab).

*Bozza a pag. 32*

**Natale pop e abete rovesciato. E un Capodanno che scoeca alle ore 16**

**PESCHERECCI**

**L'Italia ha perso la faccia davanti ad un avventuriero**

*De Felice a pag. 12*

Natale e Capodanno strani per colpa del Covid. C'è chi si lamenta, chi invita alla prudenza e chi ci scherza su, come i creativi del parco tematico Aquafan di Riccione che hanno tappezzato la Romagna con manifesti di sugeri raffiguranti Babbo Natale che dice: «Facciamo i bravi... e la terza ondata sarà quella della piscina a onde». Ai Bonaty, a Rimini, anticiperanno il Cenone a mezzogiorno ma con la tv sintonizzata sui canali di Tokyo. I veglioni sono prolati e il presidente romagnolo del Silb, il sindacato dei locali da ballo, Gianni Indino, andrà a caccia di chi organizzerà feste clandestine.

*Valentini a pag. 10*

**DIRITTO & ROVESCIO**

Dilettanti allo sbaraglio erano e dilettanti allo sbaraglio sono rimasti. D'altra parte una classe dirigente non si imbrocchia ma si deve contrarre con massima determinazione. I 5stelle eletti in Parlamento venivano in gran parte dal precariato. Entrati nella stanza dei bottoni hanno preferito circondarsi di gente improvvisata come loro che prende lo Stato, non come uno strumento complesso, ma come occasione per esprimere il proprio potere. Prendiamo l'ultimo fatto: gli italiani che, senza nessun preavviso, sono stati abbandonati negli aeroporti UK perché lì si è scoperto un mistake del Covid. La decisione è stata presa dal ministero della salute senza nemmeno avvisare il ministero degli esteri che sa come muoversi in questi frangenti. Gli altri paesi hanno diluito il blocco in 24-48 ore, in modo da poter far rientrare tutti. Salvo sottoporli a quarantena. Gli italiani invece sono stati abbandonati a loro stessi. Così ingarano.

**#GuardiamoAvanti**

**LA TV CAMBIA, GUARDIAMO AVANTI.**

**Non rinunciare ai tuoi programmi preferiti: verifica la tecnologia del tuo televisore e scopri come accedere al Bonus TV.**

**nuovatvdigitale.mise.gov.it +06 87.800.262**

**BONUS [TV]**

Ministero delle Attività Economiche

Con «Il manuale anti-Covid» a €9,00 in più





# la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 303

Mercoledì 23 dicembre 2020

Oggi con *Salute*

In Italia € 2,00

# Italia alla prova del vaccino

Approvato dall'Aifa arriverà a Roma a Santo Stefano, domenica la somministrazione. Gli 007 in campo per scongiurare furti Variante inglese del virus, migliaia bloccati a Londra. La Francia riapre le frontiere, via libera al rientro dei nostri connazionali  
**Conte, crisi più lontana. Amendola: "Subito il Recovery, in gioco 300 miliardi"**

### Il commento

## La misura di un leader

di **Dario Cresto-Dina**

Nell'ora più buia qualcuno deve portare il fuoco. L'era del vaccino sarà un banco di prova fondamentale per i leader della Terra, nessuno escluso, perché la pandemia è globale, più ancora di quanto accadde nella Seconda guerra mondiale. Il virus non riconosce neutralità o zone franche, tutti i civili sono soldati.

● a pagina 38

### L'altra emergenza

## L'enigma del debito

di **Domenico Siniscalco**

Dopo un ventennio di crescita il debito mondiale, pubblico e privato, sta accelerando fortemente e sta raggiungendo il 356 per cento del Pil. L'aumento è dovuto al crollo del Pil, ma soprattutto al nuovo debito emesso.

● a pagina 38

### Ecco chi saranno i primi



▲ **Torino** Mauro Rinaldi cardiocirurgo alle Molinette



▲ **Roma** Maria Rosaria Capobianchi virologa dello Spallanzani



▲ **Genova** Gloria Capriata infermiera caposala del San Martino



▲ **Milano** Massimo Galli infettivologo del Sacco

di **Berizzi, Bocci, D'Argenio, Foschini, Franceschini, Lauria Mastrobuoni, Tonacci e Vitale** ● da pagina 2 a pagina 13

### La storia

## Una lunga lotta da Edipo a Pasteur

di **Corrado Augias**

La storia dei vaccini racchiude una delle più straordinarie avventure dell'ingegno umano, vale a dire la lotta, e la vittoria, contro un nemico invisibile, capriccioso, mortale. Venuto da chissà dove, che colpisce a caso, ora risparmiando una comunità ora investendone un'altra per sterminarla.

● a pagina 6

### I cittadini e lo Stato

## Al tempo di Viropoli

di **Ivo Diamanti**

Siamo giunti alla XXIII edizione della ricerca, condotta da Demos per *Repubblica*, che rileva e analizza il "Rapporto fra gli italiani e lo Stato". Ma non c'è bisogno di ricerche per scoprire che è un anno speciale. Durante il quale abbiamo cercato di difenderci e reagire.

● alle pagine 10 e 11

### Le idee

## Umano o divino il mistero di Gesù tra psiche e fede

di **Eugenio Scalfari**



In questi giorni la società non soltanto italiana e non soltanto europea ma del mondo intero viene percorsa da ventate che alternano equilibrio e rivoluzione dei costumi. Direi che erano almeno quattrocento anni che non si vedevano fenomeni di questo genere.

● a pagina 41

### Rosario Livatino

## Diventa beato il giudice ragazzino ucciso dai boss

di **Miguel Gotor**

Il magistrato antimafia Rosario Livatino, conosciuto da molti italiani come «il giudice ragazzino», sarà beato. Lo ha deciso papa Francesco che ha promulgato il decreto con il quale se ne riconosce il martirio *in odium fidei*. Fu assassinato il penultimo giorno d'estate del 1990, a soli 37 anni, colpito da quattro sicari della «Stidda».

● a pagina 39

### Domani in edicola



La magia di Dante dall'Inferno al Paradiso



I segreti di Bezos mister 200 miliardi

**VIVINC**  
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

**VIVINC**  
330 mg + 200 mg compresse effervescenti  
acido acetilsalicilico + acido ascorbico  
20 COMPRESSE EFFERVESCENTI  
USO ORALE  
A. MENARINI

CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione! I medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Acetilsalicilico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Autorizzazione del 11/11/2020

### Il campionato



## Crollo Juve la Fiorentina vince 3-0

di **Gamba e Marchese**  
● alle pagine 50 e 51

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



Juve Martedì nero: cancellato il 3-0 con il Napoli e poi viene travolta allo Stadium dalla Fiorentina

BUCCHIERI, GARANZINI E ODDENINO - PP. 26-27



ANTONIO BARILLA

Il Collegio di garanzia dello Sport riscrive la classifica della Serie A, stabilisce che Juventus-Napoli si giochi cancellando il 3-0 a tavolino e toglie al club azzurro il punto di penalizzazione inflitto nei precedenti gradi di giudizio. Un ribaltone che suscita opposti stati d'animo. - P. 27



# LA STAMPA



MERCOLEDÌ 23 DICEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 SALUTE ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) | ANNO 154 | N. 352 | IN ITALIA | SPEZIAZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DGB-TO | www.lastampa.it | GNN

### LA POLITICA

BELLANOVA: "SERVE VISIONE"

## Conte-Renzi la tregua natalizia allontana la crisi

CARLO BERTINI



BARBERA, LA MATTINA E SORGI - PP. 6-7

LE DECISIONI NECESSARIE ALLA RIPARTENZA

## TRE IDEE FACILI PER IL DEBITO

MASSIMO CACCIARI

È ormai chiaro che si potrà avviare la "ricostruzione" soltanto a campagna di vaccinazione in corso e "immunità di gregge" più o meno garantita. Questo non dovrebbe tuttavia escludere che a questa "ricostruzione" si pensasse fin d'ora, e non semplicemente a slogan tipo "economia verde", "informatizzazione", o, peggio, riprendendo mantra con cui ogni governo da decenni, destro o sinistro che sia, infarcisce i suoi programmi: "riforma dell'amministrazione", "semplificazione", "lotta all'evasione". Dietro la cortina fumogena dei quotidiani decreti tutti alla fine riducibili all'aurea raccomandazione "state a casa", gli interventi a sostegno di imprese e lavoratori per quanto cospicui nella loro massa continuano a giungere in ritardo e sono tali da creare spesso ulteriori diseguaglianze tra le categorie più colpite.

CONTINUA A PAGINA 21

DOMENICA MATTINA LE PRIME DOSI ALLO SPALLANZANI DI ROMA. SPERANZA: "UN'ARMA IN PIÙ"

## Pronti i primi novemila vaccini ma le Regioni sono in ritardo

Il medico che curò il paziente 1: "La stretta non basta, serve un altro lockdown"

Dopo il via libera dell'Aifa, in arrivo 9.750 vaccini. Il ministro della Salute, Speranza: "Adesso abbiamo un'arma in più". Si comincerà con cinque dipendenti dello Spallanzani di Roma, a fine gennaio gli italiani vaccinati saranno un milione. Partenza in salita nelle Regioni con pochi medici e zero formazione. Parla il primario che curò il paziente 1: "La stretta non basta, serve il lockdown".

SERVIZI - PP. 2-5

### LA TESTIMONIANZA

LA SCRITTRICE RACCONTA LA STORIA DEL SUO RAPPORTO CON I FARMACI CONTRO LE INFEZIONI

## PERCHÉ QUELLA PUNTURA CI SALVERÀ

DACIA MARAINI

Io certamente mi vaccinerò. Ho fiducia nei vaccini. Ne ho fatto uno

da piccola contro il vaiolo di cui porto ancora il segno... E non ho avuto problemi.

CONTINUA A PAGINA 21

### IL PERSONAGGIO

## Il sogno di Tamara: "Scalo il K2 d'inverno prima degli uomini"



Tamara Lunger è nata a Bolzano il 6 giugno 1986. Ha già scalato gli 8.611 metri del K2 nell'estate del 2014

ALBERTO ABBURRA

Tamara Lunger, 34 anni, ha deciso che il suo sogno è un fazzoletto di neve a 8.611 metri. - P. 13

## UNA VETTA INSIDIOSA CHE INCANTA LE DONNE

REINHOLD MESSNER

L'invernale al K2 di questi giorni? È la fine della moda delle invernali. E non solo perché è l'ultimo Ottomila che non è stato scalato d'inverno. - P. 13

### LA LETTERA

TORINO, L'APPELLO DI 450 DETENUTI

## Ascoltate il nostro grido qui dietro le sbarre sta morendo il diritto

IDETENUTI DEL LORUSSO E CUTIGNO

Caro direttore, in una situazione già complicata si intrecciano gli effetti della pandemia dietro le sbarre: regole di distanziamento impossibili da rispettare, pur volendo, a causa di celle saturate e docce comuni; contagi che aumentano e la difficoltà di tracciamento che si evidenzia giorno dopo giorno all'esterno, figurarsi qui dentro. Ricordiamo che l'epidemia ha richiesto l'applicazione di misure particolarmente stringenti anche sulla popolazione detenuta allo scopo di contenere i contagi. Purtroppo non sono servite così come servono a ben poco gli articoli inseriti nel "decreto ristori".

CONTINUA A PAGINA 21

### IL COMMENTO

UCCISO DALLA MAFIA, LIVATINO SARÀ BEATO

## IL GIUDICE CHE SFIDÒ I CLAN CON LA FEDE

DON LUIGI CIOTTI

Il decreto con cui Francesco autorizza la beatificazione di Rosario Livatino è l'emozionante conclusione di un cammino iniziato tanti anni fa, quando Giovanni Paolo II definì il giovane giudice «martire della giustizia e, indirettamente, anche della fede». Il 9 maggio 1993 il Papa si trovava in Sicilia in visita pastorale e aveva incontrato in forma privata i genitori del magistrato ucciso, Rosalia e Vittorio. Gli avevano parlato del figlio e mostrato i suoi quaderni. In seguito il Papa - scosso da quell'incontro - pronuncerà il memorabile anatema contro la mafia. - P. 9 LAUGATA - P. 9



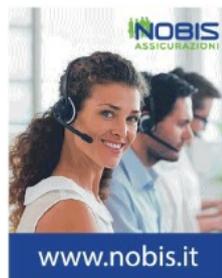
### BUONGIORNO

Lo so, è un anniversario sbilenco ed è pure di ieri: i centododici anni dalla nascita di Gianluigi Bonelli, il creatore di Tex Willer. È che io adoro Tex Willer. In un libro memorabile di Claudio Paglieri (Non son degno di Tex) si collocavano in 2 mila 410 i nemici fatti secchi da Tex. Allora eravamo intorno all'albo numero cinquecento, ora siamo al 722 quindi, se è rimasto in media, ne ha accoppiati più di 3 mila 500. E non sbaglia un colpo, ammazza solo i cattivi, mai per errore ha ammazzato un buono. Lui fa così: sospetta di un tizio e lo gonfia di pugni finché non confessa. Non è precisamente un garantista ma, ragazzi, errori giudiziari zero. È stato ferito un centinaio di volte, regolarmente alla spalla o di striscio alla testa («è solo un graffio...»), roba da emicrania cronica e braccia paralizz-

### Bistecca e patatine

MATTIA FELTRI

zate ma, figuriamoci, lui è sempre lui. Ha quarant'anni da almeno quarant'anni. Quando arriva al saloon dopo una settimana di deserto si scola un doppio whisky. Alla sera, se non è nella prateria a sgranocchiare carne secca, si fa una bistecca alta due dita con una montagna di patatine fritte. Mai visto con una mela o un pinzimonio. Chiunque al suo posto avrebbe la gotta da metà anni Sessanta, invece non succede niente e che non sia previsto, la dichiarata ripetitività è il suo trionfo, magari si strappa la camicia gialla che indossa da che è nato, e la pagina dopo ha la stessa camicia miracolosamente intonsa: nulla può cambiare, né il finale né i pantaloni. Una cosa precisissimamente italiana, casomai confidaste nel 2021. (Il Buongiorno va in pausa, torna venerdì 8 gennaio).



### Ragionare sulle prossime sfide della portualità italiana

«L'insegnamento arrivato da quest'anno così difficile è che non bisogna dare niente per scontato. Abbiamo dovuto fare i conti con un sistema consolidato, che negli anni ha garantito una sostanziale stabilità di traffici, e da tutto il contorno di rapporti e procedure che attorno a tale sistema si sono sviluppati. E a un certo punto abbiamo dovuto renderci conto, di fronte al disastro che stavamo fronteggiando, che servivano flessibilità, capacità di reagire presto e in modo efficiente». Il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, comincia a tratteggiare così il bilancio dell'annata che ci mettiamo alle spalle. E pensa alle prossime sfide che dovrà affrontare la portualità italiana, chiamata a rimboccarsi le maniche in vista della ripresa dei traffici e «a mettere a frutto la maggiore consapevolezza sviluppata in questi mesi, rispetto alle risorse a disposizione e alle problematiche da affrontare». «Va rivisto l'impianto normativo che governa il sistema portuale, si deve procedere all'ammodernamento delle **AdSP**, rendere definitivo l'uso di quelle tecnologie che nel momento peggiore della crisi ci ha permesso di mandare avanti le nostre banchine in collaborazione con tutti gli attori della filiera. Si tratta di un salto culturale che dobbiamo compiere tutti insieme, un nuovo atteggiamento di fronte al mondo che verrà. In un paese storicamente diviso abbiamo imparato il valore del fare squadra: è da qui che si deve partire per un programma strategico di crescita per tutto il paese». Lei ha da sempre puntato ad una revisione del Codice degli appalti.

Negli ultimi tempi molti spingono per un decreto semplificazione dedicato ai porti e alla logistica. Qual è la scelta preferibile? Non credo che le due cose si escludano a vicenda. Ciò che è non più evitabile è un ragionamento serio sulla realizzazione delle opere pubbliche: una media italiana di circa 13 anni rispetto ai 3-4 anni del resto dell'Europa dimostra che qualcosa non va per il verso giusto. Sotto questo aspetto il Recovery Fund rappresenta una sfida enorme perché entro il 2026 i soldi messi a disposizione dovranno essere tutti spesi. Considerando le spinte contrarie che arrivano dai paesi sovranisti e il funzionamento all'unanimità delle procedure europee non possiamo correre rischi a causa di un sistema normativo troppo rigido. Sia chiaro, non si tratta né di volontà arbitraria di liberalizzare le gare pubbliche né di aggirare le norme ambientali: semplicemente le opere devono potersi realizzare in tempi ragionevoli. Sullo strumento più adatto non mi pongo problemi. Conta centrare l'obiettivo. Per Bruxelles i porti italiani sono chiamati a pagare le tasse. Quale linea converrà seguire per difendere le prerogative della nostra portualità? **Assoporti** ha sposato l'impostazione seguita dal MIT e, corroborata da eminenti giuristi, sulla diversità del caso italiano rispetto al Nord Europa, considerato dalla Commissione come un modello acquisito una volta per tutte. Le **AdSP** della penisola non fanno business, sono delegate dallo Stato anche per quanto riguarda gli aspetti fiscali. Ciò su cui non bisognerà mollare nemmeno di un millimetro, in tema di replica, sarà l'esclusione delle banchine italiane dalla materia degli aiuti di Stato. Sulla riscossione delle tasse sarà sempre possibile trovare un accordo ma se, specie in un periodo di grandi investimenti pubblici, si entra in quel campo minato non si sa dove andremo realmente a parare. Il settore delle crociere è quello che ha subito maggiormente le conseguenze della crisi pandemica. In quale direzione bisognerà muoversi nel breve termine? Se la portualità tutta ha vissuto un annus horribilis per il settore delle crociere il discorso delle criticità è moltiplicato in modo esponenziale. È per questo che, almeno fino alla ripresa più o meno normale delle attività, serve un sostegno pubblico per garantire la sopravvivenza del cluster. Superato questo periodo il comparto sarà trascinato dalla voglia di viaggiare, di fare turismo che la pandemia non può aver cancellato.



Ovviamente quando parlo di sostegno mi riferisco, ad esempio, a tutte le facilitazioni e

---



## Porto&Interporto

### Primo Piano

---

le agevolazioni che il sistema portuale può garantire alle compagnie. Poi, insieme, sarà necessario mettere mano ad un adeguamento delle attività crocieristiche alla nuova normalità. Cosa suggerisce? Intanto, sarà necessario ricostruire l'immagine delle crociere sotto l'aspetto della comunicazione: le navi, già oggi, sono uno dei luoghi più sicuri in cui passare il proprio tempo. Poi bisognerebbe modificare le strategie commerciali, guardando con più attenzione alla valorizzazione delle risorse culturali e ambientali della nostra penisola. Non ha più senso concentrare le rotte su pochi porti, come Civitavecchia o Venezia, rischiando l'effetto congestionamento. Insieme ai territori andrebbero analizzate e sfruttate tutte le enormi potenzialità turistiche dell'Italia guardando a quei porti meno frequentati che però hanno capacità di accoglienza e possibilità e voglia di investimenti. Qual è stato il ruolo di **Assoport** nel fronteggiare la pandemia? Anche e soprattutto grazie all'uso della tecnologia **Assoport** è stato il luogo di coordinamento di tutta la portualità italiana. I presidenti delle varie **AdSP** si sono costantemente tenuti in contatto tra di loro e con il MIT per costruire una linea comune in grado di risolvere i problemi e garantire la piena operatività degli scali. Tra le eredità positive della pandemia c'è proprio questa possibilità di riunirsi online, più volte al mese, che dovremo sfruttare anche in futuro. Avere una strategia comune, riuscire a rafforzarla costantemente, è il modo migliore per affrontare come sistema il rapporto come terminalisti, compagnie, big player della logistica. Cosa si aspetta dal 2021? Un sano ritorno alla normalità. L'anno prossimo sarà quello della parziale ripresa che ci permetterà di prendere lo slancio per il consolidamento nel biennio successivo. Dovremo muoverci con responsabilità e competenza, nella piena consapevolezza della posta in gioco. Giovanni Grande

## Il Secolo XIX

### Primo Piano

# Porti, De Micheli usa il pugno di ferro Fuori al primo giro gli uomini di Delrio

SIMONE GALLOTTI

Un paio di conti la ministra Paola De Micheli li ha già regolati. Pino Musolino ha preso possesso di Civitavecchia, lasciandosi alle spalle l'assedio di Venezia dove era stato circondato da Comune e Regione e ha già lanciato la strategia per il rilancio dopo la parentesi di governo di Francesco Maria Di Majo. Il presidente del porto ha iniziato con una mossa a sorpresa e la prima visita è stata ai portuali guidati da Enrico Luciani, mai stato tenero con Di Majo. Musolino vuole ripartire da due certezze: l'aiuto degli enti locali per chiudere la partita del bilancio e il rilancio del trasporto passeggeri, azzerato dalla pandemia. Il compito è subito in salita, mai quanto per quelli che sono rimasti fuori da questa tornata di nomine. A Livorno va Luciano Guerrieri, vecchia conoscenza dei porti toscani. Aveva guidato Piombino, è un conoscitore profondo di quella realtà. Anche per lui la prima sfida non sarà facile: sulle banchine si litiga come non mai e il clima è reso ancora più pesante dalle inchieste della Procura. Musolino e Guerrieri sono chiamati a trovare soluzioni rapide ai problemi lasciati dai predecessori. Il messaggio della De Micheli è anche politico: ha spazzato via in un paio di mosse due nomi scelti, quando sedeva sulla poltrona dei Trasporti, dal rivale e compagno di partito Graziano Delrio. Il terzo tassello invece è frutto di una partita tutta locale, in cui Roma conta poco. Andrea Annunziata è il prescelto per guidare i porti di Napoli e Salerno. Perché lo vuole il governatore Vincenzo De Luca e perché lo chiedono gli operatori salernitani. E poi Annunziata ha il supporto di una parte dei grillini. Quindi nonostante gli inciampi, compresi quelli giudiziari che il quasi presidente si porta dietro da Catania un'inchiesta per peculato, toccherà a lui prendere il posto di Pietro Spirito. Anche a Genova si sono agitate le acque sul segretario generale da affiancare a Paolo Signorini. L'ipotesi Rettighieri è in calo: troppi i ruoli per il super capo del piano straordinario delle opere portuali. Così, dopo tante complicazioni la soluzione più semplice sembra quella più probabile e a Marco Sanguineri potrebbe essere chiesto di rimanere nel ruolo di vice. --



## Botta: Dal 26 Dicembre blocco dei porti

Redazione

ROMA ATTENZIONE, ATTENZIONE DAL 26 DICEMBRE BLOCCO DEI PORTI, un altro calcio nello stomaco all'economia del Paese. Inizia così il post sulla pagina Facebook di Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto. La denuncia riguarda quello che succederà a proposito dei controlli radiometrici. Entro la data del 15 Dicembre -spiega il post del direttore- il Mise (ministero dello Sviluppo Economico) avrebbe dovuto emanare un Decreto in cui fissare in modo preciso e puntuale l'elenco dei prodotti a cui applicare, in fase di sbarco in un porto italiano, la sorveglianza (controllo) radiometrico. Mancando tale decreto il controllo dovrà essere esteso senza limitazioni a circa il 70% delle merci importate nel nostro Paese, rendendo di fatto impossibile la consegna di ogni tipologia di prodotto che includa parti metalliche. Esempio: le viti presenti nei mobili da montare, le fibbie e bottoni nei vestiti, qualsiasi prodotto includente parti metalliche, anche in piccole quantità, sarà soggetto a controlli scrive ancora Giampaolo Botta. L'Italia sarà l'unico Paese in Europa ad avere una normativa così penalizzante per la propria economia. Di tempo per mettere apposto le cose ce ne è stato, la normativa radiometrica attende da 10 anni una sua ridefinizione, ma nulla è stato fatto. Anche le nostre lettere inviate mesi fa sono restate inevase. Questo Paese, le sue amministrazioni non solo non hanno da decenni una visione economica ma neanche sanno gestire, con diligenza e buon criterio, l'ordinaria amministrazione così che a farne le spese saranno le importazioni italiane di prodotti lavorati e semilavorati. Una vera assurdità -conclude il direttore generale- i controlli radiometrici devono esserci ma devono essere mirati a tutelare la salute di lavoratori e cittadini, non a massacrare l'economia italiana già fragile e precaria. Ministro -si appella per evitare il blocco dei porti- rispondi alle categorie economiche sul punto, batti un colpo se esisti.

The screenshot shows the website 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCIERI' with a navigation menu including 'MAGAZINE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTRI PORTI'. The main article is titled 'Botta: "Dal 26 Dicembre blocco dei porti"' with a sub-headline 'Allarme di Spediporto per i controlli radiometrici'. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - ATTENZIONE: ATTENZIONE DAL 26 DICEMBRE BLOCCO DEI PORTI...'. There is a photo of Giampaolo Botta and a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items.

## Tasse e porti, 60 giorni per fare l' Impresa

di Enrico Vergani

Sensitive. Così viene espressamente classificata la decisione adottata il 4 dicembre scorso dalla Commissaria alla Concorrenza in merito all' esenzione fiscale IRES prevista per le Autorità di Sistema Portuali ('AdSP'), ritenendola incompatibile, sotto il profilo della distorsione della concorrenza, con i principi dell' Unione Europea in materia di aiuti di Stato. L' aggettivo non è improprio: sessanta giorni dalla notifica in forma ufficiale della decisione - ad oggi non ancora perfezionata - è il termine draconiano richiesto al fine di porre mano alla richiesta modifica normativa, che dovrebbe entrare in vigore al più tardi nel 2022. Le conseguenze di un mancato adeguamento possono essere estremamente serie, traducendosi non solo nell' apertura di una procedura di infrazione, ma in possibili ricadute negative sull' accesso al Recovery Fund di cui, in materia di logistica, l' Italia ha un bisogno estremo. La decisione mostra il fianco a critiche, soprattutto nell' identificazione del mercato rilevante: per i porti italiani il benchmark sarebbe costituito dai porti del grande Nord e, in via indifferenziata, dai principali porti dell' Unione e non dai vicini porti del Nord Africa la cui politica aggressiva ha introdotto una variabile estremamente significativa nella portualità del Mediterraneo. Allo stesso tempo, tuttavia, le rappresentazioni offerte dall' Italia a sostegno del proprio sistema sono state del tutto formali e hanno evidenziato più che la peculiarità del sistema Italia nell' ambito delle categorie dei landlord port, la totale inadeguatezza dell' attuale organizzazione a fare fronte alle sfide del presente, senza dover scomodare il futuro. Allora forse la decisione sensitive ci può servire a fare un po' di chiarezza. La definizione delle AdSP quali 'enti pubblici non economici' adottata dal decreto Legislativo 169 del 4 agosto 2016 non ha nessuna natura ontologica né pare il frutto di accurate qualificazioni giuridiche. Molto semplicemente, era l' unico modo di consentire un rapido approccio alla riforma (incentrata prevalentemente sulla governance e non certo sulle attività e funzioni) agganciandola alla corsia preferenziale della 'Legge Madia'. Le AdSP in realtà hanno natura di impresa, svolgendo attività di rilevanza economica. L' AdSP - e cito la sentenza 1016 / 2019 del Tribunale di Genova - deve essere ritenuta impresa ai fini della normativa antitrust rispetto all' attività di concessione dietro corrispettivo di aree, mercato sul quale la stessa occupa pacificamente una posizione dominante quale monopolista, cui è demandata ex lege la gestione in via esclusiva delle aree portuali. Queste imprese allora devono muoversi con efficienza in un contesto normativo che consenta a loro di competere, non già concedendo uno statuto privilegiato sugli utili realizzati, ma consentendogli di muoversi in un' ottica di mercato efficiente. Senza entrare nel merito della questione dell' organizzazione dei porti in forma di SpA, ci sono cose che debbono essere dette e fatte e non più ritardate: Il riconoscimento della natura di impresa delle Autorità; Il regolamento sulle concessioni di cui all' art.18 legge 84/1994 che non può più essere ritardato od affidato ad interpretazioni suppletive; La revisione dei servizi di interesse generale e, per il settore delle crociere, pesantemente ferito dalla crisi Covid-19, la previsione di una disciplina organica dei servizi delle stazioni marittime; La valorizzazione del ruolo dei porti e delle Autorità quali Operatori di Servizi Essenziali (OSE) ai termini della Direttiva NIS - Network Information Security del Parlamento Europeo 2016/1148, cui ha dato attuazione il DLGS 18.05.2018, no. 65; La tutela garantita ai Porti ed alle attività che consentono l' accesso sicuro ai medesimi quali 'attivi strategici' ovvero quelle infrastrutture critiche, siano esse fisiche

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo » [M](#) [E](#) [S](#) [I](#) [N](#) [I](#) [Q](#)

22 Dicembre 2020 — Interventi  
**Autorità di Sistema Portuale al bivio**  
**Tasse e porti, 60 giorni per fare l' Impresa**  
 di Enrico Vergani  
 Avvocato marittimo dello studio Bonaffini&C

Sensitive. Così viene espressamente classificata la decisione adottata il 4 dicembre scorso dalla Commissaria alla Concorrenza in merito all' esenzione fiscale IRES prevista per le Autorità di Sistema Portuali ('AdSP'), ritenendola incompatibile, sotto il profilo della distorsione della concorrenza, con i principi dell' Unione Europea in materia di aiuti di Stato.

Queste imprese allora devono muoversi con efficienza in un contesto normativo che consenta a loro di competere, non già concedendo uno statuto privilegiato sugli utili realizzati, ma consentendogli di muoversi in un'ottica di mercato efficiente.

partiali.  
 Queste imprese allora devono muoversi con efficienza in un contesto normativo che consenta a loro di competere, non già concedendo uno statuto privilegiato sugli utili realizzati, ma consentendogli di muoversi in un'ottica di mercato efficiente.

partuali.  
 Queste imprese allora devono muoversi con efficienza in un contesto normativo che consenta a loro di competere, non già concedendo uno statuto privilegiato sugli utili realizzati, ma consentendogli di muoversi in un'ottica di mercato efficiente.

o virtuali, tra cui l' energia, i trasporti, al fine dell' applicazione della normativa sul Golden Power; L' attuazione coraggiosa della normativa sulle Zone Economiche Speciali in cui i Porti, imprese ed attivi strategici

---



## Port News

### Primo Piano

---

del nostro Paese, potranno costituire centri di attrazione per interessi stranieri, senza essere peraltro dagli stessi fagocitati. A qualcuno che si chiede dove siano le riforme e quanto siano organiche, mi sono permesso di sottoporre questa minima lista della spesa, certo che molti, con analisi certamente più approfondita della mia, sapranno fare di più e di meglio. Ma il problema è soprattutto culturale, legato alla difficoltà di lavorare assieme. Sul punto chiudo con le parole di un lungimirante e competente galantuomo dei moli, Giuliano Gallanti, che a chiosa della sua esperienza a Livorno, sottolineò la necessità di «creare in Italia un clima culturale simile a quello che c'è nei grandissimi porti, in cui gli operatori non sono solo competitor ma parte integrante di una vera e propria comunità portuale». Di questo atteggiamento abbiamo davvero tanto bisogno.

## Fvg, Fedriga: innovazione centrale rinascita Porto vecchio

Sogno per la sostenibilità e l'innovazione Trieste, 22 dic. (askanews) - "Il nostro sogno è che Porto vecchio diventi il luogo di incontro fra chi fa innovazione e ricerca ai massimi livelli mondiali e le piccole start-up del territorio. Incontri che non vanno limitati ai grandi meeting di carattere scientifico ma che possono concretizzarsi in diversi momenti della vita quotidiana. Per raggiungere, però, questo obiettivo l'ex scalo **portuale** di Trieste deve trasformarsi, grazie alla spinta di tutte le istituzioni, in un'area viva e ricca di opportunità". Lo ha affermato questa mattina il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, durante la presentazione in Regione del progetto Nasi (North-Adriatic Summer Institute), promosso dalla Fondazione Internazionale di Trieste per il progresso e la libertà delle scienze (Fit). Primo atto dell'iniziativa la firma oggi - da parte del governatore Fedriga, del sindaco del Comune di Trieste Roberto Dipiazza e del presidente della Fit Stefano Fantoni - di una lettera per chiedere al Governo un sostegno alla realizzazione di Nasi, un istituto di ricerca indipendente, di natura pubblico-privata e senza scopo di lucro, dedicato interamente allo studio e alla promozione multidisciplinare dei principi fondamentali della Scienza della sostenibilità e delle sue applicazioni nei sistemi fisici, computazionali, biologici e sociali. "Sulla progettualità riguardante il Porto vecchio di Trieste c'è piena sintonia fra le istituzioni. Siamo convinti - ha affermato Fedriga - che l'innovazione debba essere centrale nello sviluppo di questa area. Per questo, insieme al Comune e all'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**, stiamo progettando sia la riqualificazione di due grandi magazzini abbandonati che la realizzazione di tutti i servizi necessari a chi deciderà di insediarsi in questa parte della città ancora abbandonata". "Noi crediamo con convinzione nel piano di recupero di una parte importante dell'ex scalo **portuale** che, una volta terminato, potrà ospitare tutti gli uffici della Regione". "Per superare gli ostacoli, però, serve gioco di squadra e passione. Fattori - ha sottolineato Fedriga - che metteremo in campo anche nella realizzazione del nuovo istituto dedicato alla sostenibilità. Lavorando insieme la nostra comunità deve superare la logica del 'no se pol' che per troppo tempo ha caratterizzato la città di Trieste". Prima della firma della lettera rivolta al Governo è stato ricordato che la nomina di Trieste a "Città europea della Scienza 2020" e la realizzazione a settembre di Esos Euroscience Open Forum, hanno messo in evidenza, in tutto il mondo, l'importante apparato scientifico attivo in questo territorio. L'incontro fra innovazione e imprenditoria offre infatti enormi potenzialità per il Friuli Venezia Giulia, che può fare da traino sia all'Italia che all'Europa. Su queste basi la nascita dell'istituto Nasi - unico a livello globale interamente dedicato alla Scienza della sostenibilità - rappresenta una chance da non perdere.



## Il Friuli

### Trieste

## La Regione lancia il progetto Nasi

*Lettera per chiedere al Governo un sostegno alla realizzazione di un istituto di ricerca indipendente, pubblico-privato e senza scopo di lucro, in Porto Vecchio*

"Il nostro sogno è che Porto vecchio diventi il luogo di incontro fra chi fa innovazione e ricerca ai massimi livelli mondiali e le piccole start-up del territorio. Incontri che non vanno limitati ai grandi meeting di carattere scientifico ma che possono concretizzarsi in diversi momenti della vita quotidiana. Per raggiungere, però, questo obiettivo l' ex scalo **portuale** di Trieste deve trasformarsi, grazie alla spinta di tutte le istituzioni, in un' area viva e ricca di opportunità". Lo ha affermato questa mattina il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, durante la presentazione in Regione del progetto Nasi (North-Adriatic Summer Institute), promosso dalla Fondazione Internazionale di Trieste per il progresso e la libertà delle scienze (Fit). Primo atto dell' iniziativa la firma oggi - da parte del governatore Fedriga, del sindaco del Comune di Trieste Roberto Dipiazza e del presidente della Fit Stefano Fantoni - di una lettera per chiedere al Governo un sostegno alla realizzazione di Nasi, un istituto di ricerca indipendente, di natura pubblico-privata e senza scopo di lucro, dedicato interamente allo studio e alla promozione multidisciplinare dei principi fondamentali della Scienza della sostenibilità e delle sue applicazioni nei sistemi fisici, computazionali, biologici e sociali. "Sulla progettualità riguardante il Porto vecchio di Trieste c' è piena sintonia fra le istituzioni. Siamo convinti - ha affermato Fedriga - che l' innovazione debba essere centrale nello sviluppo di questa area. Per questo, insieme al Comune e all' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, stiamo progettando sia la riqualificazione di due grandi magazzini abbandonati che la realizzazione di tutti i servizi necessari a chi deciderà di insediarsi in questa parte della città ancora abbandonata". "Noi crediamo con convinzione nel piano di recupero di una parte importante dell' ex scalo **portuale** che, una volta terminato, potrà ospitare tutti gli uffici della Regione". "Per superare gli ostacoli, però, serve gioco di squadra e passione. Fattori - ha sottolineato Fedriga - che metteremo in campo anche nella realizzazione del nuovo istituto dedicato alla sostenibilità. Lavorando insieme la nostra comunità deve superare la logica del 'no se poi' che per troppo tempo ha caratterizzato la città di Trieste". Prima della firma della lettera rivolta al Governo è stato ricordato che la nomina di Trieste a "Città europea della Scienza 2020" e la realizzazione a settembre di Esof Eurosciences Open Forum, hanno messo in evidenza, in tutto il mondo, l' importante apparato scientifico attivo in questo territorio. L' incontro fra innovazione e imprenditoria offre infatti enormi potenzialità per il Friuli Venezia Giulia, che può fare da traino sia all' Italia che all' Europa. Su queste basi la nascita dell' istituto Nasi - unico a livello globale interamente dedicato alla Scienza della sostenibilità - rappresenta una chance da non perdere. Si tratta di una iniziativa che si ispira a realtà già affermate come l' istituto di Santa Barbara negli Stati Uniti. Grazie a Nasi Trieste potrebbe diventare la sede di studi multidisciplinari e di formazione avanzata, coinvolgendo in un dialogo attivo i massimi esperti internazionali di diverse discipline - alcuni di questi già premiati con il Nobel - e i ricercatori, i dottorandi, gli industriali, gli amministratori pubblici e la società civile. Il North-Adriatic Summer Institute vuole essere infatti un grande laboratorio in cui la ricerca avanzata e l' imprenditoria si confrontano e favoriscono il trasferimento e la valorizzazione delle conoscenze per rispondere ai reali bisogni economici e sociali del Friuli Venezia Giulia.





# Il Nautilus

Trieste

## Masotti Cassella per il porto di Trieste

Milano- Si è finalmente completato l' iter di compravendita del **Porto di Trieste** che sancisce il forte investimento ungherese per lo sviluppo e la piena riqualificazione dell' area, con la cessione alla società pubblica ungherese Adria Port dell' ex raffineria Aquila/Teseco. È stato infatti siglato l' atto di avveramento delle condizioni sospensive, rendendo efficace il closing che rafforza i rapporti dello scalo triestino con il Centro-Est Europa, destinato a diventare un moderno terminal multi-purpose, 'sea exit' in entrata e in uscita per il mercato magiaro. Masotti Cassella ha affiancato il governo ungherese in tutto il lungo percorso di stesura e completamento dell' accordo avviato nel 2019 con l' Autorità Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, che prevede la valorizzazione dell' ex sede dell' impianto petrolifero dell' Aquila con un investimento di circa 100 milioni. Alla guida del team italiano, il partner Mascia Cassella con Stefano del Vecchio, Serena Filippi e Nicolò Adavastro, in tandem con gli studi magiari Oppenheim e Patay Attorney. I venditori sono stati assistiti quanto a Seastok e dall' avv. Pietro Meda, Partner di Lexint, e per Teseco dal prof. avv. Francesco Barachini dello studio BP Legal e dal prof. avv. Antonio Rizzi dello studio Vietti e associati.



## Masotti Cassella per il porto di Trieste

Milano, 22 dicembre 2020 - Si è finalmente completato l' iter di compravendita del **Porto** di **Trieste** che sancisce il forte investimento ungherese per lo sviluppo e la piena riqualificazione dell' area, con la cessione alla società pubblica ungherese Adria Port dell' ex raffineria Aquila/Teseco. È stato infatti siglato l' atto di avveramento delle condizioni sospensive, rendendo efficace il closing che rafforza i rapporti dello scalo triestino con il Centro-Est Europa, destinato a diventare un moderno terminal multi-purpose, "sea exit" in entrata e in uscita per il mercato magiaro. Masotti Cassella ha affiancato il governo ungherese in tutto il lungo percorso di stesura e completamento dell' accordo avviato nel 2019 con l' Autorità Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, che prevede la valorizzazione dell' ex sede dell' impianto petrolifero dell' Aquila con un investimento di circa 100 milioni. Alla guida del team italiano, il partner Mascia Cassella con Stefano del Vecchio, Serena Filippi e Nicolò Adavastro, in tandem con gli studi magiari Oppenheim e Patay Attorney . I venditori sono stati assistiti quanto a Seastok e dall' avv. Pietro Meda , Partner di Lexint, e per Teseco dal prof. avv. Francesco Barachini dello studio BP Legal e dal prof. avv. Antonio Rizzi dello studio Vietti e associati.

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, the logo 'Seareporter.it' is displayed with the tagline 'Giornale ON-LINE per la libera comunicazione'. Below the logo, there are navigation tabs for 'Home', 'Porti', 'Energia & Ambiente', 'Shipping', 'Vessels Europe', 'Ambiente', 'News', 'Turismo', 'Cala', and 'Foto & Video'. The main headline reads 'Masotti Cassella per il porto di Trieste' with a sub-headline 'Milano, 22 dicembre 2020 - Si è finalmente completato l' iter di compravendita del Porto di Trieste che sancisce il forte investimento ungherese per lo sviluppo e la piena riqualificazione dell' area, con la cessione alla società pubblica ungherese Adria Port dell' ex raffineria Aquila/Teseco.' A photograph of a woman, likely Mascia Cassella, is featured on the left side of the article. The text continues: 'È stato infatti siglato l'atto di avveramento delle condizioni sospensive, rendendo efficace il closing che rafforza i rapporti dello scalo triestino con il Centro-Est Europa, destinato a diventare un moderno terminal multi-purpose, "sea exit" in entrata e in uscita per il mercato magiaro. Masotti Cassella ha affiancato il governo ungherese in tutto il lungo percorso di stesura e completamento dell' accordo avviato nel 2019 con l' Autorità Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, che prevede la valorizzazione dell' ex sede dell' impianto petrolifero dell' Aquila con un investimento di circa 100 milioni. Alla guida del team italiano, il partner Mascia Cassella con Stefano del Vecchio, Serena Filippi e Nicolò Adavastro, in tandem con gli studi magiari Oppenheim e Patay Attorney . I venditori sono stati assistiti quanto a Seastok e dall' avv. Pietro Meda , Partner di Lexint, e per Teseco dal prof. avv. Francesco Barachini dello studio BP Legal e dal prof. avv. Antonio Rizzi dello studio Vietti e associati.'

## Completata compravendita del Porto di Trieste

*Concessa ad Adria Port l'ex raffineria Aquila/Teseco*

Redazione

MILANO Si è finalmente completato l'iter di compravendita del Porto di Trieste che sancisce il forte investimento ungherese per lo sviluppo e la piena riqualificazione dell'area, con la cessione alla società pubblica ungherese Adria Port dell'ex raffineria Aquila/Teseco. È stato infatti siglato l'atto di avveramento delle condizioni sospensive, rendendo efficace il closing che rafforza i rapporti dello scalo triestino con il Centro-Est Europa, destinato a diventare un moderno terminal multi-purpose, sea exit in entrata e in uscita per il mercato magiaro. Masotti Cassella ha affiancato il governo ungherese in tutto il lungo percorso di stesura e completamento dell'accordo avviato nel 2019 con l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, che prevede la valorizzazione dell'ex sede dell'impianto petrolifero dell'Aquila con un investimento di circa 100 milioni. Alla guida del team italiano, il partner Mascia Cassella (nella foto) con Stefano del Vecchio, Serena Filippi e Nicolò Adavastro, in tandem con gli studi magiari Oppenheim e Patay Attorney. I venditori sono stati assistiti quanto a Seastok e dall'avv. Pietro Meda, Partner di Lexint, e per Teseco dal prof. avv. Francesco Barachini dello studio BP Legal e dal prof. avv. Antonio Rizzi dello studio Vietti e associati.

The screenshot shows the top of a news article on a website. At the top left is the logo 'M SC' and the text 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHIARELLI'. Below this is a navigation bar with 'HOME', 'MARE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main headline reads 'Completata compravendita del Porto di Trieste' with a sub-headline 'Concessa ad Adria Port l'ex raffineria Aquila/Teseco'. Below the headline is a photo of a woman, Mascia Cassella, and a social media sharing icon. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Trieste assegna premio Propeller d'Oro 2020' and 'Fincaertini consegna Costa Firenze'. At the bottom of the article preview, there is a list of 'ARGOMENTI CORRELATI'.

## Trieste assegna premio Propeller d'Oro 2020

*A medici ed infermieri del territorio per la lotta al Covid-19*

Redazione

TRIESTE Come avevamo già annunciato, ieri si è tenuta la teleconferenza organizzata dal Propeller Club Port of Trieste durante la quale hanno trovato spazio i saluti quasi commossi al segretario generale dell'AdSp, Mario Sommariva (nominato alla guida dell'AdSp del Mar Ligure orientale, ndr), la linea per il futuro dettata dal riconfermato presidente Zeno D'Agostino ed in chiusura, l'assegnazione del premio Propeller d'Oro 2020 a medici ed infermieri del territorio. L'ultimo incontro del 2020 si è tenuto solo online e non in presenza come avrebbero desiderato tutti i numerosi partecipanti. C'è stata una crescita importante dal punto di vista quantitativo, ora passiamo alla qualità ha detto D'Agostino con chiaro riferimento alla qualità della vita nel rapporto col territorio ed ai progetti che vedono l'AdSp impegnata allo sviluppo del traffico ferroviario per togliere camion dalla strada e all'elettificazione delle banchine per ridurre l'inquinamento navale. A inizio serata, il ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli ha voluto sottolineare il sentimento di neutralità provato nel momento in cui abbiamo confermato il presidente D'Agostino e abbiamo visto il segretario Sommariva diretto verso altri lidi. Sono contento per lui, ma se guardo con un po' di egoismo penso che sia una perdita enorme. Ringraziamenti per il lavoro svolto in questi anni dalla coppia D'Agostino-Sommariva sono venuti anche da Debora Serracchiani, mentre Umberto Masucci, presidente nazionale dei Propeller Club, ha lodato il lavoro della sezione triestina, guidata dal presidente Fabrizio Zerbini (che ricopre anche la carica di vice presidente nazionale dei Propeller) e diventata negli ultimi anni una piattaforma che dà voce agli stakeholder dell'economia del mare e più in generale del territorio. Comosso, come detto in apertura, il saluto di Mario Sommariva, in procinto di recarsi a La Spezia: Sono fiero e orgoglioso di quanto abbiamo fatto in questi anni. Mi guardo intorno e penso a quella piazza che si è stretta attorno al presidente e quindi attorno al porto (quando si è temuto che D'Agostino dovesse decadere dalla presidenza per questioni di inconfirmità, ndr). Quella piazza ci ha detto che la città di Trieste e il porto hanno pensato di essere una cosa sola. In questa identità credo ci sia la possibilità di risolvere alcune criticità. La serata si è quindi conclusa con l'assegnazione, fortemente voluta da Zerbini, supportato dal Direttivo, del Propeller d'Oro 2020. Il premio, che abitualmente viene riconosciuto a donne, uomini, imprese o associazioni che si siano particolarmente distinte nel favorire la conoscenza, la crescita e lo sviluppo di attività attinenti l'economia del mare, è stato quest'anno conferito ai medici di Trieste e all'Ordine delle Professioni infermieristiche di Trieste. L'epidemia da Covid-19 ha colpito e continua a colpire in maniera molto forte e dolorosa: ovunque si sta facendo tutto quanto possibile e molto di più per fronteggiare e debellarla. Tante sono le persone e le categorie in prima linea in questa lotta ha detto il presidente Zerbini motivando l'assegnazione del premio ma il primo, vero grande avamposto e baluardo sono i medici, gli infermieri, i ricercatori e quanti nell'ambito medico e ospedaliero che, anche mettendo a rischio le proprie vite come purtroppo avvenuto in centinaia di casi, si adoperano incessantemente per curare e salvare la vita degli altri. Al webinar erano presenti, anche per ritirare simbolicamente il premio che è stato esposto alle webcam della sede del Propeller Club di Trieste, Andrea Longanesi, direttore sanitario Azienda sanitaria universitaria Giuliano

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main headline is 'Trieste assegna premio Propeller d'Oro 2020' with a sub-headline 'A medici ed infermieri del territorio per la lotta al Covid-19'. Below the headline is a photo of a man in a suit, likely Zeno D'Agostino, holding a trophy. The page includes a navigation menu with 'MAGAZINE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. There is also a newsletter sign-up form on the right side of the page.

Isontina; Franco Cominotto, direttore del Pronto soccorso e medicina d'urgenza; Umberto Lucangelo, direttore Dipartimento emergenza e accettazione di Trieste; Cristina Brandolin, in qualità di presidente dell'Ordine delle Professioni infermieristiche di Trieste. L'epidemia ci ha insegnato la preminenza della persona sulle strutture, come è stato detto. La pandemia ha rivelato una certa difficoltà di organizzazione ha raccontato il dr. Longanesi ringraziando



## Messaggero Marittimo

### Trieste

---

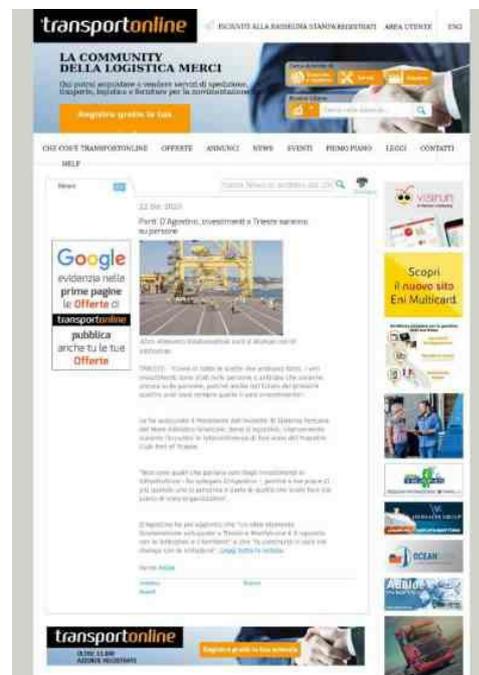
per il premio ma i nostri medici e i nostri infermieri hanno lavorato al solo scopo di far fronte alle esigenze dei pazienti. Tutto il personale medico e infermieristico si è messo in gioco nonostante la paura del virus. E' qualcosa che si è dimenticato, ma la paura c'è ancora. Nella seconda ondata ha sottolineato il dr. Cominotto abbiamo cercato di prepararci ma abbiamo comunque avuto difficoltà. La risposta è stata appropriata grazie anche alla volontà di mettersi a disposizione. Ringrazio a nome del personale medico. Sono orgoglioso di essere qui come triestino e come uomo di mare. E' importante ciò che è stato detto sul porto, se deve stare all'interno e vicino alla città. Così anche noi abbiamo cercato di essere vicini alla città ha raccontato il prof. Lucangelo senza mai dimenticare una parola come umanità. L'epidemia è in un momento difficile, oggi è quadruplicato il numero di pazienti in terapia intensiva, ma abbiamo imparato a prendere l'onda così come viene, come si fa in mare. Ogni tanto devi debordare ma devi tenere la rotta. Gioia e gradimento sono stati espressi dalla dottoressa Brandolin per il premio ricevuto, ricordando trieste come città di scienza di cultura, spesso al centro di innovazione: Oggi l'infermieristica trova a Trieste modelli di eccellenza. Questa pandemia richiede da parte di tutti noi la massima attenzione ha ricordato e le necessità di avere infermieri preparati. Infermieri che, dopo decenni, hanno un posto riconosciuto nel mondo sanitario. L'incontro si è quindi concluso con il tradizionale scambio di auguro per le imminenti Festività.

# Transportonline

## Trieste

### Porti: D'Agostino, investimenti a Trieste saranno su persone

Altro elemento fondamentale sarà il dialogo con le istituzioni. TRIESTE - "Come in tutte le scelte che abbiamo fatto, i veri investimenti sono stati sulle persone e anticipo che saranno ancora sulle persone, perché anche nel futuro dei prossimi quattro anni sarà sempre quello il vero investimento". Lo ha assicurato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, intervenendo durante l'incontro in teleconferenza di fine anno del Propeller Club Port of Trieste. "Non amo quelli che parlano solo degli investimenti in infrastrutture - ha spiegato D'Agostino -, perché a me piace di più quando uno si presenta e parla di quello che vuole fare dal punto di visto organizzativo". D'Agostino ha poi aggiunto che "un altro elemento fondamentale sviluppato a Trieste e Monfalcone è il rapporto con le istituzioni e il territorio" e che "la continuità ci sarà nel dialogo con le istituzioni".



## Navi, 150 giorni per i due terminal Zaia boccia l' off shore per le crociere

Quasi due milioni per i lavori a Vecon e Tiv. Venturini: i fondi del governo insufficienti

Francesco Bottazzo

**VENEZIA** Centocinquanta giorni per predisporre i due terminal di Marghera, Vecon e Tiv, dove far arrivare le navi dalla prossima estate. Il documento del ministero delle Infrastrutture presentato ieri in Comitato fotografa tempi, costi, elementi positivi e negativi. Un milione e 300 mila euro per la sistemazione della banchina della Tiv (ci sono anche alcuni binari ferroviari da spostare), 350 mila per la Vecon. In entrambi i casi vanno realizzate le strutture di sicurezza, postazioni di controllo, spogliatoi, delimitazioni per attuare il «Modello Redentore» con le operazioni di check in e check out alla Marittima, trasferimento di passeggeri e bagagli, scortati da e per nave a cura della Vtp. Ottanta navi in tutto per il 2021 che potrebbero salire a 110 nel 2022 a cui si andrebbero ad aggiungere le 145 delle banchine del canale industriale nord sponda nord, togliendone così 215 da San Marco. Su quest' ultimo progetto serve però la Valutazione di impatto ambientale che potrebbe allungare le procedure. Dovranno essere dragati 40 mila metri cubi e la banchina esistente dovrà essere allungata di duecento metri. Il Mit sottolinea però che l' area ha notevoli vantaggi dal punto di vista dell' accessibilità terrestre, permette di raggiungere in tempi contenuti **Venezia** e presenta interferenze minime con il traffico portuale commerciale. I costi stimati sono di 12 milioni, i tempi necessari per i lavori 380 giorni (calcolati con le procedure in deroga). «L' unico dato positivo è l' impegno ad attrezzare nel 2022 il canale nord, per il resto il Comitato ha disatteso tutti gli impegni presi. Sul fronte finanziario, nonostante il ministro De Micheli si fosse impegnato, il finanziamento è insufficiente e non rispetta la richiesta del consiglio comunale», commenta l' assessore comunale allo Sviluppo economico Simone Venturini, che attacca l' ex consigliere comunale ora senatore Andrea Ferrazzi che ha presentato l' emendamento con i 60 milioni da dare al Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto. «Si tratta di uno scippo di risorse tipico della visione centralista di questo governo che continua a calpestare i territori e la rappresentanza territoriale - continua Venturini - E pensare che una volta era proprio il Pd a portare avanti temi della necessità di finanziamento della città e del rispetto dell' autonomia e delle rappresentanze locali. Si cambia in fretta...». Poi c' è il capitolo off shore, o comunque il terminal fuori dalla laguna. «Dovremo preparare la call per trovare le soluzioni da confrontare con le altre già presentate al Mit - spiega il commissario del **Porto** di **Venezia** Cinzia Zincone - La politica dirà la sua, noi faremo le valutazioni tecniche». E ieri il governatore del Veneto non ha lasciato troppo spazio alla fantasia: «Il Comitato è stato movimentato ma non abbiamo concluso nulla - ha detto - Siamo tutti d' accordo per il no al passaggio a San Marco e canale della Giudecca ma il governo si fa forte ora delle indicazioni Unesco per portare le navi fuori dalla laguna, e su questa partita abbiamo grande perplessità tanto che ci siamo lasciati senza un nulla di fatto. Tutto questo quando la soluzione da noi proposta (Marghera e Vittorio Emanuele fino alla Marittima, ndr ) è pronta». E' chiaro però che anche la soluzione 2021 è appesa all' evolversi della pandemia. La modalità «Redentore» risulta infatti, secondo il ministero, incompatibile con l' obbligo per le compagnie di fare il doppio tampone.





## Il centrosinistra fa quadrato «La direzione è quella giusta» Gli ambientalisti cauti: vigilare

Articolo Uno: ora bisogna accelerare. Martini: respinto Brugnarò

Gloria Bertasi

VENEZIA Soddisfatti i Verdi, con qualche debito distinguo su Marghera e i democratici lagunari. Approvano l' esito del Comitato anche Articolo Uno e la professoressa, ex componente della commissione Via nazionale, Andreina Zitelli. Uniche perplessità: dai No Navi e dalla civica Tutta la città insieme. Per loro, alla seduta di lunedì non sono stati mossi i pezzi giusti della scacchiera, «si è deciso di fingere di fare qualcosa», commenta il consigliere comunale di minoranza Giovanni Andra Martini. Ma la sua, insieme a quella dei No Nav, risulta una posizione fuori dal coro. Il centro sinistra veneziano non stappa la bottiglia di champagne per brindare, ma l' analisi che accomuna tutti gli schieramenti è che «si sta andando nella direzione giusta». La guardia, tuttavia, non può essere ancora abbassata. «A otto anni dal decreto Clini Passera, il Comitato si muove su Marghera e toglie 80 navi da San Marco, è un buon risultato - dice l' onorevole del Pd Nicola Pellicani - L' off shore innesca belle suggestioni, vedremo... Un appello al sindaco: iniziamo tutti a collaborare per il bene di Venezia». «Per la prima volta - sottolinea Gianfranco Bettin, consigliere Verde progressista - si sceglie di collocare le grandi navi fuori dalla laguna e di comparare tutti i progetti che vanno in questa direzione». Ma al contrario di Pellicani, per Bettin, la soluzione, temporanea di Marghera «contiene molti rischi e potrebbe allungare la transizione indefinitamente». E questo va scongiurato: «Ma la novità importante è che si comincia a considerare il gigantismo navale incompatibile con la laguna». Allo stralcio dello scavo del Vittorio Emanuele, lunedì il Pd ha esultato: «Si accantona definitivamente il progetto sostenuto da Brugnarò, Marghera però deve essere una soluzione provvisoria». Bene, sostengono i dem, il bando in arrivo sull' off shore . «Si risolvano anche i nodi della conca di navigazione e del funzionamento del Mose», concludono. «Si recupera finalmente una visione di prospettiva - commentano Gabriele Scaramuzza e Gianluca Trabucco di Articolo Uno - Collocare l' approdo per le grandi navi al di fuori della laguna è il passo fondamentale per garantire quell' alleanza tra ambiente e lavoro per la quale abbiamo lavorato e dovremo ancor più impegnarci: ora è necessario accelerare, e porre anche il tema della realizzazione dell' off-shore commerciale per garantire un futuro al porto». Zitelli riconosce al Mose il merito di «aver indotto alla decisione - dice - Il lento avvicinamento a questa decisione dimostra quanto fosse difficile arrivarci per la resistenza degli interessi che si sono organizzati attorno alle aree di Porto. Le aree del Canale Nord, per le quali si batte il Sindaco, sono private: ora bisogna vigilare che le cose vengano fatte». È tranchant, invece, Luciano Mazzolin di Ambiente Venezia e del comitato No Navi: «Tutto come prima, anzi peggio di prima, hanno realizzato una grandiosa cortina fumogena per far entrare in Laguna le crociere da qualsiasi parte possibile». E Martini: «Sicuramente è importante l' aver respinto la soluzione Marghera, cara a Brugnarò e Zaia e a molto Pd. Ma occorre prestare la attenzione alle soluzioni temporanee, è prevalsa la linea di fingere di fare qualcosa per lasciare le cose come stanno».



## Comune e Regione: «Navi, la soluzione c'è già ed è la nostra»

*Zaia deluso: «Non si è concluso nulla» Venturini: «Così si rinvia solo il problema» Il dem Pellicani invita tutti a fare squadra «Venezia non può perdere le crociere»*

MICHELE FULLIN

**PORTO** E SALVAGUARDIA VENEZIA Una riunione senza infamia e senza lode, quella di lunedì, che avrebbe dovuto dare un futuro alla salvaguardia di Venezia e dei comuni lagunari nonché nuovo vigore alla portualità crocieristica, dal 2012 bloccata nell'impasse del decreto Clini-Passera. Questo il pensiero di Regione e Comune, che ieri, a bocce ferme, ritengono che si sia deciso ancora una volta di non decidere. **NULLA DI FATTO** «Il Comitato è stato movimentato ma non abbiamo concluso nulla - commenta il presidente Veneto Luca Zaia - il Governo ha una posizione che punta ad un **porto** offshore fuori dalla laguna, ma su questa partita abbiamo grande perplessità e ci siamo lasciati senza un nulla di fatto. Siamo tutti d'accordo per il no al passaggio a San Marco e canale della Giudecca - aggiunge - ma il Governo si fa forte ora delle indicazioni Unesco per portare le navi fuori dalla laguna, quando la soluzione da noi proposta è pronta». Idem per l'assessore allo Sviluppo economico del Comune, Simone Venturini. «L'impressione è che si temporeggi ancora, rinviando sine die la discussione. Si parla di call pubblica che tiene valide tutte le proposte. Un cerchiobottismo - dice - che rischia di allungare più il brodo. Nessuno in questo Governo vuole assumersi la responsabilità di una scelta definitiva. Questa soluzione pasticciata ci porta a mettere le navi in mezzo ai container rinviando di un anno l'unica soluzione, il canale Nord lato Nord. Una manovra politica, ideologica, di partito contro gli interessi della città. Il mondo ci guarda, gli investimenti non vengono fatti e si perde lavoro». **SERVE COLLABORAZIONE** Per il deputato dem Nicola Pellicani è il momento però di una collaborazione istituzionale per il bene di Venezia. Per lui il sindaco Brugnaro si sta isolando, ma ha ragione per quanto riguarda Marghera. «Bene che si sia presa una decisione, anche se la cosa più importante è attivare subito le soluzioni provvisorie a Marghera: due navi a Tiv, due a Vecon, una al canale Nord, che a regime saranno due. Ora rimbocchiamoci le maniche, è fondamentale impedire che le crociere vadano via da Venezia». **LA BOZZA** Da quanto si apprende, dopo il Comitato è stata stilata una bozza di verbale al quale il ministero dell'Ambiente ha chiesto qualche modifica. In questo documento, che non è quello definitivo, si dice chiaramente che la soluzione non è dentro la laguna. Ipotesi che né Brugnaro né Zaia vogliono considerare. Quando si parla del concorso internazionale, si dice che lo scopo è giungere a una soluzione definitiva e strutturale della problematica degli ormeggi delle navi da crociera a Venezia, fuori dalla laguna e in data certa. In più nella bozza, il Ministero dell'Ambiente chiede per il canale Nord di Marghera siano sottoposte a Via e Vas sia la rotta che i lavori da effettuare. Insomma, una lotta. Soddisfatto il verde Gianfranco Bettin. «La scelta strategica di collocare le grandi navi fuori dalla laguna, e di comparare tutti i progetti che vanno in questa direzione - è il suo commento - viene finalmente per la prima volta assunta, anche se si apre una fase di transizione che contempla l'uso di approdi provvisori a Marghera che contiene molti rischi e che potrebbe allungare la transizione indefinitamente. Si deve cominciare subito - a considerare il gigantismo navale incompatibile con l'ecosistema lagunare». Per Andreina Zitelli, infine, componente per molto tempo della commissione nazionale Via/Vas, ora bisogna vigilare che le cose vengano fatte. Con il favore del fatto che le crociere sono sospese c'è tempo





## Il Gazzettino

Venezia

---

di procedere con gli approdi a Marghera a Tiv e Vecon in condizioni di massima sicurezza. Per la soluzione fuori dalla Laguna - conclude - si deve far avanzare l' esame tecnico funzionale del progetto Duferco, frutto di selezione e unico ad aver superato la Via. Un bando internazionale potrebbe intervenire qualora fossimo senza soluzione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Per il canale Nord servono un anno e 12 milioni

A MARGHERA VENEZIA Se la soluzione temporanea è stata individuata, non c'è da perdere tempo se si intende utilizzare le banchine container di Marghera. È evidente che per un utilizzo continuativo non basti mettere la corsia rossa tra i container e si organizzino i pullman come è accaduto finora con l'emergenza del Redentore, quando il ponte votivo chiude il canale della Giudecca. Per attrezzare la banchina Lombardia in concessione a Tiv occorre rimuovere binari, mettere i parabordi adeguati, sistemare la banchina per evitare che la gente inciampi e così via. I lavori stimati costerebbero un milione e 300mila e possono essere eseguiti in 150 giorni. In questo modo, solo nei fine settimana potrebbero essere gestite 40 navi nel 2021. Anche Vecon avrebbe la possibilità in banchina Liguria di ospitare una nave lunga fino a 300 metri. In questo caso ci sarebbero meno lavori da fare sulle banchine, ma sarebbe necessario costruire un prefabbricato da usare come terminal passeggeri. Il costo previsto è di 350mila euro e il tempo necessario è stato valutato in 150 giorni dal Mit. Qui sarebbero collocabili nel 2021 40 navi e 70 nel 2022. E veniamo infine al progetto dell'Autorità di sistema portuale sul canale Nord, che insiste su aree di proprietà privata. Qui serve un dragaggio di almeno 40mila metri cubi di fanghi, adeguare la banchina, fare un sacco di lavori per un corrispettivo di 12 milioni a carico del **Porto** per più di un anno di durata. Però questa consentirebbe di accogliere dal 2022 145 navi che sarebbero tolte alla Marittima. M.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il finanziamento e gli interventi

Quei 60 milioni per opere in laguna Zincone: «Li chiedevamo da anni»

ROBERTA BRUNETTI

SALVAGUARDIA VENEZIA Erano soldi che il Provveditorato alle Opere pubbliche del Triveneto chiedeva - invano - da anni per la salvaguardia della laguna. «Fondi necessari per interventi importanti, che volevamo fare da tanto tempo, che ma non ci finanziavano» spiega il provveditore, Cinzia Zincone. Un altro effetto di quel taglio drastico dei finanziamenti della Legge speciale che non ha colpito solo Venezia e gli altri Comuni della gronda, da quando il flusso di denaro in arrivo da Roma è stato indirizzato solo sulla costruzione del **Mose**. Dopo l' Aqua Grande del 2019, però, qualcosa è cambiato e con la legge di bilancio 2020, anche l' ex Magistrato alle acque si è visto rifinanziare la Legge speciale per la salvaguardia lagunare: con 60 milioni, distinti in due tranche (36 per il 2020, 24 per il 2021), con un programma di 35 interventi individuati dall' Ufficio Salvaguardia dello stesso Provveditorato. I 60 milioni di cui ha parlato il ministro alle Infrastrutture, Paola De Micheli, nel comitatone dell' altro giorno, in realtà già assegnati nel precedente comitatone di un anno fa. Un raddoppio, solo di annunci, che ha generato equivoci e polemiche. L' ELENCO Soldi comunque importanti, basta scorrere l' elenco dei 35 interventi finanziati: si va dalla manutenzione delle bricole, alla riapertura degli archi del ponte della Libertà, dal recupero delle barene a quello di Forte San Felice... C' è anche una voce riguardante la difesa di Piazza San Marco. «Tutte opere di salvaguardia che si aggiungono alle opere di compensazione del **Mose**» precisa Zincone. Il recupero del Forte di Chioggia, ad esempio, rientra per la maggior parte tra le opere di compensazione, ma un' ulteriore e ultima tranche da 5 milioni è stata inserita anche gli interventi finanziati dalla Legge speciale. Così per Piazza San Marco, con 2 milioni e mezzo, a fronte degli oltre 30 che serviranno per i progetti di difesa che invece rientrano nel sistema **Mose** . Tra le voci più consistenti di questo elenco, quello delle bricole: 6 milioni. «Erano soldi che chiedevamo da anni - sottolinea Zincone - Una questione di sicurezza, ci sono stati incidenti anche mortali per bricole non sistemate». Poi ci sono i soldi per la morfologia lagunare, con i lavori urgenti di ripristino e prevenzione danni alle valli in laguna sud e nord. Tra gli interventi veneziani, quelli sulle rive degli Schiavoni, davanti al Giardini, ai Giardinetti reali, alle Vignole, a Pellestrina. E ancora sul Canale Pordelio a Cavallino. Manutenzioni puntuali che mancavano da anni, diventate quindi sempre più urgenti. I COMUNI Resta il caso dei 60 milioni per così dire moltiplicati, ma solo a parole. «Dal verbale del Comitatone dell' anno scorso avevamo capito che i 60 milioni sarebbero stati destinati ai Comuni - ammette la stessa Zincone - Invece poi li hanno dati a noi. Speravamo ce ne fossero altri 60 per i Comuni». Ma non è andata così. In comitatone anche il sindaco Luigi Brugnaro ha definito «sacrosanto» assegnare i 60 milioni al Provveditorato per i lavori di salvaguardia, arrabbiandosi però per i Comuni rimasti senza fondi. Il ministro De Micheli, alla fine, ne ha garantiti altri 40 per il 2021, stavolta per i Comuni. Un impegno, per ora, che dovrà essere formalizzato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Due banchine a Marghera per 80 navi 150 giorni di lavori per Tiv e Vecon

La provveditora-commissaria del Porto Cinzia Zincone: «Studierò la fattibilità delle proposte». Un anno per il Canale Nord

ALBERTO VITUCCI

No a Marghera come soluzione definitiva e allo scavo del canale Vittorio Emanuele. Le grandi navi da crociera dovranno andare "fuori dalla laguna", come da anni chiedono i comitati e l' Unesco. Intanto bisogna attrezzare una soluzione "provvisoria" per non farle scappare in altri porti e per tutelare il lavoro. Nelle banchine dei terminalisti Tiv e Vecon, a Marghera. La soluzione trovata dal Comitato accontenta e scontenta un po' tutti. E la vera "resa dei conti" è rimandata alla primavera del 2021. Quando dovrebbero riprendere le crociere e i lavori per attrezzare le banchine provvisorie a Marghera saranno conclusi. Per scegliere il progetto del nuovo terminal in mare si farà una call internazionale. Uffici del Provveditorato e dell' Autorità portuale sono già al lavoro per impostare le indicazioni venute dalla riunione di lunedì. Un rapporto tecnico era stato inviato al ministero nei giorni scorsi. Con dati, numeri e crono programma. Passaggio preliminare quello sulla sicurezza delle navi in entrata e uscita dal canale Malamocco-Marghera. Non ci dovrà essere commistione di traffici tra i passeggeri e le merci. «I venti dominanti», ha scritto la Capitaneria, «sono da Nord, e insistono sulla prua della nave, solo per il 2 per cento superiori ai 20 nodi. Nessun incidente si è mai verificato negli anni, anche su navi di lunghezza superiore ai 300 metri. I sistemi di sicurezza sono stati potenziati, con una rete meteo che può avvisare del maltempo in arrivo. E prevenire incidenti come quello occorso il 7 luglio scorso alla Costa in uscita da San Marco. Nello studio distribuito in Comitato si ipotizza lo spostamento entro il 2022 di 215 grandi navi da San Marco a Marghera. La prima fase, quella che dovrà essere ultimata entro 150 giorni - in tempo per la nuova stagione delle crociere - prevede intanto il dirottamento di 80 navi per il 2021. «Nell' ottica», scrive il **Porto**, «di deflazionare il traffico da San Marco e dalla Giudecca, «anche dopo i due incidenti dell' estate del 2019». 40 navi - una nave al giorno, nei weekend - saranno spostate nella banchina Lombardia della Tiv, la società del Terminal intermodale a Marghera. Altre 40 alla banchina Liguria, negli approdi gestiti da Vecon, altra società terminalista. Sono questi i due interventi che si potranno realizzare in cinque mesi. Non c' è bisogno infatti di bonifiche, né di grandi lavori. E nemmeno di dragaggi, visto che le grandi navi merci arrivano già oggi nei canali industriali. Si dovranno rimuovere alcuni vecchi binari, e adeguare la banchina, realizzare le postazioni di controllo e di imbarco e sbarco. Costo dei lavori, un milione e 300 mila euro per Tiv, 350 mila per la Vecon. Che potrà essere adattata e ospitare tra un anno il doppio delle navi (due al giorno) superiori alle 40 mila tonnellate e fino ai 300 metri di lunghezza. Tutto più complicato per allestire il Canale Industriale Nord-sponda Nord, come chiedono Brugnaro e Zaia. Bisognerà scavare 40 mila metri cubi di fondali, allungare la banchina esistente di 200 metri, rifare la viabilità. Il costo dei lavori è di 12 milioni di euro, i tempi previsti un anno e mezzo. Ma qui potrebbero arrivare 145 navi. Nel frattempo si parte con i due ormeggi provvisori. «Studierò le carte, bisogna vedere la realizzabilità di tutte le proposte, dice Cinzia Zincone, provveditora e commissaria al **Porto**. Entro sei mesi anche la scelta definitiva per il terminal fuori dalla laguna. «Si dovranno esaminare tutte le proposte»,





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

ha ribadito la ministra De Micheli. Strada non semplice. Anche perché le soluzioni in mare di San Nicolò e Chioggia non sono gradite ai sindaci. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

VENEZIA

Via le navi dalla Laguna (ma solo per un anno)

FRANCESCO DAL MAS

Nel 2021 i 'giganti del mare' lasceranno il bacino di San Marco e la Giudecca per Marghera. Una soluzione provvisoria in attesa di quella definitiva che metta d' accordo tutti Venezia. Le navi da crociera devono restare a Venezia, come ' home port', ma approdare fuori laguna. Davanti al Cavallino, per intenderci. Un progetto c' è già, quello della Duferco. Ma che il Comune di Venezia non intende adottare. La Regione Veneto, nemmeno. Ma sia il sindaco Luigi Brugnaro che il governatore Luca Zaia tirano mezzo sospiro di sollievo. Solo mezzo perché, come si è detto al Comitato dell' altro ieri, il prossimo anno, quando riprenderanno in qualche misura le crociere, le navi potranno lasciare il bacino di San Marco e la Giudecca per Marghera. Soluzione provvisoria, ma la prospettiva a medio e lungo termine? Arriverà un concorso di idee, anche se appunto il Governo preferirebbe l' off shore. Per venire incontro anche alle esigenze di tutela poste dall' Unesco. «C' è un po' di speranza - ammette il sindaco, preferendo al momento il bicchiere mezzo pieno -, ma bisognerà presidiare bene perché vediamo continuamente salti in avanti» afferma il sindaco. «Il Comitato ha adottato, così, una soluzione di equilibrio, che salvaguarda i lavoratori e le imprese del porto, ma non rinuncia a una soluzione per il futuro, che tutela anche la laguna e il suo fragile ecosistema» mette subito in chiaro il sottosegretario veneziano Pier Paolo Baretta. Il rappresentante del Governo pensa, appunto, al port offshore, ossia al terminal crocieristico nella zona di Cavallino-Treporti, in base al progetto già presentato dalla società 'Duferco'. No e ancora no, ha ribadito Brugnaro. «Noi siamo indisponibili all' attracco di fronte a Cavallino di Duferco come alle banchine al largo delle spiagge di Chioggia. È Marghera la soluzione finale e noi lotteremo per questo ». Lo stesso Brugnaro, intanto, ha lanciato una call pubblica per l' allontanamento delle Grandi Navi dal Bacino di San Marco. E il governatore Zaia? «Il Governo pensa a soluzione offshore, ma noi perplessi. Il Governo dice che la loro posizione è rispettosa dell' indirizzo Unesco di far uscire le grandi navi dalla laguna. Ma offshore dove? Non si è ben capito se tante miglia fuori, quindi lontano, oppure a ridosso della laguna. Sembra più a ridosso. Noi abbiamo qualche perplessità su tutta questa partita». Quindi, anche per Zaia come per Brugnaro, la soluzione più efficace è portare le navi a Marghera. «Ho tenuto la posizione, in accordo con il Comune, del Comitato del 2017, che prevede l' utilizzo del canale dei Petroli per le crociere più grandi che vanno ad attraccare appunto a Porto Marghera, attraverso il Canale nord, lato nord, e le navi più piccole che dovrebbero invece transitare attraverso il canale Vittorio Emanuele. Il quale già esiste ma ha bisogno di una manutenzione straordinaria». Nel frattempo le grandi compagnie stanno girando le spalle a Venezia: Royal Caribbean si candida a realizzare e gestire la Marittima al porto di Ravenna, così la compagnia crocieristica che è pure in società nella Vtp ( Venezia terminal passeggeri) pensa di realizzare un home port tutto per sè che finirà, anche non volendo, per essere in concorrenza con Venezia. Costa crociere, controllata dall' americana Carnival, ha già dato l' addio a Venezia almeno sino a fine marzo 2021 scegliendo intanto porti del Tirreno per le sue crociere. Msc ha rinunciato a fare scalo a Venezia per tutto il 2020, scegliendo Trieste. RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Informazioni Marittime

Venezia

### Venezia, il Comitato ripartisce 100 milioni per la salvaguardia della Laguna

*Nel corso dell' incontro è stata avanzata la soluzione per risolvere in maniera strutturale e definitiva la questione del passaggio delle grandi navi*

Cento milioni di euro per la salvaguardia della Laguna di Venezia. Il riparto delle risorse destinate ai comuni dell' area è stato presentato nel corso del Comitato presieduto dalla ministra dei Trasporti Paola De Micheli . Nel corso dell' incontro è stata avanzata la soluzione per risolvere in maniera strutturale e definitiva la questione del passaggio delle grandi navi. Alla riunione hanno preso parte il ministro dei Beni Culturali Dario Franceschini , il presidente della Regione Veneto Luca Zaia , il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro , gli altri sindaci dei comuni coinvolti, il commissario per il Mose Elisabetta Spitz , il provveditore ai Lavori Pubblici e Commissario dell' **Autorità Portuale** Cinzia Zincone . Come detto, sono complessivamente 100 i milioni destinati nel 2020 ai comuni della laguna di Venezia. Di questi, 40 sono quelli previsti dalla legge di salvaguardia suddivisi tra tutte le amministrazioni rappresentate nel Comitato (Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti, Mira, Jesolo, Musile di Piave, Quarto Altino, Campagna Lupia, Codevigo). Questi fondi si aggiungono ai 60 milioni stanziati nella Legge di Bilancio 2020 e assegnati a un programma di 35 interventi, individuati dall' Ufficio Salvaguardia di Venezia Opere Marittime per il Veneto, per il riequilibrio idrogeologico, il recupero dei beni di valenza pubblica e la manutenzione dei sistemi di sicurezza. La ministra De Micheli ha anticipato la volontà di chiedere anche per il 2021 e per il triennio successivo un' integrazione delle risorse già assegnate ai comuni dalla legge di salvaguardia della laguna. Sul tema delle grandi navi la ministra De Micheli ha illustrato il percorso che individua una duplice soluzione per deflazionare il transito delle imbarcazioni da crociera nel canale della Giudecca. A breve e medio termine è emersa la disponibilità di alcuni terminalisti che operano nel traffico container su Marghera ad accogliere in via temporanea le navi da crociera di maggiori dimensioni nei giorni di inattività dei rispettivi terminal. Ulteriore disponibilità potrebbe esserci nel 2022 presso il canale Nord - Sponda Nord, ma con la necessità di ottenere le previste autorizzazioni per i lavori di adeguamento del canale e delle banchine con tempi più estesi. La ministra ha specificato infine che per giungere a una soluzione strutturale e definitiva alla problematica degli ormeggi delle grandi navi fuori dalla laguna, è stata individuata l' opportunità all' attivazione di una call pubblica, con scadenza a sei mesi e con il termine di un anno per la valutazione tecnica delle proposte, fatte salve quelle già a conoscenza del Mit, incluse le occorrenti valutazioni di impatto ambientale.



## Paola De Micheli, dal Comitatore 100 mln per salvaguardia laguna di Venezia

Dalla riunione, presieduta dalla ministra De Micheli, anche soluzione strutturale su grandi navi Roma, 21 dicembre 2020 - La Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha presieduto il Comitato su Venezia nel corso del quale è stato presentato il riparto delle risorse nel 2020 per la salvaguardia della laguna destinate ai comuni, ed è stata avanzata la soluzione per risolvere in maniera strutturale e definitiva la questione del passaggio delle grandi navi. Alla riunione hanno preso parte il Ministro dei Beni Culturali Dario Franceschini, il presidente della Regione Veneto Luca Zaia, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, gli altri sindaci dei comuni coinvolti, il commissario per il Mose Elisabetta Spitz, il Provveditore ai Lavori Pubblici e Commissario dell' **Autorità Portuale** Cinzia Zincone. Sono complessivamente 100 i milioni destinati nel 2020 ai comuni della laguna di Venezia. Di questi, 40 sono quelli previsti dalla legge di salvaguardia suddivisi tra tutte le amministrazioni rappresentate nel Comitato (Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti, Mira, Jesolo, Musile di Piave, Quarto Altino, Campagna Lupia, Codevigo). Questi fondi si aggiungono ai 60 milioni stanziati nella Legge di Bilancio 2020 e assegnati a un programma di 35 interventi, individuati dall' Ufficio Salvaguardia di Venezia Opere Marittime per il Veneto, per il riequilibrio idrogeologico, il recupero dei beni di valenza pubblica e la manutenzione dei sistemi di sicurezza. La Ministra De Micheli ha anticipato la volontà di chiedere anche per il 2021 e per il triennio successivo un' integrazione delle risorse già assegnate ai comuni dalla legge di salvaguardia della laguna. Sul tema delle grandi navi la Ministra De Micheli ha illustrato il percorso che individua una duplice soluzione per deflazionare il transito delle imbarcazioni da crociera nel canale della Giudecca. A breve e medio termine è emersa la disponibilità di alcuni terminalisti che operano nel traffico container su Marghera ad accogliere in via temporanea le navi da crociera di maggiori dimensioni nei giorni di inattività dei rispettivi terminal. Ulteriore disponibilità potrebbe esserci nel 2022 presso il canale Nord - Sponda Nord, ma con la necessità di ottenere le previste autorizzazioni per i lavori di adeguamento del canale e delle banchine con tempi più estesi. La Ministra ha specificato infine che per giungere a una soluzione strutturale e definitiva alla problematica degli ormeggi delle grandi navi fuori dalla laguna, è stata individuata l' opportunità all' attivazione di una call pubblica, con scadenza a sei mesi e con il termine di un anno per la valutazione tecnica delle proposte, fatte salve quelle già a conoscenza del MIT, incluse le occorrenti valutazioni di impatto ambientale.



## L'Avvisatore Marittimo

Venezia

### AUTHORITY ADRIATICO SETTENTRIONALE AZZERATI I DIRITTI DI SEGRETERIA PER TUTTO L'ARCO DEL PROSSIMO ANNO

VENEZIA. L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha deciso di azzerare i diritti di segreteria per alcune categorie a tutto il 2021, con effetto da inizio novembre. L'intento è quello di aiutare le imprese insediate nei porti di Venezia e di Chioggia a far fronte al periodo di forte difficoltà, dovuta anche al perdurare della pandemia, al conseguente calo dei traffici e ai costi accessori che questa comporta. A beneficiare della misura saranno le aziende iscritte ai Registri guide e accompagnatori turistici, in tutto circa 700 soggetti fra realtà produttive e persone fisiche, che si occupano di fornitura di servizi alle navi, alle merci e ai passeggeri. Queste aziende sono tenute per legge a iscriversi a un apposito registro, rinnovando annualmente l'adempimento a proprie spese, e solo dopo possono richiedere i permessi necessari per operare in porto. La misura introdotta dall'**Adsp** a favore delle aziende sospenderà il pagamento di questa iscrizione per oltre un anno, per un ammontare complessivo di oltre 30 mila euro.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Cerimonia virtuale per la nave da 5.200 posti costruita a Marghera L' amministratore delegato Bono: «Siamo un' azienda in crescita»

### Fincantieri consegna la nave Costa Firenze «Simbolo del ritorno alla normalità produttiva»

GIANNI FAVARATO

La consegna Costa Firenze, la più grande nave mai progettata e costruita alla Fincantieri di **Porto** Marghera e ora ormeggiata nello stabilimento di Palermo, è stata consegnata ieri, per la prima volta, con una cerimonia virtuale, trasmessa on line ieri pomeriggio. La gigantesca nave da 135.500 tonnellate lorde e capace di accogliere 5.200 ospiti, commissionata a Fincantieri da Costa Crociere (la compagnia italiana della multinazionale Carnival Corporation & plc) è stata intitolata alla città di Firenze all' insegna dello stile del Rinascimento italiano e, suo malgrado, è diventata il simbolo della speranza di una rinascita del mercato crocieristico, fermo da quasi un anno in tutto il mondo per la pandemia. «La consegna di questa bellissima nave, in tempi difficili come quelli che tutti stiamo vivendo, diventa il simbolo di una rinascita», ha detto l' amministratore delegato Giuseppe Bono, intervenendo alla cerimonia virtuale con un suo video. «Costa Firenze è la terza nave da crociera che consegniamo da settembre e ci fa piacere che il nome di questa unità richiami una città d' arte tra le più famose in Italia e nel mondo. Questa consegna è un fatto importante perché è il segno tangibile che l' azienda sta tornando alla normale attività produttiva». «Siamo un' azienda in crescita», ha aggiunto, cogliendo l' occasione per chiarire lo stato di salute di una grande azienda come Fincantieri, che ha come maggiore azionista lo Stato italiano «Un' azienda che ha acquisito reputazione e credibilità internazionali, che faciliteranno tale crescita può fare affidamento su un order book che ci assicura una visibilità di lungo periodo e l' opportunità di aumentare efficienza, produttività e marginalità». L' amministratore delegato ha, infine, sottolineato che la «situazione finanziaria ed economica di Fincantieri non ha subito significative variazioni rispetto a quanto comunicato nei trimestri precedenti e sta dimostrando una resilienza eccellente, evitando la cancellazione di ordini di nuove navi da realizzare e rafforzando la relazione con i clienti del settore crocieristico». Michael Thamm, numero 1 del Costa Group, intervenendo a sua volta, ha detto che la consegna di Costa Firenze è «un segno di speranza per tutto l' ecosistema crocieristico e turistico, e rappresenta la testimonianza più tangibile della volontà del nostro Gruppo di ripartire». «Guardando oltre la pandemia», ha concluso Bono, «l' obiettivo di Costa è progettare un futuro sostenibile e a emissioni zero per le crociere. Ci auguriamo che la nostra partnership consolidata con Fincantieri possa portare le nostre aziende a lavorare insieme su una roadmap che ci permetta di raggiungere questo obiettivo ambizioso ma essenziale». Nella flotta di Costa Crociere, 11 navi delle 14 attualmente in servizio sono state realizzate da Fincantieri. E per quest' ultima grande nave, realizzata nel cantiere veneziano, Fincantieri ha voluto sottolineare che le performance ambientali di Costa Firenze: «sono state riconosciute dal "Rina" (ente di certificazione internazionale) con la Green Star 3, notazione volontaria che comprende tutti i principali aspetti legati all' impatto ambientale di una nave, prevedendo requisiti massimi di tutela e prevenzione per rifiuti, acque grigie, acque nere, olio dai macchinari, emissioni di Co2, ozono, gas serra, particolato, ossidi di zolfo, azoto, acqua di zavorra. A testimoniare ciò è la certificazione che oltre a premiare la sostenibilità ambientale di questa nave, riconosce le soluzioni progettuali e le procedure operative messe in atto volontariamente, finalizzate al superamento delle prestazioni sulla salvaguardia ambientale previste dalla





# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

--gianni favarato© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

polemica interna

### Crocieristica in zona industriale La Cgil veneziana si divide

Le grandi navi sono ferme agli ormeggi, ma le annose polemiche sul loro accesso nella laguna di Venezia non si sono placate. Il Comitato ha infatti deciso di sistemare temporaneamente nei terminal container del Molo A e lungo il canale Nord di **Porto Marghera**, in piena zona industriale, e di lavorare a una «soluzione strutturale e definitiva per ormeggiare le grandi navi fuori dalla laguna» per «deflazionare il transito delle imbarcazioni da crociera nel canale della Giudecca», come dice testualmente il comunicato stampa diffuso dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che presiede il Comitato. «Occupare interi ettari fra terminal portuali e aree industriali con attività turistiche è incompatibile con il tessuto industriale esistente e con qualsiasi ipotesi di rilancio di **Porto Marghera**», hanno detto di comune accordo in un comunicato dei segretari generali dei metalmeccanici e dei chimici della Cgil veneziana - Michele Valentini e Davide Camuccio - all'indomani dell'ultimo Comitato. «Con questa scelta si metterebbe a repentaglio la sicurezza delle navi, dei passeggeri e dei lavoratori. Far passare a pochi metri da serbatoi pieni di combustibili sarebbe oltremodo pericoloso e anche la nuova proposta di far attraccare seppur con carattere di transitorietà, le navi da crociera ai terminal portuali non tiene in debito conto la vicinanza dello scalo a un'area industriale complessa, in cui insistono a poche centinaia di metri le produzioni chimiche e la centrale dell'Enel, che in caso di disservizio creerebbero non pochi problemi alle migliaia di persone che transitano per le banchine adiacenti». La presa di posizione, non nuova, delle segreterie di Fiom e Filctem Cgil, ha però fatto arrabbiare Renzo Varagnolo, segretario della Filt Cgil che rappresenta sia i portuali che i lavoratori della crocieristica. «La posizione di queste categorie», dice la Filt, «non è e non può essere definita come la posizione della Cgil, che è ben nota e sancita nel documento congressuale». Nella sua nota la segreteria della Filt Cgil sottolinea che «non risulta alcuna proposta del Comitato per la costruzione di nuova stazione marittima a **Porto Marghera**» e ribadisce che «il settore crocieristico a Venezia è fondamentale per l'economia portuale e della Città. L'emergenza sanitaria ha reso ben evidente quanto un intero comparto di imprese e lavoro siano drammaticamente in crisi per la mancanza del turismo e anche delle crociere. Fondamentale per migliaia di lavoratori, a casa da marzo, e nella disperazione di possibili licenziamenti senza un futuro». «Per difendere le attività portuali, commerciali e crocieristiche e le industrie di **Porto Marghera**», conclude la Filt Cgil, «dovremmo lottare insieme e non indebolirci dividendoci in fazioni, sennò l'unico risultato possibile sarebbe proseguire nell'attuale desertificazione di **Porto Marghera**». --



La nave Fincantieri

## Consegnata a Marghera la nuova Costa Firenze

( i. co. ) Si ispira al Rinascimento la Costa Firenze, la nuova nave di Costa **Crociere** consegnata da Fincantieri, costruita a Marghera, parte del piano investimenti di 6 miliardi per 7 navi di cui tre entro il 2023. Prima crociera prevista a fine febbraio compatibilmente con gli eventi. Rimarrà un anno nel Mediterraneo per poi navigare in Estremo Oriente.

The image shows a page from the newspaper 'Corriere della Sera' with the following content:

- Top Right:** 'ECONOMIA' and a small article snippet about 'Sociale' and 'Profilo di Nicola...'.
- Main Article:** '«Il salto digitale? Per accelerare le piccole banche investano insieme»'. The sub-headline reads: 'Scilla (Codacci): gli istituti saranno più veloci e sicuri. La migrazione per Deutsche Bank'. The article includes a photo of a shipyard and a caption: 'Consegnata a Marghera la nuova Costa Firenze'.
- Bottom Section:** A grid of small advertisements and notices, including 'Società', 'ECONOMIA', and 'SALUTE'.

### Il varo

## «Un segno di speranza per il turismo» Fincantieri consegna la Costa Firenze

Fincantieri ha realizzato una nuova nave per Costa **Crociere**. Con una stazza di 135.500 tonnellate e una capacità di oltre 5.200 ospiti, la Costa Firenze fa parte di un piano di espansione che comprende un totale di sette nuove navi in consegna per il Gruppo Costa entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre sei miliardi. Progettata e costruita nei cantieri di Marghera, la Costa Firenze trae ispirazione dal Rinascimento fiorentino. Nella flotta di Costa **Crociere**, 11 navi delle 14 attualmente in servizio sono state realizzate da Fincantieri, una testimonianza della solida relazione tra le due realtà. «La consegna della nuova Costa Firenze è un segno di speranza per tutto l'ecosistema crocieristico e turistico, e rappresenta la testimonianza della volontà del nostro Gruppo di ripartire», ha sottolineato Michael Thamm, ad di Costa Group.



# Fincantieri consegnata all' armatore la Costa Firenze

*Nave da crociera da 135.500 tonnellate realizzata a Marghera*

(ANSA) - VENEZIA, 22 DIC - Costa **Crociere**, compagnia italiana di Carnival Corporation & plc ha preso ufficialmente in consegna da Fincantieri la nuova nave Costa Firenze, progettata e costruita nei cantieri di Marghera, che trae ispirazione dal Rinascimento fiorentino. L' appuntamento si è svolto oggi in modalità full digital. Con una stazza di 135.500 tonnellate lorde e una capacità di oltre 5.200 ospiti, Costa Firenze fa parte di un piano di espansione che comprende un totale di 7 nuove navi in consegna per il Gruppo Costa entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro, di cui tre devono essere ancora consegnate. Nella flotta di Costa **Crociere**, 11 navi delle 14 attualmente in servizio sono state realizzate da Fincantieri, una testimonianza della solida relazione tra le due realtà, oltre a rappresentare un contributo significativo all' economia italiana, garantendo lavoro a migliaia di addetti dei cantieri e di imprese esterne, impegnate soprattutto nell' allestimento degli interni. "La consegna della nuova Costa Firenze è un segno di speranza per tutto l' ecosistema crocieristico e turistico, e rappresenta la testimonianza più tangibile della volontà del nostro Gruppo di ripartire. Il nostro auspicio è che le persone possano tornare presto a viaggiare e sempre più navi possano riprendere a navigare, contribuendo al rilancio del turismo in Italia, in Europa e nel mondo" ha dichiarato Michael Thamm, Group CEO, Costa Group e Carnival Asia e Direttore Generale di Costa **Crociere**. (ANSA).



## La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

SAVONA. pressing sull' authority per siglare l' accordo entro dicembre

### Palumbo, cantiere per vent' anni "Così salveremmo i posti di lavoro"

Ex Mondomarine: i sindacati chiedono il rinnovo della concessione

ELENA ROMANATO

elena romanato savona «Ci auguriamo che l' **Autorità di sistema** risolva questa questione entro l' anno. I lavoratori dell' ex Mondomarine sono nell' incertezza ormai da troppo tempo». I sindacati lavoratori dei cantieri di Lungomare Matteotti, ora in concessione a Palumbo Savona Superyacht chiedono all' **Autorità di sistema portuale** di decidere velocemente l' assegnazione definitiva della concessione dei piazzali degli ex cantieri Mondomarine. I lavoratori impiegati nei cantieri sono 32 più i 13 con contratto a termine in scadenza in 31 dicembre che Palumbo non prevede di rinnovare, vista la situazione di incertezza sull' assegnazione definitiva della concessione, che era stata affidata a Palumbo. Monaco Marine aveva presentato ricorso Tar, che era stato accolto. Palumbo aveva impugnato la decisione del Tar davanti al Consiglio di Stato. I giudizi amministrativi aveva respinto l' impugnazione di Palumbo ma non avevano imposto la nuova gara. Aveva invece stabilito che l' **Autorità di sistema** rivalutasse i piani industriali presentati dalle due imprese in base ad una serie di osservazioni fatte dal Consiglio di Stato e stabilire così l' assegnazione ventennale, pronunciandosi entro 180 giorni. Pochi giorni fa Palumbo ha fatto sapere che, senza certezze, non avrebbe potuto rinnovare i contratti ai 13 lavoratori a tempo determinato e, dopo la proclamazione dello stato di agitazione, c' è stato l' incontro con il Prefetto Cananà. «Abbiamo comunicato all' assemblea del lavoratori quanto emerso dall' incontro con il Prefetto - dice Lorenzo Ferraro di Fiom Cgil che con Franco Papparuso di Uiltrasporti segue il caso dell' ex Mondomarine -. Al prefetto abbiamo illustrato le tante criticità di questa situazione. Ci è stato detto che l' **Autorità di sistema** deciderà nel primo comitato di gestione utile, il 29 dicembre o quello di gennaio. Ma è fondamentale che avvenga entro l' anno. E' indispensabile che il 29 dicembre si abbia la possibilità di sapere chi è il destinatario della concessione per definire la posizione dei 13 lavoratori a tempo determinato. Per ciò che riguarda i lavoratori dipendenti hanno già pagato in termini di incertezza e di mancata contrattazione di secondo livello. Ma ha pagato anche il territorio perché, ad oggi, non c' è un soggetto che, per la situazione che si è creata, ha investito in quei cantieri come avrebbe voluto e come sarebbe successo se le cose fossero andate per il verso giusto, senza intoppi». «Oggi possiamo dire - spiega il segretario provinciale Andrea Pasa - che la perdita di autonomia di Savona con l' unificazione all' **Autorità portuale** di Genova ha voluto dire una burocrazia incredibile e tempi decisionali biblici». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



L' Osservatorio

Se i privati sostengono il porto di Genova

di Aldo Lampani O oggi nessuno, nel mondo del mare, ha ricette vincenti. Ma ogni paese dell' Unione Europea può adottare politiche diverse, a seconda di come ha saputo e sa utilizzare le potenzialità dell' euro e della propria gestione del debito pubblico. Partiamo dal Nord. Grazie al rispetto calvinistico della finanza pubblica, i porti tedeschi hanno come riferimento uno Stato capace di finanziarsi e rifinanziarsi a costo zero o addirittura sotto zero, emettendo bund - i nostri btp - che vanno a ruba nonostante non paghino cedola. Solo con quanto risparmiato sugli interessi del debito Berlino può intervenire su strutture ed infrastrutture con cifre imponenti. Figurarsi investendo capitali ricevuti in regalo. In Italia il debito pubblico si paga oggi a percentuali medie prossime all' 1% e decimali fluttuanti dopo aver toccato il 7% a fine 2011. Il rilancio dei porti, quando non sono sufficienti o sono inesistenti i capitali pubblici, non possono che arrivare dal mondo privato. E se per "privati" vogliamo considerare i capitali che arrivano dalla Cina, va bene lo stesso. Oggi il problema della sanità internazionale legato al coronavirus, sta sfendendo un velo su ogni pensiero di investimento e di crescita. Ma la nuova "via della seta" è lì. I cinesi, da millenni, hanno fatto del saper attendere la propria arma migliore. Il tema è affascinante. Perché **Genova** è da sempre soprattutto un **porto**, anche quando l' industria di stato hanno cercato di abbatte il concetto. E non uno qualsiasi. Uno scalo di merci e cultura del commercio. Punto di riferimento "unico" in materia per il Mediterraneo, dove già nel passato remoto erano presenti tutti i migliori servizi conosciuti e dove si inventavano (la banca moderna, la lettera di credito, il finanziamento della città con debito pubblico) quelli che si immaginava potessero servire per sostenerne la potenza. Uno scalo aperto, non solo alle merci. **Genova**, con l' oriente, ha sempre avuto contatti importanti. Mai subalterni, raramente di forza, sempre di scambio a tutto tondo. Un modo di intendere le colonie in modo unico, mai meri bastioni militari, ma territori di cultura giuridica e commerciale particolarmente elastici e redditizi. Ed oggi la Ex Superba guarda di nuovo ad oriente. Certo la Cina si è proposta e l' Italia ha raccolto l' invito. Ha proposto (intelligentemente) anche **Genova** come punto di approdo. Ma che **Genova** troveranno i cinesi e come verranno accolti? Oggi attorno al proprio **porto** i genovesi mostrano scollamento ed un po' di disaffezione. Molti cittadini non ne comprendono il funzionamento, non sanno chi lo guida, non ne intuiscono le possibilità che avrebbe di rivoltare come un guanto l' economia del territorio. Per troppi lo scalo è un insieme di costruzioni sul fronte del mare. Gli anziani ricordano gli anni Cinquanta e Sessanta quando dentro ed attorno alle banchine era un formicolare di attività, giorno e notte, e che "ce n' era per tutti". Sul **porto** manca anche l' informazione. Si parla troppo da addetti ai lavori di manovre politico economiche e di lotte intestine allo scalo e pochissimo di cosa potrebbe essere il **porto** per la città e la sua gente? Forse sì. Il **porto** è uno sconosciuto in casa propria. Altrove non è così. Il comprensorio di Anversa produce da solo il 19% del Pil belga. Troppo per far sì che non si debba sostenerne ad ogni costo la posizione economica, quella portuale in primis. E la popolazione lo sa, e partecipa alla ventura del proprio scalo. Niente si muove nel comprensorio che non abbia ritorni per



## La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

---

le banchine. Anche **Genova** ha investito. Soprattutto con i soldi privati. Lo si legge nello studio "Impatto economico sociale del **porto** di **Genova**", due dati spiccano chiari: il primo è che la filiera portuale attiva complessivamente in Liguria 10,9 miliardi di euro di produzione, 4,6 miliardi di valore aggiunto ed impiega 54mila unità lavoro. Il secondo recita che "la filiera portuale pesa il 10,8% del valore aggiunto della Liguria e l' 8,3% per l' occupazione". Un centro insostituibile, dunque, per il tessuto del territorio e non solo. Un polo su cui investire. Cosa che avviene. E fino a tutto questo 2020 gli investimenti dei portafogli privati continuano a dar linfa alle banchine. E gli investimenti pubblici? Arrivano, ma non hanno alcun impatto strutturale e decisivo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

### Da Genova un maxi-progetto per la nautica internazionale

*Cecchi (Confindustria nautica): «Codice, serve il regolamento»*

ALBERTO GHIARA GENOVA. Il sindaco di Genova, Marco Bucci, ha annunciato all'assemblea di Confindustria Nautica che il nuovo waterfront di Levante verrà realizzato nei prossimi due anni assieme a quella che sarà «la prima marina del Mediterraneo», con 500 posti barca in più, nuove darsene e la possibilità di accogliere yacht da 130 metri. Dal canto suo il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi, ha detto che «sono già state fatte due riunioni per programmare il Salone 2021, guardando al 2022 e al 2023. In questi tre anni la scommessa è avere il più bel Salone del mondo». Il Salone 2021 si terrà dal 16 al 21 settembre. L'alleanza fra Regione Liguria, Comune di Genova e Confindustria Nautica ha portato nelle scorse settimane alla conferma dell'organizzazione a Genova del Salone per i prossimi dieci anni, grazie a un accordo firmato dalle società controllate Saloni Nautici (Confindustria Nautica) e Porto Antico (Comune di Genova). Gli obiettivi resi pubblici nei giorni scorsi da Bucci e Cecchi vanno oltre il semplice mantenimento della kermesse nautica e evidenziano ambizioni globali per un settore, quello della nautica, che nel 2020 ha sofferto, soprattutto nelle attività legate ai servizi, ma che, come ha ricordato Bucci, è uno dei pochi in cui l'Italia ha il primato nel mondo. Ciononostante si sente ancora trascurato a livello pubblico se, come ha notato il responsabile rapporti istituzionali di Confindustria Nautica, Roberto Neglia, «in Italia viene costruita la metà dei grandi yacht mondiali, ma soltanto il 4 per cento di questi batte bandiera italiana». Dal canto suo Bucci ha detto appunto che «a Genova stiamo lavorando per il nuovo waterfront di Levante, per tutta l'area Fiera che avrà nel giro di due anni 500 posti barca in più, nuove darsene, un sistema di gestione e di sviluppo che la porterà, assieme alle aziende che sono attorno e che vorranno collocarsi in quell'area, a essere il primo marina del Mediterraneo, anche per quello che riguarda le grandi barche da 110, 120 e 130 metri», mentre nell'edificio dell'Hennebique restaurato troveranno posto «alberghi a 5 stelle e quelli cosiddetti a 6 stelle e attività ricreative». All'assemblea, a cui hanno partecipato il senatore Agostino Santillo, i deputati Umberto Buratti e Bernardo Marino e l'eurodeputato Marco Campomenosi, il presidente Cecchi ha ricordato i risultati ottenuti quest'anno dalla nautica italiana, fra cui a esempio l'approvazione del correttivo al Codice della Nautica, in vigore dal 22 dicembre. Cecchi ha sottolineato però come manchi ancora un tassello fondamentale al correttivo del Codice della nautica, ossia il regolamento attuativo a cui deve provvedere il governo, e ha chiesto anche che vengano adottati ristori per alcune categorie rimaste escluse come agenzie nautiche, mediatori e società di charter.



## L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

### «Porto di Genova Ecco il progetto per potenziare il settore crociere»

*La riqualificazione dell'Hennebique sarà il centro di tutta la strategia*

SIMONE GALLOTTI GENOVA. Con la firma della concessione per i prossimi 90 anni, l'Authority di Genova e Savona ha dato avvio alla rinascita di Hennebique. Ad occuparsi del progetto di riqualificazione sarà il gruppo Vitali. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini spiega: «Siamo in pieno demanio marittimo e per questo L'autorità di sistema portuale è stazione appaltante - spiega Signorini -. Con la vicinanza di Stazioni Marittime abbiamo pensato di destinare uno spazio consistente del progetto di riqualificazione di Hennebique a funzione portuali in particolare crocieristiche. Poi ci sarà anche una parte dedicata al direzionale collegato al porto. Il silos è collegabile anche fisicamente con la stazione marittima. Il piano di Genova punta a potenziare l'offerta del porto passeggeri: vogliamo avere disponibilità di sei accosti per ospitare grandi navi, per questo mettiamo in campo i dragaggi e vogliamo costruire la diga. Con sei accosti avere un altro terminal è sostenibile e lungimirante ». Signorini spiega che Hennebique così potrà avere «un bocchettone da 1,3 milioni di passeggeri e dopo la pandemia contiamo anche di aumentare. Una quota di questi fruirà non solo di Hennebique ma anche di altre destinazioni d'uso a carattere più commerciale». La sfida su Ponte Parodi Rimane il difficile rapporto con Ponte Parodi, ma il presidente del porto è netto: i due progetti devono andare avanti insieme: «Uno dei punti di debolezza fino a oggi è stato quello di pensare che a parte Stazione Marittime che ha una funzione ben definita e avviata, anche Ponte Parodi e Hennebique non facessero parte di un unico compendio. È sbagliato: se l'ex silos rimane fatiscente, difficile che Ponte Parodi possa prosperare. Devono andare avanti insieme. Diverso invece il discorso delle funzioni d'uso: «Da questo punto di vista penso che però saranno diversi. E così li ho visti nei progetti che entrambi hanno presentato (Altarea e Vitali, ndr). Sono funzioni diverse. Hennebique è più strutturato per funzioni direzionali, micro living e terminal crociere. Ponte Parodi invece è dedicato a leisure, spa e commerciale nel senso di centro commerciale. Mi sembrano due progetti diversi. L'auspicio è che si mettano d'accordo le società che stanno portando avanti il progetto, perchè hanno ovvie sinergie. Una su tutte: massimizzare i parcheggi». ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## Porto, Signorini: "Per Genova il 2021 sar un anno storico"

di Matteo Cantile martedì 22 dicembre 2020 GENOVA - " Per Genova il 2021 sarà un anno indimenticabile ": parola di Paolo Emilio Signorini, da poco confermato per un secondo mandato alla presidenza dell' **Autorità di sistema del mar Ligure occidentale**. "Grazie alla sinergia tra regione, comune, authority e commissari, il prossimo anno saranno appaltate tutte quelle opere che cambieranno il volto alla città". Un prospettiva importante per il capoluogo della Liguria e per il suo porto che hanno potuto mettere a budget la somma record di 2 miliardi di Euro per tutti gli interventi che renderanno più competitivo e sostenibile lo scalo. Uno dei lavori più significativi (e costosi) è la nuova diga foranea: "Stiamo organizzando il debat public - racconta Signorini - quando vedrete le fotografie e le simulazioni capirete benissimo il perché di tanta importanza. Con la nuova diga potremo cambiare il destino del porto di Sampiedarena, allargando a 800 metri lo spazio di manovra, e separeremo i diversi flussi (crociere, cargo, yacht, barche a vela) che oggi sono costretti a passare nello stesso canale, a danno della sicurezza". Nel frattempo, l' anno che sta per arrivare rischia di essere ancora caratterizzato dall' emergenza Covid : "Credo che sul piano dei traffici resteremo in una situazione di incertezza per il tutto il primo semestre e da questo punto di vista mi auguro che il quadro sia simile a quello dell' ultimo periodo, in cui abbiamo sperimentato una contrazione nei volumi ancora abbastanza sostenibile. Per la seconda parte dell' anno, invece, grazie al vaccino e a un' auspicabile riduzione dei contagi, credo sia giusto far prevalere un cauto ottimismo", dice il presidente del porto. Che spiega, con i numeri, l' impatto della pandemia: "Prima del crollo del Morandi stavamo crescendo del 4,9% e abbiamo chiuso l' anno in sostanziale pareggio. Nel 2019 abbiamo subito una flessione del 2%, nel 2020 chiuderemo a -15,9%: il Covid è stato uno tsunami". Tra i settori in assoluto più colpiti c' è quello delle crociere che ha sostanzialmente azzerato il proprio giro d' affari: "Le compagnie hanno fatto un lavoro straordinario - dice Signorini - combattendo come leoni contro una ferita quasi mortale, inferta nel loro momento di massimi fatturati e grandi investimenti. Per fortuna gli imprenditori hanno deciso di scommettere sul medio - lungo periodo, convinti, come lo sono io, che le crociere riprenderanno e il settore tornerà a correre come prima della pandemia". Leoni, sì, ma anche tra loro , visto che Msc e Costa a Genova litigano, mentre in altri porti stringono alleanze: "Ci sta che tra grandi compagnie ci sia qualche tensione, Genova del resto, anche per ragioni storiche, è un porto importante per entrambi. Ma le istituzioni sono coese - spiega il presidente - cercheremo di trovare anche qui un accordo che soddisfi le esigenze di tutti". In porto si litiga anche tra terminalisti , la fusione Psa - Sech non piace né ad Aponte né ad Aldo Spinelli: "Quando ho iniziato a lavorare nella pubblica amministrazione - ironizza Signorini - mi hanno spiegato che quando le voci contrarie sono tante non è necessariamente un male. Scherzi a parte, per benedire questa operazione abbiamo consultato l' antitrust, l' autorità dei trasporti e l' avvocatura dello Stato: so bene che Psa è un soggetto che detiene un alto potere di mercato ma la sua condizione va osservata secondo le attuali dinamiche, con fusioni e aggregazioni in tutti i settori dello shipping. E' in questo nuovo gigantismo che vanno valutate le qualità operative". In mezzo ai giganti, c' è la **Compagnia Unica** , salvata all' ultima curva dall' intervento di Palazzo San Giorgio che ha convinto i terminalisti: "I quali fanno baruffa con la Culmv ed entrambi i soggetti hanno le loro ragioni - spiega un ecumenico Signorini - era una situazione che andava accompagnata, così come il Governo e il Parlamento hanno aiutato e accompagnato moltissimi settori. Questa è una fase in cui debbono essere coesi e solidali, poi nel 2021 sposteremo la partita vera, quella dell' efficienza: attraverso trattative che già immagino riuscite, giungeremo alla definizione di accordi tariffari equi tra la Compagnia e i terminalisti e punteremo al massimo nella produttività del lavoro.





## PrimoCanale.it

Genova, Voltri

---

che già immagino ruvide, giungeremo alla definizione di accordi tariffari equi tra la Compagnia e i terminalisti e punteremo al massimo sulla produttività del lavoro. Non nascondiamo la sabbia sotto il tappeto, su questo è stato chiaro anche il presidente della regione Toti". E sul futuro dell' **Autorità** di **Sistema**, Signorini torna a battere sul tasto della trasformazione in Spa: "Noi dobbiamo giocare ad armi pari con i nostri competitor del nord Europa - conclude Signorini - nel mio primo mandato non ho trovato le condizioni per attuare questo mio progetto poiché sia i governi che le organizzazioni dei porti italiani non erano d' accordo. Oggi mi pare che il vento stia cambiando". Approfondimenti Porti, Signorini confermato a Genova-Savona e Sommariva alla Spezia Terminal e Culmv verso l' accordo. Signorini: "Non il momento delle divisioni" Porto Genova, la nomina di Signorini passa alla Camera: 27 sì, un solo no.

## Traversi (Mit): «Diga di Genova, Terzo Valico e Ferrovia di Ponente nel Recovery Plan»

*Il governo invierà il Recovery Plan in Europa per accedere ai fondi Next Generation*

Ci sono anche la Liguria-Alpi, l'ampliamento della diga foranea del **Porto di Genova** e il raddoppio della linea ferroviaria **Genova-Ventimiglia** nella lista delle diciannove grandi opere inserite nel capitolo Infrastrutture del Recovery Plan che il governo invierà presto in Europa per accedere ai fondi Next Generation per sostenere gli Stati membri colpiti dalla pandemia Covid-19. Lo annuncia il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Roberto Traversi, che commenta: «Si tratta di opere infrastrutturali fondamentali per l'economia e la mobilità della Liguria in grado di cambiare volto al sistema trasportistico regionale e di dare un impulso fondamentale al comparto industriale». «Per il completamento della Liguria-Alpi, un progetto allargato che ruota attorno al cosiddetto Terzo Valico, il centro studi dell'Ance prevede costi pari a 5,2 miliardi per un complesso di opere che è da anni inserito nei piani infrastrutturali prioritari nazionali - osserva Traversi - Oltre un miliardo, da finanziare con le risorse europee del Recovery Fund, è invece il costo stimato per la realizzazione della nuova diga foranea di **Genova** con l'allargamento del canale navigabile. Per l'opera deve ancora essere completato il progetto di fattibilità». «Per quanto riguarda invece il raddoppio della linea ferroviaria **Genova-Ventimiglia** i costi previsti da finanziare attraverso il Recovery Plan sono di 326 milioni di euro. Il progetto della ferrovia di Ponente, tuttavia, è in fase di revisione rispetto ai piani iniziali», dice il sottosegretario. «Con l'inserimento di questi progetti nella lista delle opere che invieremo all'Europa per accedere ai finanziamenti del Piano per la Ripresa il governo dimostra grande attenzione alla Liguria, riconoscendo alla regione un ruolo di traino dell'economia italiana e un posizionamento infrastrutturale strategico negli assi di comunicazione europei di collegamento fra il sud e il nord dell'Europa - conclude Traversi - Un ruolo che **Genova**, il suo **porto** e la Liguria tutta intendono rafforzare per rendere pienamente competitivo il proprio tessuto economico e continuare ad essere realmente attrattivi per gli investimenti internazionali».



## Diga, Terzo Valico e Ferrovia di Ponente, Traversi (Mit): "Liguria più forte e moderna"

*"Il governo dimostra grande attenzione alla Liguria, riconoscendo alla regione un ruolo di traino dell' economia italiana"*

Redazione

**Genova.** 'Ci sono anche la Liguria-Alpi, l' ampliamento della diga foranea del **Porto** di **Genova** e il raddoppio della linea ferroviaria **Genova**-Ventimiglia nella lista delle diciannove grandi opere inserite nel capitolo Infrastrutture del Recovery Plan che il governo invierà presto in Europa per accedere ai fondi Next Generation per sostenere gli Stati membri colpiti dalla pandemia COVID-19. Si tratta di opere infrastrutturali fondamentali per l' economia e la mobilità della Liguria in grado di cambiare volto al sistema trasportistico regionale e di dare un impulso fondamentale al comparto industriale'. Ad annunciarlo è il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Roberto Traversi. 'Per il completamento della Liguria-Alpi, un progetto allargato che ruota attorno al cosiddetto Terzo Valico, il centro studi dell' Ance prevede costi pari a 5,2 miliardi per un complesso di opere che è da anni inserito nei piani infrastrutturali prioritari nazionali - prosegue Traversi - Oltre un miliardo, da finanziarie con le risorse europee del Recovery Fund, è invece il costo stimato per la realizzazione della nuova diga foranea di **Genova** con l' allargamento del canale navigabile. Per l' opera deve ancora essere completato il progetto di fattibilità'. 'Per quanto riguarda invece il raddoppio della linea ferroviaria **Genova**-Ventimiglia i costi previsti da finanziare attraverso il Recovery Plan sono di 326 milioni di euro. Il progetto della ferrovia di Ponente, tuttavia, è in fase di revisione rispetto ai piani iniziali', commenta il sottosegretario. 'Con l' inserimento di questi progetti nella lista delle opere che invieremo all' Europa per accedere ai finanziamenti del Piano per la Ripresa il governo dimostra grande attenzione alla Liguria, riconoscendo alla regione un ruolo di traino dell' economia italiana e un posizionamento infrastrutturale strategico negli assi di comunicazione europei di collegamento fra il sud e il nord dell' Europa - conclude Traversi - Un ruolo che **Genova**, il suo **porto** e la Liguria tutta intendono rafforzare per rendere pienamente competitivo il proprio tessuto economico e continuare ad essere realmente attrattivi per gli investimenti internazionali'.



## Assagenti, colpo di fine anno: anche Oocl entra nell' associazione

Redazione

Genova . Nel corso dell' ultima riunione dell' anno, il consiglio di Assagenti ha accolto favorevolmente la domanda di adesione di OOCL(Italy) uno delle pochissime agenzie marittime genovesi che non aderiva all' associazione. Orient Overseas Containe Line, la compagnia di navigazione di Hong Kong in passato rappresentata da Hugo Trumpy, ha aperto il suo ufficio diretto a Genova nel 2005, in Via De Marini, occupa 25 dipendenti e con cinque navi di linea movimentata in Italia circa 80mila teus all' anno, di cui circa la metà nel **porto** di Genova. Il Presidente di Assagenti Paolo Pessina, che solo pochi giorni fa aveva dichiarato che le porte dell' Associazione sono sempre aperte

per le aziende che volessero entrare a farne parte, esprime soddisfazione e da il benvenuto a nome suo e del Consiglio ad OOCL (Italy) per l' ingresso in associazione, convinto che l' unione della categoria sia l' elemento più importante per riuscire a rappresentare al meglio le esigenze delle aziende associate in questo difficile momento storico ed in vista delle strategie necessarie a cogliere le opportunità che il mercato potrà offrire in un momento di ripresa come quello che prevedibilmente avremo alle porte il

prossimo anno. L' Amministratore Delegato di OOCL (Italy) Alfredo Floro, conferma di essere sempre stato in contatto con l' associazione di categoria genovese che ben conosce e si rallegra che OOCL abbia deciso di aderire ritenendo la partecipazione al mondo associativo un rafforzamento dell' azienda e un' opportunità di crescita anche per i dipendenti per le svariate opportunità di formazione che avranno a disposizione.



# Informare

Genova, Voltri

## OOCL (Italy) ha aderito all' associazione degli agenti marittimi genovesi

L' azienda occupa 25 dipendenti L' Associazione Agenti e Mediatori Marittimi di **Genova** ha reso noto che il proprio consiglio, nel corso dell' ultima riunione dell' anno, ha accolto favorevolmente la domanda di adesione di OOCL (Italy), una delle pochissime agenzie marittime genovesi che non aderiva ad Assagenti. OOCL (Italy) rappresenta in Italia la compagnia di navigazione Orient Overseas Container Line (OOCL) di Hong Kong che fa parte del gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping Holdings Co. OOCL, in passato rappresentata in Italia dall' agenzia marittima genovese Hugo Trumpy, ha aperto il suo ufficio diretto a **Genova** nel 2005 dove occupa 25 dipendenti. In Italia la compagnia di navigazione movimentata circa 80mila teu all' anno con cinque navi di linea, di cui circa la metà nel **porto di Genova**. Esprimendo soddisfazione per l' adesione di OOCL (Italy) e dando il benvenuto a nome suo e del consiglio all' ingresso dell' agenzia nell' associazione, il presidente di Assagenti Paolo Pessina, ha ribadito la convinzione che l' unione della categoria sia l' elemento più importante per riuscire a rappresentare al meglio le esigenze delle aziende associate in questo difficile momento storico ed in vista delle strategie necessarie a cogliere le opportunità che il mercato potrà offrire in un momento di ripresa come quello che prevedibilmente si verificherà il prossimo anno. Confermando di essere sempre stato in contatto con l' associazione di categoria genovese, che ben conosce, l' amministratore delegato di OOCL (Italy), Alfredo Floro, si è rallegrato che OOCL abbia deciso di aderire ad Assagenti ritenendo la partecipazione al mondo associativo un rafforzamento dell' azienda e un' opportunità di crescita anche per i dipendenti per le svariate opportunità di formazione che avranno a disposizione.



## Colpo di fine anno per Assagenti: OOCL entra in Associazione

Nel corso dell' ultima riunione dell' anno, il Consiglio di Assagenti ha accolto favorevolmente la domanda di adesione di OOCL(Italy) uno delle pochissime agenzie marittime genovesi che non aderiva all' Associazione. Orient Overseas Containe Line, la compagnia di navigazione di Hong Kong in passato rappresentata da Hugo Trumphy, ha aperto il suo ufficio diretto a **Genova** nel 2005, in Via De Marini, occupa 25 dipendenti e con cinque navi di linea movimentata in Italia circa 80mila teus all' anno, di cui circa la metà nel **porto** di **Genova**. Il Presidente di Assagenti Paolo Pessina, che solo pochi giorni fa aveva dichiarato che le porte dell' Associazione sono sempre aperte per le aziende che volessero entrare a farne parte, esprime soddisfazione e da il benvenuto a nome suo e del Consiglio ad OOCL (Italy) per l' ingresso in associazione, convinto che l' unione della categoria sia l' elemento più importante per riuscire a rappresentare al meglio le esigenze delle aziende associate in questo difficile momento storico ed in vista delle strategie necessarie a cogliere le opportunità che il mercato potrà offrire in un momento di ripresa come quello che prevedibilmente avremo alle porte il prossimo anno. L' Amministratore Delegato di OOCL (Italy) Alfredo Floro, conferma di essere sempre stato in contatto con l' associazione di categoria genovese che ben conosce e si rallegra che OOCL abbia deciso di aderire ritenendo la partecipazione al mondo associativo un rafforzamento dell' azienda e un' opportunità di crescita anche per i dipendenti per le svariate opportunità di formazione che avranno a disposizione.



# Informare

## Genova, Voltri

### Anche il prossimo anno THE Alliance scalerà in Italia i porti di Genova e La Spezia

La nuova configurazione dei servizi di linea del consorzio entrerà in vigore il primo aprile Nel 2021 continueranno ad essere solo **Genova** e La Spezia gli unici porti italiani inclusi nel network di servizi marittimi containerizzati di linea di THE Alliance, il consorzio costituito dalle compagnie di navigazione Hapag-Lloyd, HMM, Ocean Network Express (ONE) e Yang Ming, che sino a due anni fa in Italia effettuava scali anche nei porti di Livorno e Salerno. In particolare, nella nuova configurazione dei servizi di linea di THE Alliance che entrerà in vigore il prossimo primo aprile il **porto di Genova** continuerà ad essere scalato nell' ambito dei servizi MD1 e MD2 che collegano l' Asia con il Mediterraneo, mentre La Spezia farà ancora parte della base del servizio MD2.

La linea MD1 effettua fermate ai porti di Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Cina Meridionale, Singapore, Jeddah, (Suez), Damietta, Barcellona, Valencia, **Genova**, Damietta, (Suez), Jeddah, Singapore, Cina Meridionale, Qingdao. Gli scali della linea MD2 sono: Pusan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Cina Meridionale, Singapore, (Suez), Pireo, **Genova**, La Spezia, Fos, Barcellona, Pireo, (Suez), Singapore, Cina Meridionale, Pusan.

Sulla rotta Asia-Mediterraneo il consorzio THE Alliance opererà anche nel 2021 il servizio MD3 che effettua scali a Pusan, Ningbo, Shanghai, Cina Meridionale, Singapore, Jeddah, (Suez), Ashdod, Istanbul, Izmit, Aliaga, Mersin, (Suez), Jeddah, Singapore, Kaohsiung, Pusan.



### Ordinanza di Ap: dighe foranee e moli chiusi fino al prossimo 7 gennaio

RAVENNA Da questa sera dopo il coprifuoco partirà la zona rossa e con esso torna il divieto di accesso alle dighe foranee, vigente anche con la zona arancione. Non sarà più possibile pertanto, secondo l'ordinanza firmata dal presidente di **Autorità di sistema portuale**, Daniele Rossi, pas seggiare su palizzate e moli guardiani del Porto di Ravenna a partire dalle 22 di oggi alle 5 del 7 gennaio. Con essa "è sospesa con effetto immediato e fino a diversa comunicazione la validità di ogni autorizzazione rilasciata", si legge nel provvedimento che dispone anche il divieto di "accesso ai soggetti titolari di concessione per capanni da pesca situati sulle dighe foranee sud ("Zaccagnini") e nord ("Cavalcoli"), consentito soltanto se dovuto alla necessità di porre rimedio a situazioni sopravvenute e imprevedibili (quali crolli, rottura di impianti simili, effrazioni) e comunque secondo tempistiche e modalità strettamente funzionali a sopperire tali situazioni. L'accesso potrà avvenire solo previo contatto con l'**Autorità di Sistema Portuale**".

**ECONOMIA IN DIFFICOLTÀ**  
**Quasi 1.700 famiglie aggrappate al reddito di emergenza del governo**

La misura messa in campo per attuare gli effetti del lockdown ha interessato un totale di 3.463 persone che hanno beneficiato di almeno una mensilità, importo medio di 500 euro

**Ordinanza di Ap: dighe foranee e moli chiusi fino al prossimo 7 gennaio**

**Oggi autobus gratuiti in città e sul litorale**

## Royal Caribbean mette gli occhi su Ravenna

*Approvata la proposta per il servizio passeggeri e realizzazione nuova Stazione marittima*

Redazione

RAVENNA La proposta che Royal Caribbean Group ha presentato lo scorso Agosto in merito alla concessione del servizio di assistenza passeggeri e di realizzazione della nuova Stazione marittima dedicata alle crociere nel porto di Ravenna, ha ricevuto la dichiarazione di fattibilità dal Comitato di gestione dell'AdSp. Royal Caribbean Group ad oggi gestisce 27 terminal crocieristici, di 23 dei quali ha curato anche le attività di realizzazione dell'infrastruttura ed è uno dei primi operatori crocieristici a livello mondiale. Nel Mediterraneo è già presente in 8 porti, tra i quali Venezia, Civitavecchia, La Spezia e Napoli dove fanno scalo le navi della flotta composta da 61 unità per circa 5,5 milioni di passeggeri nel 2019 e oltre 80.000 dipendenti. Lo schema di Project financing presentato prevede una serie di attività connesse allo sviluppo del traffico crocieristico, con particolare attenzione ad un recupero di mercato e ad un rilancio della funzione crocieristica del porto di Ravenna. Un investimento notevole è previsto per la realizzazione e gestione di una nuova Stazione marittima, a fronte di una concessione di lunga durata, funzionale a svolgere operazioni di homeport. Ravenna si candiderebbe così a diventare porto di inizio/fine crociera con tutto ciò che questo può significare in termini di opportunità per il territorio, in collaborazione con l'Aeroporto di Bologna e con quelli di Rimini e Forlì. I dati presentati dal Royal Caribbean Group stimano che il traffico crocieristico nel porto con la realizzazione della nuova Stazione marittima e l'adeguamento dei fondali del porto, possa avere un significativo incremento già nei primi anni di avvio dell'attività. Il progetto è inoltre redatto in armonia con il cosiddetto Parco delle dune a Porto Corsini, che riqualifica e valorizza l'area retrostante il terminal e che sarà realizzato dall'Autorità di Sistema portuale con l'obiettivo di conciliare nel migliore modo possibile, anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale, le funzioni crocieristiche con il contesto urbano. A quattro mesi dalla proposta, che è stata esaminata sia dal punto di vista tecnico che da quello della sostenibilità ambientale ed economico finanziaria, il progetto è stato approvato e a breve sarà posto a bando di gara per consentire ad eventuali altri operatori interessati di presentare offerte alternative. A quel punto partirà l'aggiudicazione per far partire i lavori.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHIARELLI'. The main article headline is 'Royal Caribbean mette gli occhi su Ravenna' with a sub-headline 'Approvata la proposta per il servizio passeggeri e realizzazione nuova Stazione marittima'. The article text is partially visible, starting with 'RAVENNA - La proposta che Royal Caribbean Group ha presentato lo scorso Agosto...'. There are social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, WhatsApp) and a newsletter sign-up form on the right side of the page.

# Bollettino Avvisatore Marittimo

Livorno

## Livorno: il microtunnel dei tubi ENI è quasi pronto

Nel porto di Livorno si avvicina il completamento dei lavori del microtunnel, l'opera che una volta realizzata consentirà la rimozione delle tubazioni che dalla Darsena Petroli corrono sino alla Raffineria Eni, attraversando il canale di accesso alla Darsena Toscana, in corrispondenza della Torre del Marzocco. Oggi infatti, spiega l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, è stato letteralmente messo un primo tappo alla problematica di tenuta idraulica di uno dei due pozzi alle estremità della futura galleria sotterranea, quello cosiddetto di recupero, in prossimità della Calata del Magnale.

PAG. 2 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 192 - 23-12-2020

### PORTO DI NAPOLI

**PROSSIMI ARRIVI**

**BALZO VARAZIONE**

|    |   |    |   |
|----|---|----|---|
| 20 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 20 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 21 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 21 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 22 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 22 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 23 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 23 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 24 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 24 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 25 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 25 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 26 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 26 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 27 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 27 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 28 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 28 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 29 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 29 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 30 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 30 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |
| 31 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) | 31 | NOI CLARNA per container da Capri (da Liv.) |

**PROSSIMI ARRIVI (IN ORDINE ALFABETICO)**

|   |                    |   |                    |
|---|--------------------|---|--------------------|
| A | ALBA ALBA          | A | ALBA ALBA          |
| B | BALZO VARAZIONE    | B | BALZO VARAZIONE    |
| C | CAPRI              | C | CAPRI              |
| D | DARSENA PETROLI    | D | DARSENA PETROLI    |
| E | ENI                | E | ENI                |
| F | FERRARA            | F | FERRARA            |
| G | GALLI              | G | GALLI              |
| H | HAVANA             | H | HAVANA             |
| I | ISLANDIA           | I | ISLANDIA           |
| J | JACQUES            | J | JACQUES            |
| K | KALININ            | K | KALININ            |
| L | LIVORNO            | L | LIVORNO            |
| M | MAGNALE            | M | MAGNALE            |
| N | NAPOLI             | N | NAPOLI             |
| O | OLIVIERO           | O | OLIVIERO           |
| P | PAGLIA             | P | PAGLIA             |
| Q | QUADRIFOGLIO       | Q | QUADRIFOGLIO       |
| R | RAPHAEL            | R | RAPHAEL            |
| S | SARAJEVO           | S | SARAJEVO           |
| T | TORRE DEL MARZOCCO | T | TORRE DEL MARZOCCO |
| U | URUGUAY            | U | URUGUAY            |
| V | VENEZIA            | V | VENEZIA            |
| W | WAGNER             | W | WAGNER             |
| X | XENON              | X | XENON              |
| Y | YACHT              | Y | YACHT              |
| Z | ZUCCHETTI          | Z | ZUCCHETTI          |

**Livorno: il microtunnel dei tubi ENI è quasi pronto**

Il porto di Livorno si avvicina al completamento dei lavori del microtunnel, l'opera che una volta realizzata consentirà la rimozione delle tubazioni che dalla Darsena Petroli corrono sino alla Raffineria Eni, attraversando il canale di accesso alla Darsena Toscana, in corrispondenza della Torre del Marzocco. Oggi infatti, spiega l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, è stato letteralmente messo un primo tappo alla problematica di tenuta idraulica di uno dei due pozzi alle estremità della futura galleria sotterranea, quello cosiddetto di recupero, in prossimità della Calata del Magnale.

Stato Company Portale S.p.A.  
Via della Stazione  
10100 - Capogruppo di Aniene  
Tel. 061 502605 - www.sta.com

**SPEDIZIONI INTERNAZIONALI**  
NAPOLI - ITALIA

**Cicofa & G. S.p.A.**  
CASA DI SPEDIZIONI

Per la vostra pubblicità sul  
**BOLLETTINO**  
Avvisatore Marittimo

Info: 061 502605 - 061 502606

Per informazioni e arretrati: 061 502605





### I governatori mettono Giampieri alla porta Fincantieri lo difende, ma è Messineo in pole

Nuova Autorità portuale: dopo la morsa di M5S, il veto di Acquaroli e Marsilio non aiuta il presidente uscente

IL RETROSCENA Per la serie diffidate da chi vi dice che non è una questione politica, qui è soltanto una questione politica sta andando in onda il secondo atto del job posting in corso per la poltronissima da 250mila euro di presidente dell' **autorità** di **sistema portuale** del Medio Adriatico. Eravamo rimasti alla cinquina in lizza con i tre candidati targati M5S (Africano, comitato di gestione Authority Civitavecchia; Messineo, segretario generale **Authority** Napoli; Lupi, dirigente Ap Civitavecchia) affiancati ai locali, l' uscente Giampieri e l' ininfluente Carrabs. La proroga del presidente Con la proroga del presidente uscente arrivata al giorno 19 (dei 45 concessi dal ministro) si attendeva la voce dei governatori. Andrà riclassificata al capitolo il silenzio degli innocenti. Perché Acquaroli e Marsilio ufficialmente non parlano sulla questione ma a Roma chi ha informazioni doc, dice che i due si sono già espressi. E non a favore di Giampieri perché rappresenterebbe lo status quo e serve un cambio di passo. Con Fincantieri al raddoppio, Msc che studia la banchina per farne l' home port di una linea di crociere e la banchina 26 sbloccata (300 metri a 14 metri di fondali) sarà FdI a spiegare sul cosa si intende per cambio di passo. I particolari non contano Ma quando si tratta soltanto di questioni politiche questi sono particolari e i fattori dirimenti sono altri. Per esempio. La ministra De Micheli ha interesse a superare la nottata del rimpasto di governo che Conte sibila a giorni alterni sotto il naso del Pd, i Cinque Stelle a mettere il cappello su qualche posizione di vertice nelle Marche dove sono rimasti con l' 8% in Regione. E i governatori? Il coordinatore di FdI Prisco ha detto che si cercavano professionalità di alto profilo, la foglia di fico che sarà spacciata per golden share. Con chi stanno i governatori? E i governatori? Acquaroli, in principio molto cauto, da quando ha iniziato a buttare là frasi tipo «vogliamo competenze» si è capito che il vento tirava verso fuori. Magari verso Napoli, mormorava radio-banchina preoccupata sui pessimi rapporti che Messineo, meticoloso conoscitore delle normativa al limite superiore dell' iperburocratico, ha avuto con i dipendenti della locale Authority. Le petizioni per Giampieri Ma il silenzio degli innocenti che rende più perplessi è quello di Marsilio, governatore abruzzese, pare, più propenso ad accordarsi con Pd e Cinque Stelle per Lupi. Chi è Lupi? Il responsabile Affari istituzionali del porto di Civitavecchia che sta seguendo il progetto Zes con l' Abruzzo. Attenzione alla Zona Economica Speciale approvata per il porto di Ortona, perché si porta dietro tanti soldi per migliorare il corridoio trasversale delle reti europee Ten-T Barcellona-Ploce. Ortona-Pescara-Roma-Civitavecchia è una strada che scorre a quattro corsie e le Marche devono stare ben attente. Ma in questo giro sono i grillini a dare le carte ed M5S non si muove dal segretario dell' **autorità portuale** di Napoli Messineo che resta il favorito. Salernitano di origine, molto vicino a De Luca (ma ora, pare, scaricato dal governatore campano) e a Pecoraro Scania, pare abbia usufruito dei buoni uffici che l' ex ministro dell' Ambiente ha presso M5S: il ministro dello Sport Spadafora è stato uno dei collaboratori di Pecoraro e quando si parla di Spadafora è come dire Di Maio. Chi rimane a perorare la causa di Giampieri? Fincantieri, che al ministero ha spinto con successo ma aspettava risposte forti dal territorio. Sono arrivate con una campagna pro Giampieri e stendiamo un velo pietoso. Sarebbe servito ben altro. Ma anche questi sono particolari, ormai. Terzo e decisivo atto ad anno nuovo.



## Corriere Adriatico

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

Tanto possiamo stare tranquilli: non è una questione politica. Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## «Il porto come volano di sviluppo»

*Parla il neo presidente dell' Autorità. I nodi da affrontare, le proposte*

GAETA «Sono orgoglioso di questo incarico. Lavorerò per riallacciare i rapporti con tutte le realtà del territorio. Non a caso si parla spesso di comunità portuale' ed è quello che dobbiamo tornare ad essere, tutti insieme. Potenziare e migliorare la capacità dei nostri porti significa lavorare per il bene di tutta l' Italia, e lo faremo tenendo sempre a mente la sostenibilità economica, sociale e ambientale». Sono state le prime parole del neo presidente dell' **Autorità** di **Sistema** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino, 42 anni, di Venezia, già presidente prima e poi commissario straordinario dell' **Autorità** di **Sistema** del Mar Adriatico, ora subentrato a Francesco Maria di Majo, che per un quadriennio è stato al vertice dei porti laziali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Tra le priorità del neo presidente l' istituzione Zona logistica semplificata. «La Zls? Può essere un' ottima spinta, ma non deve restare un contenitore vuoto. Occorre un coordinamento pieno con tutti i soggetti, a partire dalla Regione. Adesso si tratta di passare dalla fase teorica alla realizzazione, sapendo che può sicuramente essere un elemento di sviluppo». Poi il traffico dei container. «Riguardo all' auspicata crescita del traffico dei contenitori non ho la bacchetta magica, ma credo ci siano gli spazi per avere numeri migliori. Ne parlerò con i terminalisti e con gli operatori, superando ogni contenzioso. Dobbiamo assegnare aree - ha aggiunto Musolino - far girare le merci, far arrivare navi e creare occasioni di investimento. E' ovvio che il nostro è un **sistema** portuale che si basa non solo su Civitavecchia, ma anche su Fiumicino e Gaeta che hanno caratteristiche differenti. Su questi ultimi due porti è già stato fatto molto a livello di espansione delle infrastrutture, ma va data loro una identità più definita così come all' intero **sistema** portuale che deve essere a servizio dell' economia dei territori retrostanti ma deve anche avere un ruolo per l' economia regionale e del Centro Italia». Infine i rapporti col territorio. «La convivenza porto-città è un tema di grande attualità. Lavoreremo affinché la convivenza sia la migliore possibile anche sviluppando i temi di comunità. Sono convinto che i porti del Lazio saranno uno degli elementi fondamentali per lo sviluppo della Regione nel prossimo futuro». Si parte da una situazione di criticità che è la mancata approvazione del bilancio preventivo 2021, ma ci sono difficoltà anche per il consuntivo 2020 che ha risentito del Covid. «L' ente è in disavanzo ma non in dissesto - ha concluso il presidente dell' Authority - e l' impegno è quello di superare questi momenti di criticità per arrivare al traguardo in ottima forma». Sandro Gionti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Per il presidente Unindustria Dionisi la presidenza Musolino è un ottimo viatico per il rilancio del territorio

### «La persona giusta al posto giusto»

*Il numero uno di Molo Vespucci ha partecipato alla riunione del Comitato d'Area*

Incontri a ritmo serrato per il neo presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino che ieri ha partecipato, presentando le proprie linee programmatiche alla riunione del Comitato d'Area di Unindustria, organizzata dal presidente locale Cristiano Dionisi alla presenza anche del vicepresidente Unindustria Stefano Cenci. «Ringrazio Dionisi per l'opportunità che mi ha dato di confrontarmi con la realtà imprenditoriale dei suoi associati - ha spiegato Musolino - perché è fondamentale fin da subito costruire rapporti e percorsi condivisi, per porre le basi dello sviluppo dei nostri scali. La situazione non è facile e lo sanno in primis gli imprenditori che stanno, con grandi sforzi, cercando di resistere agli effetti negativi della pandemia e prepararsi alla ripartenza. Le sensazioni che ho ricevuto dall'incontro mi dicono però che c'è grande forza di volontà e voglia di disegnare il futuro. Io mi metto con umiltà al servizio di questa grande partita, che alla fine sono sicuro saremo in grado di vincere, se sapremo lavorare tutti assieme». Secondo Dionisi «Pino Musolino è certamente la persona giusta al posto giusto e la sua nomina - ha sottolineato - è un ottimo viatico per il rilancio, lo sviluppo e la crescita del porto di Civitavecchia. Il neo Presidente è immediatamente operativo e consapevole delle esigenze dello scalo sia per il lavoro di risanamento economico di breve termine, sia per la visione strategica di medio e lungo termine. Unindustria ha presentato al neo presidente le sue proposte, dalle infrastrutture alla logistica, passando per la transizione energetica e le semplificazioni, con al centro la ZIs e il contratto d'area. La nostra associazione ha garantito la propria collaborazione al nuovo vertice del porto, come ha sempre fatto in tutti questi anni - ha concluso Dionisi - mettendo sempre a disposizione le proprie progettualità per la crescita di uno dei principali porti italiani».



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Dionisi (Unindustria): "Presidenza Musolino buon viatico per la crescita del territorio"

Condividi CIVITAVECCHIA - "Pino Musolino è certamente la persona giusta al posto giusto e la sua nomina è un ottimo viatico per il rilancio, lo sviluppo e la crescita del porto di Civitavecchia. Il neo Presidente è immediatamente operativo e consapevole delle esigenze dello scalo sia per il lavoro di risanamento economico di breve termine, sia per la visione strategica di medio e lungo termine". È quanto dichiara Cristiano Dionisi, Presidente di Unindustria Civitavecchia a margine della riunione del Comitato d' Area dell' associazione alla quale ha partecipato anche il neo presidente dell' Asdp Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino che ha presentato le sue linee programmatiche. All' incontro era presente anche Stefano Cenci, Vice Presidente di Unindustria. "Unindustria ha presentato al neo presidente - continua Dionisi - le sue proposte, dalle infrastrutture alla logistica, passando per la transizione energetica e le semplificazioni, con al centro la ZIs e il contratto d' area. La nostra Associazione ha garantito la propria collaborazione al nuovo vertice del porto, come ha sempre fatto in tutti questi anni, mettendo sempre a disposizione le proprie progettualità per la crescita di uno dei principali porti italiani". "Ringrazio il Presidente Dionisi - ha sottolineato Pino Musolino - per l' opportunità che mi ha dato di confrontarmi con la realtà imprenditoriale dei suoi associati, perché è fondamentale fin da subito costruire rapporti e percorsi condivisi, per porre le basi dello sviluppo dei nostri scali. La situazione non è facile e lo sanno in primis gli imprenditori che stanno, con grandi sforzi, cercando di resistere agli effetti negativi della pandemia e prepararsi alla ripartenza. Le sensazioni che ho ricevuto dall' incontro mi dicono però che c' è grande forza di volontà e voglia di disegnare il futuro. Io mi metto con umiltà al servizio di questa grande partita, che alla fine sono sicuro saremo in grado di vincere, se sapremo lavorare tutti assieme". Condividi.



## Civitavecchia, inizia l' era Musolino

di Redazione Port News

'Partiamo da una situazione critica, rappresentata dalla mancata approvazione del bilancio preventivo 2021, ma ci sono difficoltà anche per il consuntivo 2020, che ha chiaramente risentito del Covid. Le questioni legate al bilancio, non lo nego, non mi fanno partire col cuore leggerissimo. Sono estremamente consapevole della difficoltà del momento". Con queste parole il neo Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Pino Musolino**, si è presentato ieri alla stampa, confrontandosi con i giornalisti sui principali temi di interesse per il sistema portuale del Lazio. "Partiamo appesantiti - ha proseguito **Musolino** - ma arriveremo al traguardo in ottima forma. Con i miei uffici abbiamo già iniziato a lavorare per presentare a breve al Ministero vigilante un' ulteriore ipotesi di superamento di questa fase dovuta principalmente agli squilibri causati dagli effetti negativi della pandemia". **Musolino** ha sottolineato che agirà in modo tale da diminuire il più possibile l' esposizione al rischio con i contenziosi in piedi, situazione che va affrontata anche pro futuro riducendo il coefficiente di litigiosità "ma in questo credo che avremo al nostro fianco tutti i player istituzionali: nessuno può permettersi il default dei porti di Roma e del Lazio, sarebbe un problema per tutta la portualità italiana'. Il numero uno dell' Authority laziale ha poi iniziato a tracciare le linee del suo programma, in particolare riguardo al potenziamento dei traffici, che non può che iniziare da quelle che sono le caratteristiche specifiche dell' attuale mercato marittimo. 'Civitavecchia - ha spiegato - è un grande porto ro/pax e crocieristico che ha subito maggiormente il contraccolpo diretto e immediato causato dalla pandemia e questo è innegabile. Ogni possibilità di percorso di immediata ripartenza passa necessariamente da qui, almeno sul recupero dei traffici legati ai passeggeri'. Rispondendo alle domande dei giornalisti, **Musolino** ha toccato diversi temi, tra cui quelli legati alla istituenda Zona Logistica Semplificata: "La ZLS può essere un' ottima spinta ma non deve restare un contenitore vuoto. Occorre un coordinamento pieno con tutti i soggetti, a partire dalla Regione'. Riguardo all' auspicata crescita del traffico dei container, il n.1 dello scalo laziale ha detti di non possedere la bacchetta magica "ma credo ci siano gli spazi per avere numeri migliori. Ne parlerò con i terminalisti e con gli operatori". Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, **Musolino** ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti'. **Musolino** ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo | Menu in




22 Dicembre 2020 — News  
**Il n.1 dell'AdSP laziale si presenta alla stampa  
 Civitavecchia, inizia l'era  
 Musolino**  
 di Redazione Port News

"Partiamo da una situazione critica, rappresentata dalla mancata approvazione del bilancio preventivo 2021, ma ci sono difficoltà anche per il consuntivo 2020, che ha chiaramente risentito del Covid. Le questioni legate al bilancio, non lo nego, non mi fanno partire col cuore leggerissimo. Sono estremamente consapevole della difficoltà del momento".

Con queste parole il neo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino, si è presentato ieri alla stampa, confrontandosi con i giornalisti sui principali temi di interesse per il sistema portuale del Lazio. "Partiamo appesantiti - ha proseguito Musolino - ma arriveremo al traguardo in ottima forma. Con i miei uffici abbiamo già iniziato a lavorare per presentare a breve al Ministero vigilante un' ulteriore ipotesi di superamento di questa fase dovuta principalmente agli squilibri causati dagli effetti negativi della pandemia". Musolino ha sottolineato che agirà in modo tale da diminuire il più possibile l' esposizione al rischio con i contenziosi in piedi, situazione che va affrontata anche pro futuro riducendo il coefficiente di litigiosità "ma in questo credo che avremo al nostro fianco tutti i player istituzionali: nessuno può permettersi il default dei porti di Roma e del Lazio, sarebbe un problema per tutta la portualità italiana".

Rispondendo alle domande dei giornalisti, Musolino ha toccato diversi temi, tra cui quelli legati alla istituenda Zona Logistica Semplificata: "La ZLS può essere un' ottima spinta ma non deve restare un contenitore vuoto. Occorre un coordinamento pieno con tutti i soggetti, a partire dalla Regione". Riguardo all' auspicata crescita del traffico dei container, il n.1 dello scalo laziale ha detti di non possedere la bacchetta magica "ma credo ci siano gli spazi per avere numeri migliori. Ne parlerò con i terminalisti e con gli operatori". Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, Musolino ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti". Musolino ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, Musolino ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti". Musolino ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, Musolino ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti". Musolino ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, Musolino ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti". Musolino ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, Musolino ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti". Musolino ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, Musolino ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti". Musolino ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, Musolino ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti". Musolino ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, Musolino ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti". Musolino ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, Musolino ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti". Musolino ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

Sul contenzioso in atto proprio tra il terminalista dei contenitori e la società che si occupa delle operazioni di scarico della frutta che arriva in porto all' interno dei container, Musolino ha spiegato che 'l' AdSP farà da arbitro e cercherà di trovare un accordo fra tutti i player. Le energie devono essere spese per attrarre nuovi traffici e per migliorare la capacità operativa e di connettività con l' entroterra. Vanno calmati gli animi e consentito di lavorare a tutti gli operatori al massimo delle loro possibilità senza inutili tensioni. Se si è comunità portuale si deve tener conto che la massimizzazione del proprio profitto e della propria capacità non può andare a pregiudicare l' interesse collettivo e complessivo della comunità. Troveremo le soluzioni tecniche più appropriate. Ho sentito vari operatori e le intenzioni ci sono tutte. Abbiamo già troppi problemi esogeni per andare a perderci in conflitti all' interno dei nostri porti". Musolino ha poi annunciato che nei prossimi mesi analizzerà la questione relativa alla gestione della nuova darsena traghetti in fase di realizzazione. 'Serve una soluzione tecnico-amministrativa per far sì che questo compendio possa rendere. Il tema delle concessioni in generale ma in particolare a Civitavecchia va affrontato meglio perché vanno definiti i profili che dalle concessioni

vanno poi alle entrate certe che ci permetterebbero di avere un bilancio meno esposto alle buriane del momento'.

---



## Nuovi ruoli per Musolino e Guerrieri

Avvicendamenti ai vertici dei porti italiani: alla fine della scorsa settimana il presidente uscente dei porti di Roma, Francesco Maria di Majo, ha accolto il suo successore, Pino Musolino, in arrivo da Venezia. Il simbolico passaggio delle consegne è avvenuto al termine di una lunga chiacchierata: «Ora la priorità contingente è quella di superare la difficoltà amministrativa data dal voto negativo del Comitato di gestione al bilancio e pianificare sul breve e medio periodo come compensare gli effetti negativi e drammatici della crisi causata dalla pandemia» ha dichiarato il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Novità anche a Livorno, dove Luciano Guerrieri, fino al 2016 presidente del porto di Piombino, guiderà l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, che prende il posto di Stefano Corsini: «Sono stato molto contento di accettare la scelta proposta dalla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli - dice il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani -. Apprezzo e stimo Guerrieri da sempre per le capacità e la grande competenza in ambito portuale e marittimo, maturata anche durante il suo incarico come presidente e commissario straordinario del porto di Piombino, presidente di Porto 2000 a Livorno, vicepresidente di **Assoporti** e Federlogistica, oltre che nei suoi mandati come sindaco dal 1995 al 2004».



# La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

CONSIGLIO L'opposizione critica duramente il civico Petrelli: «Silente passaggio in maggioranza»

## Porto storico, opportunità per la città Sì alla proroga per le installazioni esterne

L'amministrazione ha tutto l'interesse e vuole accelerare sulla realizzazione del Marina Yachting. È quanto emerso nel corso del consiglio comunale di lunedì pomeriggio - ancora una volta svoltosi online tra le critiche soprattutto del dem Marco Piendibene, convinto che si possa tornare in presenza, rispettando il distanziamento alla Pucci per una migliore fluidità dei lavori - con il dibattito sviluppatosi attorno alla mozione illustrata dal consigliere Pd Marco Di Gennaro il quale ha evidenziato come, sul progetto, la città ed il consiglio siano stati estromessi. L'esponente dem chiedeva quindi risposte concrete soprattutto per i diportisti, orfani oggi del proprio mare. La mozione è stata sospesa, con l'impegno del sindaco a relazionare sul progetto per verificare quali siano le effettive caratteristiche dell'intervento proposto; nel frattempo però l'intenzione è quella di riappropriarsi del porto storico. In questo senso, con l'Adsp è già aperto un dialogo per arretrare varco Fortezza all'altezza della Capitaneria, abbassando anche il cancello tra la Marina e l'area portuale. Ufficializzata poi la proroga di tre mesi, quindi fin al prossimo 31 marzo, concessa ai commercianti per quel che riguarda le installazioni esterne. Votate inoltre diverse variazioni di bilancio, legate in particolare alle maggiori entrate che sono arrivate dalla violazioni al codice della strada, per circa 170.000 euro. Non è passato inosservato il voto del civico Vittorio Petrelli che, dopo aver tenuto il numero legale nell'ultima Capigruppo, ha espresso parere favorevole insieme alla maggioranza - rimasta con soli 13 consiglieri - su un debito fuori bilancio «conclamando», come sottolineato duramente dai consiglieri di minoranza Enzo D'Antò, Marina De Angelis, Marco Di Gennaro, Alessandra Lecis, Daniela Lucernoni, Marco Piendibene, Patrizio Scilipoti, Carlo Tarantino, «il suo silente passaggio all'amministrazione Tedesco, proprio nel momento di massima difficoltà politica. È emerso in tutta la sua tristezza spiegano il palese appoggio alla maggioranza. Avevamo già notato nei giorni scorsi una sua improvvisa, puntuale e attenta presenza nelle Commissioni, in particolare nella Capigruppo per convocare il Consiglio Comunale che si è appena tenuto. Stranezza che si va ad aggiungere alla mancata sottoscrizione del comunicato di opposizione sulla crisi della maggioranza Tedesco e all'uscita dello stesso dalla chat di minoranza. Il tempo è galantuomo e presto ci mostrerà e farà capire alla città le ragioni di tutto ciò». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



PRIMO PIANO

«UN PORTO ALL' AVANGUARDIA? È POSSIBILE, VI SPIEGO COME»

De Domenico, leader di Rimorchiatori Napoletani: più investimenti e nuova governance per il rilancio

Bisogna investire in iniziative "green", pre-normalità" «disporsi a una nuova post Co vid -19 e rimediare all' inadeguatezza del quadro normativo e delle figure a capo dell' **autorità portuale**»: Gianni Andrea de Domenico, presidente della società Rimorchiatori Napoletani, vive quotidianamente la realtà e le dinamiche del porto di Napoli, e ora spiega al Riformista punti di forza, criticità e investimenti strategici da mettere in campo per valorizzare un fondamentale volano di sviluppo dell' economia cittadina. Con un fatturato di circa 700 milioni di euro l' anno, il porto di Napoli può essere considerato la più grande azienda della Campania, crocevia di merci, porto turistico ma anche bacino energetico del Meridione. La società Kuwait Petroleum spa (Q8) gestisce in concessione l' area destinata al traffi co dei prodotti petroliferi. Ogni anno su quest' area, solo per la società Q8, si movimentano oltre 3 milioni di tonnellate di prodotti destinati all' approvvigionamento energetico, prevalentemente, del Sud Italia. «Il porto di Napoli presenta una grande disponibilità di servizi efficienti per la nave (bacini, rifornimenti, forniture di bordo), per le merci (terminal multipurpose e specialistici) e per i

passaggeri (terminal crociere e turistici) - sottolinea de Domenico - Occupa una posizione di centralità rispetto al territorio italiano e rispetto alle rotte tirreniche per le merci, ma anche rispetto alle isole, a questo aggiungiamo un' impareggiabile attrattività turistica e culturale dell' entroterra». Oltre alla posizione "naturale" privilegiata, il porto di Napoli beneficia anche della «mancanza di reali alternative portuali nel raggio di 200 chilometri e di un entroterra a grande vocazione agro -alimentare con target di esportazione extra -europeo, oltre che ai buoni collegamenti stradali con retroterra, interporti e aeroporto». Tutto questo però ha un prezzo e c' è il rovescio della medaglia da dover considerare. «Uno dei punti di de bolezza del porto - afferma de Domenico - è rappresentato dai vincoli orografici, urbanistici e paesaggistici che ne impediscono lo sviluppo e l' adeguamento alle cresciute esigenze delle nuove mega -navi e dei relativi grandi volumi di merci (in parte compensati dagli interporti di Nola e Marcianise)». C' è anche un aspetto culturale che infl uisce negativamente sulle vicende del porto: secondo qualcuno, quando si dice Napoli si dice mare, ma in realtà non è proprio così. «C' è una scarsa cultura marittima della popolazione e della classe politica che la rappresenta - dice il numero uno dei Rimorchiatori Napoletani - in parte compensata dalla discreta cultura della vicina area sorrentina e insulare. Mi verrebbe da dire che il mare non bagna Napoli». Ci sono altri nodi da sciogliere per restituire al porto di Napoli il ruolo che merita. «Il ferro, specialment troportuali e interp deguati - sottoline - Inoltre riscontro giosità degli operat riescono quasi ma re squadra, prefe do ostacolare il vici per garantire "ortic li" piuttosto che all arsi per competere con i porti concorrenti». Bisogna ri vedere anche le norme che regolano l' attività del porto e la formazione della figure professionali dell' **autorità portuale**. «L' inadeguatezza del quadro normativo e la lentezza della macchina burocratico -amministrativa rallentano o impediscono la realizzazione di opere indispensabili per la manutenzione di banchine e fondali - afferma de Domenico - Occorre sottolineare anche l' inadeguata capacità professionale delle fi gure (spesso commissari senza reale mandato) poste per venti anni a capo dell' **Autorità portuale** di Napoli». Cosa fare, quindi, per consentire lo sviluppo di una realtà economica così importante per la città? «Bisogna investire in iniziative "green" per non danneggiare l' ambiente, necessario per far prosperare la vera





## Il Riformista (ed. Napoli)

Napoli

---

attraverso l' utilizzo di tecnologie a basso impatto ambientale - conclude e nota - Dobbiamo anche avere una nuova "normalità" in cui dovrà essere prevista la possibilità di variazioni repentine di attività e con l' applicazione di standard di sicurezza e controlli sanitari per merci e passeggeri di tipo aeroportuale, non più affidabili a operatori o a organizzazioni non adeguatamente formate».

### I porti del Mezzogiorno per un sistema Italia competitivo

In generale, l'economia del mare rappresenta uno dei settori di punta del sistema Paese: nel Mezzogiorno essa produce un valore aggiunto di oltre 15,5 miliardi di euro (il 33,3% del totale nazionale) e conta oltre 87 mila imprese (il 44% del totale nazionale). Una recente analisi realizzata da SRM per un evento web dell'ASPEN Institute Italia sul Mezzogiorno, tenutosi il 3 dicembre scorso, ha evidenziato spunti di interesse qui riassunti. Restringendo il campo al settore portuale, il Sud è la macroarea, delle quattro italiane, che movimentata più merci con 84,3 milioni di tonnellate; incide per il 42% del totale sul traffico merci italiano. Il Mezzogiorno possiede porti che hanno una vocazione multipurpose e porti specializzati come ad esempio Gioia Tauro, grande scalo di transhipment e Augusta, scalo dedicato ai prodotti petroliferi. La portualità del Sud è inoltre molto vocata al Ro-Ro avendo nella sua macroarea la Sardegna e la Sicilia, la Puglia e la Campania che sono tra le regioni con maggiore propensione a questa tipologia di traffico. E' significativo segnalare che le imprese del Mezzogiorno utilizzano, nei loro rapporti internazionali (import- export) la via marittima in modo più

intenso delle imprese settentrionali. Infatti, il 62% dell'interscambio del Sud avviene via mare contro il 36% del dato Italia. (infografica in alto) Non va sottaciuto che anche il territorio meridionale ha risentito dell'impatto della pandemia; le cause sono sostanzialmente simili a quelle che hanno caratterizzato tutti gli scenari a livello nazionale. Tuttavia, alcuni dati interessanti da analizzare lasciano riflettere sulla valenza e sulla resilienza dei porti meridionali. In primo luogo, guardando all'analisi del traffico e la sua struttura dal 2016 si evince un calo generalizzato della quantità di merci movimentate che si è sentito nello scorso triennio, dovuto essenzialmente al periodo di difficoltà che hanno avuto i porti di Cagliari e Taranto (perdita dei container e questione Ilva); tuttavia proprio nel periodo Covid-19 i porti del sud sono quelli che hanno registrato il calo minore di traffico: -0,8% contro -11,5% nazionale. Vi è stato dunque un coefficiente di resilienza maggiore degli scali meridionali; ciò è interpretabile con una serie di riflessioni che possono essere fatte: 1) In primo luogo, sul traffico merci che caratterizza i porti meridionali è molto sentita l'incidenza del settore agroalimentare; comparto quest'ultimo che non ha fermato le proprie attività durante la pandemia; le merci sono dunque arrivate alle imprese attraverso la logistica del sud che ha fornito, come servizio essenziale del paese, tutta la penisola. 2) In secondo luogo, vi è stata l'impennata del traffico di transhipment (+38,7% nel primo semestre) che ha visto protagonista il porto di Gioia Tauro che da aprile 2019 vanta la presenza della seconda compagnia al mondo del settore container, MSC. 3) Il sud ha una presenza importante del settore Ro-Ro e delle autostrade del mare (incide per il 47% sul totale Italia), comparto che ha saputo ben resistere alla pandemia in quanto deputato anche al trasporto di autoveicoli pesanti che hanno continuato a circolare. Altro dato interessante che emerge in rapporto alla pandemia, riguarda la componente internazionale del traffico vale a dire l'import ed export marittimo. E' opportuno premettere che il Sud ha una componente di interscambio marittimo che nel periodo 2017-2019 si è aggirata al di sopra dei 52 miliardi di Euro (dei circa 250 del totale Italia), rappresentando un quinto dell'import export del paese. Analizzando i dati emerge un sostanziale allineamento del dato nazionale che registra cali di oltre il 20% in tutta la penisola. L'effetto pandemico ha dunque influito maggiormente sui nostri rapporti con l'estero ed il sud non ha avuto shock più gravi ed è su questi rapporti che bisognerà puntare per la ripresa attuando forti politiche di stimolo per le nostre imprese. (Infografica - Fonte: SRM su **Assoport** e **ADSP**) I dati e le informazioni illustrati hanno comunicato





## Porto&Interporto

### Napoli

---

il traffico importante che servono, per il loro posizionamento geografico, prossimo al canale di Suez ed al centro del Mediterraneo, per i mercati ed i settori serviti e per caratteristiche possono rivestire una posizione di primo piano per la ripartenza post-covid ma non solo. Se è vero che una logistica efficiente ed efficace è la base di un Paese per raggiungere livelli di competitività elevati anche per lo sviluppo del sistema manifatturiero, si rende quanto mai necessaria una strategia più attenta nei confronti di queste infrastrutture che vanno curate e finanziate nel modo giusto. Molti Paesi del Mediterraneo hanno preso coscienza di ciò mettendo in campo risorse importanti per lo sviluppo dei porti ed ora, con le nuove risorse che l'Unione Europea stanzerà per la ripresa dell'economia si dovrà giocare, da parte del nostro Paese, fare una riflessione sui porti in generale e, in particolare quelli meridionali che stanno anche ricevendo forti attenzioni da investitori esteri (es. la turca Yilport a Taranto). Ci si potrebbe dilungare nel fare ulteriori esempi a dimostrazione del rilievo dei porti e di quanto sia importante tenere giusto riguardo a queste infrastrutture anche per il futuro. Solidità e resilienza sono sue parole che hanno contraddistinto il nostro sistema logistico durante la pandemia e per il futuro dovranno quindi essere impostate nuove strategie di crescita impostate su asset che vadano oltre l'attrazione del traffico (pur se fondamentale per un porto). Da tempo SRM nei propri studi ha individuato un modello portuale denominato Porto 6.0 per affermare che le nostre infrastrutture marittime per essere competitive devono raggiungere livelli di eccellenza su sei assi: intermodalità, sostenibilità, internazionalizzazione, capacità di gestire Zone Economiche Speciali, rapporti con il mondo della ricerca economica e con l'Innovazione. Obiettivi complessi da raggiungere ma non necessariamente tutti nel breve termine. I grandi porti del Nord-Europa (es. Rotterdam e Anversa), del Middle East (es. Dubai) e del Far East (es. Singapore e Shenzhen) hanno ormai impostato in questo modo e con questi driver le proprie strategie. Portualità 6.0 è questa quindi la nuova chiave interpretativa che rimodella un porto moderno che deve essere un passo avanti all'industria poiché deve servirla adeguatamente e con efficienza e deve anche saper dare un contributo alla crescita del territorio attraendo investimenti che creino occupazione e sviluppo. In generale oggi più che mai occorrerà una presa di coscienza che il modello 6.0 può essere un nuovo schema per uno scalo che vuole impostare corrette strategie di crescita, e dovranno essere questi i principi che dovranno animare le policy dei porti meridionali dove è in corso l'apertura di una nuova stagione, quella dell'attrazione di investimenti. Alessandro Panaro Responsabile dell'Area di ricerca Maritime & Energy di SRM

# Bollettino Avvisatore Marittimo

Salerno

## Salerno, rotabili in recupero Sistema in calo

Napoli. Anche nel mese di ottobre è diminuito il traffico dei container nei porti campani, confermando il trend negativo dei primi dieci mesi del 2020 condizionati dalla pandemia. A Napoli la movimentazione ha raggiunto la quota di 537 mila teu, con una riduzione del 6,2% sul periodo gennaio-ottobre del 2019; a Salerno si è giunti a 316 mila teu, con una riduzione dell'8,6%. Il porto di Napoli ha movimentato in dieci mesi un totale di 13,8 milioni di tonnellate di merci, con una perdita complessiva netta del 12%. Le merci varie si sono attestate a 8,9 milioni di tonnellate (-13,1%), mentre i rotabili hanno perso un quarto (-24,5%) Il porto di Salerno ha movimentato nel periodo gennaio-ottobre 11,4 milioni di tonnellate di merci, con un lievissimo incremento (+0,3%). Alla notevole riduzione dei container ha fatto però da contraltare la buona performance dei rotabili (+5,7%). Il traffico dei passeggeri di linea nel porto di Napoli ha raggiunto in dieci mesi quasi 2,9 milioni di persone (-54,7%) e nel porto di Salerno di 358 mila viaggiatori (-59,8%). Il traffico crocieristico è stato pari a 23 mila passeggeri nel porto di Napoli (-98,2%). Completamente ferme invece le crociere a Salerno.



# Cronache di Salerno

## Salerno

Il fatto - C'è il placet del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli per la nomina: a breve l'ufficialità

### Autorità Portuale, ok per Annunziata

Sembra essere ormai tutto pronto per la nomina di Andrea Annunziata alla presidenza dell' **autorità di sistema portuale** del mar tirreno centrale. Nella giornata di ieri, infatti, sarebbe giunto anche il placet del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli che, di fatti, sancisce il passaggio di testimone tra l'attuale presidente Pietro Spirito e lo stesso Annunziata, ex sottosegretario ed ex presidente dell' **autorità portuale** di Salerno. "Il futuro del Porto di Napoli e dell'intera **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale ha finalmente prospettive più rosee con la nomina di Andrea Annunziata", ha dichiarato il senatore del Movimento 5 Stelle Vincenzo Presutto - Dopo anni di abbandono e di scelte sbagliate parte da questa nomina il rilancio di un'istituzione importantissima per l'economia della regione Campania. Al nuovo presidente ricordo una battaglia che ho intrapreso nei mesi scorsi, quella contro l'installazione di un deposito di Gnl in area Sin e Zona rossa nei pressi di San Giovanni a Teduccio. Sono sicuro che la politica nella gestione del porto sarà orientata non solo a supportare il rilancio commerciale ma anche da una forte attenzione alla salvaguardia ambientale", ha concluso l'esponente napoletano a Palazzo Madama. Annunziata ha retto le sorti dell' **autorità portuale** di Salerno per due mandati, poi la nomina all' **autorità di sistema** del tirreno orientale dove è ancora attualmente presi dente. Per Pietro Spirito il mandato da presidente è scaduto lo scorso 5 dicembre e presto dovrà lasciare il posto al suo successore. Sarebbe pronto all'addio definitivo anche Francesco Messineo, segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale**. Almeno per il momento, non si conosce il nome dell'ipote tico sostituto. Di certo c'è che anche le coo operanti all'interno del porto attendono la nuova nomina per aprire un discorso con il nuovo presidente e portare a termine i lavori più richiesti, tra cui la realizzazione del parcheggio multipiano per il quale si sono battuti anche le organizzazioni sindacali.



## Brindisi Report

### Brindisi

#### Centrale a gas e deposito di Gnl: interrogazione ai ministri

BRINDISI - La realizzazione della centrale termoelettrica a gas proposta da Enel e il progetto di un deposito di gas costiero proposto da Edison sono al centro di una interrogazione ai ministri dell' Ambiente e dello Sviluppo economico presentata dai deputati Rossella Muroli (Leu), presidente nazionale di Legambiente, ed Erasmo palazzotto (Sinistra ecologia e libertà). I parlamentari prendono spunto da due lettere a firma di una serie di associazioni (Legambiente, Italia Nostra, Wwf, Forum Ambiente salute e sviluppo, Medici per l' ambiente, No al carbone, Salute Pubblica) inviate nei mesi scorsi Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dello sviluppo economico e al Ministro dell' ambiente e della tutela del territorio e del mare. Nelle missive vengono espone delle problematiche riguardanti "le permanenti criticità ambientali nel territorio di Brindisi - si legge nel testo dell' interrogazione - riconosciuto area di elevato rischio di crisi ambientale e sito di interesse nazionale, ai fini delle bonifiche di aree inquinate ed hanno evidenziato come progetti in corso di esame risultino in pieno contrasto con gli obiettivi carbon free (uscita dalla combustione del carbonio e non soltanto

del carbone Cool) e con quelli della riconversione ecologica alla base del Green New Deal". "Soltanto per citare alcuni esempi - scrivono Muroli e Palazzotto - si fa riferimento alla bonifica della discarica Micorosa che ospita ancora pericolosissimi rifiuti industriali e che ha visto l' assegnazione dell' appalto, con un incredibile ribasso del 74 per cento ed, oggi, la revoca dell' affidamento, lasciando il sito privo dei minimi interventi di messa in sicurezza" Vengono inoltre sollevate le seguenti questioni: "presso la commissione ministeriale Via-Vas è in corso la valutazione di impatto ambientale di una nuova centrale termoelettrica alimentata a gas che Enel vorrebbe realizzare in sostituzione della centrale Br-Sud alimentata a carbone che è uno dei maggiori produttori di gas climalteranti in Europa"; "la nuova centrale impiegherebbe appena cinquanta-settanta posti di lavoro avrebbe, come documentato anche dall' Arpa Puglia, addirittura un incremento delle emissioni climalteranti e creerebbe nuovi rischi idrogeologici e danni ambientali"; E poi: "nel porto di Brindisi, sono previste ingenti opere portuali attualmente sottoposte al giudizio di compatibilità ambientale da parte della commissione Via-Vas che, come si legge sul sito del Ministero dell' ambiente e della tutela del territorio e del mare, nel mese di agosto del 2019 ha respinto l' istanza dell' **Autorità di sistema portuale** del basso adriatico a causa della mancata integrazione inerente le caratterizzazioni di sedimenti da dragare"; "il progetto prevede il dragaggio di fondali interessati da sversamenti di sostanze inquinanti e dalla presenza di un relitto e di reperti archeologici e la realizzazione di una enorme colmata con escavazione fino a meno 27 metri rispetto al livello del mare"; "senza alcuna comunicazione ufficiale dell' apertura di un riesame del provvedimento emesso, sono stati acquisiti successivi pareri e la commissione Via-Vas si è espressa soltanto su caratterizzazioni non validate da un ente certificatore". Si rileva inoltre che "nella stessa area interessata dalla colmata e da un nuovo banchinamento è stato presentato un progetto di realizzazione di un deposito costiero di Gnl da parte di Edison e si è prevista una capacità di deposito per l' impianto di 19.950 mc3 equivalenti, appena cinquanta metri cubi al di sotto della soglia prevista (20.000 mc3), in base al decreto legislativo n. 152 del 2006, per cui è prevista la Via nazionale e, conseguentemente, non si è consentita alcuna vera possibilità di partecipazione al procedimento e di esame dell' impatto ambientale". Alla luce di tali considerazioni, i deputati chiedono: "se per i ministri interrogati la realizzazione della centrale termoelettrica a Gas proposta da Enel rispetti la giusta transizione energetica indicata più volte dal



Governo"; "se non intendano avviare uno studio di fattibilità e la procedura della Via nazionale sul progetto Edison di cui in premessa

---



# Brindisi Report

## Brindisi

---

per verificare le ricadute ambientali su un territorio già fortemente compromesso".

### Approvato il bilancio del 2021

*Il porto di Gioia Tauro si conferma la porta d'ingresso nazionale di specifiche merci*

CON il parere favorevole del Collegio dei revisori dei Conti è stato approvato, all'una nimità, il Bilancio di previsione 2021 e il pluriennale 21-23 dal Comitato portuale che ha approvato il collegato Piano operativo triennale 2021-2023. Diverse le misure finanziarie destinate a sostenere la realizzazione di opere infrastrutturali che definiscono la strategia adottata dall'Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per sostenere lo sviluppo dei quattro porti di competenza (Gioia Tauro - Crotone - Taureana di Palmi - Corigliano Calabro). La previsione di Bilancio 2021 e pluriennale 2021/23 è stata illustrata dal dirigente di settore Luigi Ventrici che ha evidenziato l'avvenuta osservanza dei limiti di spesa per l'acquisto di beni e servizi nel rispetto della legge 160/2019 e della legge di Bilancio 2020. Al suo interno è stata stimata un'entrata pari a 28,5 milioni di euro con una previsione di spesa di 49,6 milioni di euro, da cui ne deriva un disavanzo pari a 21 milioni euro che trova, però, totale copertura nell'avanzo presunto di bilancio, al 31/12/2020, di 120 milioni euro. Ne consegue che il presunto avanzo al 31/12/2021 si attesta a 99,5 milioni di euro, di cui 91,5 sono vincolati per opere di infrastrutturazione, fondi rischi e oneri e trattamento di fine rapporto. Dalla relazione del POT, illustrata ai membri del Comitato dal dirigente dell'area Tecnica ing. Carmela De Maria, la nuova pianificazione esprime la volontà dell'Ente di consolidare il potenziamento dell'infrastruttura e di offrire un'ulteriore crescita ai propri scali. Si conferma su Gioia Tauro la garanzia di maggiore competitività nel mercato del transhipment e l'avvio dell'intermodalità, grazie all'avvenuta partenza del gateway ferroviario che, con il nuovo anno, offrirà il servizio con cadenza regolare. L'obiettivo è, anche, di differenziare l'offerta e di integrare i servizi di waterfront con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo. Al centro di questa strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio grandi, per un valore d'investimento di 40 milioni di euro. Sono stati programmati i lavori di resecazione delle banchine di ponente nei tratti G - H e I per un valore di 20 milioni di euro. Per completarne la piena funzionalità dello scalo, si proseguirà con il risanamento di banchina dei tratti A e B (i relativi lavori sono stati affidati e saranno iniziati a metà gennaio prossimo) L'adeguamento strutturale della pavimentazione di banchina nel tratto C è programmata per incrementarne la sua portanza, per un valore di 3 milioni di euro. Collegato a queste previsioni, anche il potenziamento delle bitte che saranno sostituite con altrettante di potenza superiore (200 tonnellate), al fine di assicurare un sicuro attracco delle mega portacontainer (1 milione di euro). Con l'obiettivo di dare piena operatività alle sinergie istituzionali, saranno realizzati gli alloggi della Capitaneria di porto (2,57 mln di euro). Sarà, altresì, realizzata la piattaforma aerea, installata su un apposito telaio, per un valore di 1,37 milioni di euro. Su indicazione del ministero della Salute, sarà costruita la struttura che ospiterà il Punto di entrata doganale di ispezione frontaliera (2 milioni). Si tratta di un'importante attività, grazie alla quale



## **Il Quotidiano della Calabria**

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi**

---

il porto di Gioia Tauro si conferma la porta d' ingresso nazionale di specifiche merci, che richiedono il controllo sanitario in entrata, e dove sarà possibile, in un' unica unità, espletare tutti i controlli richiesti, in modo da ottimizzare e velocizzare la fase di fermo del container. Tra le opere previste per il porto di Crotone sono stati pianificati il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro foraneo, a sostegno dell' operatività del vecchio porto, per un valore economico di 2 milioni. Mentre, per migliorarne il ridosso, in presenza di condizioni meteo avverse, è stato programmato il prolungamento del molo foraneo (7 milioni di euro). Pianificazione specifica trova la riqualificazione del porto di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva che punta, grazie ad un finanziamento di 4 milioni, ad offrire una crescita della dotazione dei servizi dello scalo.

### Porti: Gioia Tauro, approvati bilanci previsione e triennale

*Finanziate misure destinate a realizzare opere infrastrutturali*

(ANSA) - **GIOIA TAURO**, 22 DIC - Via libera al Bilancio di previsione 2021 e a quello pluriennale 2021 - 23 e al Piano operativo triennale 2021 - 2023 per il **Porto di Gioia Tauro**. La previsione di Bilancio 2021 e pluriennale 2021/23, è scritto in una nota, "è stata votata all' unanimità dei membri del Comitato ed illustrata dal dirigente di settore Luigi Ventrice che, dopo aver sottolineato l' importanza del parere favorevole espresso dal Collegio dei revisori dei conti, ha evidenziato l' avvenuta osservanza dei limiti di spesa per l' acquisto di beni e servizi nel rispetto della legge 160/2019 e della legge di Bilancio 2020. Al suo interno è stata stimata un' entrata pari a 28,5 milioni di euro con una previsione di spesa di 49,6 milioni di euro, da cui ne deriva un disavanzo pari a 21 milioni euro che trova, però, totale copertura nell' avanzo presunto di bilancio, al 31/12/2020, di 120 milioni euro. Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo al 31/12/2021 si attesta a 99,5 milioni di euro, di cui 91,5 sono vincolati per opere di infrastrutturazione, fondi rischi e oneri e trattamento di fine rapporto". Dalla relazione del POT, illustrata dal dirigente dell' area Tecnica Carmela De Maria, "la nuova pianificazione esprime la volontà dell' Ente di consolidare il potenziamento dell' infrastruttura e, in continuazione con quanto già avviato nella precedente programmazione, di offrire un' ulteriore crescita ai propri scali. Si conferma su **Gioia Tauro** la garanzia di maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l' avvio dell' intermodalità, grazie all' avvenuta partenza del gateway ferroviario che, con il nuovo anno, offrirà il servizio con cadenza regolare. L' obiettivo - è scritto nella nota - è, anche, quello di differenziare l' offerta e di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo. Al centro di questa strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, per un valore d' investimento di 40 milioni di euro. Sono stati programmati i lavori di resecazione delle banchine di ponente nei tratti G - H e I per un valore di 20 milioni di euro". (ANSA).



## Informare

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

### Porto di Gioia Tauro, approvato il bilancio di previsione 2021 e il POT 2021-2023

Tra le opere previste, la realizzazione del bacino di carenaggio con un investimento di 40 milioni di euro. Dopo il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, il Comitato portuale dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro ha approvato all' unanimità il bilancio di previsione 2021 dell' ente e il Piano Operativo Triennale 2021-2023. Il bilancio previsionale stima entrate pari a 28,5 milioni di euro e spese pari a 49,6 milioni di euro, da cui ne deriva un disavanzo pari a 21 milioni euro che però - ha specificato l' authority portuale - trova totale copertura nell' avanzo presunto di bilancio di 120 milioni euro al 31 dicembre 2020. Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo al 31 dicembre 2021 si attesterà a 99,5 milioni di euro, di cui 91,5 vincolati per opere di infrastrutturazione, fondi rischi e oneri e trattamento di fine rapporto.

Relativamente al POT 2021-2023, l' Autorità Portuale ha spiegato che la nuova pianificazione esprime la volontà dell' ente di consolidare il potenziamento dell' infrastruttura e, in continuazione con quanto già avviato nella precedente programmazione, di offrire un' ulteriore crescita ai propri scali. In particolare, per il porto di Gioia Tauro si conferma la garanzia di maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l' avvio dell' intermodalità grazie all' avvenuta partenza del gateway ferroviario che, con il nuovo anno, offrirà il servizio con cadenza regolare. L' obiettivo è anche quello di differenziare l' offerta e di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo. Al centro di questa strategia c' è la realizzazione, per un valore d' investimento di 40 milioni di euro, del bacino di carenaggio destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer di dimensioni medio-grandi. Con tale obiettivo sono stati programmati anche i lavori di resecazione delle banchine di ponente nei tratti G - H e I, al fine di consentire l' accosto del bacino di carenaggio, per un valore di 20 milioni di euro. Inoltre, tra le opere previste dal POT, si proseguirà con il risanamento di banchina dei tratti A e B, con lavori che sono già stati affidati e saranno avviati a metà del prossimo mese, e con l' adeguamento strutturale della pavimentazione di banchina nel tratto C programmata per incrementarne la sua portanza, per un valore di tre milioni di euro. Collegato a questi interventi, anche il potenziamento delle bitte che, con un investimento di un milione di euro, saranno sostituite con altrettante di potenza superiore (200 tonnellate) al fine di assicurare un sicuro attracco delle mega portacontainer.

Con l' obiettivo di dare piena operatività alle sinergie istituzionali, saranno realizzati anche gli alloggi della Capitaneria di Porto (2,6 milioni di euro), una piattaforma aerea (1,4 milioni di euro) e una struttura che ospiterà il Punto di entrata doganale di ispezione frontaliera (due milioni di euro). Tra le opere previste, invece, per il porto di Crotona sono stati pianificati il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro foraneo, a sostegno dell' operatività del vecchio porto, per un valore economico di due milioni di euro. Mentre, per migliorarne il ridosso, in presenza di condizioni meteo avverse, è stato programmato il prolungamento del molo foraneo (sette milioni di euro). Infine, con lo specifico obiettivo di dare concreta risposta alle richieste del settore ittico, sarà realizzata una banchina mobile per unità pescherecci (due milioni di euro). A sostegno dello sviluppo del porto di Corigliano Calabro è stata programmata, tra le altre attività progettuali, la creazione della banchina crocieristica (8,1 milioni di euro) per garantire allo scalo un maggiore sviluppo nel settore. Nello stesso tempo, per ottimizzare l' operatività dell' intera infrastruttura, sono stati pianificati i lavori di riorganizzazione della viabilità per permettere la canalizzazione



Porto di Gioia Tauro, approvato il bilancio di previsione 2021 e il POT 2021-2023

Tra le opere previste, la realizzazione del bacino di carenaggio con un investimento di 40 milioni di euro.

Dopo il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, il Comitato portuale dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro ha approvato all' unanimità il bilancio di previsione 2021 dell' ente e il Piano Operativo Triennale 2021-2023. Il bilancio previsionale stima entrate pari a 28,5 milioni di euro e spese pari a 49,6 milioni di euro, da cui ne deriva un disavanzo pari a 21 milioni euro che però - ha specificato l' authority portuale - trova totale copertura nell' avanzo presunto di bilancio di 120 milioni euro al 31 dicembre 2020. Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo al 31 dicembre 2021 si attesterà a 99,5 milioni di euro, di cui 91,5 vincolati per opere di infrastrutturazione, fondi rischi e oneri e trattamento di fine rapporto.

Relativamente al POT 2021-2023, l' Autorità Portuale ha spiegato che la nuova pianificazione esprime la volontà dell' ente di consolidare il potenziamento dell' infrastruttura e, in continuazione con quanto già avviato nella precedente programmazione, di offrire un' ulteriore crescita ai propri scali. In particolare, per il porto di Gioia Tauro si conferma la garanzia di maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l' avvio dell' intermodalità grazie all' avvenuta partenza del gateway ferroviario che, con il nuovo anno, offrirà il servizio con cadenza regolare. L' obiettivo è anche quello di differenziare l' offerta e di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo.

Al centro di questa strategia c' è la realizzazione, per un valore d' investimento di 40 milioni di euro, del bacino di carenaggio destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer di dimensioni medio-grandi. Con tale obiettivo sono stati programmati anche i lavori di resecazione delle banchine di ponente nei tratti G - H e I, al fine di consentire l' accosto del bacino di carenaggio, per un valore di 20 milioni di euro.

Inoltre, tra le opere previste dal POT, si proseguirà con il risanamento di banchina dei tratti A e B, con lavori che sono già stati affidati e saranno avviati a metà del prossimo mese, e con l' adeguamento strutturale della pavimentazione di banchina nel tratto C programmata per incrementarne la sua portanza, per un valore di tre milioni di euro. Collegato a questi interventi, anche il potenziamento delle bitte che, con un investimento di un milione di euro, saranno sostituite con altrettante di potenza superiore (200 tonnellate) al fine di assicurare un sicuro attracco delle mega portacontainer.

Con l' obiettivo di dare piena operatività alle sinergie istituzionali, saranno realizzati anche gli alloggi della Capitaneria di Porto (2,6 milioni di euro), una piattaforma aerea (1,4 milioni di euro) e una struttura che ospiterà il Punto di entrata doganale di ispezione frontaliera (due milioni di euro).



## Informare

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

dei flussi veicolari da e per lo scalo portuale, con un investimento di 800mila euro. Infine, pianificazione specifica trova la riqualificazione del **porto** di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva che, grazie ad un finanziamento di quattro milioni di euro, punta ad offrire una crescita della dotazione dei servizi dello scalo.

## Gioia Tauro: sì al Bilancio di previsione

*Differenziare l'offerta e integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto*

Redazione

GIOIA TAURO Parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti per il Bilancio di previsione 2021 e il pluriennale 21-23 dal Comitato portuale che ha approvato il collegato Piano operativo triennale 2021- 2023. Per sostenere lo sviluppo dei quattro porti del Sistema, Gioia Tauro, Crotone, Taureana di Palmi, Corigliano Calabro, sono state inserite diverse misure finanziarie per opere infrastrutturali. All'interno della previsione di bilancio è stata stimata un'entrata pari a 28,5 milioni di euro con una previsione di spesa di 49,6 milioni di euro, da cui ne deriva un disavanzo pari a 21 milioni euro che trova, però, totale copertura nell'avanzo presunto di bilancio, al 31/12/2020, di 120 milioni euro. Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo al 31/12/2021 si attesta a 99,5 milioni di euro, di cui 91,5 sono vincolati per opere di infrastrutturazione, fondi rischi e oneri e trattamento di fine rapporto. La volontà dell'ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, resta quella di consolidare il potenziamento dell'infrastruttura e, in continuazione con quanto già avviato nella precedente programmazione, offrire un'ulteriore crescita ai propri scali. Si conferma su Gioia Tauro la garanzia di maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l'avvio dell'intermodalità, grazie all'avvenuta partenza del gateway ferroviario che, con il nuovo anno, offrirà il servizio con cadenza regolare. Proprio questa mattina è entrato in porto il secondo treno, che conferma l'attività del gateway ferroviario, che ha dato inizio al servizio di intermodalità dello scalo calabrese. Ieri la riunione operativa tra Rfi, MedCenter Terminal Container e Autorità portuale di Gioia Tauro per ultimare gli aspetti organizzativi e tecnici della gestione del raccordo ferroviario. L'obiettivo della programmazione delle opere e attività, è quello di differenziare l'offerta e di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo. Al centro di questa strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, per un valore d'investimento di 40 milioni di euro. Sono stati programmati i lavori di resecazione delle banchine di ponente nei tratti G-H e I per 20 milioni. L'adeguamento strutturale della pavimentazione di banchina nel tratto C è programmata per incrementarne la sua portanza, per un valore di 3 milioni di euro. Collegato a queste previsioni, anche il potenziamento delle bitte che saranno sostituite con altrettante di potenza superiore (200 tonnellate), al fine di assicurare un sicuro attracco delle mega portacontainer (1 milione di euro). Si darà piena operatività alle sinergie istituzionali, realizzando gli alloggi della Capitaneria di porto (2,57 mln di euro) e la piattaforma aerea, installata su un apposito telaio (1,37 milioni di euro). Su indicazione del ministero della Salute, sarà costruita la struttura che ospiterà il Punto di entrata doganale di ispezione frontiera (2 milioni): un'importante attività, grazie alla quale il porto di Gioia Tauro si conferma la porta d'ingresso nazionale di specifiche merci, che richiedono il controllo sanitario, e dove sarà possibile, in un'unica unità, espletare tutti i controlli richiesti, in modo da ottimizzare e velocizzare la fase di fermo del container. Tra le opere previste per il porto di Crotone sono stati pianificati il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro foraneo, a sostegno dell'operatività del vecchio porto, per un valore economico di 2 milioni.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI SRL'. The main headline reads 'Gioia Tauro: sì al Bilancio di previsione' with a sub-headline 'Differenziare l'offerta e integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto'. Below the headline is a large image of a port facility. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Trieste assegna sereno Prospero al Oro 2020' and 'Financieri consegna Costa Firmes'. At the bottom, there is a progress indicator for a 'Botta' (lottery) with a 'Completa' button.

Mentre, per migliorarne il ridosso, in presenza di condizioni meteo avverse, è stato programmato il prolungamento del molo foraneo (7 milioni di euro). A Corigliano Calabro è stata programmata la creazione della banchina crocieristica (8,1 milioni) per garantire allo scalo un maggiore sviluppo di settore. Nello stesso tempo, per ottimizzare l'operatività dell'intera infrastruttura, sono stati pianificati



## Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

---

i lavori di riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per lo scalo portuale, con un investimento di 800 mila euro. Si tratta di lavori cofinanziati dalla Regione nella programmazione aree logistiche integrate, che collegano il porto all'area industriale confluita completamente nell'area Zes. Pianificazione specifica nel Bilancio di previsione trova la riqualificazione del porto di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva che punta, grazie ad un finanziamento di 4 milioni, ad offrire una crescita della dotazione dei servizi dello scalo.

## Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Porto di Gioia Tauro. Approvato il bilancio previsionale 2021 e il POT 2021-2023

Redazione ReggioTV

Con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei Conti è stato approvato, all' unanimità, il Bilancio di previsione 2021 e il pluriennale 21 - 23 dal Comitato portuale che ha, altresì, approvato il collegato Piano operativo triennale 2021 - 2023. Diverse sono le misure finanziarie destinate a sostenere la realizzazione di opere infrastrutturali che definiscono la strategia adottata dall' Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, per sostenere lo sviluppo dei quattro porti di competenza (Gioia Tauro - Crotone - Taureana di Palmi - Corigliano Calabro). La previsione di Bilancio 2021 e pluriennale 2021/23 è stata votata all' unanimità dei membri del Comitato ed illustrata dal dirigente di settore dottor Luigi Ventrici che, dopo aver sottolineato l' importanza del parere favorevole espresso dal Collegio dei revisori dei conti, ha evidenziato l' avvenuta osservanza dei limiti di spesa per l' acquisto di beni e servizi nel rispetto della legge 160/2019 e della legge di Bilancio 2020. Al suo interno è stata stimata un' entrata pari a 28,5 milioni di euro con una previsione di spesa di 49,6 milioni di euro, da cui ne deriva un disavanzo pari a 21 milioni euro che trova, però, totale copertura

nell' avanzo presunto di bilancio, al 31/12/2020, di 120 milioni euro. Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo al 31/12/2021 si attesta a 99,5 milioni di euro, di cui 91,5 sono vincolati per opere di infrastrutturazione, fondi rischi e oneri e trattamento di fine rapporto. Dalla relazione del POT, illustrata ai membri del Comitato dal dirigente dell' area Tecnica ing. Carmela De Maria, la nuova pianificazione esprime la volontà dell' Ente di consolidare il potenziamento dell' infrastruttura e, in continuazione con quanto già avviato nella precedente programmazione, di offrire un' ulteriore crescita ai propri scali. Si conferma su Gioia Tauro la garanzia di maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l' avvio dell' intermodalità, grazie all' avvenuta partenza del gateway ferroviario che, con il nuovo anno, offrirà il servizio con cadenza regolare. L' obiettivo è, anche, quello di differenziare l' offerta e di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo. Al centro di questa strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, per un valore d' investimento di 40 milioni di euro. Sono stati programmati i lavori di resecazione delle banchine di ponente nei tratti G - H e I per un valore di 20 milioni di euro. Per completarne la piena operatività dello scalo, si proseguirà con il risanamento di banchina dei tratti A e B (i relativi lavori sono stati affidati e saranno iniziati a metà gennaio prossimo) L' adeguamento strutturale della pavimentazione di banchina nel tratto C è programmata per incrementarne la sua portanza, per un valore di 3 milioni di euro. Collegato a queste previsioni, anche il potenziamento delle bitte che saranno sostituite con altrettante di potenza superiore (200 tonnellate), al fine di assicurare un sicuro attracco delle mega portacontainer (1 milione di euro). Con l' obiettivo di dare piena operatività alle sinergie istituzionali, saranno realizzati gli alloggi della Capitaneria di porto (2,57 mln di euro). Sarà, altresì, realizzata la piattaforma aerea, installata su un apposito telaio, per un valore di 1,37 milioni di euro. Su indicazione del ministero della Salute, sarà costruita la struttura che ospiterà il Punto di entrata doganale di ispezione frontiera (2 milioni). Si tratta di un' importante attività, grazie alla quale il porto di Gioia Tauro si conferma la porta d' ingresso nazionale di



LA PREVISIONE DI BILANCIO 2021 E PLURIENNALE 2021/23 È STATA VOTATA ALL'UNANIMITÀ DEI MEMBRI DEL COMITATO

#### Porto di Gioia Tauro. Approvato il bilancio previsionale 2021 e il POT 2021-2023

Con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei Conti è stato approvato, all' unanimità, il Bilancio di previsione 2021 e il pluriennale 21 - 23 dal Comitato portuale che ha, altresì, approvato il collegato Piano operativo triennale 2021 - 2023.

Diverse sono le misure finanziarie destinate a sostenere la realizzazione di opere infrastrutturali che definiscono la strategia adottata dall' Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per sostenere lo sviluppo dei quattro porti di competenza (Gioia Tauro - Crotona - Taureana di Palmi - Corigliano Calabro).

La previsione di Bilancio 2021 e pluriennale 2021/23 è stata votata all' unanimità dei membri del Comitato ed illustrata dal dirigente di settore dottor Luigi Ventrici che, dopo aver sottolineato l' importanza del parere favorevole espresso dal Collegio dei revisori dei conti, ha evidenziato l' avvenuta osservanza dei limiti di spesa per l' acquisto di beni e servizi nel rispetto della legge 160/2019 e della legge di Bilancio 2020.

Al suo interno è stata stimata un' entrata pari a 28,5 milioni di euro con una previsione di spesa di 49,6 milioni di euro, da cui ne deriva un disavanzo pari a 21 milioni euro che trova, però, totale copertura nell' avanzo presunto di bilancio, al 31/12/2020, di 120 milioni euro. Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo al 31/12/2021 si attesta a 99,5 milioni di euro, di cui 91,5 sono vincolati per opere di infrastrutturazione, fondi rischi e oneri e trattamento di fine rapporto.

Dalla relazione del POT, illustrata ai membri del Comitato dal dirigente dell' area Tecnica ing. Carmela De Maria, la nuova pianificazione esprime la volontà dell' Ente di consolidare il potenziamento dell' infrastruttura e, in continuazione con quanto già avviato nella precedente programmazione, di offrire un' ulteriore crescita ai propri scali.

Si conferma su Gioia Tauro la garanzia di maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l' avvio dell' intermodalità, grazie all' avvenuta partenza del gateway ferroviario che, con il nuovo anno, offrirà il servizio con cadenza regolare.

L' obiettivo è, anche, quello di differenziare l' offerta e di integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo. Al centro di questa strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, per un valore d' investimento di 40 milioni di euro. Sono stati programmati i lavori di resecazione delle banchine di ponente nei tratti G - H e I per un valore di 20 milioni di euro. Per completarne la piena operatività dello scalo, si proseguirà con il risanamento di banchina dei tratti A e B (i relativi lavori sono stati affidati e saranno iniziati a metà gennaio prossimo) L' adeguamento strutturale della pavimentazione di banchina nel tratto C è programmata per incrementarne la sua portanza, per un valore di 3 milioni di euro. Collegato a queste previsioni, anche il potenziamento delle bitte che saranno sostituite con altrettante di potenza superiore (200 tonnellate), al fine di assicurare un sicuro attracco delle mega portacontainer (1 milione di euro). Con l' obiettivo di dare piena operatività alle sinergie istituzionali, saranno realizzati gli alloggi della Capitaneria di porto (2,57 mln di euro). Sarà, altresì, realizzata la piattaforma aerea, installata su un apposito telaio, per un valore di 1,37 milioni di euro. Su indicazione del ministero della Salute, sarà costruita la struttura che ospiterà il Punto di entrata doganale di ispezione frontiera (2 milioni). Si tratta di un' importante attività, grazie alla quale il porto di Gioia Tauro si conferma la porta d' ingresso nazionale di

specifiche merci, che richiedono il controllo sanitario in entrata, e dove sarà possibile, in un' unica unità, espletare tutti i controlli richiesti, in modo da ottimizzare e velocizzare la fase di fermo del container. Tra le opere previste per il porto di Crotona sono stati



## Reggio Tv

### Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

---

pianificati il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro foraneo, a sostegno dell' operatività del vecchio porto, per un valore economico di 2 milioni. Mentre, per migliorarne il ridosso, in presenza di condizioni meteo avverse, è stato programmato il prolungamento del molo foraneo (7 milioni di euro). Non ultimo, con lo specifico obiettivo di dare concreta risposta alle richieste del settore ittico, sarà realizzata una banchina mobile per unità pescherecci (2 milioni di euro). A sostegno dello sviluppo del porto di Corigliano Calabro è stata programmata, tra le altre attività progettuali, la creazione della banchina crocieristica (8,1 milioni) per garantire allo scalo un maggiore sviluppo di settore. Nello stesso tempo, per ottimizzare l' operatività dell' intera infrastruttura, sono stati pianificati i lavori di riorganizzazione della viabilità per permettere la canalizzazione dei flussi veicolari da e per lo scalo portuale, con un investimento di 800 mila euro. Si tratta di lavori cofinanziati dalla Regione nella programmazione aree logistiche integrate, che collegano il porto all' area industriale confluita completamente nell' area ZES. A tale proposito sono state pianificate specifiche riunioni con gli Enti locali di Corigliano Calabro e Crotona, al fine di definire eventuali modifiche ai relativi Piani regolatori portuali. Pianificazione specifica trova la riqualificazione del porto di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva che punta, grazie ad un finanziamento di 4 milioni, ad offrire una crescita della dotazione dei servizi dello scalo. 22-12-2020 12:47.

## Gioia scommette sull'intermodalità Via libera ai piani dell' Authority

*Il gateway ferroviario offrirà il servizio con cadenza regolare La realizzazione del bacino di carenaggio è al centro delle strategie*

Domenico LatinoGIOIA TAURO Con il parere favorevole del collegio dei revisori dei conti, è stato approvato all' unanimità il bilancio di previsione 2021 e il pluriennale 2021/23 dal Comitato portuale che ha anche approvato il collegato Piano operativo triennale 2021-2023. Diverse sono le misure finanziarie destinate a sostenere la realizzazione di opere infrastrutturali che definiscono la strategia adottata dall' Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, per sostenere lo sviluppo dei quattro porti di competenza (Gioia Tauro - Crotone - Taureana di Palmi - Corigliano Calabro). La previsione di bilancio 2021 e pluriennale 2021/23 è stata votata all' unanimità dei membri del Comitato e illustrata dal dirigente di settore Luigi Ventrici che, dopo aver sottolineato l' importanza del parere favorevole espresso dal Collegio dei revisori, ha evidenziato l' avvenuta osservanza dei limiti di spesa per l' acquisto di beni e servizi nel rispetto della legge 160/2019 e della legge di Bilancio 2020. Al suo interno è stata stimata un' entrata pari a 28,5 milioni di euro con una previsione di spesa di 49,6 milioni di euro, da cui ne deriva un disavanzo pari a 21 milioni euro che trova, però, totale copertura nell' avanzo presunto di bilancio, al 31/12/2020, di 120 milioni euro. Ne consegue, quindi, che il presunto avanzo al 31/12/2021 si attesta a 99,5 milioni di euro, di cui 91,5 sono vincolati per opere di infrastrutturazione, fondi rischi e oneri e trattamento di fine rapporto. Dalla relazione del Pot, illustrata ai membri del Comitato dal dirigente dell' area tecnica Carmela De Maria, la nuova pianificazione esprime la volontà dell' Ente di consolidare il potenziamento dell' infrastruttura e, in continuazione con quanto già avviato nella precedente programmazione, di offrire un' ulteriore crescita ai propri scali. Si conferma su Gioia Tauro la garanzia di maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l' avvio dell' intermodalità, grazie all' avvenuta partenza del gateway ferroviario che, con il nuovo anno, offrirà il servizio con cadenza regolare. L' obiettivo è, anche, quello di differenziare l' offerta e di integrare i servizi di waterfront con quelli del retroporto e della logistica intermodale, per rilanciare le attività portuali e, così, assicurare la leadership dello scalo nel circuito internazionale del Mediterraneo. Al centro di questa strategia vi è la realizzazione del bacino di carenaggio, destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, per un valore d' investimento di 40 milioni di euro. Sono stati programmati i lavori di resecazione delle banchine di ponente nei tratti G - H e I per un valore di 20 milioni di euro. Per completarne la piena funzionalità dello scalo, si proseguirà con il risanamento di banchina dei tratti A e B (i relativi lavori sono stati affidati e saranno iniziati a metà gennaio prossimo). L' adeguamento strutturale della pavimentazione di banchina nel tratto C è programmato per incrementarne la sua portanza, per un valore di 3 milioni di euro. Collegato a queste previsioni, anche il potenziamento delle bitte che saranno sostituite con altrettante di potenza superiore (200 t.), al fine di assicurare un sicuro attracco delle mega portacontainer (1 milione di euro). Con l' obiettivo di dare piena operatività alle sinergie istituzionali, saranno realizzati gli alloggi della Capitaneria di porto (2,57 mln di euro). Sarà, altresì, realizzata la piattaforma aerea, installata su un apposito telaio, per un valore di 1,37 milioni di euro. Su indicazione del ministero della Salute, sarà costruita la struttura che ospiterà il Punto di entrata





## **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)**

**Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi**

---

doganale di ispezione frontaliere (2 milioni). Si tratta di un' importante attività, grazie alla quale il porto di Gioia Tauro si conferma la porta d' ingresso nazionale di specifiche merci, che richiedono il controllo sanitario in entrata, e dove sarà possibile, in un' unica unità, espletare tutti i controlli richiesti, in modo da ottimizzare e velocizzare la fase di fermo del container.

**Gioia Tauro: continua l' attività del gateway ferroviario. Stamattina è entrato in porto il secondo treno**

(FERPRESS) Gioia Tauro, 22 DIC Dopo l'avvio dello scorso 16 dicembre, questa mattina è entrato in **porto** il secondo treno. Continua così l'attività del gateway ferroviario, che ha dato inizio al servizio di intermodalità dello scalo calabrese. A tale proposito, nella giornata di ieri, si è tenuta una riunione operativa tra RFI, MedCenter Terminal Container e l'Autorità portuale di Gioia Tauro. L'obiettivo è stato quello di ultimare gli aspetti organizzativi e tecnici della gestione del raccordo ferroviario, passata di recente ad RFI, che da San Ferdinando arriva a Rosarno per immettersi nella linea nazionale. Da gennaio prossimo il servizio nave-treno entrerà in vigore con cadenza regolare, per cui si è reso necessario definire, nel dettaglio, ogni relativo passaggio per garantire la regolarità delle attività. A fine riunione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha tenuto ad evidenziare la piena sinergia tra i soggetti chiamati ad assicurare la riuscita di questo nuovo servizio. In particolare, ha sottolineato l'importanza della gestione del raccordo a cura di Rfi che, anche nel corso della riunione, ha dimostrato mirata attenzione, affinché si possa concretizzare con efficienza la configurazione del **porto** di Gioia Tauro come **porto** gateway e non solo di transhipment.



## Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Porto di Gioia Tauro, da gennaio servizio ferroviario regolare

*L' Autorità portuale dello scalo calabrese approva il bilancio di previsione e programma il piano pluriennale delle infrastrutture*

Nel giorno dell' arrivo del secondo treno al gateway ferroviario, l' Autorità portuale di **Gioia Tauro** ha approvato il bilancio previsionale 2021 e il piano delle opere triennale 2021-2023. Per la precisione, il Collegio dei revisori dei Conti ha approvato il bilancio di previsione 2021, il Comitato portuale il pluriennale 2021-2023 e il collegato Piano operativo triennale 2021-2023. Le misure finanziarie per le opere infrastrutturali riguarderanno gli scali di **Gioia Tauro**, Crotone, Taureana di Palmi e Corigliano Calabro. È stata stimata un' entrata pari a 28,5 milioni di euro con una previsione di spesa di 49,6 milioni, da cui ne deriva un disavanzo pari a 21 milioni che trova, però, totale copertura nell' avanzo presunto di bilancio 2020 di 120 milioni. L' avanzo 2021 si attesta quindi sui 99,5 milioni, di cui 91,5 vincolati alle opere di infrastrutturazione, ai fondi rischi e agli oneri di trattamento di fine rapporto. Ferrovie Si conferma su **Gioia Tauro** la garanzia di maggiore competitività nel mercato del transhipment e, nel contempo, l' avvio dell' intermodalità, grazie all' avvenuta partenza del gateway ferroviario che, con il nuovo anno, offrirà il servizio con cadenza regolare . A tale proposito, lunedì scorso si è tenuta una riunione operativa tra Rete Ferroviaria Italiana, MedCenter Terminal Container e l' Autorità portuale di **Gioia Tauro**, guidata da Andrea Agostinelli. L' obiettivo è stato quello di ultimare gli aspetti organizzativi e tecnici della gestione del raccordo ferroviario, passata di recente ad RFI, che da San Ferdinando arriva a Rosarno per immettersi nella linea nazionale. Da gennaio prossimo il servizio nave-treno entrerà in vigore con cadenza regolare, per cui si è reso necessario definire, nel dettaglio, ogni relativo passaggio per garantire la regolarità delle attività. Un rafforzamento del ruolo di **Gioia Tauro** nell' economia marittima del Mediterraneo potrà arrivare dalla realizzazione di un nuovo bacino di carenaggio , destinato principalmente alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi per un valore d' investimento di 40 milioni. Banchine Tornando al bilancio, sono stati programmati i lavori di rasecazione delle banchine di ponente nei tratti G - H e I per un valore di 20 milioni di euro. Per completarne la piena funzionalità dello scalo, si proseguirà con il risanamento di banchina dei tratti A e B (i relativi lavori sono stati affidati e saranno iniziati a metà gennaio prossimo). L' adeguamento strutturale della pavimentazione di banchina nel tratto C è programmata per incrementarne la sua portanza, per un valore di 3 milioni di euro. Collegato a queste previsioni, anche il potenziamento delle bitte che saranno sostituite con altrettante di potenza superiore (200 tonnellate), al fine di assicurare un sicuro attracco delle mega portacontainer (1 milione di euro). Con l' obiettivo di dare piena operatività alle sinergie istituzionali, saranno realizzati gli alloggi della Capitaneria di **porto** (2,57 milioni) e realizzata la piattaforma aerea, installata su un apposito telaio, per un valore di 1,37 milioni. Su indicazione del ministero della Salute, sarà costruita la struttura che ospiterà il punto di entrata doganale di ispezione frontiera (2 milioni). Si tratta di un' importante attività, grazie alla quale il **porto** di **Gioia Tauro** si conferma la porta d' ingresso nazionale di specifiche merci, che richiedono il controllo sanitario in entrata, e dove sarà possibile, in un' unica unità, espletare tutti i controlli richiesti, in modo da ottimizzare e velocizzare la fase di fermo del container. Tra le opere previste per il **porto** di Crotone sono stati pianificati il rifiorimento della mantellata e la ricostruzione del muro foraneo, a sostegno dell' operatività del vecchio **porto**, per un valore economico di 2 milioni. Mentre, per migliorarne il ridosso, in presenza di condizioni meteo





## Informazioni Marittime

### Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi

---

del molo foraneo (7 milioni di euro). Non ultimo, con lo specifico obiettivo di dare concreta risposta alle richieste del settore ittico, sarà realizzata una banchina mobile per unità pescherecci (2 milioni di euro). A sostegno dello sviluppo del **porto** di Corigliano Calabro è stata programmata, tra le altre attività progettuali, la creazione della banchina crocieristica (8,1 milioni) per garantire allo scalo un maggiore sviluppo di settore. Nello stesso tempo, per ottimizzare l'operatività dell'intera infrastruttura, sono stati pianificati i lavori di riorganizzazione della viabilità per permettere la canalizzazione dei flussi veicolari da e per lo scalo portuale, con un investimento di 800 mila euro. Si tratta di lavori cofinanziati dalla Regione nella programmazione aree logistiche integrate, che collegano il **porto** all'area industriale confluita completamente nell'area ZES. A tale proposito sono state pianificate specifiche riunioni con gli Enti locali di Corigliano Calabro e Crotona, al fine di definire eventuali modifiche ai relativi Piani regolatori portuali. Infine, pianificazione specifica trova la riqualificazione del **porto** di Palmi attraverso la realizzazione della banchina di riva che punta, grazie ad un finanziamento di 4 milioni, ad offrire una crescita della dotazione dei servizi dello scalo.

## Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Gioia Tauro. Gateway ferroviario, il secondo treno arriva al porto

Redazione ReggioTV

Dopo l' avvio dello scorso 16 dicembre, questa mattina è entrato in porto il secondo treno. Continua così l' attività del gateway ferroviario, che ha dato inizio al servizio di intermodalità dello scalo calabrese. A tale proposito, nella giornata di ieri, si è tenuta una riunione operativa tra RFI, MedCenter Terminal Container e l' **Autorità portuale di Gioia Tauro**. L' obiettivo è stato quello di ultimare gli aspetti organizzativi e tecnici della gestione del raccordo ferroviario, passata di recente ad RFI, che da San Ferdinando arriva a Rosarno per immettersi nella linea nazionale. Da gennaio prossimo il servizio nave-treno entrerà in vigore con cadenza regolare, per cui si è reso necessario definire, nel dettaglio, ogni relativo passaggio per garantire la regolarità delle attività. A fine riunione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha tenuto ad evidenziare la piena sinergia tra i soggetti chiamati ad assicurare la riuscita di questo nuovo servizio. In particolare, ha sottolineato l' importanza della gestione del raccordo a cura di Rfi che, anche nel corso della riunione, ha dimostrato mirata attenzione, affinché si possa concretizzare con efficienza la configurazione del porto di **Gioia Tauro** come porto gateway e non solo di transhipment. 22-12-2020 12:42.



DA GENNAIO PROSSIMO IL SERVIZIO NAVE-TRENO ENTRERÀ IN VIGORE CON CADENZA REGOLARE.

#### Gioia Tauro. Gateway ferroviario, il secondo treno arriva al porto

Dopo l'avvio dello scorso 16 dicembre, questa mattina è entrato in porto il secondo treno. Continua così l'attività del gateway ferroviario, che ha dato inizio al servizio di intermodalità dello scalo calabrese. A tale proposito, nella giornata di ieri, si è tenuta una riunione operativa tra RFI, MedCenter Terminal Container e l'Autorità portuale di Gioia Tauro.

L'obiettivo è stato quello di ultimare gli aspetti organizzativi e tecnici della gestione del raccordo ferroviario, passata di recente ad RFI, che da San Ferdinando arriva a Rosarno per immettersi nella linea nazionale.

Da gennaio prossimo il servizio nave-treno entrerà in vigore con cadenza regolare, per cui si è reso necessario definire, nel dettaglio, ogni relativo passaggio per garantire la regolarità delle attività.

A fine riunione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha tenuto ad evidenziare la piena sinergia tra i soggetti chiamati ad assicurare la riuscita di questo nuovo servizio. In particolare, ha sottolineato l'importanza della gestione del raccordo a cura di Rfi che, anche nel corso della riunione, ha dimostrato mirata attenzione, affinché si possa concretizzare con efficienza la configurazione del porto di Gioia Tauro come porto gateway e non solo di transhipment.

22-12-2020 12:42

Commenti: 0

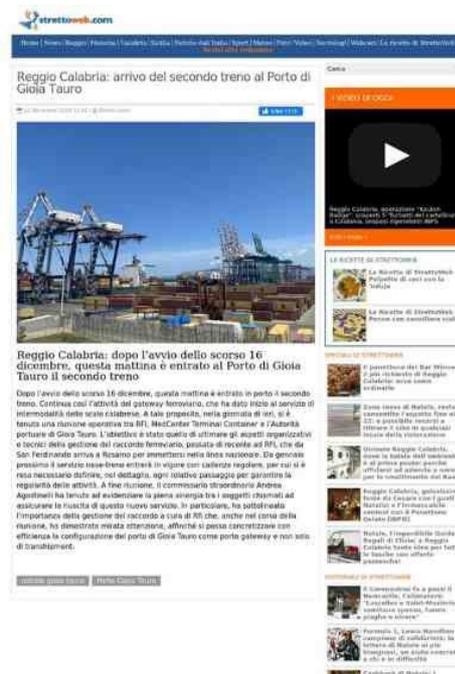
Definisci i tuoi commenti

Aggiungi un commento...

### Reggio Calabria: arrivo del secondo treno al Porto di Gioia Tauro

*Reggio Calabria: dopo l' avvio dello scorso 16 dicembre, questa mattina è entrato al Porto di Gioia Tauro il secondo treno*

Dopo l' avvio dello scorso 16 dicembre, questa mattina è entrato in porto il secondo treno. Continua così l' attività del gateway ferroviario, che ha dato inizio al servizio di intermodalità dello scalo calabrese. A tale proposito, nella giornata di ieri, si è tenuta una riunione operativa tra RFI, MedCenter Terminal Container e l' **Autorità portuale di Gioia Tauro**. L' obiettivo è stato quello di ultimare gli aspetti organizzativi e tecnici della gestione del raccordo ferroviario, passata di recente ad RFI, che da San Ferdinando arriva a Rosarno per immettersi nella linea nazionale. Da gennaio prossimo il servizio nave-treno entrerà in vigore con cadenza regolare, per cui si è reso necessario definire, nel dettaglio, ogni relativo passaggio per garantire la regolarità delle attività. A fine riunione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha tenuto ad evidenziare la piena sinergia tra i soggetti chiamati ad assicurare la riuscita di questo nuovo servizio. In particolare, ha sottolineato l' importanza della gestione del raccordo a cura di Rfi che, anche nel corso della riunione, ha dimostrato mirata attenzione, affinché si possa concretizzare con efficienza la configurazione del porto di **Gioia Tauro** come porto gateway e non solo di transhipment.



# Bollettino Avvisatore Marittimo

## Olbia Golfo Aranci

### Porto di Olbia: dragaggi alle prese con i carotaggi

Con l'indagine ambientale sui fondali dello scalo commerciale di Porto Torres, parte ufficialmente la procedura per la progettazione definitiva e l'esecuzione degli escavi. Questa mattina, la società Coral Reef, incaricata dall'Autorità di sistema portuale della Sardegna, ha avviato le operazioni di carotaggio e prelievo dei sedimenti nell'ampio specchio acqueo compreso tra la banchina Alti Fondali, il molo Dogana Segni e gli accosti di Ponente. È un intervento propedeutico a portare la profondità minima del fondale a meno 10 metri, rispetto agli attuali 8 di media. Circa 120 mila i metri cubi stimati da escavare, dato da far confermare dalle analisi di laboratorio sui campioni prelevati nei prossimi giorni, così come previsto nel piano di caratterizzazione recentemente approvato dall'Arpas. Una volta rilevata la tipologia dei fondali, i dati andranno a completare l'iter di progettazione dell'escavo che, superate le autorizzazioni previste dalla norma, entrerà nella fase definitiva con la pubblicazione della gara d'appalto. Un'opera rilevante per Porto Torres, per la quale l'Adsp ha messo a bilancio 7 milioni di euro e che si integrerà con l'intervento di realizzazione dell'antemurale per il quale sono stati stanziati 35 milioni. Importante perché permetterà un salto di qualità, con l'apertura dei moli più vicini al centro città alle navi da crociera, e quelli di Ponente e Levante ad una più agevole manovrabilità da parte dei traghetti, con la definitiva separazione del traffico commerciale da quello cargo che troverà la sua naturale destinazione nel porto industriale.

The image shows a page from the 'BOLLETTINO AVVISATORE MARITIMO' (Maritime Bulletin) for COSCO SHIPPING. The page is numbered 'PAG. 3' and contains several sections:

- Porto di Olbia: dragaggi alle prese con i carotaggi**: A short article about dredging and sampling operations in the Olbia port area.
- Porto di Livorno: cresce il traffico dei forestali**: A short article about an increase in forest traffic at the Port of Livorno.
- SERVIZIO NORD EUROPA - NET SERVICE - settimanale**: Shipping schedule for North Europe.
- SERVIZIO STATI UNITI - MENA SERVICE - settimanale**: Shipping schedule for the USA East Coast.
- SERVIZIO MD1 - settimanale**: Shipping schedule for the Mediterranean 1 route.
- SERVIZIO MD2 - settimanale**: Shipping schedule for the Mediterranean 2 route.
- SERVIZIO PMX - NAPLES EXPRESS - settimanale**: Shipping schedule for the Naples Express route.
- SERVIZIO AGT - settimanale**: Shipping schedule for the AGT route.
- SERVIZIO ADR - settimanale**: Shipping schedule for the ADR route.
- SERVIZIO COSMED - settimanale**: Shipping schedule for the COSMED route.
- SERVIZIO MAF (WEST AFRICA) - ogni 10 giorni**: Shipping schedule for West Africa.



## Porto&Interporto

Cagliari

### Sardegna, dai porti le uniche possibilità di sviluppo

«In Sardegna le conseguenze economiche della pandemia si sono sommate ad una situazione portuale che già soffriva di per sé momenti di difficoltà strutturale. È in questo momento in cui si sta impostando il percorso verso la nuova normalità che tutto il sistema istituzionale regionale deve fare fronte comune, mettendo a frutto tutti gli strumenti a disposizione per programmare il futuro infrastrutturale dell'isola». È la convinzione del presidente dell'associazione Agenti Marittimi e Raccomandatari della Sardegna, Giancarlo Acciari, nella convinzione che, anche e soprattutto dalle attività dei porti, passano le uniche possibilità di sviluppo della regione. Quanto ha pesato la pandemia sull'attività portuale dell'isola? Con l'eccezione della parentesi estiva il traffico passeggeri, fondamentale per tutta l'economia regionale, ha registrato flessioni drammatiche. Si pensi solo al settore crociere in cui Cagliari si stava avviando a diventare un punto di rilievo del mercato a livello Mediterraneo e gli altri scali, come Olbia e Porto Torres, cominciano registrare i primi dividendi dell'interesse generale suscitato dall'isola per il settore. A questo fattore va aggiunta la situazione drammatica dell'entroterra industriale e manifatturiero che ha subito il contraccolpo del rallentamento generalizzato dell'economia internazionale. In una situazione cupa, con l'impasse sul comparto container a Cagliari e le preoccupazioni che questa situazione desta a livello occupazionale, sono pochissimi i segnali positivi come le attività inaugurate dai nuovi servizi bunkeraggio della Saras e la sostanziale tenuta della movimentazione dei materie prime a Porto Torres. In questa situazione si continua a discutere del contratto sulla continuità territoriale. È proprio la situazione di incertezza su un punto così importante a destare le maggiori preoccupazione. Come organizzare il futuro del sistema della continuità territoriale, se attraverso una singola gara, come fatto finora, o lo spezzatino delle rotte, è certo un esercizio necessario. Però bisogna fare presto perché gli operatori devono avere contezza delle modalità con cui va programmata e affrontata la prossima, delicata, fase post-pandemia. Quale sarebbe la via preferibile? Sotto questo aspetto troverei essenziale la creazione di una effettiva cabina di regia che veda tra i protagonisti la Regione e l'AdSP, istituzioni territoriali che realmente conoscono le esigenze da soddisfare, sotto l'aspetto economico e sociale, da parte della prossima convenzione. Attraverso quali strumenti può essere superata la crisi? Di tutti i porti regionali gestiti dall'Ad- SP l'unico ad avere un Piano regolatore portuale definito è Cagliari. Stiamo parlando dell'unica soluzione normativa in grado di mettere le opere portuali al riparo dalle lungaggini della burocrazia. Non possiamo permetterci il lusso di costruire infrastrutture che consegnate con decenni di ritardo poi non sono più utili per raggiungere gli obiettivi che si perseguivano. In tutta Italia i porti stanno provvedendo a programmare le opere considerate strategiche, la Sardegna ha l'obbligo di attrezzare i suoi scali, le sue banchine allo shipping del XXI secolo. Come agire? Non voglio interferire in competenze altrui ma troverei auspicabile impiegare questo tempo che ci separa dalla fine della crisi sanitaria per impostare seriamente la questione dei piani regolatori. È chiaro si tratta di iter complessi ma sarebbe un delitto arrivare alla resa dei conti, quando saranno finalmente disponibili le risorse europee, senza avere nessuna idea progettuale concreta da presentare. Purtroppo il ricorso alla cassa integrazione in deroga e lo smart working non bastano a immaginare un futuro di sviluppo per la nostra isola. La ripresa dei lavori infrastrutturali sarebbe anche un segnale di speranza per tutti i cittadini. Nel mondo post-covid è ancora valida la proposta di fare del Golfo degli Angeli un punto di riferimento per l'attività di mega-yacht? Assolutamente sì. Riuscire



...la creazione di una effettiva cabina di regia che veda tra i protagonisti la Regione e l'AdSP, istituzioni territoriali che realmente conoscono le esigenze da soddisfare, sotto l'aspetto economico e sociale, da parte della prossima convenzione. Attraverso quali strumenti può essere superata la crisi? Di tutti i porti regionali gestiti dall'Ad- SP l'unico ad avere un Piano regolatore portuale definito è Cagliari. Stiamo parlando dell'unica soluzione normativa in grado di mettere le opere portuali al riparo dalle lungaggini della burocrazia. Non possiamo permetterci il lusso di costruire infrastrutture che consegnate con decenni di ritardo poi non sono più utili per raggiungere gli obiettivi che si perseguivano. In tutta Italia i porti stanno provvedendo a programmare le opere considerate strategiche, la Sardegna ha l'obbligo di attrezzare i suoi scali, le sue banchine allo shipping del XXI secolo. Come agire? Non voglio interferire in competenze altrui ma troverei auspicabile impiegare questo tempo che ci separa dalla fine della crisi sanitaria per impostare seriamente la questione dei piani regolatori. È chiaro si tratta di iter complessi ma sarebbe un delitto arrivare alla resa dei conti, quando saranno finalmente disponibili le risorse europee, senza avere nessuna idea progettuale concreta da presentare. Purtroppo il ricorso alla cassa integrazione in deroga e lo smart working non bastano a immaginare un futuro di sviluppo per la nostra isola. La ripresa dei lavori infrastrutturali sarebbe anche un segnale di speranza per tutti i cittadini. Nel mondo post-covid è ancora valida la proposta di fare del Golfo degli Angeli un punto di riferimento per l'attività di mega-yacht? Assolutamente sì. Riuscire

a razionalizzare, separandoli, i flussi di traffico tra porto canale e porto storico di Cagliari significherebbe dare sfogo alle grandi



## Porto&Interporto

Cagliari

---

energie presenti sul territorio. I servizi resi ad un comparto come quello della nautica di lusso sono vari e fortemente specializzati. Rappresenterebbero l'occasione mettere in moto un indotto dalle grandissime prospettive. G.G.

## Messina. Porto di Tremestieri, fine lavori prevista a ottobre 2022

Redazione

Sopralluogo da parte del presidente dell' **Autorità Portuale**, Mario Mega "Il cantiere dei lavori di costruzione del nuovo porto di Tremestieri finalmente procede con buona lena". Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Mario Mega, oggi ha fatto il punto della situazione in un apposito sopralluogo insieme ai rappresentanti del Comune di Messina, che è la Stazione Appaltante, alla Direzione dei Lavori ed all' Impresa. Risolti tutti i problemi amministrativi che avevano rallentato l' avvio effettivo dei lavori, ora si punta dritti con decisione verso il nuovo termine di ultimazione previsto per il mese di ottobre del 2022.



## Santoro: "Messina si allaga perché le banchine del porto non fanno defluire la pioggia". Mega non ci sta

Marco Ipsale

Critiche anche al Comune, che ha già presentato una serie di progetti "Impermeabilizzazione delle banchine portuali di **Messina** e conseguente innalzamento della falda freatica". E' una delle criticità che, secondo il commissario per lo stato di crisi e di emergenza per l' alluvione che ha colpito il Messinese l' 8 agosto, Leonardo Santoro, ha contribuito a quel nubifragio. Per questo Santoro aveva chiesto all' **Autorità Portuale** di "provvedere all' effettuazione di sopralluoghi subacquei volti ad accertare l' efficace scarico a mare delle predette condotte idrauliche e del Torrente Pozzoleone lungo il paramento delle banchine portuali" e di realizzare "un canale drenante e relativi scarichi a mare esteso a tutta la lunghezza delle banchine portuali di cui è stata accertata la totale sigillatura ed occlusione della retrostante falda, concausa degli allagamenti dell' areale urbano posto a ridosso del porto naturale". Ma il presidente dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto, Mario Mega, ' respinge fermamente, sino a denegare prove contrarie, qualsiasi responsabilità ascrivibile in merito alle infrastrutture portuali .

Affermazioni che, secondo Santoro, sono 'avventate' perché l' **Autorità Portuale** non avrebbe 'ancora adempiuto alla richiesta perlustrazione subacquea di tutte le banchine portuali ed alla realizzazione di un canale drenante esteso a tutta la lunghezza delle banchine portuali interessate da interventi di consolidamento con tecnologie tali da renderle non permeabili al naturale deflusso delle acque di falda' e 'non si rilevano invece contenuti significativi dalla visione delle immagini di repertorio delle vecchie banchine'. Il commissario Santoro si dice 'in attesa dell' adempimento agli impegni intrapresi' per 'necessità connesse a questioni di pubblica incolumità di natura emergenziale' e chiede 'copia degli atti di collaudo statico e tecnico-amministrativo dei diversi interventi che hanno interessato le banchine portuali nell' ultimo ventennio, al fine di consentire una dettagliata ricostruzione dell' intera problematica e disporre i più efficaci interventi risolutivi'. La replica di Mega Ma Mega, come già aveva fatto intendere lo scorso mese, non ci sta. Santoro - dice - 'ha assunto delle determinazioni in assoluta autonomia, stabilendo un nesso causale tra gli allagamenti nell' area urbana a monte del porto e la realizzazione delle banchine portuali, che a noi non sembrano sufficientemente documentate. La richiesta di questa documentazione non comprendiamo bene a cosa sia finalizzata e soprattutto se rientri nei limiti del suo mandato. In ogni caso abbiamo registrato con la necessaria attenzione le sue ipotesi e stiamo affidando a specialisti dell' Università di **Messina** la realizzazione di uno studio della idrogeologia dell' ambito interessato per la verifica puntuale delle contestazioni a carico del porto. Noi siamo convinti che le nuove banchine siano state realizzate a suo tempo dalla **Autorità Portuale** di **Messina** con tutti gli accorgimenti necessari per non alterare il deflusso delle acque piovane corrivanti verso mare e che forse le cause degli allagamenti vadano ricercate da altre parti della città e non nel porto. In ogni caso siamo pronti ad intervenire ove dallo studio dell' Università di **Messina** dovesse essere riscontrato che è stata la realizzazione delle nuove banchine a causare gli allagamenti del mese di agosto scorso. Comprendiamo la volontà del commissario di accelerare la risoluzione dei problemi ma non siamo convinti che si possa ordinare a qualcuno di realizzare interventi, a maggior ragione utilizzando soldi pubblici, senza che prima siano state accertate e documentate tecnicamente le responsabilità degli allagamenti in questione'. Il "richiamo" a Comune di **Messina** e Inps



Ma non solo. Il nubifragio sarebbe accaduto anche a causa di "occlusioni e presenza di diaframmi di parzializzazione dei canali di scolo sotterranei ricompresi nel tratto che va dalla cripta della Cattedrale all' edificio del Teatro Vittorio Emanuele; parzializzazione delle sezioni idrauliche delle condotte di smaltimento



## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

delle acque di falda che perimetrano l' edificio Inps di **Messina**". Così Santoro chiede al Comune di **Messina** di "provvedere all' abbattimento di tutti gli ostacoli che rallentano il deflusso delle acque ed alla rimozione delle occlusioni e parzializzazioni delle condotte sotterranee, nei tratti di competenza, segnalando a questa Struttura Commissariale l' eventuale presenza di ulteriori elementi (sottoservizi, condotte, linee di trasmissione dati) che costituiscono ostacolo al regolare deflusso delle acque" e all' Inps di "procedere all' adeguamento delle pendenze e della sezione idraulica del canale di convogliamento delle acque del Torrente Pozzoleone che risulta deviato lungo il perimetro dell' edificio istituzionale ubicato tra la via Vittorio Emanuele ed il corso Garibaldi". L' Inps, però, ha informato il commissario Santoro che "la questione era stata oggetto di un giudizio da noi promosso - dice il presidente della sede di **Messina**, Marcello Mastroieni -, in esito al quale il consulente tecnico d' ufficio aveva affermato l' esclusiva responsabilità del Comune. Il commissario ci ha quindi comunicato che le prescrizioni a nostro carico sono superate". Gli allagamenti a Ganzirri e Torre Faro Per gli allagamenti in zona nord, in particolare, Santoro invita la giunta De Luca "a voler valutare la possibilità, nelle more della realizzazione di interventi strutturali, di ripristinare in via emergenziale e temporanea, il naturale sversamento delle acque meteoriche, oggi smaltite dalle esistenti condotte fognarie, che hanno rilevato forti criticità e peggiorato il fenomeno di sversamento di acque meteoriche miste e liquami nei pantani della riserva naturale di Capo Peloro". Articoli correlati.

## IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

### Porti: Autorità Palermo affida appalto sviluppo "Smart Port", lavori per 22 milioni

*L'obiettivo è migliorare servizi ed efficienza energetica*

Redazione

L' Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale (Adsp) ha affidato i lavori e la gestione, con formula della finanza di progetto, per lo sviluppo delle infrastrutture energetiche e reti dati ( Smart Port ) delle aree dei porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. Ad aggiudicarsi l' appalto della concessione di oltre 22 milioni, oltre iva, è stata la Rti formata dal Gruppo Free (Energy Saving ed Energia), leader sull' efficienza e sul risparmio energetico - con un portafoglio di oltre 60mila clienti - e da Luxmaster. L' obiettivo del progetto è quello di migliorare i servizi e l' efficienza energetica, un piano che correrà in parallelo, secondo lo schema più volte presentato dal presidente dell' Adsp, **Pasqualino Monti**, con il piano industriale per le aree portuali della Sicilia occidentale: "riqualificare le aree per catalizzare velocemente più traffico; costruire e mantenere efficienti le infrastrutture; raggiungere il livello di emissioni zero entro un ventennio". Integrazione logistica e organizzazione dei servizi. Sono questi i due capisaldi nel passaggio verso uno sviluppo strategico in chiave Smart Port (infrastrutture, produzione di energia, uso razionale delle risorse e dei servizi

agli utenti) che l' Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, presieduta da **Pasqualino Monti**, farà sviluppare nei prossimi anni nei porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle. Con l' affidamento dei lavori e la gestione, concessa per oltre 22 milioni di euro, oltre iva, con la formula della finanza di progetto, alla Rti formata dal Gruppo Free (Energy Saving ed Energia), leader sull' efficienza e sul risparmio energetico - con un portafoglio di oltre 60mila clienti - e da Luxmaster, i Porti della Sicilia occidentale diventeranno più smart e più sicuri. Nello sviluppo progettuale sono previste, tra le altre cose, la "Control Room" al porto di Palermo, ovvero un presidio del sistema di videosorveglianza, anche in remoto, per il controllo delle quattro aree portuali. Il progetto punta all' integrazione e all' ammodernamento dell' attuale datacenter locale, mediante la fornitura di nuovi armadi rack, switch core, firewall, server e sistemi di storage, finalizzati alla sicurezza perimetrale e di processo, ed al rispetto delle normative di settore relative al trattamento dati. Inoltre, per informare ed indirizzare il traffico di visitatori, è stata prevista la realizzazione di una piattaforma digitale di wayfinding e digital signage che, mediante App, disponibile per sistemi iOS ed Android, ed almeno sei totem interattivi touch-screen disposti sul percorso di uscita dal porto verso la città, proporrà ai turisti gli eventi organizzati sul territorio.



## Porto&Interporto

Palermo, Termini Imerese

### Monti: manca un piano industriale sullo shipping

Nel secondo libro cui sta lavorando Pasqualino Monti racconterà quanto ha imparato in questi anni siciliani. «Un'esperienza bellissima, portata avanti con una squadra di grandi eccellenze che sono spesso tornati a lavorare nella loro terra, per dare un contributo alla sua crescita» tiene a sottolineare il presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale. «Uno sforzo comune che però è rallentato quando non intralciato dal male tutto italiano dell'insipienza e dell'apatia che circonda chi vuole fare la differenza. Purtroppo stiamo alimentando un meccanismo perverso che reputa virtuoso il non fare, non premia il merito, in un appiattimento di aspettative e falsi problemi che sta affondando tutto il Paese». Come si è palesata questa negatività nella sua attività quotidiana alla guida dell'AdSP? Le faccio un esempio di uno tra i tanti meccanismi demenziali con cui si governa questo Paese. Ho ereditato quattro scali, alcuni dei quali per la prima volta gestiti da un ente portuale, che necessitavano come primo intervento dei dragaggi. Ora, è già assurdo non poter disporre di una legge che permette la manutenzione dei fondali portuali paragonabile a quella degli altri paesi europei, ma al danno siamo capaci di aggiungere anche la beffa. A Trapani, dove stiamo procedendo con l'iter burocratico previsto, le caratterizzazioni effettuate, la cui validità dura cinque anni, dovranno essere rifatte poiché le autorizzazioni relative sono arrivate sette anni dopo. Uno spreco di risorse pubbliche che potevano essere destinate ad altri interventi. Cosa determina questo stato di cose? È come se ci fossimo dimenticati che un Paese come l'Italia, votato all'export, povero di materie prime, ha bisogno innanzitutto dei suoi porti per essere competitivo. Il mare non fa parte dell'agenda politica. Certo vengono stanziati risorse, con la struttura tecnica di missione del ministero si sta provando a mettere su una cabina di regia efficace, ma sulla macchina porto si ragiona poco, anche perché manca un piano industriale su attività marittime e intermodalità, essenziale per disegnare il nostro futuro. A livello più generale, poi, bisognerebbe cominciare a ragionare non solo più in termini di repressione: non si è ladri fin quando non si ruba. Questo atteggiamento alimenta tutta la cattiva burocrazia che ci impedisce di andare avanti in modo rapido ed efficiente. Come se non bastasse su tutto il sistema pende la spada di Damocle delle richieste europee. Personalmente non sono per le battaglie di retroguardia. Trovo giusta la posizione delle autorità italiane nel difendere il nostro modello basato sull'ente portuale non economico: dopo tre anni di chiarimenti e il pronunciamento della Commissione non ci resta che appellarci alla Corte di Giustizia europea. Allo stesso tempo, però, bisognerebbe fare un ragionamento più ampio su finalità e organizzazione delle nostre autorità portuali. Finora l'attuale modello ha fatto comodo al MEF: ha preso gli introiti dei porti, considerandoli una sorta di filiali delle direzioni generali dei ministeri. Ma gli scali non possono essere guidati in modo burocratico, hanno bisogno di mettere in campo strategie precise rispetto ai mercati mondiali. Un primo passo potrebbe essere l'uscita dall'elenco della AdSP dall'elenco Istat. Non possiamo essere soggetti a limitazioni ministeriali, siamo un elemento del mercato. Si sta riscoprendo ammiratore delle SPA? Non ho nessuna preclusione sulle formule. Riguardo alla società per azioni, ad esempio, basterebbe capitalizzare le aziende sfruttando un vincolo di inalienabilità del demanio. Ma non è questo il punto. Andrebbe preso atto, semplicemente, che le autorità sono enti speciali. È un'impostazione che ho portata avanti durante la presidenza di Assoport. C'è una peculiarità delle attività portuali espressa attraverso la legge 84/94. Muoversi in questa direzione spezzerebbe certe catene: in materia infrastrutturale si potrebbe operare senza andare in deroga di legge, così come



si potrebbero sfruttare la parte speciale del Codice Appalti. A proposito di **Assoport**, è da escludere il rientro all'interno dell'associazione?



## Porto&Interporto

Palermo, Termini Imerese

---

Niente affatto. Sono convinto che le posizioni dei vari presidenti di **AdSP** siano essenziali: siamo soldati impiegati sul fronte principale per lo sviluppo del Paese. Proprio per questo bisogna avere il coraggio di discutere francamente sulle cose da fare. Il compianto Francesco Nerli, con cui ho avuto anche grandi divergenze, quando si trattava di battere i pugni sul tavolo per difendere i porti lo faceva, anche contro i ministri della sua stessa parte politica. Ecco, se ci sono le condizioni per discutere dell'orientamento della nostra portualità, ci sono. Altrimenti continuerò ad essere un free-lance. Cosa si aspetta dal recente accordo chiuso con Fincantieri? Abbiamo chiuso tutta la filiera delle attività crocieristiche, settore su cui puntiamo molto una volta superata la crisi causata dalla pandemia, mettendo finalmente a disposizione dell'attività turistica tutti i tipi di servizi. Quando sono arrivato in Sicilia lo stabilimento produceva solo tronconi e registrava circa 700 ingressi di lavoratori al giorno. L'obiettivo, grazie alla concessione fino al 2057, è arrivare dagli attuali 3mila a circa 7mila con la costruzione intera delle navi. Si è trattato di un impegno portato avanti nell'ultimo anno e mezzo per mettere l'azienda nelle migliori condizioni per operare. Abbiamo sgomberato il bacino industriale da pontili e microconcessioni non attinenti, realizzato la colmata, messo a disposizione 25mila metri quadri di nuove aree, adeguato il bacino grazie ad un finanziamento di 120 milioni di euro dal fondo centrale infrastrutture. Nel 2024 contiamo di completare anche il secondo bacino da 150mila tonnellate. Insieme a tutte le infrastrutture di accoglienza e servizi le crociere contribuiranno in questo modo a rilanciare anche il settore industriale impegnato nell'indotto in una visione più ampia di industri portuale. Quali sono gli obiettivi per il futuro? Stiamo ancora chiudendo i conti con un 2020 certamente complicato dalla pandemia, soprattutto nel settore passeggeri, ma anche positivo sotto altri versi. Il numero dei cantieri aperti è aumentato, segno che gli interventi programmati vanno avanti mentre il traffico ro-ro è cresciuto inaspettatamente del 20%, grazie al raddoppio di alcune tratte e all'apertura di nuove. Superata la crisi sanitaria entreranno a regime gli accordi siglati nel 2019 con MSC Crociere e Costa Crociere che dovrebbero portare circa 1,5 milioni di passeggeri. Inoltre, continueremo il lavoro impostato per aumentare le connessioni con il Nord Africa, area tra le più promettenti del Mediterraneo. Sotto questo aspetto abbiamo raddoppiato le rotte per la Tunisia mentre stiamo studiando la possibilità di incrementare i traffici con l'Algeria triangolando gli storici collegamenti tra questo Paese e il porto di Marsiglia. C'è ancora molto da fare ma ho a disposizione una squadra di professionisti eccellenti per centrare tutti gli obiettivi. G.G.



## Porto&Interporto

### Focus

# Obiettivo armamento italiano: conversione green della flotta

Nel settore marittimo uno dei più regolamentati a tutti i livelli - la competitività oggi si gioca in gran parte sul piano della semplificazione e dell'aggiornamento di norme e procedure ed anche sulla sostenibilità e la salvaguardia dell'ambiente. Da questo punto di vista, la flotta italiana è un marchio di qualità internazionalmente riconosciuto, punto di forza del Sistema Paese basato su qualità del trasporto di ogni tipo di merce, tutela del lavoro marittimo, salvaguardia della vita umana e dell'ambiente. Se è vero che il 90% degli oggetti che ci circondano ha viaggiato via mare, e che il trasporto marittimo genera un inevitabile impatto ambientale, non bisogna dimenticare che la maggior parte dell'inquinamento dei nostri mari proviene da terra. Lo shipping è infatti la modalità di trasporto più sostenibile e rappresenta uno strumento potente di contrasto al cambiamento climatico. Basti pensare alle autostrade del mare che riducono sensibilmente i costi esterni prodotti dal tutto strada. Stiamo parlando di oltre 1,5 milioni di veicoli pesanti e circa 40 milioni di tonnellate di merci. Vuol dire oltre 1,2 milioni di tonnellate di CO2 non emesse in atmosfera grazie all'intermodalità. Fin dagli anni 90, quando

l'intera flotta di navi petroliere è stata rinnovata, l'armamento italiano persegue l'obiettivo di riconvertire la flotta mercantile italiana in chiave ambientale ed innovativa ed è in prima fila nel percorso che tende alla decarbonizzazione di tutte le attività industriali, con ingenti investimenti in tecnologie innovative e impiego di combustibili meno dannosi per l'ambiente. Cito solo l'alimentazione a batterie con zero emissioni della nave in porto, l'utilizzo del GNL e l'installazione di scrubber. L'impegno nella cosiddetta rivoluzione verde consente, in particolare in alcuni settori (ro/ro, crociere, chimichiere, navi specializzate) di mantenere la flotta di bandiera ai vertici mondiali assicurando i più alti standard ambientali e di qualità. Per definire un piano di intervento che faciliti e acceleri il processo di rinnovamento della flotta, occorre coinvolgere la cantieristica italiana, leader mondiale in alcuni comparti ad alto valore aggiungendo anche strumenti finanziari necessari. Lo shipping mondiale è da tempo impegnato ad abbattere le emissioni di CO2: nel decennio 2008-2018, il settore ha ridotto di quasi il 20% le emissioni di CO2; dal 1° gennaio 2020, il tenore di zolfo nel combustibile per uso marittimo è stato ridotto di ben sette volte in ambito globale (dal 3,5 allo 0,5%), accelerando anche la riduzione delle emissioni dei cosiddetti SOx. L'IMO prevede, entro il 2050, la riduzione del 50% delle emissioni di gas serra rispetto al 2008. Con previsioni di crescita dei volumi di merci movimentati via mare e della flotta, si tratta di una riduzione di circa il 75% per ogni nave. È un obiettivo ambizioso al quale vogliamo certamente concorrere ma serve un'azione condivisa a livello internazionale poiché singoli interventi nazionali danneggerebbero il trasporto marittimo e, quindi, l'economia del mondo. Sono allo studio diverse opzioni per facilitare la decarbonizzazione del trasporto marittimo e raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra stabiliti dall'IMO, dall'utilizzo di LNG quale soluzione transitoria all'ammoniaca e idrogeno, batterie sempre più capaci e lo sviluppo delle relative tecnologie per alimentare la flotta mondiale. Ma, attualmente tali combustibili non sono disponibili nelle quantità necessarie per giungere alla decarbonizzazione. A fronte dei potenziali carburanti e tecnologie a zero emissioni di CO2, la riduzione richiesta dalla comunità internazionale e dall'industria necessitano di un'enorme attività di ricerca e sviluppo prima che questi possano diventare opzioni praticabili. Emblematico il caso del GNL: le unità avanzate che già lo utilizzano non possono ancora rifornirsi nei porti italiani per mancanza di un'efficiente catena di distribuzione, con la recente eccezione di La Spezia. Occorre una strategia che garantisca





## Porto&Interporto

### Focus

---

che consentano il ricorso a carburanti avanzati e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla distribuzione e bunkeraggio del GNL, e questo vale anche per i combustibili del futuro. Viene definito un iceberg finanziario per lo shipping mondiale, la pressione per regolare le emissioni che si sta attualmente muovendo più velocemente della capacità delle catene di approvvigionamento di tenere il passo. Senza innovazione e un massiccio aumento della ricerca e dello sviluppo, c'è un rischio significativo di attività bloccate che avranno un impatto su Stati, comunità finanziaria e industria marittima. Le risorse finanziarie private non sono sufficienti a sostenere da sole ricerca e innovazione, per questo lo shipping mondiale ha proposto un programma di R&S da 5 miliardi di dollari, supervisionato dall'IMO e finanziato con un contributo di 2 dollari per tonnellata di carburante per mare consumato. Il nostro è un settore considerato hard to abate e quindi, pur lavorando intensamente nella ricerca e nello sviluppo di soluzioni carbon free, abbiamo bisogno sia di investimenti consistenti per potenziare la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie da rendere poi adottabili, sia di una forte governance e volontà politica in un quadro giuridico certo che accompagni la transizione verso la totale decarbonizzazione dello shipping. L'importante è che le associazioni degli stakeholder del sistema marittimo lavorino in sinergia dialogando tra loro. È importante poi evitare frammentazioni: uno più uno può anche fare zero ed il mio monito è di non parcellizzarsi perché avere tante voci che difendono gli stessi interessi porta solo ad una perdita di rappresentatività a scapito degli operatori che sono alla base del lavoro quotidiano delle associazioni. Mario Mattioli Presidente di Confitarma

## Porto&Interporto

### Focus

# Assarmatori, il settore aspetta una svolta dal Recovery Fund

Giunti a fine anno è possibile fare un primo, seppur parziale, bilancio degli effetti della pandemia sul settore armatoriale. Dalla resilienza dimostrata dalle aziende tricolori in un panorama generalizzato di calo dei traffici alle priorità per il futuro, dall'uso virtuoso delle risorse messe a disposizione dal Recovery Fund alla proposta di allargamento del Registro Internazionale. Stefano Messina, presidente di Assarmatori, traccia la mappa di questo difficile 2020 e guarda alle azioni da mettere in atto per intercettare la ripresa a partire dalla prossima annata. Quali sono state le conseguenze della pandemia sul bilancio complessivo del comparto armatoriale e quali le prospettive per il prossimo anno? La crisi ha colpito duro l'intero comparto dello shipping, anche perché il trasporto marittimo è strettamente collegato all'andamento dell'economia, alla produzione industriale, alla bilancia commerciale e nel 2020, secondo le stime, il Pil dovrebbe segnare un meno 12 per cento o anche più. Se poi entriamo nel dettaglio va ricordato che come settore abbiamo subito il blocco totale delle crociere fino a Ferragosto e dopo c'è stata una ripresa ancora molto limitata e peraltro di nuovo bloccata nel periodo natalizio. Anche il traffico passeggeri nelle rotte interne è stato sospeso per mesi, ma le navi hanno continuato a viaggiare per non interrompere la catena degli approvvigionamenti, che è stata vitale per la tenuta sociale. Il trasporto delle materie prime (secche e liquide) ha sofferto del calo della produzione mondiale e delle misure restrittive che hanno interessato anche i porti in ogni parte del mondo. Si sono bruciate globalmente risorse per miliardi. Ci vorrà tempo per tornare alla normalità. Le misure e le risorse messe a disposizione del governo sono sufficienti per il rilancio del settore e attraverso quali strumenti eventualmente se ne possono reperire altre? Durante la prima fase della pandemia di risorse proprio non ne sono state messe in campo. Soltanto con il decreto agosto ci sono stati alcuni stanziamenti per ristorare una parte dei danni subiti dal settore, misure che parzialmente dovrebbero essere confermate con la legge di bilancio. La vera svolta dovrebbe arrivare con il Recovery Fund. Si parla di tre miliardi di euro per rinnovare parte della flotta e altri interventi nei porti in chiave green, una cifra importante. Il problema è che finora sono solo in una bozza ancora non ufficiale di progetti per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Quindi la prima condizione è che quelle cifre possano rimanere nel PNRR definitivo che l'Italia a breve dovrà mandare a Bruxelles. L'altra condizione importante è che quei finanziamenti rappresentino soprattutto la quota di sostegno pubblico a fondo perduto, ossia quella base che insieme ai soldi che metteranno direttamente gli armatori e gli altri che arriveranno da banche, private equity ed altre istituzioni finanziarie dovrebbe innescare l'effetto leva capace di triplicare l'ammontare messo in campo. Assarmatori si è detta favorevole ad allargamento dello spettro di applicazione del Registro Internazionale e . Quali ne sarebbe i maggiori vantaggi? Negli ultimi venti anni il lavoro marittimo su navi che svolgono servizio lungo rotte internazionali, o rotte interne superiori alle 100 miglia, ha goduto di particolari agevolazioni decontribuzione degli oneri sociali e defiscalizzazione Irpef autorizzate dall'Ue per mantenere il costo del lavoro competitivo con quello molto meno oneroso dei paesi asiatici o comunque extracomunitari. I marittimi che hanno goduto di queste esenzioni sono poco meno di 25 mila, e pochi mesi fa Bruxelles ha prorogato l'autorizzazione a questo tipo di aiuti di Stato, vincolandola però all'estensione degli stessi a tutti i marittimi o addetti alle attività accessorie, tipo camerieri, baristi, intrattenitori etc., assunti anche da navi battenti le altre bandiere europee. Questa è un'occasione enorme per espandere l'occupazione marittima, o collegata, visto che il personale italiano è tra i più



ricercati, ma finora il suo costo del lavoro, tagliato solo alle compagnie

---



## Porto&Interporto

### Focus

---

battenti bandiera italiana, ha limitato la domanda. Inoltre, da anni la flotta italiana non cresce più, anzi il tonnellaggio complessivo è in calo e di conseguenza l'occupazione ristagna: può riprendere a salire solo se un numero sempre più crescente di marittimi italiani potranno essere assunti da compagnie estere. Qual è la posizione dell'associazione rispetto alla richiesta europea di modificare il sistema fiscale della AdSP? 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. Ha poco senso imporre alle Autorità Portuali forme di tassazione analoghe a quelle delle società private, senza entrare nel dettaglio delle attività regolate, peraltro la probabile doppia contabilità che dovrà essere imposta alle AdSP ne aumenterà il carico di lavoro e quindi anche la burocrazia. Si rischia, insomma, una reazione a catena che si ripercuoterebbe sull'efficienza del sistema. Senza considerare che potrebbero esserci riflessi sui canoni pagati dai concessionari e quindi sui costi per gli utilizzatori dei porti italiani. E tutto questo quando gli stessi concessionari attendono ancora le riduzioni promesse dal Governo per fronteggiare l'emergenza Covid. Giovanni Grande

### Ise: connessioni coerenti con tutti i porti del Sud Italia

Nella nuova normalità il settore della logistica dovrà muoversi mettendo a frutto il capitale di affidabilità maturata nei momenti più duri del lockdown. Le supply chain, dopo il primo momento di impasse, hanno alimentato i flussi da ogni angolo del globo, riuscendo a supportare una ripresa che ancora oggi si presenta asincrona e asimmetrica. La consapevolezza della centralità del comparto, che per la prima volta ha superato confini ristretti della discussione settoriale, deve essere giocata nella partita del Recovery Fund, puntando a colmare i divari infrastrutturali che, specie nel Mezzogiorno, hanno fin qui frenato tutto il Paese. Un discorso che riguarda, a ragione, anche l'Interporto Sud Europa che, nelle parole del suo neo presidente, Riccardo Monti «deve dismettere la maschera di bella addormentata indossata finora». Cosa non ha funzionato finora? Una connessione coerente a livello infrastrutturale con i porti del Sud Italia, le uniche porte attraverso cui la penisola può intercettare la grande mole di traffici che sta passando da Suez. ISE di per sé è perfettamente attrezzato: avere 11 coppie di binari, tre caselli autostradali dedicati, collegamenti sulla direttrice Napoli Milano e Napoli Bari, ne fa un punto di riferimento logistico posto proprio al centro del Mediterraneo. Si prenda invece lo scalo di Napoli, distante solo 16 chilometri, di cui costituiamo il vero e proprio retroporto. La mancanza di collegamenti ferroviari, comune a tutti i porti meridionali, impedisce di entrare seriamente nel mondo logistico del XXI secolo. Come ha intenzione di affrontare quest'ingresso nella contemporaneità l'Interporto? Abbiamo da sviluppare ben 5 milioni di metri quadri di nuove aree, di cui 300mila al coperto. L'obiettivo è l'ottimizzazione degli spazi che però da sola non basta. Senza l'integrazione di nuovi servizi doganali e di strumenti tecnologici avanzati, tema su cui siamo ugualmente impegnati, non riusciremo ad attirare gli operatori. È questa la sfida generale che riguarda la logistica in Italia. Nelle realtà più avanzate lo sdoganamento della merce viene effettuato già a bordo della nave, c'è una totale condivisione delle informazioni, fluidificazione dei processi. Sembrerà scontato ma se non eliminiamo i colli di bottiglia avremo perso la battaglia. Quanto pesa in questa situazione la non attivazione delle ZES? Quello è un ritardo che letteralmente grida vendetta. A tre anni dalla loro costituzione non si è ancora riusciti a sfruttare l'enorme potenzialità che potrebbero liberare. Ma lamentarsi per quello che non è stato fatto ha poco senso: piuttosto l'obiettivo, a partire dal prossimo anno, è rimboccare le maniche e risolvere il problema, recuperando il prezioso tempo perduto. Le ZES, insieme ai collegamenti ferroviario, rappresenterebbero la giusta soluzione ad un problema atavico della logistica meridionale: la presenza di porti, tutto sommato, efficienti, in grado di gestire il traffico, ma zone retroportuali fragili, incapaci di attirare servizi di valore aggiunto alla merce, come la trasformazione e il packaging. Come potrebbe posizionarsi ISE in questa nuova logistica? Ci troviamo lungo i principali assi di raccordo del Sud Italia, il che significa essere in posizione baricentrica rispetto al Mediterraneo. Con la risoluzione di tutte le criticità potremmo diventare polo di attrazione per tutti quei traffici che il modello del gigantismo navale convoglia verso il Mediterraneo, via Suez. È un controsenso che la merce viaggi direttamente verso il Nord Europa, quando dall'Italia potrebbe raggiungere tutti i mercati del continente con un netto risparmio di tempi. G.G.



### La bagarre sull'autoproduzione delle operazioni portuali

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con la segnalazione pubblicata il 5 Novembre 2020, ha comunicato ai Presidenti di Camera e Senato, al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che la disposizione di cui al comma 4-bis dell'art. 16 della legge 84/1994, per un verso, altera la concorrenza tra porti italiani e porti di altri Stati membri. e, per altro verso, si pone in aperto contrasto con la finalità della normativa di rilancio del settore portuale. In conclusione, l'Autorità confida che il legislatore, nel tenere in conto le osservazioni sopra espresse, voglia rivedere, se non abrogare, la norma in questione. L'Autorità Garante è giunta a questa conclusione dopo aver condiviso i principi comunitari in materia di libera prestazione dei servizi, le disposizioni e le finalità del Regolamento (UE) 2017/352, nonché la sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 10 Dicembre 1991. La segnalazione è corretta. Le critiche mosse da parlamentari ed organizzazioni sindacali ignorano che la legge 287/90 Norme per la tutela della concorrenza e del mercato, con l'art. 21, ha attribuito all'Autorità un cd. potere di advocacy: l'Autorità segnala le situazioni distorsive, derivanti da provvedimenti legislativi, al Parlamento e al Presidente del Consiglio dei Ministri e, negli altri casi, al Presidente del Consiglio dei Ministri, ai Ministri competenti e agli enti locali e territoriali interessati. E' perciò indubbio che gli artt. 21 e 22 della legge 287/90 hanno attribuito all'Autorità un potere di segnalazione e consultivo (poteri di advocacy) allo scopo di contribuire ad una più completa ed efficace tutela della concorrenza e del mercato. La segnalazione è anche tempestiva in quanto è di prossima emanazione il decreto di attuazione delle disposizioni del comma 4-bis della legge 84/94. E' utile procedere innanzi tutto con una breve analisi storico-giuridica, da un lato, dei principi di diritto relativi al regime di monopolio in capo alle compagnie e poi alle imprese portuali, nella materia delle operazioni portuali e, nello specifico, della movimentazione delle merci e, dall'altro lato, dei principi di diritto comunitario in tema di concorrenza e di libero mercato dei servizi. L'art. 110 cod. nav. era tassativo: Le maestranze addette alle operazioni portuali sono costituite in compagnie o gruppi, soggetti alla vigilanza dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale Salvo casi speciali stabiliti dal Ministero dei trasporti e della navigazione, l'esecuzione delle operazioni portuali è riservata alle compagnie o ai gruppi. Il regime monopolistico era poi celebrato dal D.M. 6 gennaio 1989 il quale, nella individuazione delle operazioni portuali riservate alle compagnie, disponeva: Costituiscono operazioni portuali come tali riservate, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 110 del Codice della navigazione, alle compagnie o gruppi portuali quelle collegate alle movimentazioni delle merci e di ogni altro materiale nel porto in connessione con l'arrivo e la partenza della nave. Ma il regime monopolistico non poteva rimanere impunito. Per ciò che riguarda l'ordinamento italiano, si ricorda l'art. 9 della Legge 10 ottobre 1990, n. 287: La riserva per legge allo Stato ovvero ad un ente pubblico del monopolio sul mercato, nonché la riserva per legge ad una impresa incaricata della gestione di attività di prestazione al pubblico di beni o servizi contro corrispettivo, non comporta per i terzi il divieto di produzione di tali beni o servizi. Poco dopo interveniva la Corte di Giustizia la quale, con la sentenza del 10 dicembre 1991, dichiarava l'incompatibilità degli articoli 110 e 111 cod. nav. con gli articoli 82 e 86 del Trattato, dal momento che le norme codicistiche, prevedendo una riserva a favore delle compagnie portuali, determinano una posizione dominante su una parte rilevante del mercato delle operazioni portuali, inducendo tali compagnie a sfruttare abusivamente tale propria posizione: Occorre rilevare anzitutto che, riguardo all'interpretazione





## Porto&Interporto

### Focus

---

fruisce di un monopolio legale su una parte sostanziale del mercato comune può essere considerata un'impresa che occupa una posizione dominante ai sensi dell'art. 86 del Trattato. Stando così le cose, si deve dichiarare che uno Stato crea una situazione contraria all'art. 86 del Trattato quando emana una normativa, come quella di cui trattasi, atta ad incidere sul commercio fra Stati membri. La questione va quindi risolta nel senso che il combinato disposto dell'art. 90, n.1, e degli artt. 30, 48 e 86 del Trattato CEE osta alla normativa di uno Stato membro che conferisca ad un'impresa stabilita in questo Stato il diritto esclusivo d'esercizio delle operazioni portuali e le imponga di servirsi, per l'esecuzione di dette operazioni, di una compagnia portuale. L'Autorità Garante, ripetutamente invocata dagli operatori che giustamente si vedevano espropriati del diritto alla autoproduzione delle operazioni portuali, raccoglieva la palla lanciata dalla Corte di Giustizia e, in riferimento all'autoproduzione, rilevava una situazione di diritto soggettivo e sottolineava l'inadeguatezza della normativa portuale italiana (AGCM, provvedimento del 13 marzo 1991, n.53). Si può quindi affermare che la sentenza resa dalla Corte di Giustizia il 10 dicembre 1991 abbia messo, a livello comunitario, un punto fermo sul riconoscimento del c.d. diritto di autoproduzione (self-handling) delle operazioni di carico e scarico delle merci nei porti italiani da parte delle imprese di trasporto marittimo comunitarie. Arriviamo ora alla legge 28 gennaio 1994, n.84, ed, in particolare, all'art. 16 il cui quarto comma prevede che, ai fini del rilascio delle autorizzazioni specifiche per l'esercizio delle operazioni portuali, il Ministero con decreto da emanarsi entro trenta giorni, determina (lettera d): i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché la determinazione di un corrispettivo e di idonea cauzione. La legge 84/94 ribalta la precedente normativa in materia portuale e mette fine al regime monopolistico. In data 31 marzo 1995, è emanato il decreto n.585, attuativo dell'art. 16, quarto comma, il cui articolo 8 prevede: L'autorità portuale può rilasciare al vettore marittimo o impresa di navigazione o al noleggiatore l'autorizzazione all'esercizio delle operazioni di cui all'articolo 1, in occasione dell'arrivo o partenza di navi, dotate di mezzi meccanici e di personale alle dirette dipendenze di tali soggetti autorizzati, adeguato alle operazioni da svolgere ed inserito nella tabella di armamento ovvero nell'organico della loro struttura operativa in ambito portuale. Si potrebbe dire che anche l'ordinamento italiano ha ceduto le armi e, sia pure dopo 50 anni, ha riconosciuto il diritto all'autoproduzione delle operazioni portuali. Resta, tuttavia, la resistenza ad oltranza di coloro che contestano l'inquadramento delle attività di rizzaggio e derizzaggio nella categoria delle operazioni portuali. Ancora una volta deve intervenire la Comunità Europea con il Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, n. 352. Il Regolamento istituisce un quadro normativo per la fornitura di tutti i servizi portuali, chiarendo in modo incontrovertibile che questo quadro normativo trova applicazione nella fornitura delle seguenti categorie di servizi portuali: a) rifornimento di carburanti; b) movimentazioni merci; c) ormeggio; d) servizi passeggeri; e) raccolta di rifiuti; f) pilotaggio; g) servizi di rimorchio. A questo punto, non vi possono essere più dubbi: il quadro normativo del Regolamento si applica alla fornitura di un'unica categoria di servizi portuali ma questa è comprensiva delle operazioni portuali, dei servizi portuali e di quelli tecnico-nautici. Ed, infatti, nella definizione della movimentazione merci, rientrano l'organizzazione e la movimentazione del carico tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali., compresi il trattamento, il rizzaggio, il derizzaggio, lo stivaggio, il trasporto ed il deposito temporaneo delle merci. La battaglia è vinta ma nel sottobosco la guerriglia continua a covare e un bel mattino il nostro legislatore si sveglia deciso a cambiare rotta per tornare al regime monopolistico delle compagnie portuali. Nella realtà, l'inversione di rotta avviene all'esito di una serrata battaglia parlamentare fomentata dai rappresentanti delle compagnie portuali e delle relative organizzazioni sindacali e conclusasi con un imprevisto ed imprevedibile emendamento, approvato in sede di conversione in legge del decreto 19 maggio 2020, n.34 (cosiddetto Decreto Rilancio), recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche

sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. La Legge 77/2020 è in discussione alla Camera tra mille polemiche. In questa bagarre, ad un certo punto, salta fuori l'emendamento Gariglio con il quale si chiede l'approvazione di un articolo 199-bis: Al fine di fronteggiare le emergenze derivanti dall'epidemia da COVID-19 (?)



## Porto&Interporto

### Focus

---

e di favorire la ripresa delle attività portuali (?), all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni: a) la lettera d) del comma 4 è abrogata; b) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti: 4-bis. Qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali né mediante le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 del presente articolo né tramite il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui, rispettivamente, ai commi 2 e 5 dell'articolo 17, la nave è autorizzata a svolgere le operazioni in regime di autoproduzione a condizione che: a) sia dotata di mezzi meccanici adeguati; b) sia dotata di personale idoneo, aggiuntivo rispetto all'organico della tabella di sicurezza della nave e dedicato esclusivamente allo svolgimento di tali operazioni; c) sia stato pagato il corrispettivo e sia stata prestata idonea cauzione. 4-ter. L'autorizzazione di cui al comma 4-bis è rilasciata previa verifica della sussistenza dei requisiti e delle condizioni ivi previste. Con decreto del Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le disposizioni per l'attuazione dei commi 4-bis e 4-ter. L'emendamento passa nel caldo ferragostiano e le compagnie festeggiano. Con questo emendamento rientra dalla finestra il regime monopolistico delle compagnie portuali. Le polemiche non portano a nulla e tanto meno avrebbe senso entrare in polemica con l'On. Gariglio, autore del brillante emendamento, il quale si è lasciato andare ad espressioni a dir poco inappropriate: L'antitrust critica la recente disciplina delle attività di autoproduzione nei porti, che sta assicurando la sicurezza dei lavoratori, la salvaguardia dei passeggeri e continuità produttiva ed occupazionale delle imprese del settore. Ne è questa la sede per censurare le dichiarazioni delle organizzazioni sindacali: Non è la prima volta che un'Authority si sostituisce a parlamento e governo e non è la prima volta che un'Authority, in nome della concorrenza, determina effetti negativi per il mondo del lavoro. E' invece opportuno e sufficiente richiamare la puntuale ed esaustiva segnalazione pubblicata dall'Autorità Garante il 5 novembre 2020: - La modifica, nella misura in cui prevede che l'attività di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali possa essere svolta solo nel caso in cui non vi siano le necessarie attrezzature o maestranze, riduce drasticamente la possibilità per i vettori nazionali di procedere alla autoproduzione riducendola ad una ipotesi meramente residuale. Peraltro, il ricorso all'autoproduzione è ulteriormente subordinato al possesso da parte del vettore marittimo di personale idoneo aggiuntivo rispetto all'organico della tabella, il quale deve essere, inoltre, dedicato esclusivamente allo svolgimento di tali operazioni. - Ad avviso dell'Autorità, la modifica legislativa in esame riporta la normativa in materia portuale a una fase antecedente all'adozione della legge n. 64/94, con la quale è stata liberalizzata l'attività in questione. - In particolare, la novella in commento oltre a porsi in contrasto con i principi comunitari in materia di libera prestazione dei servizi, nonché con le disposizioni e le finalità del Regolamento (UE) 2017/352..I) da un lato, si pone in diretto contrasto con i principi di cui all'art. 9 della legge n. 287/90, che espressamente prevede la possibilità per le imprese di ricorrere all'autoproduzione .II) dall'altro lato, ricrea nei singoli scali portuali posizioni dominanti difficilmente scalfibili dalla concorrenza potenziale (cfr. sentenza della Corte di Giustizia del 10 dicembre 1991). - L'Autorità sottolinea altresì come la disposizione di cui al comma 4-bis, per un verso, altera la concorrenza tra porti italiani e porti di altri Stati membri e, per altro verso, si pone in aperto contrasto con le finalità della normativa di rilancio del settore portuale (sic). Aggiungo una personale segnalazione: al di là della lesione dei principi concorrenziali segnalati dalla Corte di Giustizia e dall'Autorità Garante, l'emendamento in questione non si sottrae neanche ai vizi di costituzionalità con specifico riferimento alla libertà di iniziativa economica (art. 41). E' indubbio, infatti, che tale libertà è compressa non da una legittima utilità sociale, come prevede la Costituzione, ma da una evidente operazione lobbistica. Le pur comprensibili preoccupazioni di carattere occupazionale (dovute, peraltro, ad una colpevole inerzia delle stesse compagnie innanzi allo sproorzionato organico dei portuali rispetto alle reali richieste di mercato, nonché all'applicazione di tariffe di gran lunga fuori mercato) non possono, infatti,

spingersi sino ad incidere in maniera gravosa sulla organizzazione imprenditoriale, modellata oggi su una specialistica formazione del personale e sulla nuova generazione di navi munite di dotazioni ed attrezzature in linea con le vigenti normative di sicurezza, come confermato, ad esempio, dalla giurisprudenza e dagli interventi normativi in tema

---



## Porto&Interporto

### Focus

---

di clausole sociali negli appalti, che in ogni caso impongono una armonizzazione con le aggiornate esigenze tecnico- organizzative ed economiche degli operatori. L'obbligo di legge introdotto dall'ordinamento in questione è certamente in evidente contrasto con tali esigenze di ragionevole equilibrio. Detto tutto ciò, non resta che associarsi all'auspicio dell'Autorità: Il legislatore, nel tenere in considerazione le osservazioni sopra espresse, voglia rivedere, se non abrogare, la norma in questione. Ovviamente, si confida che i funzionari ministeriali, chiamati a lavorare su una bozza delle disposizioni di attuazione dell'emendamento Gariglio, quanto meno si impegnino nella lettura della segnalazione dell'Autorità Garante. Avv. Bruno Castaldo

# Meno 90% i passeggeri via mare. Più gravi del previsto i danni da Covid

GAM EDITORI

22 dicembre 2020 - Un vero e proprio collasso nel turismo via mare, con una diminuzione di oltre il 90% nel numero dei passeggeri transitati attraverso i principali porti italiani e con una flessione da 5000 a circa 400 nel numero delle toccate di navi bianche negli scali del Paese. A denunciare gli effetti di questo crack che ha fatto precipitare il traffico passeggeri via mare ai livelli del 1993, allungando ombre tutte da diradare anche sul 2021, è Federagenti: le agenzie marittime con ruolo prevalente in questo settore, così come nel traffico passeggeri su navi traghetti e nel mercato dei grandi yacht, sono ormai sull' orlo del baratro con una perdita di fatturato superiore al 90%, con il blocco dei licenziamenti, con il mancato inserimento del loro Codice Ateco nella lista degli aventi diritto ai ristori e con una prospettiva di due o tre anni nei quali si dovrà combattere una vera e propria battaglia per recuperare le posizioni perdute. Con la sola applicazione della cassa integrazione, la sopravvivenza di molte imprese è a serio rischio e la maggioranza dei dipendenti di queste agenzie marittime rimarrà fuori dal ciclo produttivo con una conseguente perdita di know-how e un' erosione nel patrimonio di

relazioni che rappresenta da sempre l' elemento di forza per le imprese del settore. Si è poi innescato un effetto domino con pesante incidenza su quell' attività di marketing territoriale che da sempre le agenzie marittime e quelle di incoming crocieristico o nautico svolgono a favore dell' intero settore turistico italiano. Di qui la necessità - sottolinea Federagenti - di un intervento mirato di ristori che renda possibile la sopravvivenza di questo patrimonio di imprese e un sostegno che consenta proprio a queste agenzie di tornare a svolgere quella funzione di volano nella crescita turistica del Paese. È chiaro il gravissimo danno socio-economico per il Paese che si potrebbe verificare se qualcosa non cambierà al più presto: oltre alla devastazione, forse irreversibile, di un novero di piccole e medie imprese che vantano una lunga tradizione e un solido ruolo nella spina dorsale del settore marittimo-portuale-turistico, un forte incremento della disoccupazione, che è già a livelli drammatici, specie in alcune aree più disagiate del Paese.

